



Visionsbild för depån för nya spårvägen i Lund. Anläggningen byggs för att klara den trafik som planeras för spårvägens första etapp som omfattar sträckan Lunds central-ESS och ska ha en vagnpark om totalt sju spårvagnar. Den placeras längst ut på linjen, strax bortom ändhållplatsen vid ESS. Området är stort så det finns möjligheter att bygga ut när spårvägen växer med flera vagnar. Illustration: Lunds kommun

Spårvägen i Lund:

Depå och vagnar är på gång

Till sommaren vet vi vem som få leverera de första sju spårvagnarna till Lunds kommande spårväg. För depån pågår processen med prekvalificering av möjliga anbudsgivare. Samtidigt pågår

arbetet med den nya förbindelsen utmed hela sträckan. Längst ut på linjen byggs nu spårvägen på jungfrulig åkermark på skånska slätten; faktiskt ett blivande stadsutvecklingsområde.

Av Thomas Johansson

Bygglövet för den kommande depån för spårvägen i Lund har beviljats och prekvalificering för de byggföretag som önskar lämna anbud pågår.

Tidigare beräknades en kostnad för depån på 290 miljoner kronor vilket efter påbud från politiskt håll nu har bantats till 200 miljoner.

– Det kommer vi enligt senaste kalkylerna nästan att klara men i slutänden avgörs det som alltid av anbudena, säger projekt-

chef *Håkan Henmyr*, Skånetrafiken, som är ansvarig för depån, för upphandling av fordon samt upphandling av trafik på den blivande spårvägen. Det är tre delprojekt.

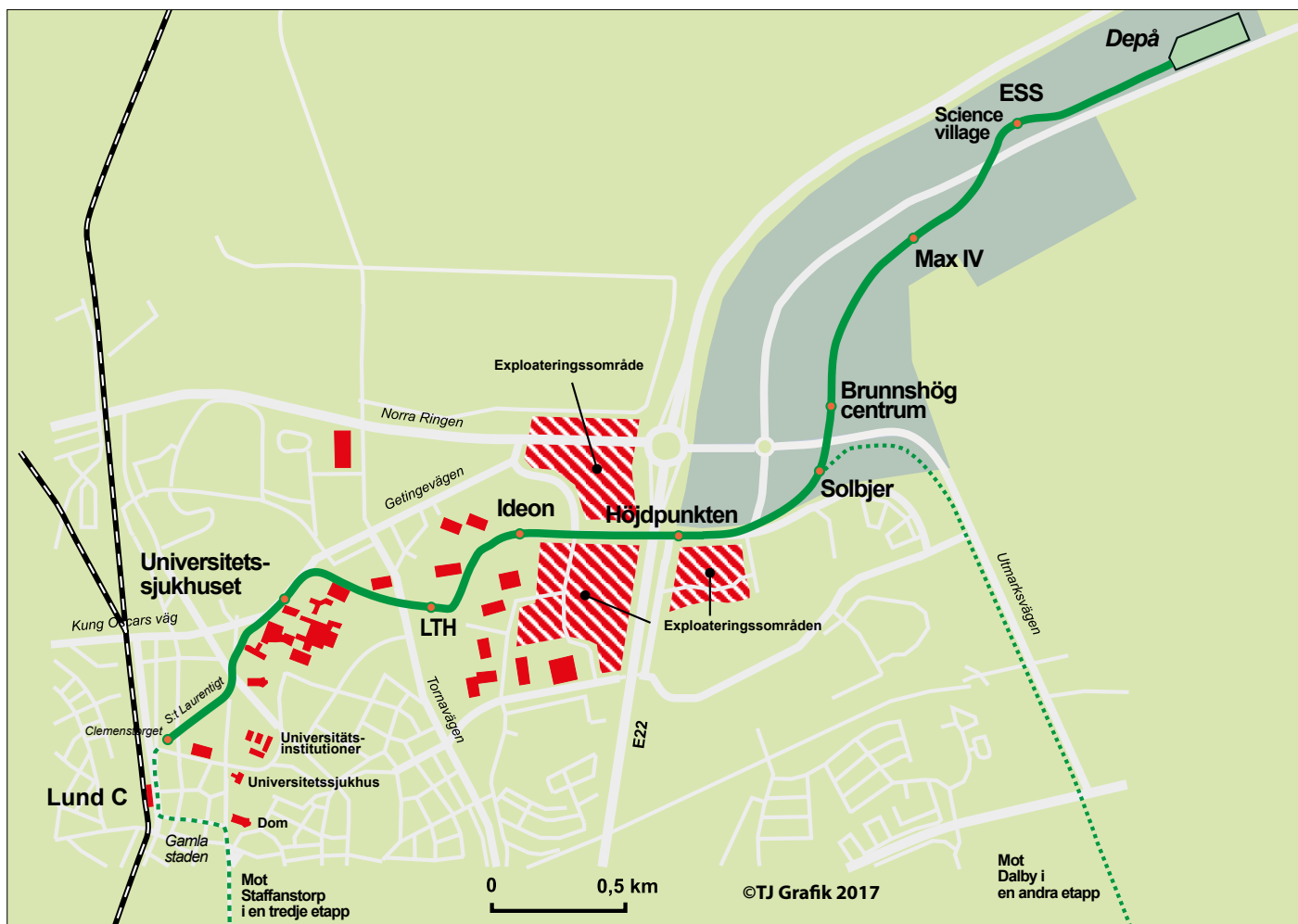
Dessa frågor hanteras således av Region Skåne, men i nära och bra samarbete med Lunds kommun, vilket Håkan Henmyr noga betonar, åtskilliga gånger under intervjun.

