



Sandra Johannesson  
046-359 52 65  
sandra.johannesson@lund.se

Miljönämnden

## Yttrande över trafikutredning för stadsbusstrafiken i Lund

### Sammanfattning

Kommunstyrelsen har för yttrande översänt Skånetrafikens trafikutredning för stadsbusstrafiken i Lund. Skånetrafiken har i samarbete med Lunds kommun och Nettbuss Stadsbussar tagit fram ett förslag till nytt linjenät. Synpunkter angående förslaget ska lämnas senast den 31 augusti 2018.

Syftet med trafikutredningen är att det lokala busslinjenätet ska matcha stadens målsättning och framtidsplaner och att fler ska åka kollektivt. Det nya linjenätet har inriktats mot att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik med ett linjenät som stödjer och är motor för stadens fortsatta utveckling. Med det nya förslaget skapas genare och attraktivare linjer med hög framkomlighet och korta resvägar. Även tillgänglighetsaspekter har beaktats för att i möjligaste mån nå ökad kundnöjdhet. Utredningen tar sikte på hur linjenätet kan se ut 2023 och redovisar även en möjlig etapputveckling till dess. Det görs även utblickar för utvecklingen efter 2023.

Miljöförvaltningen är i stort positiv till förslaget. I en växande och tätande stad kommer kollektivtrafikens betydelse att bli ännu större, såväl för att kunna nå våra gemensamma klimat- och miljömål, som för människors möjlighet att smidigt kunna förflytta sig. Förvaltningen har synpunkter om kollektivtrafikens möjlighet till kapacitetshöjning på Kung Oskars väg och Spolegatan, tillgängligheten till skolor och fritidsaktiviteter, cykelparkeringar, vidare analyser kring hur många som bor vid hållplatserna för bästa placering och tillgänglighet för resenärer med funktionsvariationer. Förvaltningen lyfter även att en diskussion bör föras mellan Skånetrafiken och kommunen om hur miljömålen för luftkvalitet ska nås på Kung Oskars väg och Spolegatan.

Miljönämnden förslås besluta att anta förvaltningens yttrande som sitt eget.

### Beslutsunderlag

Miljöförvaltningens tjänsteskrivelse den 29 maj 2018, dnr MN 2018.0060.5 och MR 2018.1279.2.

2018-05-29

Diarienummer  
MN 2018/0060.5  
MR 2018.1279.2

Skånetrafikens remiss 2018-04-05 innehållande Skånetrafikens huvudrapport om trafikutredning Lund, kartbilagor och textbilaga 2017-11-27.

## **Barnets bästa**

Att få fler att åka kollektivt och att busslinjenätet stödjer kommunens fortsatta utveckling ligger i linje med barnens bästa, då ökat användande av kollektivtrafik förhoppningsvis minskar biltrafiken och ger positiva effekter såsom minskat trafikbuller och mindre luftföroreningar i stort. Det ökar barnens möjlighet till en hälsosam miljö. Ett väl utbrett och fungerande linjenät ökar även barnens möjligheter att själva kunna ta sig till olika aktiviteter i staden.

## **Ärendet**

Kommunstyrelsen har för yttrande översänt Skånetrafikens trafikutredning för stadsbusstrafiken i Lund. Skånetrafiken har i samarbete med Lunds kommun och Nettbuss Stadsbussar tagit fram ett förslag till nytt linjenät.

## **Mål för Lunds busstrafik**

Det övergripande och mätbara målet för Lunds kollektivtrafik är fördubblat resande med kollektivtrafiken fram till år 2020 jämfört med 2006 års resande. Detta slogs fast i kollektivtrafikvision för Lund 2020. Ska målet nås skulle resande behöva öka med 7,6 % per år. Resandemålet gäller alla trafikslag tillsammans (tåg, regionsbuss och stadsbuss). Utöver resandemålet finns två kompletterande målsättningar inom kollektivtrafikvisionen:

- Medelhastigheten år 2020 ska för stadsbuss vara 22 km/h
- Andelen nöjda resenärer ska överstiga 80 %.

