



PM revidering stadsbusslinjenät Lund

Skånetrafiken



Innehållsförteckning

PM revidering stadsbusslinjenät Lund	1
Sammanfattning	2
1 Inledning	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Utveckla stadskärnan och kollektivtrafiken	3
1.3 Resande	4
2 Beslutad och upphandlad trafikering	6
2.1 Attraktiv stad	8
2.1.1 Stadskvaliteter	8
2.1.2 Trafikmiljö.....	8
2.1.3 Tillgänglighet.....	8
2.1.4 Handel	8
2.2 Attraktiv kollektivtrafik	9
3 Alternativ till beslutad trafikering	11
3.1 Attraktiv stad	12
3.1.1 Stadskvaliteter	12
3.1.2 Botulfsplatsen – Potential	13
3.1.3 Trafikmiljö.....	14
3.1.4 Tillgänglighet.....	16
3.1.5 Handel	16
3.2 Attraktiv kollektivtrafik	17
3.2.1 Sammanhållet nav för stadsbuss.....	17
3.3 Förändringar 2024	19
3.4 Framtidssäkring	19
4 Slutsats.....	21
5 Referenser	22
6 Bilaga	23
6.1 Kundgrupper Lund	23
6.2 Förändringar antal passager.....	25
6.3 Antal avstigande	26

Sammanfattning

Enligt beslut från 2018 i Koll.vision Lund med förslag till nytt linjenät har stadsbussavtal upphandlats med start i augusti 2023. Det nya linjenätet är väl grundat på förändringar baserat på resultat av det fleråriga projektet Trafikutredning Lund. Beslutad trafikeringen kommer medföra attraktivare linjenät för fler i samklang med stadens utveckling. Vidare kommer trafikeringen medföra bättre stadsmiljö med mindre buller och utsläpp med helelektrifierad stadsbussflotta. Enligt beslutat linjenät trafikeras stadskärnan likt idag med Botulfsplatsen som knutpunkt för samtliga stadsbusslinjer.

Möjlighet finns nu genom alternativ till beslutad trafikering stärka stadskärnan och dess attraktionskraft i enlighet med kommunens Utvecklingsplan för stadskärnan. Genom sammanhållen knutpunkt för stadsbusstrafiken vid Lund C med alternativ trafikering skapas ett nav för all kollektivtrafik. Detta skapar fler resmöjligheter, ökar samhällsnyttan, ökar kundnyttan och samtidigt minskar busspassager i stadskärnan med 30-50 %.

Östra stadskärnan kommer trafikeras av fyra direktlinjer samt genom smidiga byten för två linjer. Detta stärker också kollektivtrafiken för staden och gör den mer attraktiv.

1 Inledning

Detta PM är ett beslutsunderlag till alternativ till beslutad trafikering av stadsbusslinjenätet i samband med nytt stadsbussavtal aug 2023. PM:et belyser effekterna av alternativ till tidigare beslutade förändringarna.

Fokus för PM:et är de effekter och förändringar som påverkar stadskärnan i Lund, med fokus på knutpunkterna Lund C och Botulfsplatsen.

1.1 Bakgrund

I syfte att fortsätta utveckla Lund för fler och skapa en attraktiv stad som kan attrahera boende, besökare och näringsliv behövs ett hållbart transportsystem. För bästa resultat behöver stadsutvecklingen samklang med kollektivtrafiksystemet.

Ett stort utredningsarbete har genomförts under det fleråriga projektet Trafikutredning Lund – linjenätsutredningen för Lund.

Utredningsarbetet resulterade i ett förslag till ett stadsbusslinjenät som kan attrahera flera och möjliggör en fortsatt stadsutveckling med sikte på 2023.

År 2018 beslutade Presidiet i Koll.vision Lund att se Trafikutredning Lund som avslutad. Planeringsinriktningen var att navet för stadsbussstrafiken ska flyttas från Botulfsplatsen till Lund C. Inför slutligt beslut fick styrgruppen i uppdrag att genomföra utredningar och visa på bra lösningar på respektive plats för att säkerställa att förändringen kan ske på ett tillfredställande sätt.

Åtgärder och förbättringar har genomförts enligt Trafikutredningens förslag och upphandlats med start aug 2023.

Detta PM syftar till att belysa ett alternativ till beslutad trafikering med Lund C som nav istället för Botulfsplatsen med de följder detta för med sig för kollektivtrafiken, stadsutveckling, stadsmiljön och trafikmiljön.

1.2 Utveckla stadskärnan och kollektivtrafiken

Med ökad befolkning och större behov av hållbara resor förväntas resorna och trycket på Lund stadskärna öka. Stadskärnan kan utvecklas med en attraktiv stadsmiljö och samtidigt ha ett attraktivt stadsbusslinjenät med gena linjedragningar med hög framkomlighet och god kostnadseffektivitet. Genom utvecklad stadsbussstrafik i stadskärnan ges ytterligare möjligheter till utvecklad stadskärna.

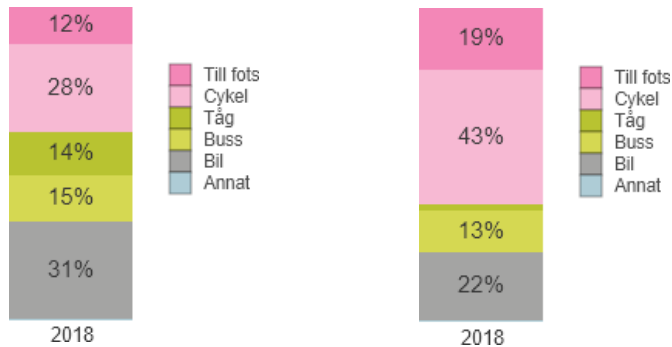


Lunds stadskärna

Trafikutredningen förutsatte att Lund C skulle vara ombyggd till 2023 vilket inte är fallet. Ett förslag till sammanhållet nav för stadsbusstrafiken redovisas i kapitel 3 Alternativ till beslutad trafikering.

1.3 Resande

Av alla resor till Lunds tätort görs knappt 30 % med kollektivtrafik. Av alla resor inom tätorten är det ca 13 % som väljer buss som färdmedel.



