

RAPPORT  
**SAMRÅDSREDOGÖRELSE  
LUNDS STADSBUSS**



SLUTVERSION  
2018-06-18

**UPPDRAG**

287721, Samrådsredogörelse för Lunds förslag till nytt linjenät

Titel på rapport:

Samrådsredogörelse Lunds stadsbuss

Status:

Slutversion

Datum:

2018-06-18

**MEDVERKANDE**

Beställare:

Lunds kommun, Stadsbyggnadskontoret

Kontaktperson:

Christian Rydén

Konsult:

Tyréns AB

Uppdragsansvarig:

Helena Jönsson

Kvalitetsgranskare:

Sophia Hammarberg

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING.....	4
FRÅGA 1: VAD TYCKER DU OM FÖRSLAGET PÅ HUR STADSBUSSTRAFIKEN SKA SE UT I LUND I FRAMTIDEN?.....	5
FRÅGA 2: VAD TYCKER DU OM TURTÄTHETEN, DVS. HUR OFTA BUSSARNA GÅR, I FÖRSLAGET? .....	7
FRÅGA 3: TROR DU ATT RESTIDEN KOMMER ATT BLI SNABBARE? .....	8
FRÅGA 4: VAD TYCKER DU OM ATT LUND C BLIR STADENS VIKTIGASTE KNUTPUNKT?.....	9
FRÅGA 5: VAD TYCKER DU OM FÄRRE BUSSLINJER TILL/PÅ BOTULFSPLATSEN? .....	10
ÖVRIGA SYNPUNKTER .....	11

## INLEDNING

Denna rapport utgör en sammanställning av inkomna synpunkter från allmänheten om förslag till nytt linjenät för Lunds stadsbussar.

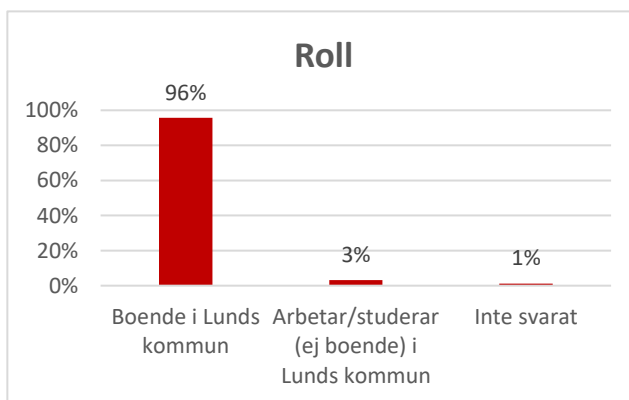
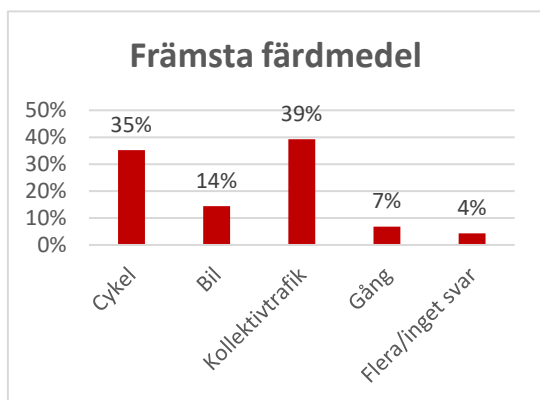
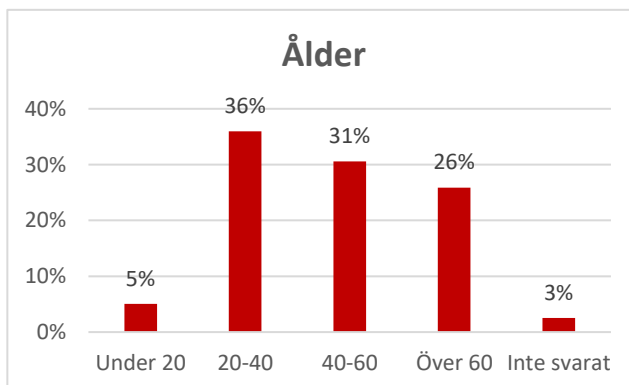
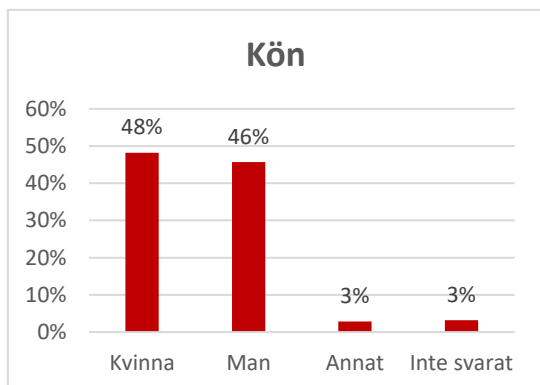
Synpunkter har samlats in via:

