

Yttrande över trafikutredning Lund (stadsbusstrafiken)

Dnr TN 2018/0272, BN 2018/0161

Sammanfattning

Inom ramen för samarbetet, Kollektivtrafikvision 2020, har Skånetrafiken, Nettbuss och Lunds kommun tagit fram förslag på ett nytt linjenät för stadsbusstrafiken i Lund. Trafikutredningen omfattar förslag på nytt linjenät, infrastrukturåtgärder som är nödvändiga och framtida turutbud.

I stort ställer sig förvaltningarna positiva till förslaget, med förslag till justeringar som anges i detta yttrande. Förslaget har goda förutsättningar att skapa en fortsatt bra utveckling av kollektivtrafikresandet och därmed klara ambitiösa mål om hållbart resande. Lunds speciella förutsättningar såsom stor in- och utpendling via Lund C och en medeltida stadskärna som kräver särskilda hänsyn bedöms vara hanterade på ett bra sätt.

Den största förändringen innebär att Lund C blir den viktigaste knutpunkten för stadsbussarna istället för Botulfsplatsen, samt att två linjer inte längre angör Botulfsplatsen.

Beslutsunderlag

Stadsbyggnadskontorets och Tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 4 juli 2018

Skånetrafikens meddelande om remiss, daterad 2018-04-05

Rapporten Trafikutredning Lund med kartbilagor och textbilaga

Samrådsredogörelse Lunds Stadsbuss, 2018-06-18

Barnets bästa

Stadsbusstrafiken ger goda förutsättningar för barn och unga att resa hållbart. Förslaget på det nya linjenätet är till stora delar detsamma som i dagsläget, och påverkar barn och ungas möjlighet att använda stadsbuss varken positivt eller negativt. Några av förändringarna av körvägarna påverkar barn och unga mer. Till exempel att linje 4 trafikerar Fjelievägen i båda riktningar, det betyder att barn och unga behöver vara tillräckligt trafikmogna för att självständigt kunna korsa

2018-07-24

gatan för gå till och från hållplatserna.

Ärendet

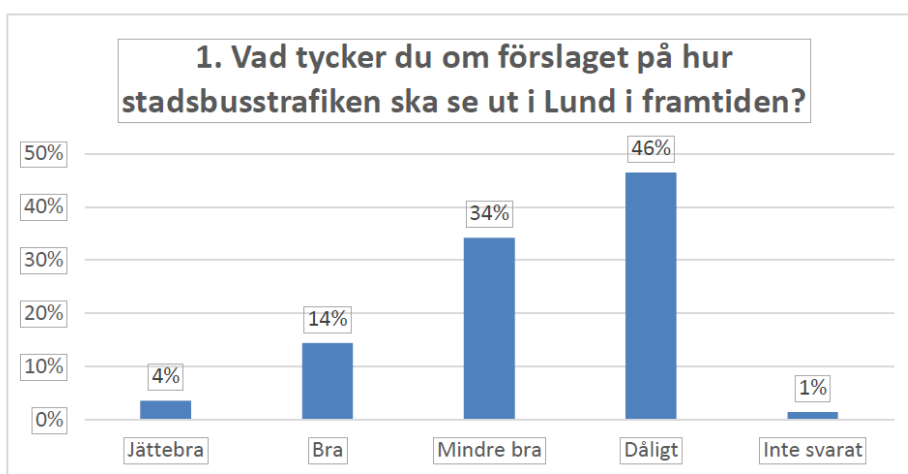
Inom ramen för samarbetet, Kollektivtrafikvision 2020, har Skånetrafiken, Nettbuss och Lunds kommun tagit fram förslag på ett nytt linjenät för stadsbusstrafiken i Lund. Trafikutredningen omfattar förslag på nytt linjenät, infrastrukturåtgärder som är nödvändiga och framtida turutbud. Byggnadsnämnden och tekniska nämnden har fått möjlighet att yttra sig över utredningen till kommunstyrelsen.

