

Lundalänken – läget i september 2009



Så här kommer det knappast att se ut på Lundalänken. Men spårvagnstypen kanske blir densamma. Den här modellen används i Norrköping, även om bilden är tagen vid museispårvägen i Malmö. Foto: PG Andersson.

Lundalänken är ett sex kilometer långt kollektivtrafikstråk, som trafikeras av både regionbuss och stadsbuss. Under högtrafik går en buss var femte minut. Nu är det dags för spårväg.

Lundalänken byggdes från början för buss- trafik, men med en standard som möjliggör övergång till spårvagn utan stora och kostsamma ombyggnadsarbeten, och på ett sätt som gör det möjligt att köra både buss och spårvagn på länken.

Stråket går från Lund C till Universitetssjukhuset, LTH, Ideon, Brunnhög och vidare längs Utmarksvägen mot Södra Sandby.

Succé direkt

Idén till Lundalänken föddes i slutet av 1980-talet. År 1999 påbörjades den första etappen, som var bussterminalen vid universitetssjukhuset. I februari 2003 öppnades den kompletta länken för trafik.

Första månaden gav – jämfört med samma månad året innan – en ökning med 15.000 bussresor på de busslinjer som trafikerar Lundalänken. Andra månaden var ökningen 21.000 resor, och i slutet av 2008 pekade siffrorna på en ökning med 100 % sedan starten.

Idag trafikeras länken av två regionbusslinjer, två pendlingslinjer och en stadsbusslinje, som längs stora delar av sträckan färdas i ett eget körfält. Länken innebär snabba och bekväma kollektiva transporter för de drygt 25.000 arbetstagare och studenter som idag

har sin sysselsättning i området.

Besked i realtid

Redan från start fanns realtidsvisning av busstiderna på ett antal av länkens hållplatser. Lösningen bygger på att bussarna förses med GPS-bestyckade fordonsdatorer och mobil datakommunikation.

Uppgifter om bussarnas position sänds kontinuerligt till ett centralt övervakningssystem, som räknar fram de tider då bussarna kommer att avgå från hållplatserna. Tiderna sänds sedan till ett antal hållplatser, inklusive Lund C, där de visas på monitorer eller skyltar.

Systemet har sedan dess byggts ut och kan numer även ge realtidsbesked via internet och mobiltelefon.

Dags för spår

Även om finansieringsfrågan ännu inte är löst, så råder sedan början av 2009 politisk enighet om att länken ska byggas om för spårtrafik, eftersom den i framtiden måste klara betydligt fler resenärer. Den planerade utbyggnaden av Brunnhögsområdet innebär nämligen ytterligare 20 000 anställda och 700 boende. Till det kommer det nya europeiska forskningscentret ESS. 700 personer – plus åtskilliga gäster – beräknas arbeta på anläggningen, som ska stå klar 2018.

Främsta skälet till valet av spårvagn är kapaciteten. Lunds stadsbussar har 25 sittplatser. En spårvagn av till exempel typ A32, som används i Stockholm, är 30 meter lång och har plats för 78 sittande och 133 stående. Vid behov kan man enkelt koppla till en extra vagn och därmed kan dubbelt så många åka.

Första etappen blir sträckan Lund C–Brunnhög, som ska vara klar 2014. Sträckningen är samma som bussarna nu har, med undantag för ett eventuellt nytt stickspår till ESS. Spårvagn var tionde minut ska ersätta

busslinjerna 20 och 21 medan övriga bussar fortsätter köra. Bussresenärer från andra orter slipper därmed byta till spårvagn.

En vision som lever

Framtidsvisionen var från start ett sammanhängande och välfungerande spårburet stadsbanesystem i sydvästra Skåne. Och fortfarande är tanken att Lundalänken ska byggas ut till ett spårburet stadsbanenät som binder samman Dalby, Lund, Staffanstorps och Malmö, samt eventuellt även Lomma och Bjärred. I Dalby kan Lundalänken knytas ihop med Simrishamnbanan, och vid Lund C till Stambanan mot Malmö. Avsikten är att länken framgångsrikt ska konkurrera med bilen för resor i regionen.

Överst på turlistan står konverteringen till spårdrift, samt satsningar för att förlänga Lundalänken mot Dalby. Parallellt studeras en förlängning söderut mot Staffanstorps.

Lösam framsynthet

Att bygga Lundalänken så att den var redo för snabb övergång till spårvagn innebar att den blev dyrare än ett rent busstråk. Men det var ändå ett klokt beslut. Att idag anlägga en helt ny spårväg till Brunnhög hade gått på betydligt mer än de cirka 450 miljoner som konverteringen till spår beräknas kosta. Besparingen rör sig om åtskilliga miljoner. Till det kommer att spårvägen nu blir färdig tidigare och störningarna för trafikanter och boende blir betydligt mindre.

För den som vill veta mer

Lunds kommuns webbplats har fyllig information om kommunens kollektivtrafik och dess framtid. En bra startpunkt är översiktsplanens trafikside: www.lund.se > Bygga & bo > Översiktsplan > Översiktsplan 2010 > Trafik.

Räcker inte det, så kontakta exempelvis

- ▶ PG Andersson, kollektivtrafikexpert, Trivector Traffic: pg.andersson@trivector.se
- ▶ Tekniska förvaltningen, Lunds Kommun: tekniska.forvaltningen@lund.se



info@trivector.se · www.trivector.se