Depån byggs för att klara den trafik som planeras för spårvägens första etapp som omfattar sträckan Lunds central-ESS och

ska ha en vagnpark om totalt sju spårvagnar. Den placeras längst ut på linjen, strax bortom ändhållplatsen vid ESS. Området är stort så det finns möjligheter att bygga ut när spårvägen växer med flera vagnar.

Det gällde således att minska kostnadsvolymen för depån, utan att fördenskull skapa en anläggning som riskerar att ge dyrare drift i form av exempelvis försvårat underhåll.

I depån kommer att finnas spår för städning och tvätt och ett verkstadsspår med



Spårvägen i Lund ska gå från Clemensstorget intill Lund C, via Universitetssjukhuset, Lund tekniska högskola (LTH), Ideon, passera nybyggd viadukt under E22, vidare mot Solbjer och Brunnsög som är exploateringsområden, till forskningsinstitutionerna Max IV och ESS. Depån placeras bortom sista hållplatsen.

både arbetsgrav och takarbetsplatser. Spårren inomhus kommer att ge uppställning för sex vagnar. Den sjunde vagnen måste

därför stå utomhus enligt ett roterande schema.

I depån kommer också att finnas en kon-

torsdel med bland annat personalutrymmen och trafikledningscentral. Därtill planeras ett höglager.

I verkstaden ska det gå att utföra all daglig tillsyn och enklare reparationer. Lackering och större plåtarbeten ska däremot utföras i den blivande Öresundstågsdepån i Kärråkra nära Hässleholm, klar 2020, således samtidigt med att spårvägen beräknas tas i trafik.

Lundadepån kommer inte att få någon hjulsvarv. Istället kommer vagnbudsgivaren, som även ska ansvara för underhållet, att få överväga möjligheten att utföra nödvändig svarvning i Kärråkra.

Det kan då bli aktuellt med en extra uppsättning boggier för att den lösningen ska fungera smidigt. Eller så löser anbudsgivaren svarvingsfrågan på annat sätt.

Tidplanen för depån styr nu spårvägens totala tidplan, så till vida att först när depån är klar kan vagnar släppas in och underhållas, först för prov- och utbildningstrafik, sedan för den ordinarie trafiken. Depåprojektet är således ytterst tidskritiskt.