Samråd

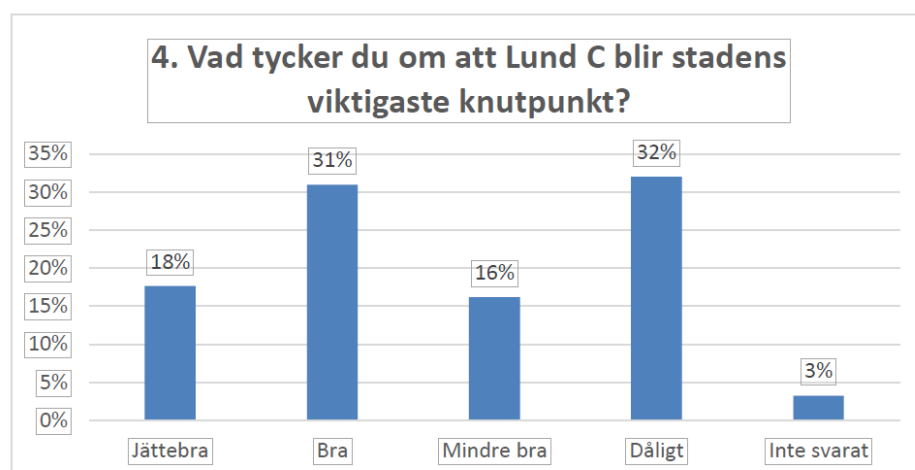
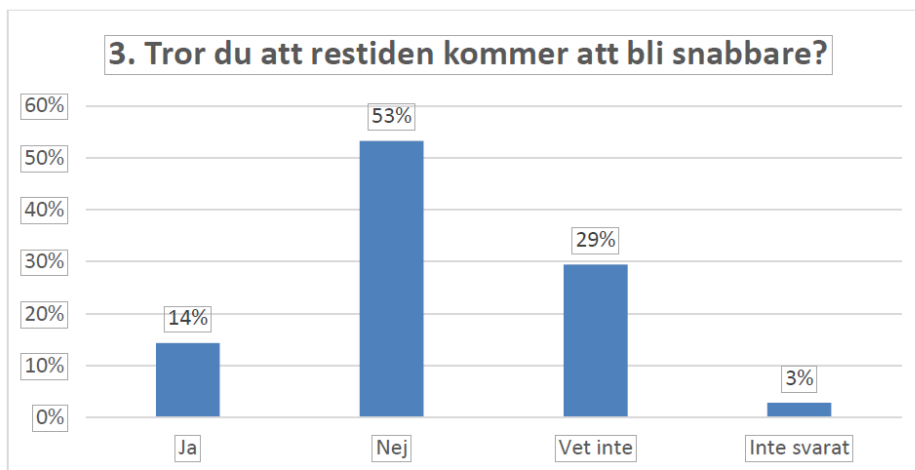
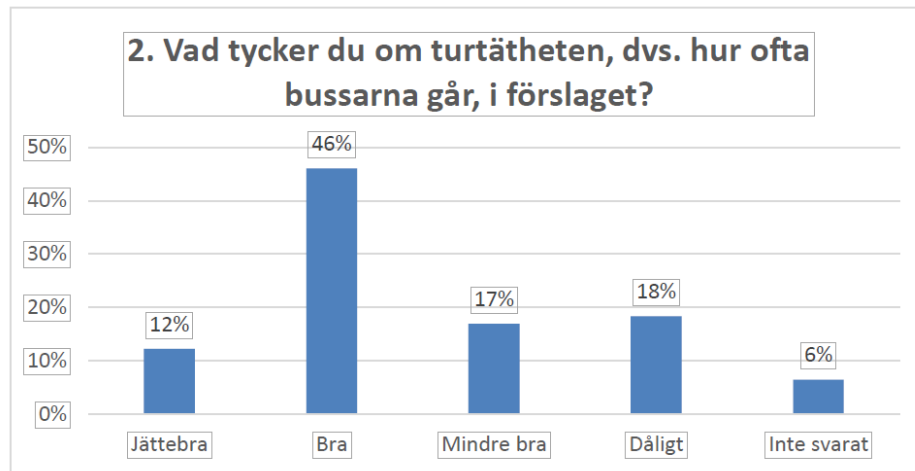
Samråd om linjenätsutredningen har genomförts under våren 2018. Dels fanns förslaget att ta del av på webben och allmänheten hade möjlighet att besvara enkät om utredningen. Dels fanns förslag utställt i Kristallen, vid två tillfällen bemannades utställningen av tjänstemän från Skånetrafiken, Nettbuss och Lunds kommun.

