



LUNDALÄNKEN

en genväg för kollektivtrafiken i Lund



Översiktsplanen, ÖPL90 samrådshandling (ill Stadsarkitektkontoret)

Översiktsplanen, ÖPL90R antagandehandling (ill Stadsarkitektkontoret)

Separat bana genom lasaretsområdet (ill Fojab)

Eskil 20 - nytt P-hus. Illustrationen till detaljplanen (ill Stadsarkitektkontoret)

Brunnshög fördjupning av översiktsplanen (ill Greger Dahlström)

LUNDALÄNKEN - från idé till succé

IDÉN FÖDS

I slutet av 1980-talet utvecklades på dåvarande stadsarkitektkontoret tankegångar om spårburen trafik mellan Lund och Dalby där nya stadsdelar/byar kunde bilda ett pärlband. Bl a lanserades Harbergastaden som en lösning på stadens expansionsbehov. Man tänkte sig då en spårvagn som startade inne på stadskärnans gator och utnyttjade den gamla banvallen mot Hardeberga. Ett alternativ med spårslänga via lasarettet i norra Lund togs också fram. Spårvägen kunde öster om Lund få en gren mot Dalby och en mot Södra Sandby. Flera studier och konsultutredningar, bl a beträffande trafikering och ekonomi, genomfördes.

Översiktsplaner redovisar spårstråk

I översiktsplaneförslaget 1990 redovisades en bearbetad sträckning från Lund C via lasarettet och tekniska högskolan till östra Lund och vidare mot Dalby. Motiven var att fånga upp det omfattande resandet till/från sjukhuset, universitetet, Ideon och de stora arbetsplatsområdena i nordost. Men det fanns tveksamheter kring att anlägga spårväg i Lund, bl a ansåg dåvarande trafikhuvudmannen i länet, Malmöhus Trafik, att en traditionell spårväg inte på ett godtagbart sätt löste trafikuppgifterna i den regionala skalan. Låg geometrisk standard och höga investeringar var några argument. I 1991 års översiktsplanehandling lade kommunen fast stråket genom sjukhus- och universitetsområdena. Öster om autostradan (E22) redovisades stråket längs Neversvägen söder om Brunnshög och sedan mot Hardeberga med grenar mot Dalby resp Södra Sandby.

1992 antogs översiktsplanen av kommunfullmäktige med ställningstagandet att kommunen aktivt ska verka för att en spårburen förbindelse ska komma till stånd. Planen angav ett renodlat förslag till spårburen trafik från Lund C via lasarets- och universitetsområdena mot Dalby med möjlig fortsättning till Veberöd och eventuellt även till Genarp - Sturup. Genom stadskärnan redovisades två alternativa sträckningar.

Universitets- och lasaretsområdet

1992 påbörjades en fördjupning av översiktsplanen för universitets- och lasaretsområdet samt Ideon bl a för att bekräfta spårreservatet genom området. Vid denna tidpunkt hade inte lasaretsledningens anammat tankegångarna om en framtida stadsbana i området. Som en delstudie utarbetades därför en särskild strukturplan för lasarettet som klargjorde kommunens avsikter.

Lundalänken ett begrepp

1995 bildade kommunen och Malmöhus Trafik en gemensam planeringsgrupp och Lundalänken som begrepp skapades. Man enades om att avsätta ett reservat för spårtrafik. I ett inledande skede skulle Lundalänken byggas ut med hög standard och trafikeras med buss under devisen "tänk spår, kör buss". Bl a bekräftades realismen i projekteten via en studieresa till Tyskland.

KOMMUNALA MILJÖAMBITIONER

Lunds kommun har en lång tradition av aktivt miljöarbete. I det ambitiösa lokala agendaarbetet riktades stort intresse mot att reducera koldioxidutsläppen i kommunen. Höga målsättningar formulerades, från 1995 års nivå skulle man nå 25 % reduktion på tio år.

Den lokala Agenda 21

1996 identifierades i Lunds lokala Agenda 21 trafiken som den verksamhet som har den största enskilda miljöpåverkan främst genom de stora koldioxidutsläppen.

LundaMaTs

1997 beslutade kommunen att ta fram en LundaMaTs, som står för Miljöanpassat Transportsystem i Lund. Den omfattade inventering, förslag till trafikmiljömål samt utveckling av miljöanpassade transportsystem för att minska trafikens miljöpåverkan i Lund. En konsultstudie genomfördes innehållande förslag till kommunala mål och handlingsplaner. Fem huvudreformer föreslogs:

- Cykelkommunen
- Företagens transporter
- Miljöanpassad biltrafik
- Utvecklad kollektivtrafik
- Samhällsplanering

LundaMaTs lyfte fram Lundalänken som en betydelsefull och genombrytande satsning inom reformen *Utvecklad kollektivtrafik*. Lund C och andra terminaler skulle utvecklas för att göra byten enkla och bekväma. Lundalänken bedömdes ge pendlande bilister från såväl Lunds olika delar som hela Öresundsregionen ett attraktivt resealternativ.