Färdmedelsfördelning (alla ärendetyper) för resor till Lund (t.v.), inom Lund (t.h.). RVU2018.

År 2020 hade Lund stad strax över 17 000 invånare som arbetspendlade till annan ort. Av dessa var pendlingen störst till Malmö, Helsingborg, Staffanstorp, Lomma samt till tätorter i Lunds kommun. Knappt 39 000 personer arbetspendlade från andra orter till Lund stad. Av dessa var

inpendlingen störst från Malmö, Eslöv, Staffanstorp, Lomma och Kävlinge.

Under pandemiåren 2020 och 2021 hade Lund C ungefär 27 000 på- och avstigande totalt på Öresundstågen och Pågatågen under en lovfri höstdag. Resandet steg 2022 till drygt 37 000 på- och avstigande.

	2019	2020	2021	2022
Öresundstågen	18 474	12 239	8 930	16 682
Pågatågen	28 433	14 854	18 752	20 468
Totalt	46 907	27 093	27 682	37 150

2 Beslutad och upphandlad trafikering

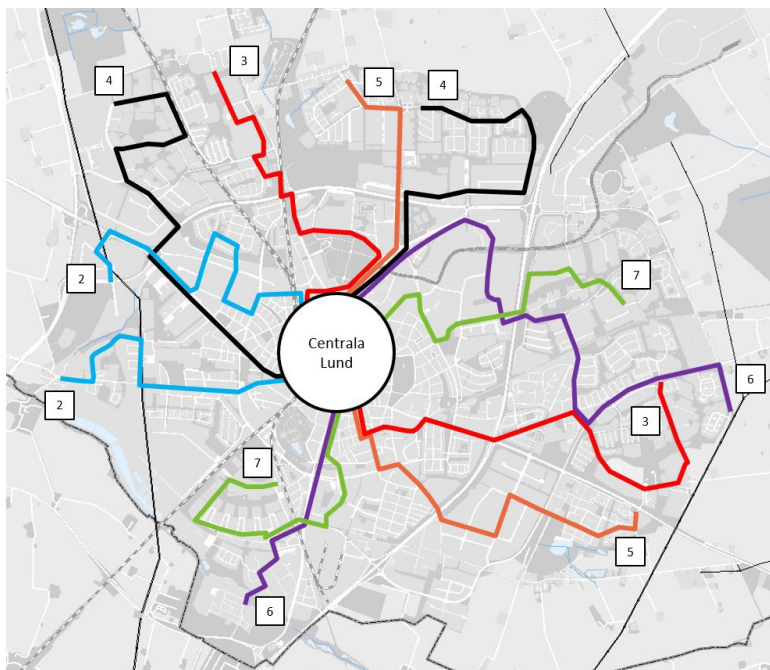
Stadstrafiken i Lund består av 7 linjer. Linje 1 utgörs av spårvägen och linje 2-7 av stadsbusslinjer. Den beslutade och upphandlade trafikeringen ger en attraktiv kollektivtrafik med ett linjenät anpassat till Lunds utveckling med potential att växa med förbättrad kapacitet. Det erbjuder snabbare resor för fler till stadskärnan med genare linjedragning. Elbussar kommer reducera buller och utsläpp från kollektivtrafiken för en bättre stadsmiljö samt göra Lund till den första större staden i Skåne med helelektiriferad stadsbusstrafik.

Botulfsplatsen är fortsatt knutpunkten för byten mellan samtliga stadsbusslinjer. Linje 3, 5, 6, 7 är genomgående och svänger inom Botulfsplatsen längs sin linjesträckning medan linje 2 och 4 vänder på denna bussterminal.

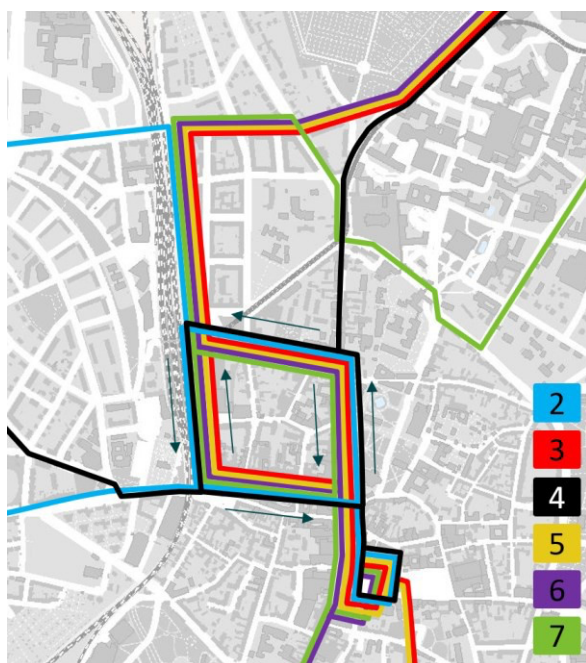
Samtliga stadsbusslinjer passerar Lund C. På grund av de smala gatorna i centrum finns dock inga gena körvägar mellan Botulfsplatsen och Lund C långa körvägar. Linje 3, 5, 6 och 7 stannar vid Clemenstorget i nära anslutning till Lund C. Linje 2 och 4 stannar enligt den beslutade trafikeringen vid Bantorget, i utkanten av centralstationens influensområde.

Effekter jämfört med dagens linjenät:

- Snabbare resor för fler
- Kostnadseffektiv och kapacitetsstark kollektivtrafik
- Bättre stadsmiljö, mindre buller och utsläpp
- Bibehållet stadsbussnav i östra stadskärnan
- God tillgänglighet till hela stadskärnan
- Helelektrifierad stadsbussflotta



Linjenät 2023, beslutad och upphandlad trafikering.



Linjenät centrum, beslutad och upphandlad trafikering.