Synpunkter har samlats in via 278 enkäter, elva stycken yttranden och en namninsamling om linje 3. Detta finns redovisat i dokumentet Samrådsredogörelse Lunds stadsbuss. Av de som besvarat enkäten var 48 % kvinnor, 46 % män och 3 % av annat kön. 3 % hade inte valt att uppge sitt kön. Majoriteten använde hållbara färdssätt som främsta transportmedel, endast 14 % uppgav att de i första hand använde bilen. De allra flesta var boende i Lunds kommun, hela 96 % av de som besvarade enkäten.

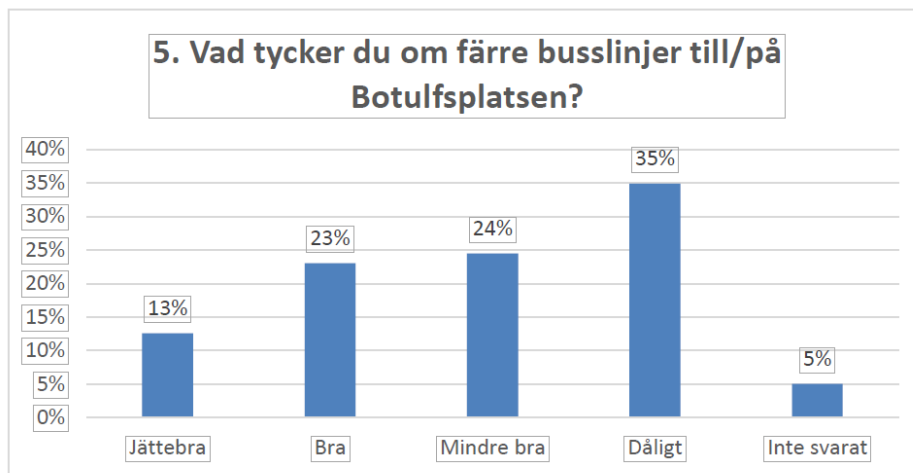
Enkäten bestod av fem frågor, och för varje fråga fanns möjlighet att lämna synpunkter i fritext. Dessa synpunkter redovisas i samrådsredogörelsen. Nedan presenteras resultaten för de fem frågorna.



2018-07-24



2018-07-24



Yttrande

Metod och analys

Under utredningsarbetets gång uppdagades att det datoriserade planerings- och analysystem som var tänkt att användas för utvärdering och jämförelse av linjealternativ inte var tillförlitligt. Analysystem som ska ge beskrivningar av resmönster inkl. antalet resor för stadens olika områden och resestandard uttryckt i restid, andel byten etc. som uppnås med olika linjesträckningar.

Genom att analysystemet inte kunde användas grundar sig jämförelsen av olika linjenät på beräkning av trafikproduktion (körsträcka) och påverkan på fordonsbehovet samt mer generella bedömningar kring resandet. Förvaltningarna har vid flera tillfällen under projektets gång framfört brister i analysystemet, inte minst gäller detta den komplexa jämförelsen mellan alternativen Lund C och Botulfsplatsen.