Nytänkande i miljöarbetet

1998 antogs LundaMaTs-rapporten i sin helhet av kommunfullmäktige som en stor delsatsning i kommunens miljöarbete. Därmed gav kommunpolitikererna klartecken för Lundalänkens genomförande.

Miljövinster och kostnader

Om samtliga reformer i LundaMaTs skulle genomföras beräknades koldioxidutsläppen från biltrafiken år 2005 ha minskat med ca 10 000 ton och år 2020 med ca 37 000 ton från en totalnivå på ca 150 000 ton, främst genom minskad biltrafik. Kostnaderna för reformerna bedömdes till ca 1 miljard kr varav satsningar på spårtrafik utgjorde något mer än hälften.

PROJEKTET KONKRETISERAS

1995 påbörjade stadsarkitektkontoret arbetet med detaljplanen för genombrottet i sjukhuskvarteret Eskil och universitetskvarteret Syret samt passagen under Tornavägen.

Olika alternativ genom lasaretsområdet utredes. Malmöhus Trafik förordade entydigt ett av alternativen. Detta låg sedan till grund för det fortsatta arbetet. Spårburen trafik på Staffanstorpsbanan med utveckling mot stadsbana till Lund utredes även.

1996 visade resultatet av förstudien för Lundalänken att en högprioriterad kollektivtrafikförbindelse för bussar anpassad till en stadsbanas krav bör börja byggas så fort som möjligt.





Längs Ummarksvägen (ill Fojab)

Spåren i regionen (ill Trivector)

Brunnshögs centrum (ill Fojab)

Hållplats för Lundalänken (ill Fojab)

Storhållplats vid Universitetssjukhuset (ill Fojab)

Samma år lämnades ansökan in om lokalt investeringsprogram för Lund. Lundalänken ingick som ett av fyra trafikmiljöprojekt. Miljödepartementet beviljade som en del i detta program bidrag med 15,3 mkr för Lundalänken.

Samma år beviljades även statliga medel via regionala kollektivtrafikbidrag (RTI) för etappen bussterminal vid Universitetssjukhuset. Tidplanen siktade på färdigställande och trafikstart i slutet av år 2001.

Plansamrådshandlingen för Brunnshög visade fortfarande olika lägen för stadsbanan genom Brunnshög. Dels i en vid båge norrut upp i området dels längs Neversvägen. Malmöhus Trafik gjorde egen utvärdering och konstaterade att körtiderna skulle bli oacceptabelt förlängda genom det norra bågalternativet. Ett mellanalternativ genom södra Brunnshög diskuterades fram.

1999 undertecknades en avsiktsförklaring att genomföra Lundalänken av Skånetrafiken och Lunds kommun. Läget genom södra Brunnshög blev samtidigt fixerat av parterna.

Ett samlat arbetsunderlag för Lundalänken genom staden sammanställdes av stadsarkitektkontoret. Det redovisade utformningsprinciper, identifierade fem etapper, angav förslag till åtgärder i olika delavschnitt och korsningar samt beskrev sannolika hållplatslägen.

Gestaltning och etappindelning

1999 togs en konsultrapport "Konsekvensbeskrivning och Gestaltningssprogram av Lundalänken" fram. Den blev det konkreta underlaget för den etappvisa projekteringen. I rapporten fanns flera illustrationer med spårvagnar vilket skapade en del missförstånd. Det som skulle byggas i första skedet var en bussbana med framtida möjlighet till spårkonvertering. Även busstrafikeringsidén blev ifrågasatt, bl a av universitetet. Samordningsproblem och befärande miljökonsekvenser inom sjukhus- och universitetsområdena blev tydliga och krävde omfattande förhandlingar, kompletterande utredningar m m innan projektet kunde gå vidare. Den planskilda korsningen med Tornavägen, en av de viktigaste delarna för att få en bra trafikstandard, väckte många farhågor för störningar och stora ingrepp nära känsliga forskningsinstitutioner och ledde till flera delstudier. Bl a utfördes en översiktlig riskanalys och en konsekvens-

studie för alternativa utformningar. Konsekvenser som belystes var stadsbild, markanvändning, emissioner, barriäreffekter för gc-trafik, framkomlighet på Tornavägen, trafiksäkerhet samt kollektivtrafiken. Dessutom genomfördes separata vibrations- och bullerstudier samt geohydrologiska undersökningar i detta avsnitt.

De inledande tekniska inventeringarna fångade inte upp samtliga lednings- och byggnadsförhållanden inom lasarets- och universitetskvarteren på grund av områdets tekniska och funktionella komplexitet. Etappen blev bl a av dessa skäl senarelagd i processen men också på grund av sjukhusets behov av tid för omdisponering av berörda verksamheter.

År 1999 påbörjades Lundalänkens byggande genom att första etappen, bussterminalen vid Universitetssjukhuset byggdes. Samma år kunde invigning av terminalen ske.

År 2000 togs stadsarkitektkontoret fram ett detaljerat gestaltningsprogram för sträckor och hållplatser grundat på tidigare konsultstudier.