2.1 Attraktiv stad

2.1.1 Stadsqualiteter

På sikt med ökat resande och fler bussar på stadsgatorna kan upplevas negativt för de som vistas och bor centralt i staden. En undersökning har visat att det som besökare i störst utsträckning önskar för en mer attraktiv stad är en bättre trafikmiljö¹. De vill kunna besöka stadskärnan med avsikten att bara kunna sitta ute och mötas utan att tvunget behöva handla några konsumtionsvanor. Situationen vid högtrafik är ansträngd och mer trafik i stadskärnan kan medföra att den upplevas som rörig och negativ att vistas i.

2.1.2 Trafikmiljö

På sikt med mer busstrafik i östra delen av stadskärnan, där Botulfsplatsen ligger, minska trygghetsupplevelsen samtidigt som rädslan att råka ut för en trafikolycka öka. Med ökad busstrafik ökar dock flödet av människor och ger därmed mer rörelse i stadskärnan vilket kan vara positivt ur trygghetssynpunkt.

Ur trafiksäkerhetsperspektiv innebär den beslutade trafikeringen ingen skillnad mot dagens situation, med svängande fordon och korsande fotgängare på trånga gator. Mer busstrafik på sikt leder till en mer komplex situation. Trånga gator och korta avstånd ger sämre sikt och lägre förutsägbarhet av trafiken i stadskärnan. Olycksstatistik visar på fler kollisioner årligen mellan gående och bussar vid Botulfsplatsen där det är många anspråk på en liten yta.

I beslutad trafikering kommer buller från vägtrafiken vara detsamma som idag om inte något lägre då elbussar kommer trafikera stadsbusslinjerna. Beläggningen i stadskärnan, gatsten, ger upphov till mer buller än asfalt och med mer trafik kommer bullernivåerna öka på sikt.

2.1.3 Tillgänglighet

Med mer busstrafik på stadsgatorna kan beslutad trafikering på sikt ge sämre tillgänglighet för gående och cyklister då de konkurrerar med busstrafiken om gatuutrymmet. Bussresenärer samt funktionsnedsatta anses bibehålla nuvarande tillgänglighet.

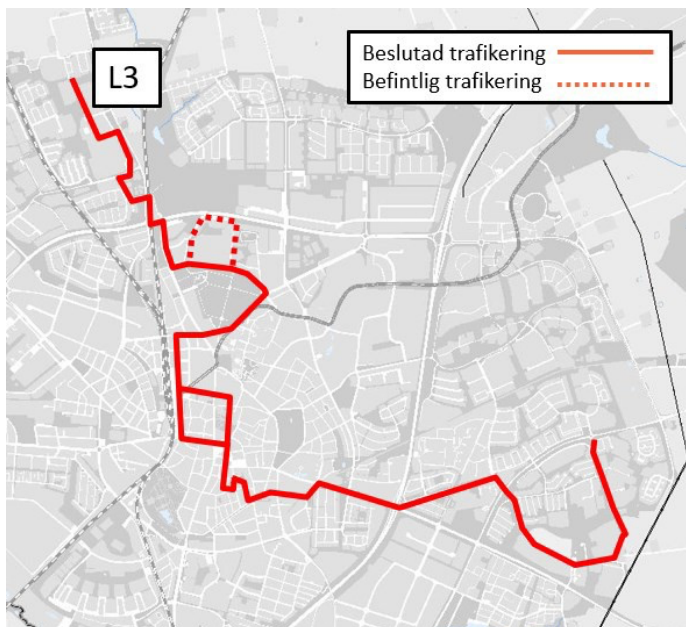
2.1.4 Handel

I beslutad trafikering bedöms inte förutsättningarna för handel påverkas. Dock kan viljan att vistas i staden minska om trafiken på gatorna blir för dominerande.

¹ Reteam. 2016. Kommersiellt koncept Lund City

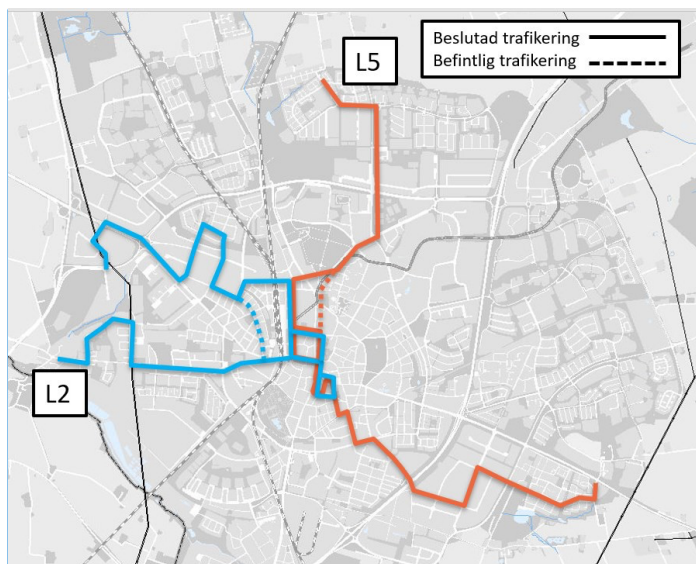
2.2 Attraktiv kollektivtrafik

Beslutad trafikering kommer, i jämförelse med dagens trafik, att innebära snabbare resor för fler och ett mer kapacitetsstarkt linjenät. Detta är särskilt tydligt för linje 3 som kommer köra en genare väg längs Baravägen istället för via slingan vid Möllevången vilket kommer skapa en mer attraktiv resa till/från Nöbbelöv. Nya hållplatser finns vid anslutningsvägarna till Möllevången som ersättning för tidigare hållplatser i "slingan". Linjen trafikeras av ledbussar för förbättrad kapacitet och framkomlighet. Alltför frekvent busstrafik riskerar kolonnkörning, att bussarna kommer ikapp varandra med sämre kapacitet och punktlighet som följd.



Beslutad förändring linje 3

För en snabbare resa till Lund C och mer balanserad turtäthet utifrån behov kommer linje 2 och 5 byta linjeben med varandra och ansluta till Lund C via Spolegatan norrifrån. Följden av ändring är att linje 2 går mellan Värpinge och Nova via centrum och Linje 5 går mellan Annehem och Råbylund via centrum.



