

Regionalspårväg Lund–Bjärred?

Långt ned på Skånetrafikens lista över möjliga nya spårvägar i regionen finns förbindelsen Lund–Bjärred. Det hindrade inte

att sträckan har blivit föremål för en djupare analys i ett examensarbete som presenterades under våren.

Av Thomas Johansson

I Skåne finns flera aktuella spårvägsprojekt som kan komma att förverkligas de närmaste åren. Exempelvis har Lund, Malmö och Helsingborg mer eller mindre långt framskridna planer på lokala stadsspårvägar och vissa regionala sträckor.

Därutöver finns många andra tankar om nya spårförbindelser, oftast i form av regionalspårvägar. En av dessa, som har diskuterats relativt litet och som har låg prioritet i projektlistan i studien "Lätt spårtrafik i Skåne" från 2007, är sträckan mellan Lund och Bjärred. Den bedöms som aktuell först på mycket lång sikt.

Alltså finns här mycket att undersöka, tänkte *Fredrik Arwidsson* och *Kristofer Lilja* när de 2008 började fundera på tema för sitt examensarbete inför högskoleingenjörsexamen vid Lunds tekniska högskola (LTH) Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg.

Arbetet har utförts under våren 2010, med *Ove Johansson* som handledare, i samarbete mellan Vectura i Malmö och institutionen för Teknik och samhälle vid LTH.

– De flesta aktuella spårvägsprojekt i Skåne är tämligen väl utredda, så vi förhörde oss hos Lunds kommun beträffande spårväg Lund–Bjärred, som för närvarande är lågt prioriterad, förklarar *Fredrik Arwidsson*.

Lund har idag ca 109 000 invånare. Också med Lomma kommun (totalt 21065 inv), där Bjärred (9 732 inv) ingår, har goda kontakter upprätthållits.

Finns här verkligen underlag för en spårväg? Sträckan är ganska glest bebyggd, medan Bjärred tätort däremot är relativt tätbefolkat.

Utredarna förklarar att en spårväg på sträckan skulle kunna få goda anslutningsmöjligheter till Lommabanan vid Flädie station och också knyts till externa etableringar både nära Lund och, om banan förlängs från Bjärred till Löddeköpinge, också till en stor etablering vid den orten.

Lommabanan, Arlov–Kävlinge, har idag endast godstrafik, men det finns långt gångna planer på Pågatågstrafik inom några år.

Syftet med examensarbetet är att föreslå tänkbara sträckningar för en spårväg mellan Lund C och Bjärred och att beräkna den samhällsekonomiska lönsamheten för dessa. Också de mjuka faktorerna har undersökts.

Eftersom syftet med arbetet var att direkt utreda förutsättningarna för spårvägstrafik mellan orterna har utredarna inte använt sig av fyrstegsprincipen.

Denna princip anger att enklare åtgärder ska prövas först, därefter allt mer komplicerade och därmed allt mer kostnadsintensiva, exempelvis med infrastrukturinvesteringar för nya trafikslag i det fjärde och sista steget.

I arbetet har också ingått fältstudier och litteraturstudier. Intressanta uppgifter om den tidigare spårförbindelsen på sträckan redovisas också.

Examensarbetet innehåller beskrivningar av den moderna spårvägens infrastruktur och fordon och därtill hur planerings-, tillstånds- och finansieringsprocesser för nya spårvägar kan komma att se ut i Sverige.



Kristofer Lilja (tv) och Fredrik Arwidsson har i sitt examensarbete studerat en spårvägsförbindelse mellan Lund C och Bjärred. Linjen skulle betjäna kommande exploateringsområden nära Lund och även ha anslutning till blivande järnvägsstationen i Flädie på Lommabanan.

Dock anser författarna att kapitlet om signal och elkraft är de svagaste inslagen i arbetet, vilket snarare säger något om dessa ämnens komplexitet, om dylika installationer ska tillföra något positivt till en modern spårvägsanläggning, och inte enbart utgöra trafikhindrande respektive förfulande installationer.

– Underhållskostnader är en oklar faktor, med mycket varierande uppgifter från etablerade spårvägssystem, säger *Fredrik Arwidsson* och *Kristofer Lilja*.

I en särskild analys över så kallade mjuka faktorer bedöms hur ny spårväg kan påverka stadsförnyelse, nyexploatering, målpunkter utmed sträckan, övrig kollektivtrafik samt biltrafik. Positivt och mycket positivt, är bedömningen i samtliga fall.

Expansionsplaner

Kommunernas utbyggnadsplaner och lämpliga områden för framtida exploatering har beaktats i studien. Arbetet har uppdelats så att det ena beräkningsalternativet avser mindre och det andra avser större utbyggnader.

Med mindre utbyggnadsalternativ avses kommunernas utbyggnader enligt översiktsplaner till 2020, med större avses de områden som det idag inte finns några fastlagda utbyggnadsplaner för, men som kan betraktas som sannolika på längre sikt.

Lund har exempelvis långt framskridna planer på att växa vid Brunnsnäs i nordöst i anslutning till Lundalänken och i Norränga på sträckan mot Dalby. Mycket viktig i sammanhanget är också den kommande forskningsinstitutionen ESS (European Spallation Source), som kommer att etableras utanför Brunnsnäs.

En fråga är i vilken utsträckning Lunds kommun kommer att etablera parkeringsmöjligheter i Brunnsnäs. Vid restriktivitet, som signalerats, blir det ett bättre underlag för spårvägen som planeras från Lund C via Lundalänken till Brunnsnäs och senare mot Dalby.

Spårvägen på Lundalänken får således god anslutning till de nuvarande och de kommande arbetsplatserna i nordöstra