Håkan Henmyr berättar att antalet vagnar i trafik blir en fråga för operatören att bestämma med utgångspunkt från den ka-



På Clemensstorget finns en liten skärmutställning som tar upp olika aspekter av den nya spårvägen. Till vänster i bakgrunden ansas ett staket bakom vilket den kommande ändhållplatsen ska byggas. Ett antal plataner har redan flyttats, och den tämligen bedagade fontänen har rivits.



Clemenstorget med platsen för den blivande ändhållplatsen, just nu avröjd, med några grushögar, bakom staket.



I oktober pågick ännu tunga arbeten med ledningsförflyttningar i korsningen mellan S:t Laurentiigatan och Bredgatan, invid Allhelgonakyrkan.



Bussbanan Lundalänken är här invid Skånes universitetssjukhus, SUS, tydligt naggad i kanten. I framtiden ska spårvagnar trafikera rampen mellan parkeringshuset till vänster och köksbyggnaden till höger.



Av Lundalänken på tidigare Sölvegatan återstår så gott som ingenting. Till vänster skimtar Ingvar Kamprads Designcentrum, IKDC, med en tämligen spektakulär arkitektur.

pacitet som beställs. Linjens trafiktider är kl 05–00 alla dagar, samt till kl 02 fredag och lördag natt. I högtrafik, som infaller vardagar kl 06–09 och 14–18 körs 7,5-minuterstrafik. Övrig tid körs 10-, 15- och 20-minuterstrafik.

Inriktningen för turutbudet leder till en produktion på cirka 389 000 tidtabells-kilometer per år respektive cirka 17 150 tidtabellstimmar per år, vilket ger 24 400 vagntimmar per år.

En kvalificerad gissning är att det kan röra sig om fem vagnar i 7,5-minuterstrafik i högtrafik vilket minskar till mellan tre och fyra i lågtrafik.

Högsta hastighet blir 60 km/h och hela sträckan kommer att köras som en klassisk spårväg, således med siktkörning, utan särskilt signalsäkerhetssystem.

Vid växlar kommer det dock att finnas signaler. Och så naturligtvis konventionella trafiksignaler. Inte någonstans kommer bussar att trafikera spåransläggningen, som för övrigt till stor del utförs som grässpår.

Håkan Henmyr räknar med att spårvägen kommer att köras i tidtabellstrafik utan passagerare en längre tid före invigningen, inte kortare än fyra månader, så att man verkligen kan vara säker på att allt fungerar.

– Kortare tid vill jag inte ha, det vore oseriöst.

En intressant fråga just nu är förstås vilken vagnstyp som ska trafikera spårvägen i Lund. Om detta vet vi idag absolut ingen-



Håkan Henmyr vid Skånetrafiken är projektchef med ansvar för spårvagnar, depå och trafik vid den blivande spårvägen i Lund.

Foto: Lise Österlind

ting, mer än att anbudet ska öppnas den 1 december, således strax innan denna tidning distribueras.

Vagnfrågan klar i sommar

– Vi kommer därefter att utvärdera anbudet och räknar med att senast till halvårsskiftet 2018 kunna bestämma vem som blir leverantör.

Att det på den korta tid som står till förfogande till trafikstarten knappast kan bli fråga om en speciell ”egen” vagnstyp för Lund står klart. Istället är det sannolikt att det blir en modell som finns i löpande produktion.

– Vi kommer inte att önska några förändringar gentemot befintliga konstruktioner så länge de motsvarar våra grundkrav, men det ska vara vagnar som går i trafik i motsvarande klimat och system som det i Lund, kommenterar Håkan Henmyr.

Han tillägger att vagnsunderhåll ska ingå i affären och att det ska vara en seriös och pålitlig leverantör. I budgeten finns 231 miljoner kronor för sju vagnar, vilket skulle innebära ca 33 miljoner kronor per vagn.

– Blir det lägre så är det förstås trevligt, men blir det högre så måste vi vända oss till politikerna för att kunna gå vidare. Men,