Beslutad förändring linje 2 och linje 5

En effekt till följd av att ha Botulfsplatsen som knutpunkt är att resande från Annehem och Norra Fäladen med linje 2 och 4 till Lund C kliver av vid hållplats Åke Hans för att det går snabbare att gå till Lund C än att sitta kvar på bussen tills den når Lund C. På samma sätt går resande väster ifrån av vid Bantorget för att nå Lund C. Linjelösningen kan därför upplevas ha en onödigt lång resväg och restid för dessa resenärer. Baserat på resandestatistik bedöms ungefär lika många resenärer med linje 2 och 4 gå av och på Åke Hans respektive Bantorget som på Botulfsplatsen under 2022.

Under 2022 utgjorde på- och avstigande på linje 2 och 4 på Botulfsplatsen 6-7 % av alla på- och avstigande för hela stadsbusstrafiken, se mer i avsnitt 6.3. Det framgår inte hur stor del av de avstigande som har ärenden vid Botulfsplatsen och hur många som byter för att resa vidare med andra

Förändringar kommer ske i linjedragningar för linje 2 och 4 i västra Lund efter byggnation av bussgator och väganslutningar med Norra ringen. Färdigställande är planerat att ske under 2024 och projektering pågår, läs mer om detta under avsnitt 3.4.

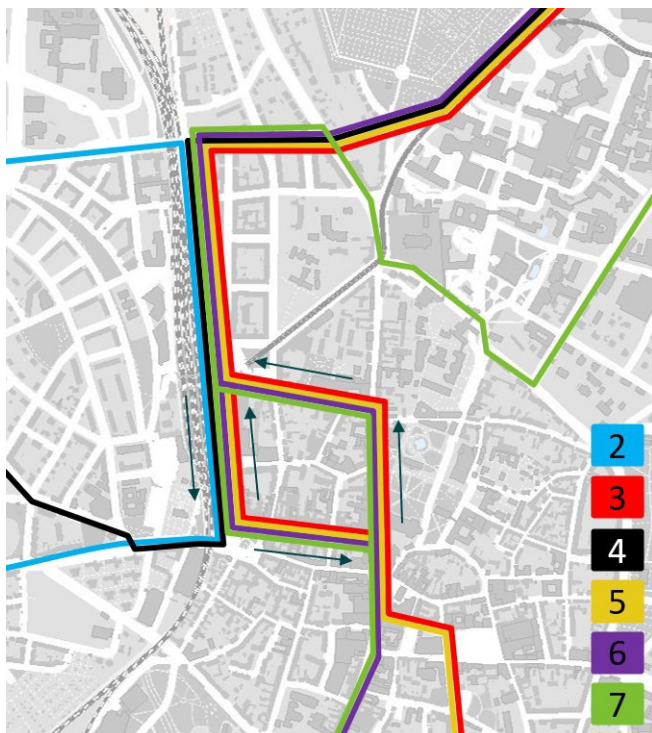
3 Alternativ till beslutad trafikering

Nedan beskrivs ett alternativ till beslutad trafikering som innebär ytterligare en förbättring av kollektivtrafiken och fler värden för en attraktiv stadskärna. Detta är möjligt genom direktresor för alla stadsbusslinjer till Lund C, som då skulle bli ett ännu starkare nav med spårväg, stadsbuss, regionbuss och tåg. För att kunna samla alla stadsbusslinjer vid Lund C behöver trafikeringen av stadskärnan förändras. En sådan förändring skulle minska busspassagera i centrala Lund med 30–50 % vilket för med sig möjligheter att stärka stadskärnan med exempelvis nya mötesplatser. Botulfsplatsen skulle kunna omvandlas för att ge en mer levande stad där människor vill uppehålla sig.

Mer specifikt innebär alternativet att alla linjer trafikerar Lund C direkt och linjerna 3, 5, 6 och 7 trafikerar Botulfsplatsen. Förändringen mot beslutad trafikering är att linje 2 och 4 går direkt via Lund C och inte trafikerar Botulfsplatsen. Fortsatt attraktiv kollektivtrafikförsörjning till östra stadskärnan är viktig. Botulfsplatsen kan omvandlas och de genomgående bussar som tidigare angjort där kan i stället ha hållplatser i angränsande gator.

Effekter i korthet:

- Potential för stärkt attraktionskraft i stadskärnan
- Sammanhållen knutpunkt vid stationen - all kollektivtrafik i staden vid samma plats.
- Alla stadsbusslinjer kopplar till spårvägen
- Färre busspassager stadskärnan, S:t Petri kyrkogata, Klostergatan och Kyrkogatan
- Snabbare resor till och från Lund C
- Något sämre tillgänglighet till östra stadskärnan för Väster och Norra Fäladen



Linjenät centrum, alternativ till beslutad trafikering.

3.1 Attraktiv stad

Det som besökare i Lund stadskärna i störst utsträckning önskar kunde förbättras för en mer attraktiv stad är en bättre trafikmiljö². De vill kunna mötas och vistas ute. Detta alternativ kommer leda till färre busspassager på gatorna i centrum genom genare körvägar.

3.1.1 Stadsqualiteter

Färre antal busspassager på stadskärnas gator är i linje med vad besökare av stadskärnan önskar. Fler efterfrågar fler aktiviteter och mötesplatser samt värderar atmosfär och shoppingmiljö högre än faktorer som närhet, tillgänglighet och parkering. Den västra delen är idag något starkare avseende handel och restaurang. För att jämna ut denna obalans och kompensera för att färre människor når östra stadsdelen direkt med buss behövs något som attraherar mer på östra sidan. Med detta alternativ finns möjligheten att skapa något än mer attraktivt och unikt på Botulfsplatsen som inte finns på någon annan plats i Lund och skapar ytterligare besöksvärden i östra stadskärnan. För

² Reteam. 2016. Kommersiellt koncept Lund City

att skapa balans mellan västra och östra delen av stadskärnan är det viktigt att knyta samman dem.

På sikt med nya busshållplatser på Botulfsplatsens omkringliggande gator skapas en ny struktur och utformning lokalt. Detta frigör ytor från busstrafik med möjlighet till högre prioritet för fotgängare och cyklister i området, se mer i avsnitt 3.2.