- Enkäter (278 stycken)
- Övriga yttranden (11 stycken)
- En namninsamling angående linje 3

Enkäterna bestod av fem frågor där respektive fråga värderades utifrån en poängskala. Den svarande kunde även ge en motivering till sin bedömning. I denna rapport har resultatet från enkäterna sammanställt för respektive fråga, där poängbedömningarna redovisas i diagram och synpunkterna sammanfattas i punktform. Synpunkterna är listade utifrån hur många av de svarande som har gett uttryck åt denna, där antalet anges inom parentes.

I ett separat kapitel sammanfattas övriga synpunkter som har inkommit via enkäterna (utöver det som har nämnts under respektive fråga) samt de synpunkter som har inkommit via övriga yttranden och namninsamling till Lunds kommun i samband med samrådsskedet.

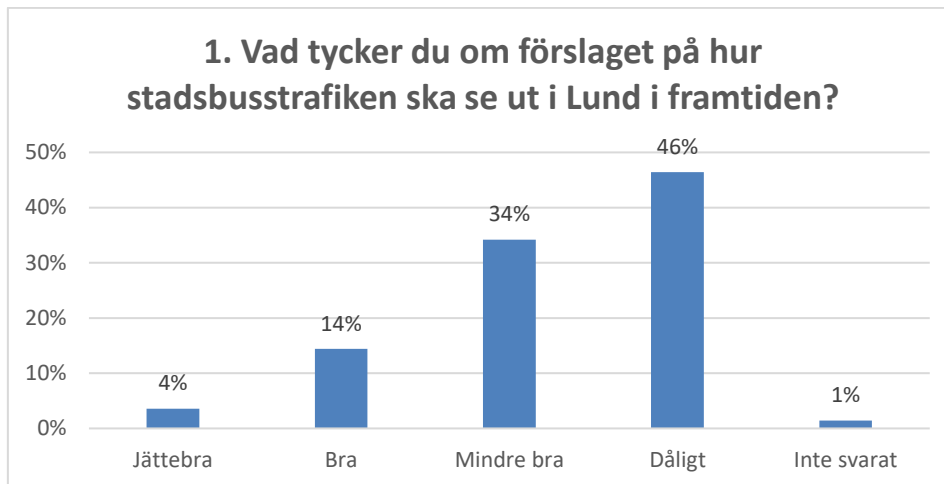
I diagrammen nedan redovisas fördelningen av kön, ålder, främsta färdmedel samt roll för de som svarat på enkäten.



## FRÅGA 1: VAD TYCKER DU OM FÖRSLAGET PÅ HUR STADSBUSSTRAFIKEN SKA SE UT I LUND I FRAMTIDEN?

### RESULTATSAMMANSTÄLLNING

I diagrammet nedan redovisas de svarandes inställning till frågan.



### POSITIVA SYNPUNKTER

1. Ett samlat resecentrum ökar tillgängligheten och underlättar resor till och från Lund (10st).
2. Bra med genare sträckningar och att slingan inom Botulfsplatsen tas bort för att minska restiden (7st).
3. Linjenätet känns mer organiserat och är lättare att förstå (6st).
4. Mindre busstrafik i centrum innebär en säkrare miljö för de gående, samtidigt som Botulfsplatsen kan göras om till ett torg (3st).
5. Linje 4 täcker in både Mobilia och Nova Lund (3st).