År 2000 skedde också byggstart för etappen längst ute i öster, Ummarksvägen. Där fanns enkla startförutsättningar, bl a en tydlig redovisning i kommunens översiktsplan, ÖPL98, vilket utgjorde grunden för utarbetandet och antagandet av områdesbestämmelser. En parallell vägprojektering på kort tid möjliggjorde en snabb byggstart. Utformningen för busstrafik blev här ett pilotprojekt med södergående busstrafik i gata och norrgående bussar på separat bussbana med mellanliggande gemensamma hållplatsöar. För att skapa en god landskapsanpassning och bra möjligheter för naturliga vegetationsstråk genomfördes här särskilda landskapsstudier.

Samma år tecknades avtal mellan Skånetrafiken och Lunds kommun angående genomförande och finansiering.

Projektets nytta och olägenheter under debatt

2001 hölls överläggningar med Universitetets ledning och Lasarettets styrande samt informationsmöten för forskare och andra verksamma som berördes av Lundalänken. Dessa visade på en begränsad förståelse för projektets nytta. Fokus var helt på befärande olägenheter. Kompletteringar och förtydliganden krävdes för att öka kunskapen om projektets kvalitéer och nytta.

Överenskommelse utarbetades mellan Lunds kommun och Regionfastigheter bl a beträffande ersättning för förlorad markparkering.

Under november 2000 antogs detaljplan för Högsta punkten, Brunnshög (etappen säkrad genom detaljplan).

Under april 2001 antogs detaljplanen för kvarteret Eskil (etappen genom sjukhusområdet säkrad genom detaljplan).

Under juli 2001 träffades genomförandeavtal angående etappen genom universitets- och sjukhusområdet mellan Akademiska hus, Region Skåne och Lunds kommun.

BYGGANDET

Etappordningen styrdes av planarbeten och avtalsresultat. Första etappen var anläggandet av den nya bussterminalen vid Universitetssjukhuset. Lundalänkens sträckor byggdes sedan ut från öster p g a enklare plan- och byggförhållanden i dessa etapper. Det hade vinsten att projekterings- och byggerfarenheter kunde tas till vara i de senare och mer komplicerade etapperna.

Förbättrat cykelnät

Lundalänkens byggande innebar även att den omgivande allmänna miljön kunde rustas upp. Bl a anlades helt nya cykelstråk genom sjukhusområdet från Getingevägen till Tornavägen, Sölvegatan och John Ericssons väg samt genom Brunnshög.

Höjd kvalitet i stadsmiljön

Skapandet av Lundalänken präglas av en hög miljö- och gestaltningssambition, vilket resulterat i att stadsmiljön rustats upp genom omfattande satsningar på bl a trädplanteringar, tegelmurar, gångbanelplattor och ny gatubelysning. En strävan har varit att resan på Lundalänken ska vara en vacker upplevelse. Den upprustade stadsmiljön kommer även övriga trafikanter, besökare och alla Lundabor till del.

Lund C och Clemenstorget

Lundalänkens bussar får i detta första skede samsas med biltrafiken vid Clemenstorget och Lund C. Trafikutvecklingen får avgöra vilka anpassningar som måste göras i framtiden.





LUNDALÄNKEN

Totalt omfattar Lundalänksprojektet nästan 6 km från Lund C till Sandbyvägen. Sträckan Lund C – Brunnshögs framtida centrum är nästan 4 km.

Lundalänken består av delsträckor av olika kvalitet och standard

Lund C - Clemenstorget är ett befintligt bussterminalområde där Lundalänkens hållplatslägen tydliggörs, främst för tågresenärer. Nytt informationssystem integreras i miljön.

Sankt Laurentiigatan - Allhelgonakyrkan - Gatingevägen utgörs av befintliga gatumiljöer med bevaringsvärden, där bussprioritering sker genom olika trafikregleringar, signalanpassningar och utvecklade hållplatsmiljöer (0,9 km).

Terminalen vid universitetssjukhuset är nybyggd med trafikinformationssystem, skyddad passagerarmiljö och anpassad för personer med olika handikapp.

Sträckan genom sjukhus- och universitetsområdet är nybyggd med mycket hög standard i alla avseenden. Stadsbanekvaliteten är tydlig. Omfattande arbete har lagts ner på gestaltningen av miljön i detta avsnitt (0,8 km).

Sölvegatan genom norra universitetsområdet med LTH, kårhus, nya Ingvar Kamprad Designcentrum och Ideonbebyggelsen är en befintlig gata med genomfart endast för busstrafik, biltrafiken leds andra vägar (0,6 km).

Den befintliga korsningen med Scheelevägen signalregleras med bussprioritering (0,8 km).

Söder om nya vattentornet och Ericssons kontorsbyggnader leder en nybyggd hållplats in bussarna på egen nybyggd bana genom Brunns hög. Här är standarden mycket hög i alla avseenden och av stadsbanekvalité (0,7 km).