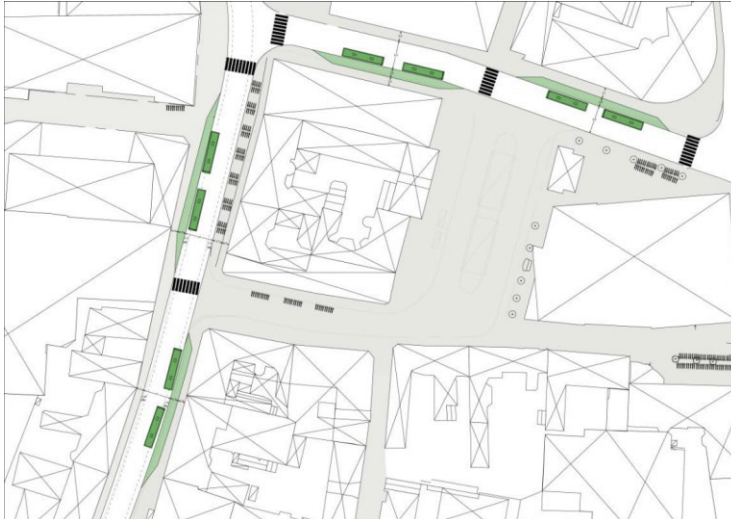
3.1.2 Botulfsplatsen – Potential

Botulfsplatsen kan på sikt förändras till en attraktiv mötes- och aktivitetsplats som stärker och kompletterar målpunkterna i närheten, som fokuserar på upplevelser och kultur samt mat och dryck. Platsen bör utvecklas till något unikt som inte finns på andra platser i staden. Några funktioner är uteservering med foodtrucks med fria platser. Stora ytor frigörs tillsammans med Västra Mårtenstorget med utrymme till fler aktiviteter som lockar till liv under större del av dygnet så som mindre lekplats, solstolar, pingisbord, studsatta eller tillfällig scen för underhållning. Servicepunkt för cyklister med pump och tvättstation samt servicehus med toalett finns det också plats för.



Inspirationsbild av framtida användning på Botulfsplatsen

Då bussar inte behöver vända i detta alternativ kan genomgående busslinjer i stället angöra hållplatser längs närliggande gator, Botulfsgatan och Stora Södergatan, se skisser nedan. Detta skapar en fortsatt närhet till målpunkterna i området.



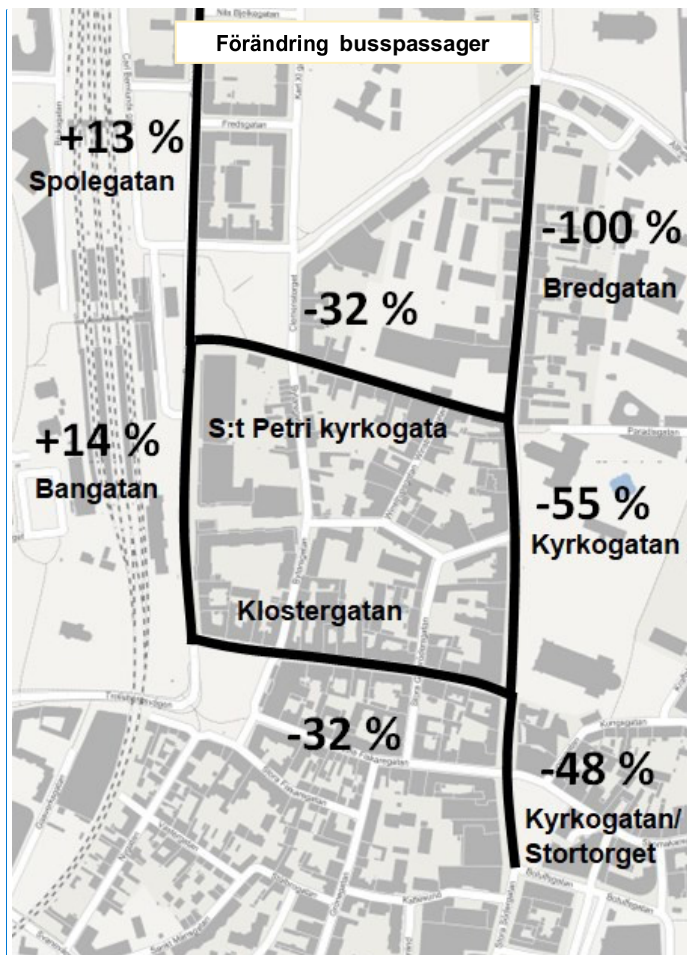
Skiss på hållplatslägen i stadskärnan, vid Botulfplatsens närliggande gator.

Att gå från dagens knutpunkt för buss till en mötesplats med närhet till buss kan ske i flera steg. Första steget är att linje 2 och 4 upphör att vända på Botulfplatsen och att resterande trafik förblir som idag. När planen om dess nya funktion är beslutad vore följande steg att flytta ut busstrafiken på närliggande gator för genomgående linjer.

3.1.3 Trafikmiljö

Alternativet innebär färre fordonspassager på flera gator i stadskärnan och kommer sannolikt ge en positiv påverkan på bullernivåerna, framför allt kring Bredgatan och Kyrkogatan. Vibrationer kommer också minska längs samma gator då vibrationerna minskar med antalet fordonspassager. För Spolegatan och Bangatan kommer alternativet medföra fler busspassager men kommer inte medföra några ökade bullernivåer³. Detta beror på att elbussar är tystare än gasbussar men främst blir förändringen försumbar i relation till all trafik (personbil, lastbil och buss) på gatorna. Vibrationer ökar med antalet busspassager vilket kan leda till mer störningar lokalt, dock är gatorna breda och byggda för tung trafik.

³ ÅF/Efterklang, 2022. Bullerutredning Spolegatan, Bangatan



Förändring i antal busspassager mellan klockan 7 och 8 på morgonen.