## **Omfattning**

Trafikutredningen omfattar tre delar; framtagandet av ett förslag till nytt linjenät för stadsbussar med tidshorisonten 2023, en studie av vilka åtgärder som krävs för att förverkliga nätet samt kommunikation med resenärer och lundabor om linjenätets utveckling. Utredningen visar vilka gator det nya linjenätet föreslås trafikera samt förslag på turtäthet för respektive linje. Turtäthet och antal fordon per linje bestäms slutligen i Skånetrafikens årliga trafikplan med tillhörande budget. De konsekvenser som studerats och bedömts inom ramen för trafikutredningen är:

- Tillgänglighet vid förändringar (avseende närhet till busslinje samt restider)
- Förväntat resande (avseende antal resor)
- Produktion och ekonomi (avseende biljettintäkter och produktionskostnader)

2018-05-29

Diarienummer  
MN 2018/0060.5  
MR 2018.1279.2

- Omgivningspåverkan (avseende till exempel buller och störningar)

I utredningen har inte alla följd möjligheter och konsekvenser studerats, och utredningen har inte heller studerat frågan om hållplatser, exempelvis tätheten mellan hållplatser samt hållplatsens läge och utformning. Dessa frågor kommer i ett senare skede där fokus läggs på framkomlighet. I utredningen förslås även ett antal infrastrukturåtgärder som behöver studeras vidare. Utredningen tar endast upp ändringar och åtgärder som kommer genomföras från och med 2018.

Det nya linjenätet bygger på förutsättningen att Lundalänken börjar trafikeras av spårväg under 2020 och att sträckan redan december 2016 stängdes för busstrafik för gott.

Parallellt med trafikutredningen pågår fler utredningar och planer som berör kollektivtrafik, exempelvis förslår ramprogram Lund C en långsiktig utveckling av stationsområdet där busstrafiken utgör en central del. Trafikutredningen tar höjd för de förändringar som förslås i ramprogrammet och vice versa.

Lund C utgör en viktig knutpunkt för att koppla samman regional trafik med stadsbusstrafiken. De flesta linjerna angör vid Lund C, vilket gör det till en viktig knutpunkt även för byten mellan olika bussar. Även hållplatsen vid Bankgatan och Universitetssjukhuset utgör viktiga knutpunkter för regionsbusstrafiken i staden. I vissa stråk använder lundaborna regionsbuss även för lokala resor inne i staden.

### ***Dagens linjenät***

Dagens linjenät är uppbyggt av åtta linjer där de flesta förbinder ytterområdena via stadskärnan (se kartbilaga A). Samtliga linjer förutom linje 20 trafikerar i dagsläget både Lund C och Botulfsplatsen vilket ur ett hållbarhetsperspektiv varken är ekonomiskt eller effektivt. Flest resenärer finns på linje 3 och 4 som har ca 50 % av antalet påstigande. Hållplatserna Lund C och Botulfsplatsen dominerar med 14 % respektive 11 % av antalet påstigande. Turtätheten varierar i rusningstrafik mellan 6-minuterstrafik (linje 3 och 4) och timmestrafik (linje 9).

### ***Förslag till framtida linjenät***

- Antalet busslinjer minskar från dagens åtta linjer till sju, dock tillkommer spårvägen. Turtätheten föreslås öka på tre linjer motsvarande dagens linje 1, 3 och 4 så att nätets stomlinjer innehåller två linjer med 5-minuterstrafik, två linjer med 10-minuters trafik och två linjer med 15-minuterstrafik.
- Flera av de nya linjerna är ihopkopplade på ett annat sätt än dagens nät då navet där byten mellan de radiella linjerna är vid Lund C. Detta för att skapa ett samlat Lund C där spårväg, stadsbuss, regionsbuss och tåg ligger nära varandra.

2018-05-29

Diarienummer  
MN 2018/0060.5  
MR 2018.1279.2

- Alla linjer kommer inte längre att köra till Botulfsplatsen, vilket innebär att busspassagerarna genom centrala Lund kommer att minska med 30-50 %. Två linjer får en genare och snabbare körväg i stadskärnan.
- Dagens linje 9 ligger kvar i förslaget. Linjen skiljer sig från övriga linjer då linjen endast har timmestrafik och kortare öppettider.
- En ringlinje har prövats i förslaget men reseunderlaget har inte varit tillräckligt för att motivera en sådan linje.

### Val av trafikering i stadskärnan

De två linjer som planeras att komma till centrum via Trollebergsvägen trafikerar inte Botulfsplatsen utan kör direkt till Lund C. Det gäller framtida linje 2 och 4. Förslaget ger 5 minuter kortare körtid vilket får följande effekter:

- Restiden till/från Lund blir kortare vilket ökar attraktiviteten och därmed ökar resandet.
- Restiden till Botulfsplatsen blir längre på grund av byte till annan stadsbuss eller längre gång.
- Kortare körtid sparar 2 fordon som kan användas för att öka upp turtätheten på dagens linje 3.
- Det går att skapa en sammanhållen busstermila vid Lund C för stadstrafiken som ligger nära både tåg, regionsbuss och spårväg.
- Alla stadsbusslinjer får en koppling till spårvägen vid Lund C.
- Antalet busspassager minskar på Kyrkogatan, förbi Stortorget, vid Botulfsplatsen, på Sankt Petri Kyrkogatan samt på Klostergatan.

