



Clemensstorget i Lund, med ändhållplats för spårväg, en framtidsvision som nu ser ut att kunna förverkligas.

Illustration: Lunds kommun

Spårvägsbeslut i Lund:

Blir Sveriges fjortonde spårvägsstad

I rakt takt före årsskiftet fattades i Lund en rad beslut som medför att den länge planerade spårvägen sannolikt kommer att byggas. Efter att Trafikverket meddelat att

medel i stadsmiljöavtalen ställs till förfogande kunde upphandling av bana och fordon inledas. Byggstart planeras ske under året och trafikstart sommaren 2019.

Av Thomas Johansson

Den 14 december 2015 beviljade Trafikverket ekonomiskt stöd till den sedan länge planerade nya spårvägen i Lund.

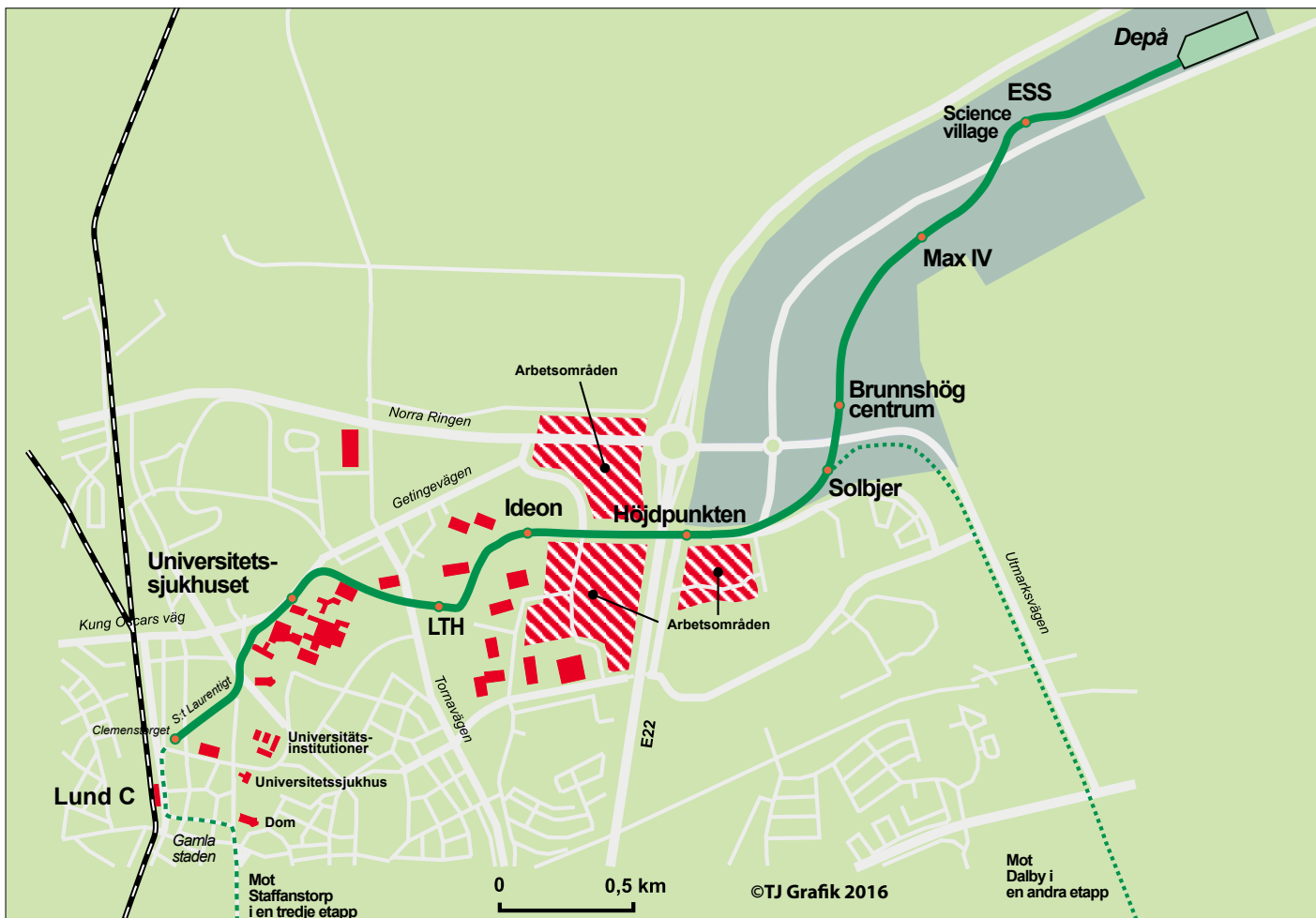
Några dagar senare, efter formellt offentliggörande, beslutade kommunfullmäktige den 17 december att inleda byggnationen. Byggstart planeras till slutet av 2016 och trafikstart till sommaren 2019.