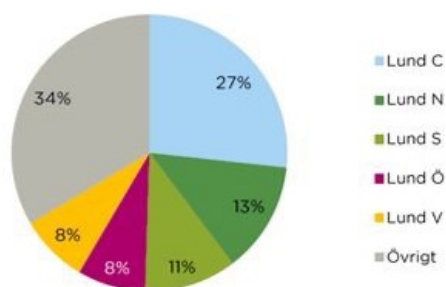
Färre fordonspassager i stadskärnan bör ur trafiksäkerhetsperspektiv innebära mindre risk för olyckor. Det kommer dock fortsatt att vara många svängande fordon och korsande fotgängare. Vid Lund C kommer alternativet innebära fler korsande fotgängare för byten samt fler busspassager med genomgående busstrafik längs Bangatan.

På sikt kan Botulfsplatsen och Västra Mårtensgatan frigöras från busstrafik vilket bör påverka ljudnivån positivt. På närliggande gator uppfattas troligen inte förändringen av att linje 2 och 4 inte trafikerar gatorna, dock kan det uppfattas som positivt med färre passager då körvägarna blir genare.

Känslan av trygghet med förändring av trafikering av Botulfspplatsen beror på vad som i stället händer med platsen under dygnet. Om hållplatser flyttas ut på omkringliggande gator aktiveras fler platser än tidigare vilket kan innebära att tryggheten ökar lokalt i området. Samtidigt kräver det att dessa platser har god belysning och orienterbarhet för bussresenärerna mellan hållplatserna för att skapa god trygghet.

3.1.4 Tillgänglighet

För alternativet innebär förändringen att bussresenärer till/från Väster och Norra fäladen med linje 2 och 4 inte längre har en direktkoppling till östra delen av stadskärnan, utan att göra ett byte på vägen eller gå från Lund C. Av stadskärnans besökare bor ca 1/5 i dessa två områden. En mindre andel kan ha svårare än andra att gå längre sträckor. Av det totala antalet resor med linje 2 och 4 är ca 5 % inom gruppen senior (75 år och äldre) och 1 % serviceresor. Fördelningen för linjerna är snarlik den för hela stadsbusstrafiken som i sin tur liknar även den för större städer i Skåne.



Figur 19. Lokalisering besökares bostad.

Tillgängligheten för området kring Bredgatan (hpl Åke Hans och Lundagård) blir sämre med buss i detta alternativ då området inte nås med någon busstrafik.

3.1.5 Handel

Av alla resor med buss inom Lund har ca 8 % av resorna inköp som syfte⁴. Effekten på handeln på grund av att två linjer inte längre trafikerar östra stadsdelarna direkt anses vara relativt liten med hänsyn till antalet personer som antas beröras.

⁴ Region Skåne. 2018. Resvaneundersökning.

3.2 Attraktiv kollektivtrafik

Förutom att skapa ett mer attraktivt linjenät med snabbare resor för fler enligt beslutad trafikering kan alternativet även bidra med en genare linjedragning för linje 2 och 4 för resor till/från Lund C. De som tidigare gått från Åke Hans eller Bantorget kan nu nå stationsområdet direkt med stadsbuss. Detta är speciellt viktigt för resenärer som skall resa vidare med tåg eller regionbuss eller som kommer in till Lund C och skall vidare med stadsbuss.

Då stadsbussarna får kortare körtid i och med genare körväg innebär det att resurser i stället kan nyttjas till bättre punktlighet och/eller förbättrad turtäthet på andra linjer.

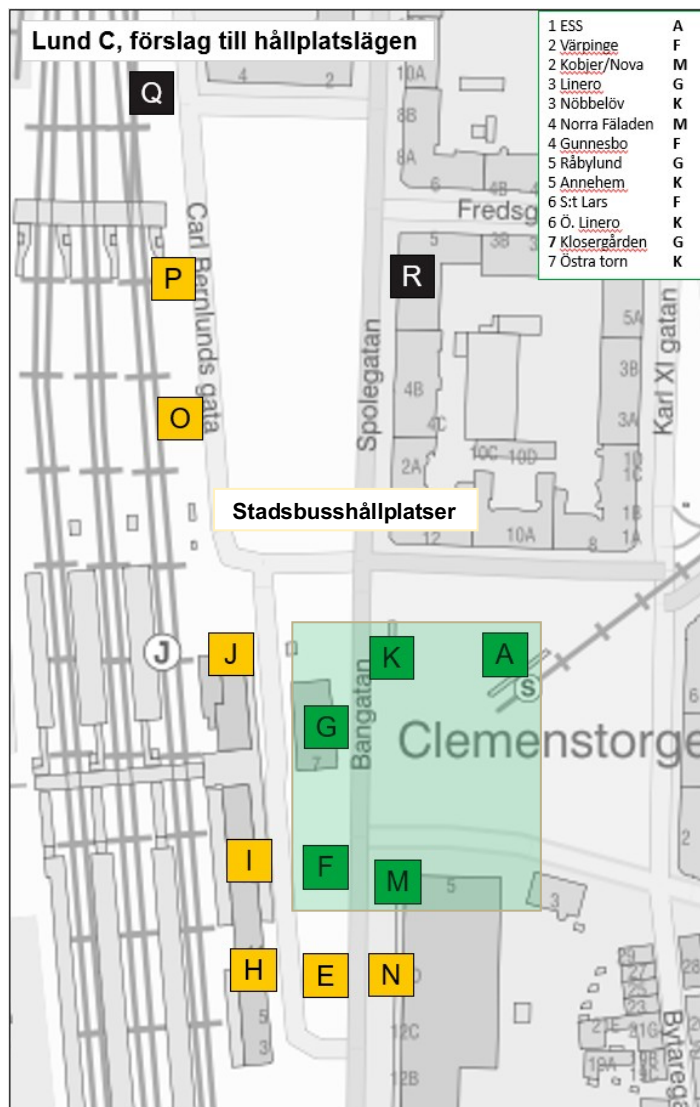
Att samla all stadsbusstrafik med anslutning till spårvägen vid Clemenstorget ger ökad potential för spårvägsresandet att växa ännu mer.