Vid den nybyggda hållplatsen Brunns högs centrum byter Lundalänken fysisk karaktär igen. Härifrån längs med Utmarksvägen fram till Sandbyvägen är Lundalänken helt nybyggd men endast delvis utbyggd till stadsbanestandard. I riktningen söderut får bussarna köra på vägen, bussarna i nordlig riktning får egen bana. Bussarna kör alltså i en slags vänstertrafik och hållplatslägena blir som öar emellan bussbana och gata (2,2 km).

TEKNIK

Tänk spår – kör buss

Lundalänkens projektering och byggande genomsyras av denna devis. Genom detta angreppssätt har helt nya förutsättningar skapats för en stegvis utbyggnad av god kollektivtrafik

Framtida spår är förberedda - kurvor, lutningar och bropassager anpassade

Lundalänkens nybyggda delar genom sjukhusområdet, Brunns hög och längs Utmarksvägen är tekniskt förberedda för framtida stadsbanebyggnad. Konstbyggnaders konstruktion och bärighet är anpassade till kraven för spårtrafik.

Höjdsättningen är gjord så att spårläggning kan klaras utan profiljustering. Linjeföring och lutningar har projekterats så att god standard för en eventuell framtida spårtrafik kan uppnås.

Hög hållplatsstandard

Även hållplatserna har stadsbanestandard. Det gör bussfärden extra bekväm och säker. Projekteringen har bl a inneburit att en ny hållplatsstandard med hög kvalitet har utvecklats, liksom att realtidsvisning gemensam för alla bussar införts och en samordnad reseinformation utvecklats. Särskilda beläggningar av betongsten i olika utföranden för gång- resp körytor utnyttjas. Väderskydd med god komfort har uppförts.

Ny typ av trafiksignaler i Lund – "spårvägssignaler" för bussar

Sju av korsningarna längs sträckan signalregleras. Samtliga är bussprioriterade. Tre av korsningarna är byggda som spårvägssignal med vitt ljus för buss. Detta släcks då ingen buss är anmäld eller befinner sig i korsningen. Känslan av prioritet för buss förstärks genom avvikande betongstensbeläggningar på bussbanan i några korsningar.

Norra universitetsområdets biltrafik

Lundalänkens bussar får säker framkomlighet när genomfart för allmän biltrafik inte längre tillåts på Sölvegatan. Detta har medfört en omläggning av biltrafikföringen i norra universitetsområdet/LTH. En utifrånmatad parkeringsgata skapas som ersättning för Sölvegatan.

BUSSTRAFIKEN

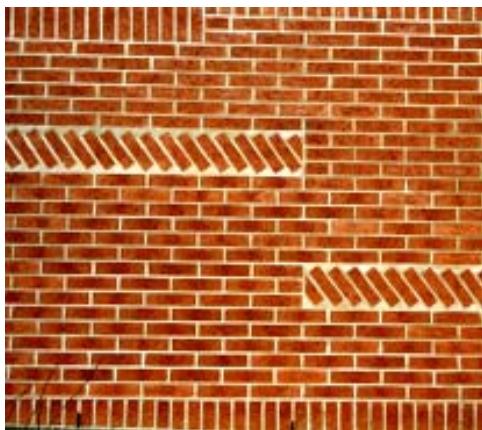
Skånetrafiken och Stadstrafiken i unikt totalprojekt för busstrafik

Lundalänken är den största investeringen och längsta separerade vägen för busstrafik i hela Norden. God trafikservice upprätthålls genom samverkande lokal- och regionalbusslinjer. Bussarna annonseras likformigt med texten "Lundalänken" på alla bussar som kör sträckan Lund C – Brunns hög C.

Skånetrafiken har stomtrafik mellan klockan 6-24 på hela sträckan genom linje 166 som går mellan Staffanstorp och Södra Sandby via Lund C. Stadstrafiken kompletterar genom linje 20 med trafik 6-18 på vardagar mellan Lund C och Brunns högs centrum. I högtrafik innebär detta en buss var 8 min. Dessutom går stadstrafikens linje 6 mellan Lund C och Kårhuset vid LTH för att sedan gå vidare mot Ö Torn.

En genväg för kollektivtrafiken som ger fördel för tågpendlaren

Tåget och bussen tillsammans ger genvägen till jobbet för många tusen pendlare. Lundalänken angör direkt vid Lund C. Resenärer med Öresundståg, Kustpil, Pågatåg och fjärrtåg X2000, LinkX m fl kan direkt fortsätta resan.