### NEGATIVA SYNPUNKTER

1. Boende (ofta äldre) i centrala Lund nonchaleras, medan personer utifrån prioriteras. Dålig spridning av linjerna och hållplatser som tas bort ger dålig täckning inom staden, samtidigt som viktiga länkar saknas (42st).
2. Ändringen av linje 4 gör det sämre för de boende på Gunnesbo, både genom sämre täckning inom området (bla hållplatsen Värmeverket försvinner) samt att de mister sin direktförbindelse till Mobilia (38 st).
3. Botulfsplatsen är centralt belägen och en viktig knutpunkt för centrumshandeln. Att ta bort denna som bussnav medför försämrad tillgänglighet till stadskärnan, framförallt för äldre och funktionsnedsatta, och riskerar även att ta död på handeln i centrum (38st).
4. Bussförbindelsen till Stångby behöver förbättras, både med fler och effektivare turer, och det saknas en bussförbindelse till Fäladen (31st).
5. Linjedragningen tar inte hänsyn till säkerheten vid bostadsområden, skolor, grönområden och viktiga gång- och cykelvägar och påverkar därmed stadsmiljön negativt genom att förstärka/förflytta befintliga miljöproblem som buller och avgaser. Den ökande belastningen på Kung Oscars väg och Spolegatan är särskilt oroande (30st).
6. Busstrafiken koncentreras till redan hårt belastade gator som Spolegatan & Kung Oscars väg, vilket riskerar att öka på det befintliga trafikkaoset i centrum och vid

- stationen vilket gör det svårare och trafikfarligare för fotgängarna att röra sig (27st).
7. Det är onödigt att belasta Lund C ytterligare när Botulfsplatsen redan fungerar bra som bussnav och dessutom ger mer koncentrerade byten än hållplatserna vid Lund C (14st).
  8. Bussgator som placeras på befintliga gång- och cykelvägar visar tydligt att bussarna ska förbättras på bekostnad av fotgängare och cyklister (5st).
  9. En del av ändringarna leder till extra omvägar och byten, vilket gör bussen mindre konkurrenskraftig mot bilen (5st).

#### **FÖRSLAG/GENERELLA SYNPUNKTER**

1. En ringlinje som rör sig runt stadskärnan skulle avlasta centrum och förbättra tillgängligheten inom staden (9st).
2. Ett mer utspritt nät behövs i en stad av Lunds storlek. Exempel på tre naturliga nav i Lund är Universitetssjukhuset, Lund C och Botulfsplatsen (4st).

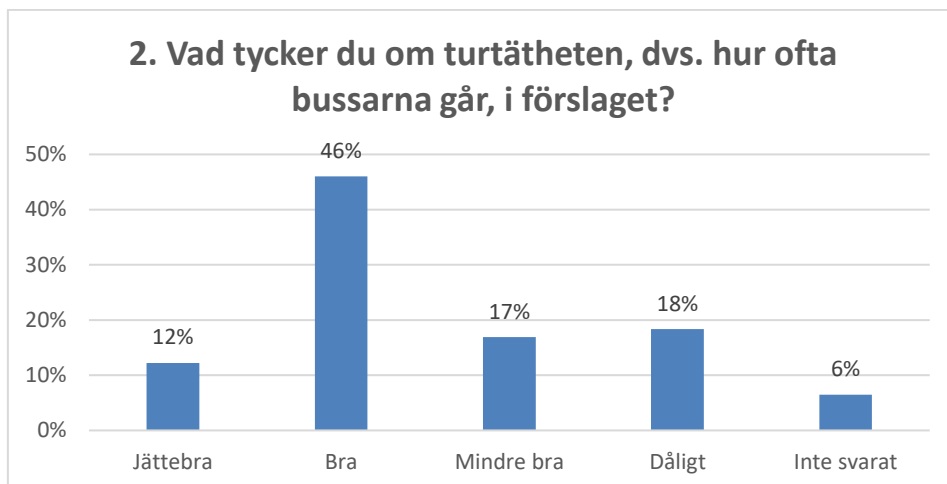
#### **Frågor**

1. Hur kan ni motivera trafiken på Spolegatan/ Kung Oskars väg och varför kan inte bussar och spårvagnar samköra på Laurentiegatan istället (8st)?
2. Varför ska alla bussar gå via Lund C om endast 4 av 10 resenärer ska dit (1st)?
3. Behöver man inte byta buss ofta när man vill åka österut (1st)?

## FRÅGA 2: VAD TYCKER DU OM TURTÄTHETEN, DVS. HUR OFTA BUSSARNA GÅR, I FÖRSLAGET?

### RESULTATSAMMANSTÄLLNING

I diagrammet nedan redovisas de svarandes inställning till frågan.