### Sammankoppling av linjer

Linjenätet består av tolv linjeben med utgångspunkt från Lund C. Linjebenen har kombinerats med sex genomgående linjer för att koppla ihop Lunds ytterområden med centrum.

Majoriteten av dagens bussresenärer har målpunkt i centrala staden. Det som varit avgörande för hur sammankopplingen har gjorts har varit turtätheten hos respektive linjeben samt igenkänningsfaktorn från dagens linjenät.

### Genomförande och behov av infrastrukturåtgärder

Linjenätet planeras att förverkligas i två etapper under perioden 2018-2023. Det nya linjenätet kräver att ett antal större infrastrukturåtgärder genomförs (se kartbilaga C). Kortfattat innebär åtgärderna följande:

1. Dubbelriktning av körvägar på Klostergården.
2. Ny bussgata samt gång- och cykelväg mellan Traktorvägen och Boställsvägen.

2018-05-29

Diarienummer  
MN 2018/0060.5  
MR 2018.1279.2

3. Dubbelriktad trafik på Slättervägen.
4. Nytt hållplatsläge Bondevägen.
5. Framkomlighetsåtgärd för busstrafiken på Fjelievägen kombinerat med trafiksäkerhets- och trygghetsåtgärder för korsande bussresenärer.
6. Ny sträckning linje 6.
7. Nya hållplatslägen vid Clemenstorget.
8. Nya hållplatslägen Botulfsgatan och Stora Södergatan.
9. Öresundsvägens omkoppling till korsningen Norra Ringen och Boställsvägen.
10. Ny bussgata Plogfårans förlängning, vid Gunnesbo.
11. Hållplats Fjelierondellen vid Nova rustas upp. Attraktiva och trygga gångvägar i tunnlar under vägen.
12. Nya hållplatslägen Öresundsvägen och Kung Oskars väg.
13. Ny anslutning för buss mellan Möllevången och Norra Ringen.

Utöver ovan förslag kan andra åtgärder bli aktuella för att skapa ett så attraktivt bussnät som möjligt, såsom exempelvis översyn av hållplatser och dess placering, framkomlighetshöjande åtgärder i korsningar, förbättrad information till resenärer och tillgänglighetsanpassning av hållplatser.

## Förväntade effekter

### Tillgänglighet

Linjenätet bygger på enkelhet och att öka turtätheten. Komplicerande körvägar gör linjen svår att förstå och restiden blir längre. Förslaget innebär kortare restid och enklare linjedragningar men medför att resenärer på vissa platser får längre till bussen.

### Förväntat resande

Resandeförändringar uppstår framförallt när något av följande förändras; hur lång gångväg det är till hållplatsen, hur lång restiden är ombord samt hur frekvent bussarna avgår från hållplatsen.

### Produktion och ekonomi

Det går att beräkna produktion för förslaget och därmed även för driftkostnaderna. Nettbuss har avtal med Skånetrafiken och det är dessa avtalspriser som används vid beräkning av driftskostnader.

### Stadsutveckling

Förslaget stödjer kommunens planer för stadsutveckling både på kort och lång sikt. På lång sikt är de nya linjerna utvecklingsbara så att nya bebyggelseområden kan försörjas med busstrafik. Förslaget att fler linjer angör Lund C ger bättre tillgänglighet och stödjer stadsutvecklingen och handelsutvecklingen i stationsområdet. Att färre bussar trafikerar

2018-05-29

Diarienummer  
MN 2018/0060.5  
MR 2018.1279.2

Botulfsplatsen leder till mindre trafik på Sankt Petri Kyrkogata, Klostergatan och vid Stortorget. Minskad trafik till Botulfsplatsen innebär dock försämrade tillgänglighet till handelslägena vid Botulfsplatsen och den östra delen av stadskärnan, vilket kan kompenseras av minskat buller samt eventuell ombyggnad som kan öka attraktiviteten (se PM Trafikering centrum).