1989

Första tankarna på prånt

Preliminär spårtrafikutredning

1990

Översiktsplanförslag med spårtrafik

Första etappen på omdaning av Lund C invigs

1991

Stråkets läge genom sjukhus- och universitetsområdet spikas

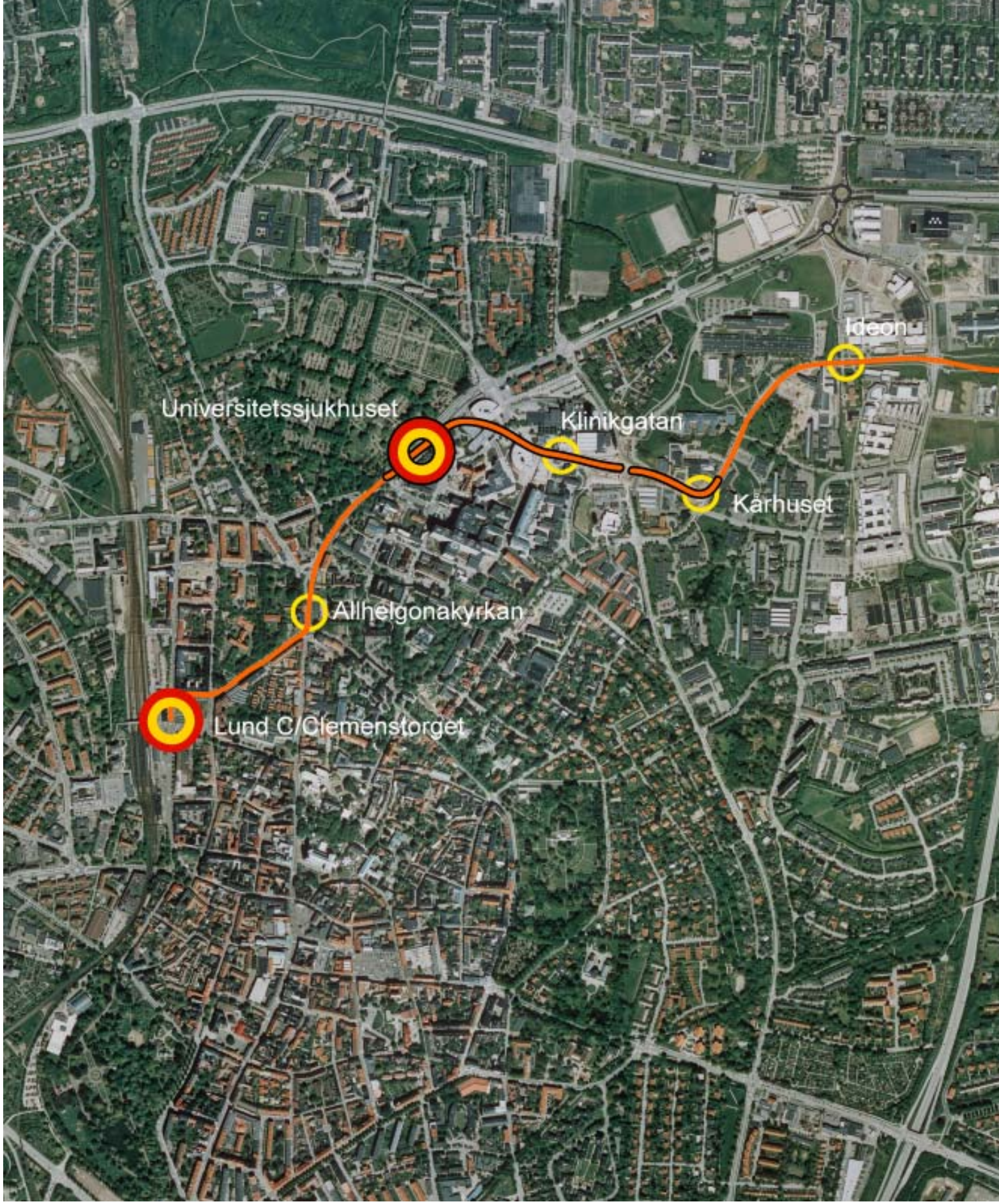
1992

Översiktsplan 90R med spårstråk mot Dalby antas av KF

Förkljupning av översiktsplanen för universitets- och lasaretsområdet påbörjas

1993

1994



1995

Gemensam projektgrupp Lunds kommun/Malmöhus trafik
Lundalänken får sitt namn
De första detaljplaneuppdragen