### POSITIVA SYNPUNKTER

1. Marginell förbättring, men det ger större flexibilitet (19st).

### NEGATIVA SYNPUNKTER

1. Fler/tätare turer behövs till Stångby, särskilt kvällar och helger. Bussen slutar också gå för tidigt på förmiddagen och kvällen (24st).
2. Bussarnas framkomlighet begränsas redan av ett belastat gatunät. Turtätheten är inte relevant om bussarna samlar sig och inte kan hålla sina tider (15st).
3. Turtätheten spelar ingen roll om du inte kan komma dit man vill utan bil (12st).
4. Turtätheten behöver bli bättre på kvällar och helger. Bussarna bör också gå lite senare på natten så att man kan ta sig hem tryggt (8st).
5. Slopa alla 15-min avgångar. Stadsbussar ska gå ofta, åtminstone var 10:e minut. Det behövs dock inte turer oftare än tio minuter om de börjar gå i tid (7st).
6. Ökad turtäthet ger fler tomma bussar, mer buller och avgaser och fler olycksrisker. Antal bussar bör stå i relation till hur många som har behov att åka och istället för fler bussar bör det satsas på att uppmuntra folk i Lund till att gå och cykla (7st).
7. Informationen om turtätheten för de olika linjerna är inte tydlig i förslaget (5st).

### FÖRSLAG/GENERELLA SYNPUNKTER

1. Förslaget innebär att det både kan bli bättre och sämre. Kanske vissa linjer/resenärer gynnas medan andra försämras. Bussarna behöver gå riktigt tätt till de områden som folk annars väljer att köra bil till (2st).
2. Fasta klockslag är bra och lätt att förstå (1st).

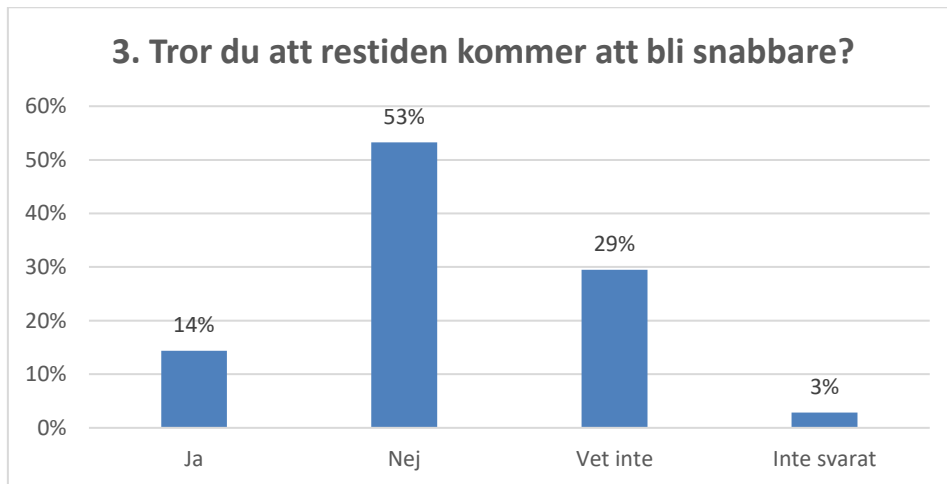
### FRÅGOR

1. På vilket sätt gagnar en ökad turtäthet resandet i stort? Man kommer inte att ändra resvanor när det dessutom blir krångligare. Folk kommer att välja bil iallafall, om man nu lyckas komma fram mellan alla bussar (1st).

## FRÅGA 3: TROR DU ATT RESTIDEN KOMMER ATT BLI SNABBARE?

### Resultatsammanställning

I diagrammet nedan redovisas de svarandes inställning till frågan.



### POSITIVA SYNPUNKTER

1. Rakare linjedragning och mindre krångel i centrum sparar tid, särskilt för de som reser regelbundet eller ska byta vid Lund C (14st).

### NEGATIVA SYNPUNKTER

1. Gångtiden ökar och det blir behov av fler byten då hållplatser och direktförbindelser försvinner (35st).
2. Mycket trafik vid Lund C och begränsad kapacitet i gatunätet innebär stor risk för flaskhalsar och trafikstockning, särskilt i rusningstid, som påverkar bussarnas framkomlighet negativt (30st).
3. Bussen går inte dit man vill eller har krånglig linjedragning som innebär omvägar för de resande (11st).
4. Spårvägen kommer att sinka trafiken ytterligare (3st).

### FÖRSLAG/GENERELLA SYNPUNKTER

1. Med en ringlinje skulle restiden kortas för de som vill ta sig till andra ställen än centrum. På detta sätt slipper man vägen om centrum och eventuella byten (1st).