Målen

Förslagen i utredningen ska bidra till att uppfylla målsättningarna i Kollektivtrafikvision 2020, där huvudmålet är ett fördubblat kollektivresande mellan 2006 och 2020. Det finns också mål om färdhastighet och kundnöjdhet. Förvaltningarnas anser att målen är rimliga i stort, men de bör ses över i det fortsatta samarbetet mellan Lunds kommun och Skånetrafiken, i det som ska ersätta Kollektivtrafikvision Lund 2020. Exempelvis kan målet om färdhastighet behöva revideras, och ta hänsyn till förutsättningarna i stadskärnan.

Linjesträckningar, trafikering och infrastrukturåtgärder

Nedan följer yttrande över de större förändringarna som föreslås, och på dem som förvaltningarna har synpunkter. För fullständig redogörelse av förslaget hänvisas till Skånetrafikens rapport med bilagor.

2018-07-24

Trafikeringen av stadskärnan

Den största och mest genomgripande förändringen i utredningen är förslaget att flytta navet för stadsbusstrafiken från Botulfsplatsen till Lund C. I praktiken kommer det innebära att två linjer endast angör Lund C men inte Botulfsplatsen, medan övriga linjer angör båda målpunkterna. De två linjerna kallas i förslaget 2 och 4, där linje 4 liksom idag går mellan Norra Fäladen och Gunnesbo medan linje 2 är delvis ny linje som går från Värpinge via Lund C till Kobjer/Mobilia/Nova. Dagens linje 2 från Annehem föreslås fortsatt angöra Botulfsplatsen men går inte längre vidare till Värpinge utan istället mot Gastelyckan/Råbylund.

Tillgängligheten till stadskärnan kommer därvid att förändras för resenärer mot Gunnesbo och Norra Fäladen (dagens linje 4) samt mot Värpinge (dagens linje 2) och Kobjer (dagens linje 5). Linjerna försörjer västra delarna av Lund samt stor del av Norra Fäladen med kollektivtrafik. Resenärerna kommer inte längre kunna resa direkt till Botulfsplatsen utan behöver istället byta buss eller promenera för att nå Botulfsplatsen och stadskärnans östra del. Några kommer istället välja den egna bilen eller uträtta sina ärenden på annan plats som är mer tillgänglig. En annan effekt är att tillgängligheten med kollektivtrafik till målpunkter längs Bredgatan med omnejd kommer försämrats. Hållplatsen Åke Hans dras in, eftersom linjerna inte längre trafikerar Bredgatan, och gångavstånden blir längre.

Förslaget innebär att fler lundabor gynnas av en mer gen och snabb resa till Lund C vilket är av särskild betydelse med tanke på den stora pendlingen med tåg. Att få ett bra "hela-resan" system skapar goda förutsättningar för att locka även regionala bilpendlare.

Förslaget innebär en minskning av bussrörelser i stadskärnan, och denna effekt är särskilt stor exempelvis förbi Stortorget där de borttagna linjerna idag kör "dubbelt" eftersom de vänder vid Botulfsplatsen. Denna minskning av bussrörelser och "omlottkörning" är önskvärd och kan bidra till ökad attraktivitet för gående och cyklisterna. Men de nya körvägarna leder samtidigt till ökad busstrafik i Spolegatan och Bangatan. Redan idag finns kritiska synpunkter från boende i området om busstrafiken och dess störningar.

Förvaltningarna har resonerat att om den årliga ökningen av resandet fortsätter i samma takt över en längre tidsperiod kommer fler stadsbussar att behövas för att ta hand om behovet. Snart kommer Botulfsplatsen inte längre ha tillräcklig kapacitet att vara nav längre, och kanske nås också en smärtgräns för hur många bussar som kan trafikera stadskärnan. Förvaltningarna gör därför bedömningen att förslaget ger en mer robust lösning som fungerar långt in i framtiden. Däremot är det nödvändigt att studera mer ingående om hållplatser även i framtiden ska finnas på Botulfsplatsen eller inte. Studien om

2018-07-24

hållplatser i Botulfsgatan och Kyrkogatan visar att det är möjligt med en flytt till dessa gator, men hållplatsstandarderna för väntande resenärer blir låga. Förvaltningarna ser gärna att ett alternativ studeras där delar av Botulfsplatsen kan utgöra hållplatslägen, medan resterande del kan tas i anspråk för uteserveringar och liknande.