1996

Lunds Agenda 21
Förstudie av Lundalänken

1997

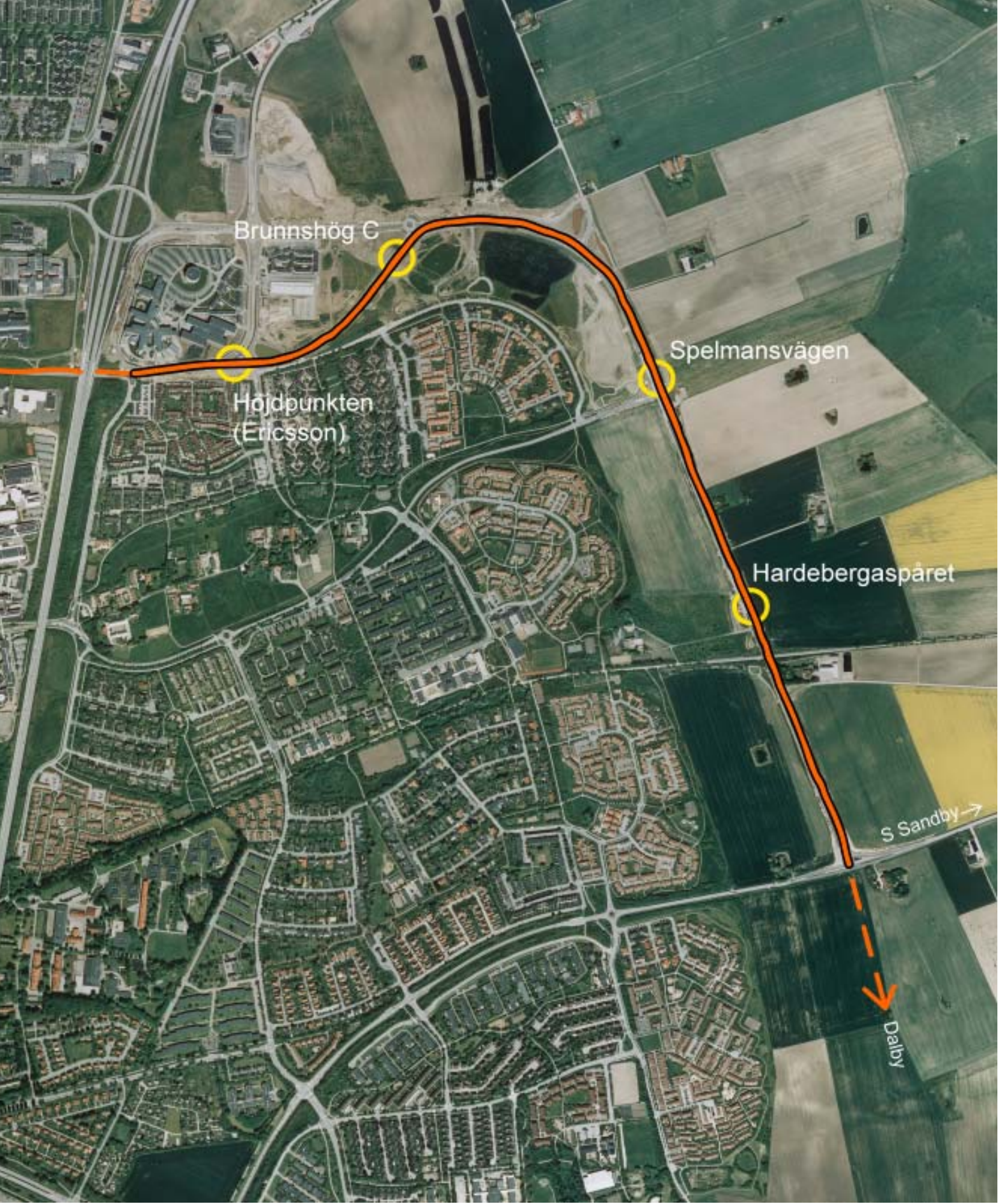
Utredning LundaMaTs
Lundalänken som ett LIP-projekt
Lundalänken i RTI-planen

En första tidplan siktade på färdigställande år 2001

Fördjupning av översiktplan för Brunnshög

1998

Lund C den östra delen invigs
LundaMaTs-rapporten antas av KF, en av reformerna är: bygg Lundalänken



Lundalänken

Statliga medel beviljas

Terminalen vid universitetssjukhuset projekteras och byggs sedan följande år

1999

Avsiktsförklaring av Skånetrafiken/ Lunds kommun

Terminalen vid universitetssjukhuset invigs som etapp 1 av Lundalänken

Utredning om gestaltning och konsekvenser av Lundalänken genomförs och blir underlag för fortsatt arbete

2000

Byggstart för etappen Ulmarksvägen

Detaljplan för Högsta punkten i Brunnshög antas av KF

Avtal avseende finansiering och genomförande träffas mellan Lunds kommun och Skånetrafiken

2001

Genomförandeavtal avseende etappen genom sjukhusområdet med Akademiska Hus och Region Skåne

Byggstart för etappen genom Brunnshög

Trafikeringen ger god pendlarservice

Lundalänken innebär att realtidssystem för information om inkommande bussar införs redan på tåg-perrongen och att tidtabeller synkroniseras mellan Skånetrafiken och Stadstrafiken

Konkurrenskraftig kollektivtrafik

Lundalänken blir genom det gena stråket genom staden och den höga turtätheten mycket konkurrenskraftig jämfört med bil och cykel.

Ett skäl att inte ta bilen

Bilen kan lämnas hemma då tåg + buss blir mycket bekvämt. Sambandet i regionen stärks, det blir enklare att pendla t ex från Landskrona eller Eslöv till Ideon och Ericsson. Lundalänken ger också Ideon m fl en enkel knytning till Kastrup med korta restider. Studerande i hela regionen får enkla resförhållanden till universitetet och tekniska högskolan.

Två terminaler

Lundalänken knyts väl ihop med annan kollektivtrafik i de två välutrustade terminalerna Lund C och Universitetssjukhuset. Där kan smidiga byten ske till/från lokal och regional trafik i alla riktningar. Detta ökar attraktiviteten och tillgängligheten i hela tåg- och bussnätet.