### FRÅGOR

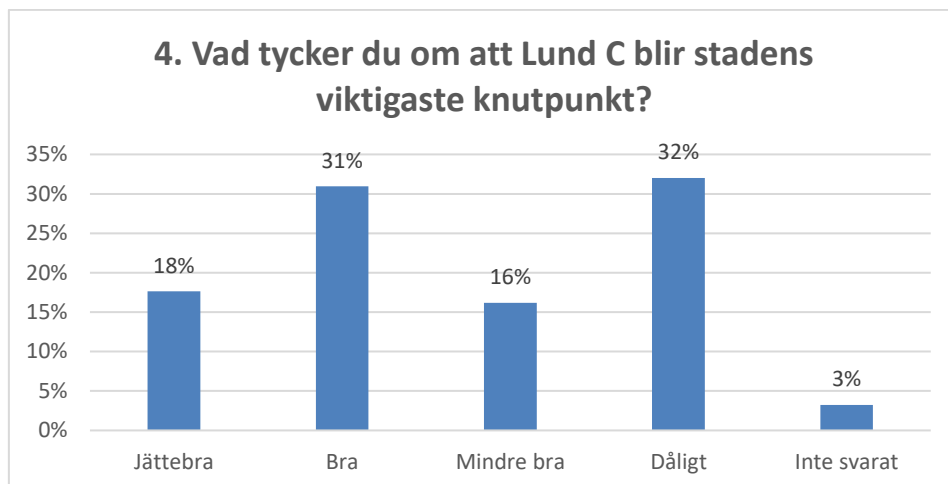
1. Det viktigaste är väl inte restiden? Är det inte viktigare att det är en trygg och säker väg och att busstrafiken är tillgänglig för de boende i området (3st)?



## FRÅGA 4: VAD TYCKER DU OM ATT LUND C BLIR STADENS VIKTIGASTE KNUTPUNKT?

### RESULTATSAMMANSTÄLLNING

I diagrammet nedan redovisas de svarandes inställning till frågan.



### POSITIVA SYNPNKTER

1. Det skapar en naturlig knutpunkt där allt finns samlat på en och samma plats och gör det lätt att orientera sig som besökare i staden (17st).
2. Det ger ett tillgängligt och levande centrum vid Lund C (5st).

### NEGATIVA SYNPNKTER

1. Försämrad tillgänglighet till centrum riskerar att utarma centrum och handeln och gör det mindre praktiskt för de som bor i Lund och som har behov av att kunna röra sig i staden. De är långt att gå från Lund C till centrum för tex barn, äldre och de som bär tunga kassar (47st).
2. Lund C är redan svårt övertrafikerad, svårframkomlig och rörig - att centrera mer trafik dit innebär ökad risk för trafikstockning och trängsel. Det är för liten area för allt det som ska rymmas där (32st).
3. Stark koncentration av trafik på för små gator ger sämre framkomlighet och längre restid (14st).
4. Att alla måste åka in till Lund C för att byta, även de som inte ska med tåget eller spårvagnen, är onödigt. Det är bättre med ett system med fler noder (6st).
5. Starkt koncentrerad busstrafik ger upphov till ökad miljöpåverkan och en sämre och trafikfarligare miljö för b.la. boende, cyklister, fotgängare och skolbarn (4st).

### FÖRSLAG/GENERELLA SYNPNKTER

1. Förslagets kräver att logistikfrågan planläggs noga och att det går att skapa en sammanhållen bussterminal som ligger nära både tåg, regionbuss och spårvägen vid Clemenstorget (5st).
2. Det vore bra att ha en strategi för att minska biltrafiken i centrum (2st).