### **Omgivningspåverkan**

I förslaget ingår linjesträckningar på gator som idag inte trafikeras av stadsbuss. Det handlar om sträckor på större relativt trafikerade gator varav flera redan idag trafikeras av regionbussar. Det handlar även om gator som i framtiden kommer att trafikeras av fler bussar än vad de gör idag, framför allt Spolegatan och Kung Oskars väg. Det medför negativa konsekvenser för närboende i form av buller, vibrationer och emissioner. Parallellt med linjenätsutredning pågår arbete med att se över möjligheten att elektrifiera stadsbusstrafiken i Lund. Genomförs det minskar omgivningspåverkan i form av buller och emissioner även om trafikeringen ökar.

En fördjupning av föreslagna förändringar finns i Skånetrafikens huvudrapport samt i bifogat textmaterial.

### **Miljöförvaltningens synpunkter**

En väl fungerande, effektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik är grundläggande för stadens utveckling och ett linjenät bör utformas så att det är bestående över tid. Miljöförvaltningen ser därför positivt på att det tas ett mer långsiktigt helhetsgrepp kring stadsbusslinjenät i syfte att kollektivtrafiken ska stödja och vara motor för kommunens fortsatta utveckling samt för att öka antalet resenärer. Förvaltningen ser också fram emot den linjenätsutredning som ska göras för regionbussarna då det är viktigt att de två linjenäten, tillsammans med spårvägen och tågtrafiken, samspelar för att kollektivtrafiken ska fungera väl och effektivt tillsammans.

Lund befinner sig i ett skede av stark tillväxt och kollektivtrafiken är redan idag grundläggande för stadens funktion. Men i en växande och tätande stad kommer dess betydelse att bli ännu större, såväl för att kunna nå gemensamma klimat- och miljömål, som för människors möjlighet att smidigt kunna förflytta sig. I nya stadsutvecklingsområden har kommunen en unik möjlighet att tillsammans med Skånetrafiken tidigt planera för ett hållbart resande. Linjenätet bör vara utformat på ett sådant sätt att det kräver så små ändringar som möjligt i takt med att staden utvecklas. Det bör också vara utformat så att kapaciteten kan utökas effektivt i takt med att antalet resenärer växer. Bedömningen är att förslaget i stort uppfyller detta med några kompletteringar som redogörs nedan.

- Trafikmiljön vid Lund C är idag komplex, med många gående och cyklister som rör sig tillsammans med bilar och bussar. Då Lund C i förslaget är den viktigaste knutpunkten för

2018-05-29

Diarienummer  
MN 2018/0060.5  
MR 2018.1279.2

stadsbussarna hade det varit önskvärt med en kort beskrivning eller bild på hur Lund C föreslås se ut enligt ramprogrammet för Lund C, för att läsaren ska få en uppfattning om hur förslaget kan komma att se ut med Lund C som knutpunkt.

- I Rambölls rapport från 2016-10-25 *Kollektivtrafikens framkomlighet i Lund – busstrafik Clemenstorget-Getingevägen* är slutsatsen att framkomligheten i korsningen Kung Oskars väg och Spolegatan, även med minicirkulationsplatsen, snabbt kan bli ohållbar med höga flöden under eftermiddagsrusningen då kapaciteten överskrids. Det bedöms inte vara en bra lösning för högkvalitativ busstrafik. Miljöförvaltningen vill särskilt belysa de negativa konsekvenserna av så många bussar på centrala gator med många boende i äldre fastigheter, som kan innebära stora olägenheter både för de boende och de som vistas i området. Stadsbyggandet ska bidra till ökade möjligheter för människor att dels nå det som är viktigt i vardagslivet, samtidigt som det också ger ökad tillgänglighet till en regional och storregional arbetsmarknad. För att kollektivtrafiken ska väljas i större mån håller miljöförvaltningen med om att busstrafiken bör minska restiden till Lund C för effektiva byten till regionsbuss eller spårbunden trafik. Men det bör övervägas om övriga knutpunkter, såsom Universitetssjukhuset och Bankgatan, också ska utgöra ändpunkt för en del linjer i regiontrafiken. Förutsättningen är att byten kan ge konkurrenskraftiga restider och möjliggör en effektivare användning av Lund C.

För att kunna höja kapaciteten i linjenätet i takt med att staden och resandet växer kommer det att krävas åtgärder såväl i gatornas framkomlighet som i linjenätets kapacitet såsom till exempel turtäthet. Stadsbuss- och regionsbusslinjenätets möjlighet till kapacitetshöjning i framtiden på Spolegatan och Kung Oskars väg bör med utgångspunkt i ovan stycke detaljgranskas och tas i beaktande.