Hela resan

Genom Lundalänken har vi kommit ytterligare ett steg på vägen mot att erbjuda resenären god service på hela resan. Lundalänken fångar många av de 25 000 som pendlar in till Lund varje dag.

Stora arbetsplatser

Sträckningen är vald så att det stora sammanhängande sjukhus-, undervisnings- och arbetsområdet i Lund får stor nytta av Lundalänken. Detta har redan medfört att en förtätning av bebyggelsen kunnat ske i direkt anslutning till Lundalänken. Här finns inom gångavstånd bl a Universitetssjukhuset, Biomedicinskt Centrum, Norra Universitetsområdet med LTH:s olika sektioner och fakulteterna inom matematik- naturvetenskap, Wallenberg-laboratoriet, Max-laboratoriet, Kemicentrum och nya Ingvar Kamprad Designcentrum samt Ideon-företagen, Astra Zeneca, Active Biotech, Edison park, Sony Ericsson och Ericsson Mobile Platforms. Det finns ca 240 arbetsställen inom 300 meters gångavstånd från Lundalänken.

Många verksamma

Området ifråga har inte bara en hög koncentration av arbetsställen, det är också arbetsställen med många anställda samt ett stort antal studenter och besökare varje dag. Antalet anställda i området uppgår till omkring 15 000 (1999), vartill skall läggas en stor del av de ca 10 000 studenter som studerar vid områdets olika institutioner. Därutöver rör sig i området ett skiftande antal besökare vid sjukhuset, universitetet/LTH och Ideon.

Reducerat parkeringsbehov på sikt

Förväntan är att bilpendlandet ska minska så att dagens p-normer kan sänkas för bebyggelse belägen intill Lundalänken.

FRAMTIDENS TRAFIK

Lundalänken skall bli den mest attraktiva busslösningen som med dagens teknik går att uppnå, ett nytt steg i utvecklingen efter stombussprojekten i Stockholm och Jönköping.

Scenario

Stadsbana ersätter på längre sikt bussen till Dalby. Lund, Staffanstorps, Malmö och eventuellt även Lomma/Bjæred knyts ihop i ett kombinerat järnvägs- och stadsbananät.

År 2008 när Citytunneln i Malmö invigs påbörjas utbyggnaden av en stadsbana på Lundalänken till Brunnsög. Stadsbanan ansluts till Stadsbanan mot Malmö vid Lund C. Utbyggnaden av stadsbanan fortsätter därefter mot Dalby.

Kopplingen till Simrishamnsbanan

Lundalänken blir en viktig regional länk också i ett scenario när Simrishamnsbanan trafikeras av moderna regionalståg. Genom byte i Dalby till stadsbanan på Lundalänken kan många pendlare från östra Skåne på ett säkert och bekvämt sätt nå de stora verksamhetsområdena i Lund.

Lundalänken kan få sidogrenar

Lundalänken har möjligheter att växa ut och grena sig t ex genom Brunnsög mot eventuella framtida verksamhets- och bostadsområden i nordost. Skulle en ESS- forskningsanläggning lokaliseras hit blir en utbyggnad angelägen.

Lundalänken till Dalby

Lundalänken har även en betydelsefull roll i utvecklingen av Lunds östra delar. Främst Dalby, men även S Sandby, Veberöd och Genarp gynnas av att Lundalänken byggs ut till Dalby.

Hållbar utveckling – helhetssyn i planeringen

I en tid när staden och kommunen expanderar med nya bostäder, nysatsningar av universitetet och nybebyggelse för forsknings- och framtidsföretag är olika miljöåtgärder av stor betydelse för att tillförsäkra invånarna goda miljökvantiteter.

Lundalänken är ett sådant synbart bevis på strävandena i Lunds kommun att i samverkan med stat och region på bred front arbeta för hållbar utveckling och en helhetssyn i samhällsplaneringen.



Detailplan för kv Eskil (sjukhusområdet och Tornavägen) antagen

Omfattande ledningsarbeten vid Tornavägen

Invigning av Lund C, den västra delen. Ett komplett resecentrum färdigt.

Invigning av etappen Ulmarks- vägen jämte parallell bussbana

2002

Byggstart för etappen genom sjukhusområdet och korsningen med Tornavägen

Invigning av etappen genom Brunnsög

2003

Invigning av etappen genom sjukhusområdet

Hela Lundalänken sätts i trafik

20.....

Citytunneln invigs

Simrishamnsbanan invigs

Stadsbana till Dalby

Organisation för finansiering, planering, anläggning:

Huvudman: Lunds kommun. Politiskt tillsatt styrgrupp.
Projektledningsgrupp: Tjänstemän från Tekniska förvaltningen och Stadsbyggnadskontoret med medverkan från Skånetrafiken. Arbetsgrupper för samverkan med berörda större fastighetsägare såsom Regionfastigheter Skåne och Akademiska hus.