Vid en sammantagen bedömning utifrån redovisade för- och nackdelar ovan ställer sig förvaltningarna positiva till förslaget att navet för stadsbusstrafiken flyttas från Botulfsplatsen till Lund C.

Mobilia/Nova

Befintliga linjer till Kobjer/Nova och Mobilia föreslås få nya sträckningar i området. Linjen (5) som idag går via Byggmästaregatan till Kobjer och vidare till Nova dras istället via Kung Oskars bro till Västerbro, Kobjer och via en ny gata till Mobilia och når sedan Nova. Linjen (4) som idag går längs Fjelievägen och vidare på Boställsvägen till Gunnesbo, dras istället en längre sträcka på Fjelievägen och sedan via en ny bussgata i Plogfårans förlängning (mellan Traktorvägen och Boställsvägen) vidare mot Gunnesbo. På detta sätt skapas en snabb och gen linje 4 med mycket hög turtäthet till både Nova och Mobilia med hållplats mellan dessa handelsområden för flertalet resenärer. Linje 5 erbjuder istället möjlighet att komma något närmare ett antal målpunkter men med längre restid och lägre turtäthet.

Förändringarna förutsätter en ny gata mellan Öresundsvägen och Norra Ringen/Boställsvägen (ingår i Västerbroprojektet) samt en ny bussgata i Plogfårans förlängning mellan Traktorvägen och Boställsvägen. Det krävs också åtgärder i Fjelievägen som stödjer att linjen flyttas ut i Fjelievägen i båda riktningar, såsom hastighetsdämpade passager för gångtrafikanter och nya hållplatslägen. Även gångvägar vid befintlig hållplats på Fjelievägen väster om "Mobiliarondellen" måste förbättras för att skapa en tryggare och trevligare miljö.

Förvaltningarna bedömer att förändringarna totalt sett ger bättre standard för resenärer som vill till Nova och Mobilia, och därmed fler resenärer. Detta åstadkoms genom att med linje 4 erbjuda en snabb resa för flertalet resenärer, och med linje 5 en lite längre resa för att komma närmare fler målpunkter inom såväl Nova- som Mobiliaområdet.

Möllevången

En ny körväg på Möllevången föreslås genom att en bussanslutning mellan Norra Ringen och Möllevångsvägen byggs. Linje 3 har idag en mycket omständlig körväg, vilken kan kortas avsevärt med åtgärden, till nytta för alla resenärer som stiger av eller på norr om Norra Ringen. Ett alternativ till åtgärden är att bussen istället kör hela Baravägen och därmed inte passerar Möllevångsvägen, vilket skulle ge en sämre tillgänglighet.

2018-07-24

Förvaltningarna bedömer att åtgärden totalt sett är positiv och leder till ökat resande från Nöbbelöv och Stångby, medan nackdelarna med de indragna hållplatserna drabbar mycket få resenärer.

Linjeomkopplingar

För att få linjerna till Lund C och Botulfsplatserna på ett bra sätt har linjegrenarna på två befintliga linjer kopplats om. Linje 2 som idag går mellan Annehem och Värpinge föreslås istället gå mellan Annehem och Råbylund. Linje 5 som idag går mellan Nova/Kobjer och Råbylund föreslås istället gå mellan Nova/Kobjer och Värpinge.

Förvaltningarna anser att kopplingar av olika linjegrenar kan göras på annat sätt för att ge större fördelar. Föreslagen linje 2 har t ex ingen sträckning "genom staden" utan utgår från väster (Värpinge) och efter att ha passerat Lund C går linjen tillbaka ut på väster med slutdestination Novaområdet, dvs linjen möjliggör inte någon direktresa "genom staden", från stadsdel till stadsdel.