- Den webenkät som genomfördes våren 2015 visar att lundaborna oftast tar sig till jobb, studier och fritidsaktiviteter genom att cykla, promenera eller åka bil. Drygt 11 % av de som svarat (totalt 626 personer svarade på enkäten) åker stadsbuss till samma mål. Det är därför viktigt att Skånetrafiken genom analys säkerställer att det nya linjenätet har en god tillgänglighet till skolor och fritidsaktiviteter för att få de som väljer bil idag att i högre grad istället välja buss.
- Enkätundersökningen som gjordes i april 2015 med en svarsfrekvens på 36 % kan ge en skev bild av lundabornas resvanor. Resultatet angående vad som är viktigast vid utformningen av linjenätet är också motstridigt då svaret blev att de flesta föredrar ett finmaskigt nät som täcker större delen av staden, medan andra resultat av enkäten lyfter fram att restiden är

2018-05-29

Diarienummer  
MN 2018/0060.5  
MR 2018.1279.2

en viktig faktor i valet av färdmedel. Skånetrafiken har valt att lägga fram förslag för kortare restider, vilket absolut kan vara en fördel vid val av färdväg, men djupare analyser över lundabornas vilja bör göras då svarsfrekvensen var så pass låg.

- Förslaget innebär kortare restid och enklare linjedragningar men medför också att resenärer på vissa platser får längre till bussen. Behovet och möjlighet till cykelparkering vid aktuella hållplatser samt bra cykel- och gångvägar till hållplatserna bör utredas vidare för att motivera de som får längre till en hållplats att cykla dit om det upplevs vara för långt att gå.
- Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig även för äldre och personer med funktionsvariationer och för dem spelar avståndet roll då de kan ha svårigheter att gå även kortare sträckor. Tiden för resan kan vara mindre viktig, men bussbyten kan innebära ett hinder för denna målgrupp. Effekterna för dessa resenärer bör analyseras tydligare.
- Antal boende i närheten av hållplatser bör analyseras för att, med beaktande av konsekvenser av buller och luftföroreningar, hitta de mest lämpliga platserna.
- Den beräkning av luftkvaliteten som tekniska förvaltningen lät göra 2017-12-01 angående vad den ökade busstrafiken kan medföra vid Spolegatan och Kung Oskar väg, visar att kväveoxidhalter och partikelhalter beräknas vara lägre än miljö kvalitetsnormerna. Haltökningen beräknas bli uppemot 10 % mellan 2017 och 2021 vilket är en betydande ökning, men Lund har förhållandevis god luftkvalitet idag jämfört med nationella standarder och ökningen får därmed inte allvarliga konsekvenser. Jämfört med miljömålen beräknas dock halterna överskrida alla miljömål utom dygnsberäkningarna för PM<sub>10</sub>. Hur Skånetrafiken och kommunen tillsammans ska jobba för att nå miljömålen, vilket är ett delmål i LundaEko II, bör utvärderas vidare.
- I huvudrapporten anges att det utöver det övergripande målet för Lunds kollektivtrafik även finns målsättningar om medelhastighet för stadsbussarna samt kundnöjdhet. Miljöförvaltningen saknar en redovisning av hur dagens trafik når de uppsatta målen i syfte att kunna ta del av hur dessa resultat ligger till grund för den nu presenterade linjenätsdragningen.

### **Miljöförvaltningens ställningstagande**

Sammanfattningsvis i enlighet med ovan anser miljöförvaltningen att trafikutredningen ska kompletteras utifrån nedanstående synpunkter.

- Stadsbuss- och regionsbusslinjenätens möjlighet till kapacitetshöjning i framtiden på Spolegatan och Kung Oskars väg bör detaljgranskas.



2018-05-29

Diarienummer  
MN 2018/0060.5  
MR 2018.1279.2

- Linjenätets tillgänglighet till skolor och fritidsaktiviteter bör analyseras och säkerställas
- Djupare analyser över Lundabornas önskemål för utformningen av linjenätet
- Djupare analyser över tillgängligheten för äldre och resenärer med funktionsvariationer
- Analyser över antal boende vid hållplatserna

## **Förvaltningens förslag till beslut**

### ***Miljönämnden föreslås besluta***

att anta förvaltningens yttrande som sitt eget.

Björn Berséus  
Miljödirektör

Sandra Johannesson  
Miljöinspektör

*Beslut expedieras till:*  
Kommunstyrelsen