Organisation för trafikering, planering och drift:

Tjänstemän från Tekniska förvaltningen och Skånetrafiken

Medverkande konsultföretag:

Trivector /utredningar trafik och miljö
Fojab /gestaltungsprogram och delprojektering av terminal
KM (ingår nu i WSP) /spårutredning och projektering av terminal
Sundell landskapsarkitekter /landskapsstudier
Flygfältsbyrån /spårbyggnad
Centerlöf och Holmberg /brokonstruktioner och byggledning
Travia /projektering Utmarksvägen
Tyréns /projektering Brunns hög + Universitetssjukhuset-Kårhuset
Scandiaconsult /belysning
TKS AB /utformning trafiksignaler
SWECO (VBBViak) /utredning trafik, miljö och risker, dagvatten och byggledning

Entreprenörer:

Markentreprenad
Vägverket Produktion
Lunds Energi /ledningsomläggning
Peab/bussterminal

Preliminära kostnader:

Gemensamt utredningar, information, hänvisningsskyllning, etc	3,0 mkr
Etappen Terminalen vid Universitetssjukhuset	10,6 mkr
Etappen Universitetssjukhuset - Kårhuset	110,0 mkr
varav markinlösen och anpassning av byggnader	43,6 mkr
Etappen Utmarksvägen	28,5 mkr
Etappen Brunns hög	15,3 mkr
Mindre ombyggnader - hållplatser	1,5 mkr
Trafiksignaler	1,6 mkr
Informationssystem Realtidsvisning	1,1 mkr
Busspositionering - Stadstrafiken	1,2 mkr
Totalt	173 mkr

Kostnader för väderskydd ingår inte utan hanteras i särskilt avtal med JCDecaux

Finansiering

LIP-bidrag	15,3 mkr
Kollektivtrafikbidrag, RTI mm	57,9 mkr
Kommunala medel*	ca 100 mkr

* Reformer enligt LundaMaTs samt inlösenkostnader



ENGLISH ABSTRACT

A unique transport project

Lundalänken is an innovative public transport connection from the Central station in Lund to the University hospital, Lund Institute of Technology (LTH), Ideon, Brunns hög and further down the Utmarksvägen, east of Lund, to the Sandbyvägen. On a distance of 6 km the bus service is assured priority thanks to new and fast driving lanes, which as far as possible are exclusive for public transport. In the beginning Lundalänken will be a connection for bus services only, but the Link is developed and dimensioned for a possible introduction of a modern tram system, without extensive and costly reconstructions. In the future Lundalänken can be used by bus services as well as by tram services and can be extended to the village of Dalby.

Lundalänken strengthens the competitiveness of public transport. A vision is a completely connected system in the southwest of the region of Skåne, based on a modern tram service system with the ability to compete with the car on the distances between the main cities. Lundalänken is an important part of the vision, but to be able to reach the entire potential, the development of other parts of the system is necessary.

If Lundalänken is accomplished according to the plans, it will be a unique project in Scandinavia. In very few places there is such a long connected public service route, where bus services and tram services are separated from other modes of transport.

Why do we need Lundalänken?

Due to the high number of places of work in the city area and the approximately 30,000 students at the University, the city of Lund has a large amount of incoming commuters from other municipalities. The largest share of the commuters is going by car to Lund, which creates a range of problems such as crowding, pollution and acci-

dents. Therefore there should be a potential for increasing the number of trips by public transport to the working sites.

Lundalänken serves areas that are in need of a better public transport service. It is possible to travel to the Central station in Lund by high quality public transport services from almost every part of the region of Skåne. It is though, more difficult to travel by connecting services to important destinations within the city of Lund, as the University hospital, the University/LTH, Ideon and Brunns hög.

Lundalänken offers a high quality alternative to the car. There is an extensive patronage and in addition various connecting services. By similar investments in modern public transport services in Sweden and Europe, the stream of passengers has extensively exceeded the forecasts. Everything points towards a comparable positive development.

A Link in the region

In combination with the commuter trains Pågatåget and Kustpilen, Lundalänken constitutes a possibility to commute by high quality public transport services between most of the main cities in the region. Due to the extension of the Öresundstrain service, the geographical range expands even more.

To the city of Lund Lundalänken means an investment in a better environment, a more effective local public transport and an increased public transport quality between the city of Lund, the eastern parts of Lund and the municipalities nearby. In the beginning the travel time between Lund and Södra Sandby is decreasing and on the long term other municipalities east of Lund will as well be able to benefit from Lundalänken.



LUNDS KOMMUN

För upplysningar om projektet Lundalänken kontakta gärna Lunds kommun 046-35 50 00, www.lund.se

Planerings- och strukturfrågor: stadsbyggnadskontoret
Projektering och byggande: tekniska förvaltningen/gatu- och trafikkontoret

För upplysningar om tidtabell och trafikering kontakta 0771-77 77 77, www.skånetrafiken.skåne.se och www.stadstrafiken.lund.se
Trafikeringen sköts samordnat av Skånetrafiken och Stadstrafiken i Lund.