För de som behöver byta för att nå östra stadskärnan blir restiden antingen längre på grund av byte till annan stadsbuss eller, om möjligt, längre gångavstånd. Gångtiden är ca 7 min (från Bantorget till Botulfsplatsen) vilket kan jämföras med bussresan som tar ca 5 min. Bytestiden uppskattas att ge en ökad restid på ca 5 min lite beroende på tidpunkt på dygnet.

3.2.1 Sammanhållet nav för stadsbuss

I alternativet skapas tydliga och enkla byten för resenärer vid Lund C. Genom att centrera alla stadsbusslinjer till Clemenstorget längs hållplatslägen vid Bangatan möjliggörs smidiga byten mellan samtliga stadsbusslinjer, spårvägen samt regionbussar och tåg. Beroende på resa och riktning är det som längst 75 meter att gå mellan hållplatslägen för att nå en av de fyra stadsbusslinjer som går till Botulfsplatsen med avgångar med några minuters mellanrum.

Förutom en genomgående regionbusslinje flyttar samtliga regionbusslinjer till lägen närmare järnvägsspåren som tidigare inte utnyttjats till fullt. Tågersättande busstrafik flyttas till Carl Bernlunds gata och ett nytt läge R vid Spolegatan. Från att ha haft den största delen av busstrafiken koncentrerad till Bangatan och Spolegatan kommer trafiken att fördelas över hela stationsområdet.



Förslag till hållplatslägen Lund C.

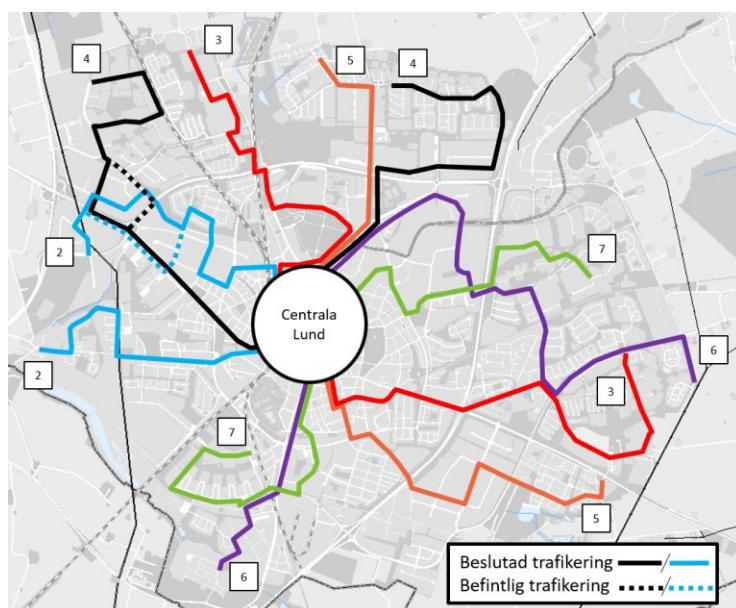
Förutom bytesmöjligheten som skapas vid Lund C i detta alternativ går det att byta vid Universitetssjukhuset mellan majoriteten av busslinjerna samt Hållplats Kung Oskars väg, strax norr om Lund C.

Ett nytt hållplatsläge nära Bantorget har analyserats i syfte att förenkla byten för resenärer från väster på linje 2 och 4 i riktning mot Botulfsplatsen. Läget skulle kunna placeras på Bangatan strax norr om korsningen med Klostergatan och därmed behålla närheten till handelsstråket i väster. Ett hållplatsläge i form av kantstenshållplats får

plats med konsekvensen att det fördröjer bakomvarande fordon, i huvudsak norrgående busstrafik som ska angöra Lund C. Nackdelarna av fördröjningen bedöms överväga fördelen med närhet till byten och handelsstråk. En hållplatsficka har också analyserats och bedöms ha för stor negativ påverkan på fotgängares framkomlighet och utrymme längs Bangatan. Slutsatsen är att ett hållplatsläge på denna plats inte kan motiveras.

3.3 Förändringar 2024

Ytterligare förändringar av linjenätet kommer att ske under 2024. För att skapa genare och snabbare resor på linje 4 mellan Gunnesbo samt Nova och centrum byggs en bussgata och ny GC-bana i Plogfårans förlängning. I Västerbroprojektet kommer en ny anslutning skapas till norra ringen och förlänga Öresundsvägen till korsningen Boställsvägen/Norra ringen. Denna sträckning kan framtida linje 2 nyttja för att skapa genare körvägar till centrum för Kobjer samt binda ihop handelsområdena Mobilia och Nova.



Linjenät 2024

3.4 Framtidssäkring

Befolkningsökning och fler kollektivtrafikresenärer kommer innebära ett större behov av effektiva knutpunktslösningar för attraktiv kollektivtrafik och stadsmiljö. Både beslutad trafikering och beskrivet alternativ bedöms fungera för överskådlig framtid.

För nuvarande alternativ med Botulfsplatsen som stadsbussnod finns risken på sikt att alla bussar inte får plats samtidigt med ökade avgångar och större fordon. Kompletterande hållplatslägen längs angränsande gator är ett alternativ till lösning.

För det föreslagna alternativet med Lund C som stadsbussnod blir anspråken på Bangatan större och konflikten mellan busstrafik på Bangatan och korsande fotgängare kan förvärras. Det tillkommande antalet fotgängare som behöver korsa Bangatan till följd av byten till/från linje 2 och 4 kan försämra trafiksituationen. Det är dock idag redan stort fotgängarflöde på platsen.

Oavsett alternativ av trafikering i centrum behöver konflikten mellan korsande fotgängare och genomgående busstrafik tas fram för att ha en hållbar situation till dess "Nya Lund C" är på plats.

Byggarbetet i samband med stationsbygget kommer sannolikt leda till avstängningar av Bangatan under längre period. Oavsett alternativ till trafikering av centrum bedöms det finnas flera alternativ till en fungerande stadsbusstrafik med byten mellan stadsbusslinjer så väl som till regionbuss och tåg vid Lund C.