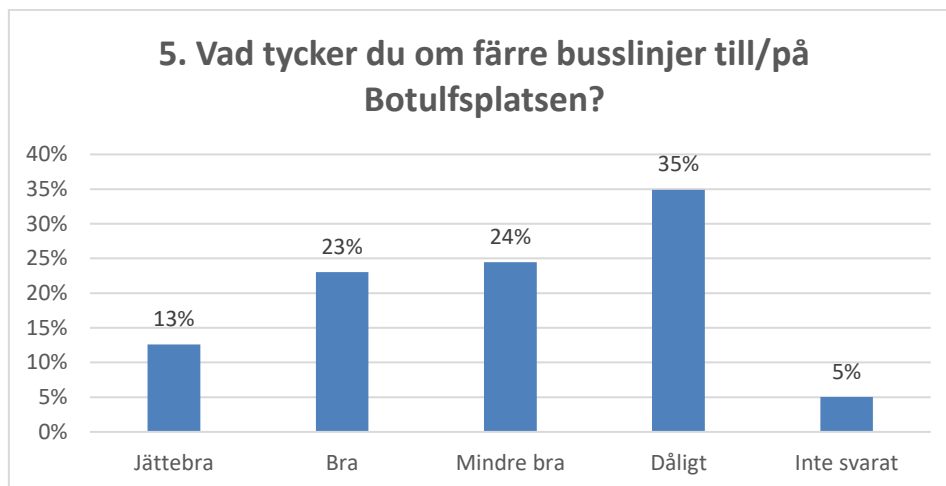
### FRÅGOR

1. Varför locka bort folk från Lund centrum och vad hände med en levande innerstad (1st)?
2. Det blir en enorm belastning, hur ska alla bussar få plats fysiskt (1st)?

## FRÅGA 5: VAD TYCKER DU OM FÄRRE BUSSLINJER TILL/PÅ BOTULFSPLATSEN?

### RESULTATSAMMANSTÄLLNING

I diagrammet nedan redovisas de svarandes inställning till frågan.



### POSITIVA SYNPUNKTER

1. Det minskar belastningen i centrum och ger goda förutsättningar för en attraktiv centrumsmiljö (24st).
2. Det minskar restiden och ger en mer samlad kollektivknutpunkt med tåg, buss och spårvagn i en punkt (8st).

### NEGATIVA SYNPUNKTER

1. Det gör centrum mer otillgängligt och minskar flexibiliteten för de boende, särskilt för äldre och funktionsnedsatta, och missgynnar centrumhandeln då folk hellre väljer externa köpcentrum som Nova (79st).
2. Det riskerar att överbelasta Lund C genom att ta bort en redan effektiv bytespunkt (8st).

### FÖRSLAG/GENERELLA SYNPUNKTER

1. Småbussar, typ shuttlelinje, kan användas inom stan och kan tex gå mellan centrum och Lund C (2st).
2. Det är viktigt att de ytor vid Botulfsplatsen som inte längre används av bussarna får andra användningsområden med stort attraktionsvärde (1st).
3. Skapa en bussterminal för stadsbussarna för att effektivisera byten (1st).

### FRÅGOR

1. Varför måste det ena utesluta det andra - Botulfsplatsen vs Lund C (1st)?
2. Hur ska äldre personer ta sig runt i staden och hur drabbas centrumhandeln av detta (1st)?
3. Var har ni tänkt att parkeringsplatser för privatbilar ska finnas i centrala Lund - underjordisk parkering vid Mårtenstorget eller parkeringshus i intilliggande kvarter? Ett "levande" Mårtenstorg (utan parkeringsplatser) vore önskvärt (1st).

## ÖVRIGA SYNPUNKTER

Nedan följer en sammanfattning av övriga synpunkter som har inkommit via enkäterna (utöver det som har nämnts under respektive fråga) samt de synpunkter som har inkommit via övriga yttranden och namninsamling till Lunds kommun i samband med samrådsskedet:

- Fördelen med utredningen av Lunds stadbusslinjenät är att man ser över trafiken i staden. Det framlagda förslaget anses dock inte ta hänsyn till de boende i Lund och deras behov. Många av de boende känner sig därför åsidosatta.
- Det är viktigt att tänka på hur förslaget påverkar alla kommunens invånare, inte bara dem som vill resa snabb. För många i Lund är trygghet, bekvämlighet och tillgänglighet viktigare än restid. Lokala funktioner måste fortfarande kunna upprätthållas, exempelvis Mårtenstorgets torghandel och Saluhallen.
- De negativa konsekvenserna av förslaget upplevs som större än de positiva aspekterna och känslan av en svårtillgänglig busstrafik gör att en del av de boende i Lund vill/måste sluta åka kollektivt.
- Förslaget med att koncentrera busstrafiken till Lund C och ett fåtal gator anses ha begränsad flexibilitet gällande att möta den önskade framtida ökningen av kollektivtrafikresor. Förslaget förväntas därför bli en utmaning att få att fungera långsiktigt.
- Elbussar lyfts fram som ett alternativ för att minska miljöbelastningen i centrum.