Förvaltningarna föreslår att följande linjeomkopplingar i förhållande till förslaget bör studeras vidare:

- Nova/Kobjer och Råbylund. Del av linje 2 och 5 i förslaget (låta dagens linje 5 behålla sin sträckning).
- Annehem till Klostergården. Del av linje 1 och 5 i förslaget.
- Värpinge till Östra Torn. Del av linje 1 och 2 i förslaget.

Genom ovanstående linjekopplingar kan mer genomgående linjer skapas vilket bedöms bättre kunna täcka det resbehov som finns. Samtidigt finns nackdelar då t.ex. möjligheten till direktresa från Östra Torn till Botulfsplatsen försvinner. Istället får Kobjer direktresmöjlighet, precis som idag.

LTH/Ideon/Sparta

Linje 6 på sin väg mellan Universitetssjukhuset och Linero går idag via LTH, John Ericsons väg och ner mot Tunavägen. Genom att istället låta denna linje gå på Getingevägen och Scheelevägen ner mot Tunavägen erhålls en bättre täckning av Ideonområdet och Medicon Village. De gator som då inte längre trafikerats bedöms ändå ha en god tillgänglighet med spårvägen kompletterat med linje 1, varför dessa försämringar bedöms bli små.

Förvaltningarna är positiva till föreslagna förändringen av linje 6 genom Ideonområdet.

Östra Linero

I förslaget har sträckningen av linje 6 kortats av och går inte längre ner till Ringhornegränd.

2018-07-24

Förvaltningarna bedömer inte att denna förändring är önskvärd, då vinsten av den kortade körvägen är marginell. Rent fysiskt är det heller inte möjligt att korta linjen utan att korsningen Sandbyvägen/ Utmarksvägen byggs om till cirkulationsplats, eller att annan vändplats byggs i området.

Buller, vibrationer och luft

I förslaget ingår linjesträckningar på gator som idag inte trafikeras av stadsbuss, såsom Getingevägen, Scheelevägen och Plogfåran. Dessa är relativt trafikerade gator, varav de två förstnämnde trafikeras av regionbuss i dagsläget. Förslaget innebär att Spolegatan och Kung Oskars väg kommer belastas med ytterligare busstrafik, vilket medför ökade störningar i form av buller, vibrationer och emissioner. Väghållaren har en åtgärdsplan för hur dessa störningar hanteras på Spolegatan och Kung Oskars väg. Förvaltningarna ser det mycket angeläget att samarbetet om en elektrifiering av stadsbussarna fortsätter och förverkligas. Detta har stor betydelse för både miljön i stort och människorna som vistas i staden.

Infrastruktur och ekonomi

Utredningens förslag på utveckling av linjenätet innebär att olika åtgärder i gatenätet behöver genomföras. Allt från nya busshållplatser, korsningsutformningar till nya gator, se listan på sidan 12 i huvudrapporten. Förvaltningarna anser att föreslagna åtgärder är relevanta och nödvändiga för att effektivisera och utveckla stadsbusstrafiken.

Ombyggnaderna har beräknats kosta mellan 25 och 27 miljoner. I kostnadsuppskattningen ingår inte Öresundsvägens nya anslutning till Norra Ringen och Boställsvägen. Linjenätets utveckling genomförs i två etapper, en etapp 2020 och en etapp 2023. Det är viktigt att parterna är överens om åtgärdernas genomförande och Skånetrafiken möter upp med förändringar i trafikproduktionen. Kommunen komma aktivt söka regionala och statliga bidrag för genomförande av åtgärderna. Trafikomläggning och flyttning av navet för stadsbusstrafiken måste samordnas med genomförande av Lund C projektet. För detta måste särskild tidplan studeras.

Förvaltningens förslag till beslut

Tekniska nämnden/Byggnadsnämnden föreslås besluta

att anta tjänsteskrivelsen om sitt yttrande

2018-07-24

STADSBYGGNASDKONTORET

TEKNISKA FÖRVALTNINGEN

Marcus Horning
stadsbyggnadsdirektör

Håkan Lockby
teknisk direktör

Beslut expedieras till:
Akten
Kommunstyrelsen