4 Slutsats

Utifrån de analyser som genomförts så rekommenderas att göra Lund C till primär knutpunkt för stadsbusstrafiken i Lund, genom att låta linje 2 och 4 ansluta till övriga linjer där istället för på Botulfsplatsen. Det ger möjligheter till att stärka stadskärnan och dess attraktionskraft i enlighet med kommunens Utvecklingsplan för stadskärnan. Alternativ till beslutad trafikering är det bästa alternativet baserat på stadsmiljö och möjligheter att utveckla stadskärnan samt tillika skapa en attraktiv och effektiv kollektivtrafik.

65 Referenser

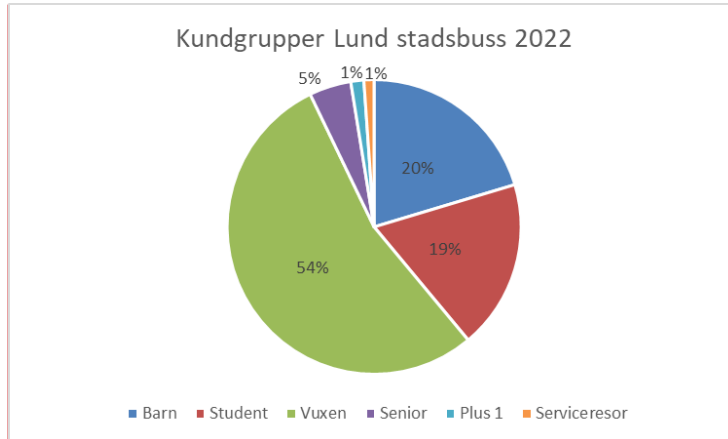
Effekter av ändrad busstruktur i Lunds centrum. Ramböll (2017)

Kommersiellt koncept Lund City. Reteam Group (2016)

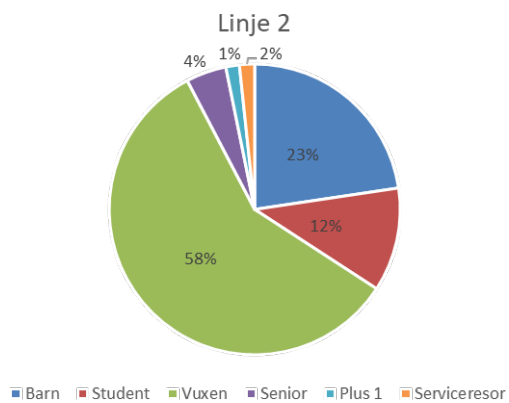
Trafikutredning Lund. Lunds Kommun, Vy, Skånetrafiken (2018)

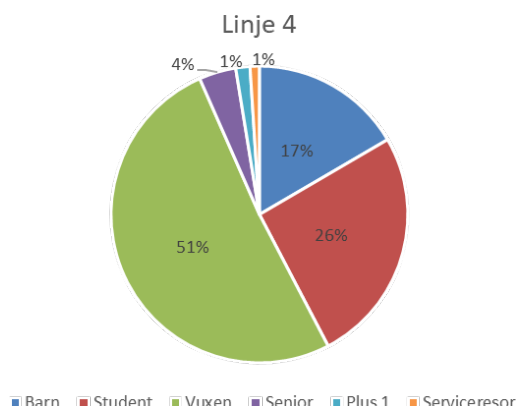
76 Bilaga

7.16.1 Kundgrupper Lund

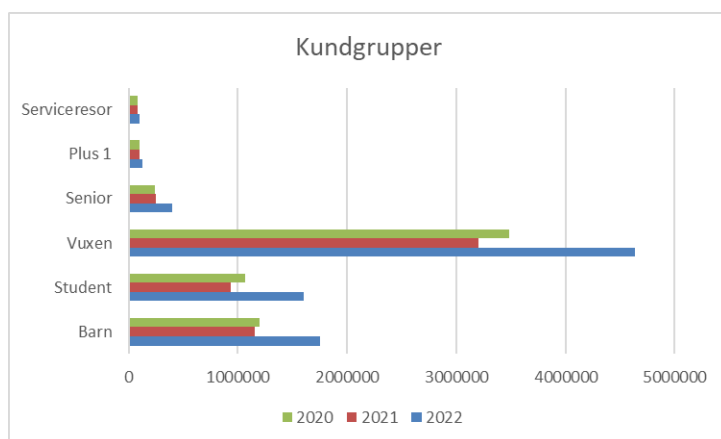


Kommenterad [CB33]: "Plus 1" bör nog beskrivas som "övriga" eller något sådant.





Sammansättningen av kundgrupper i stadstrafiken har sett ungefär likadan ut under de senaste åren.



7.26.2 Förändringar antal passager

Spolegatan får 13 % fler busspassager mellan klockan 7-8.

Passager/timme		
Linje	Beslutad trafikering	Alternativ Lund C
2	8	8
3	16	16
4	0	16
5	8	8
6	16	16
7	12	12
21	4	4
Regionbuss	56	56
Totalt	120	136

Bangatan får 14 % fler busspassager mellan klockan 7-8.

Passager/timme		
Linje	Beslutad trafikering	Alternativ Lund C
2	8	8
3	8	8
4	0	16
5	4	4
6	8	8
7	6	6
21	4	4
Regionbuss	76	76
Totalt	118	130

S:t Petri kyrkogata och Klostergatan får 38 % färre busspassager mellan klockan 7-8.

Passager/timme		
Linje	Beslutad trafikering	Alternativ Lund C
2	8	0
3	8	8
4	8	0
5	4	4
6	8	8
7	6	6
Totalt	38	26

Kyrkogatan får 55 % färre busspassager mellan klockan 7-8.

Passager/timme		
Linje	Beslutad trafikering	Alternativ Lund C
2	8	0
3	8	8
4	24	0
5	4	4
6	8	8
7	6	6
Totalt	58	26

Kyrkogatan/Stortorget får 48 % färre busspassager mellan klockan 7-8.

Passager/timme		
Linje	Beslutad trafikering	Alternativ Lund C
2	16	0
3	16	16
4	32	0
5	8	8
6	16	16
7	12	12
Totalt	100	52

7.36.3 Antal avstigande