Den 23 december inledde Skånetrafiken anbudsupphandling av de nya spårvagnarna. Det blir initialt sju vagnar i längd ca 30 m och bredd 2,65 m, med en option på ytterligare en till tre vagnar.

Fordonsleverantören ska också ta hand om underhåll och reparation under de första tio åren. Skånetrafiken svarar också för den kommande depån, liksom för trafiken.

För övrig infrastruktur i den nya spårvägsanläggningen ansvarar Lunds kommun. För detta inleddes anbudsupphandling också den 23 december 2015.

Kostnaderna för detta anges till 746 miljoner kronor. Dessa kostnader fördelas mellan Lund och den svenska staten. Staten betalar maximalt 298,4 miljoner, således knappt 40 procent av den beräknade



Spårvägen i Lund blir 5,5 kilometer lång och går sträckan Lunds centralstation–Skånes Universitetssjukhus– Lund Tekniska Högskola (LTH)–Ideon–Brunnhög–Max IV och ESS. Depån planeras att anläggas i slutet av linjen bortom sista hållplatsen ESS, och ska enligt planerna anslutas med ett enkelspår.

kostnaden. Staden Lund hade hoppats på 50 procent och måste nu finansiera det saknade beloppet på annat sätt.

Fordon och depå betalas med regionala medel. För dessa poster visar tidiga kostnadsberäkningar cirka 175 miljoner kronor för sju vagnar och cirka 160 miljoner kronor för depån. Det återstår dock att se om dessa skattningar kommer att stämma med verkligheten.

Skulle så vara fallet, skulle därmed den nya spårvägen i Lund kosta cirka 1110 miljoner kronor, cirka 111 miljoner euro eller cirka 20 miljoner euro per km, uttryckt som global systemkostnad.

Detta skulle motsvara kostnadsnivåer vid nya franska spårvägssystem som byggts till förhållandevis gynnsam kostnadsnivå.

I Sverige är dock infrastrukturarbete av detta slag oftast kostsamma. Det kommer därför att bli mycket intressant att ta del av de aktuella kostnaderna för spårvägen i Lund.

Resultatet kommer säkerligen att påverka utvecklingen av motsvarande projekt i Malmö och Helsingborg.

Det bör noteras att för omkring hälften av sträckan kan bussbanan Lundalänken från 2003 användas.

Denna bussbana är byggd så att kurvradier, lutningar och fria utrymmet också passar för spårväg.

5,5 kilometer

Spårvägen i Lund blir 5,5 kilometer lång och går sträckan Lunds centralstation–Skå-

nes Universitetssjukhus– Lund Tekniska Högskola (LTH)–Ideon–Brunnhög (nytt stadsområde under byggnad)–Max IV och ESS (forskningsanläggningar under byggnad).

Depån planeras att anläggas i slutet av linjen bortom sista hållplatsen ESS, och ska enligt planerna anslutas med ett enkelspår.



Intill Lunds centralstation finns Clemensstorget, där spårvägen kommer att få ändhållplats. Utformningen av detta torg diskuterades länge, men nu har beslutats att låta spårvägen gå diagonalt över torget.

Illustration: Lunds kommun



Laurentigatan med spårväg, gång- och cykelstråk.

Illustration: Metro arkitekter och Lunds kommun

Den nya spårvägslinjen i Lund är en del av omfattande stadsförnyelse och stadsutveckling i nordöstra Lund. Där planeras för lägenheter och arbetsplatser för ca 50 000 personer. Staden har nu cirka 105 000 invånare, varav 85 000 bor i tätorten Lund.

Som universitetsstad har Lund åtskilliga pendlare, av vilka många byter till bussar vid centralstationen.

Intill finns Clemenstorget, där spårvägen kommer att få ändhållplats. Utformningen av detta torg diskuterades länge, men nu har beslutats att låta spårvägen gå diagonalt över torget.

Därmed kan spårvägen relativt enkelt i framtiden förlängas söderut genom den gamla staden, för att fortsätta i form av en tredje utbyggnadsetapp mot Staffanstorp. Detta är ett tidigare ofta omtalat projekt, som dock på senare tid tycks ha minskat i aktualitet. Från hållplats Solbjer på den nya linjen förbereds för en eventuell framtida förlängning mot Dalby.

Spårvägsprojekt i Lund är tämligen omstritt. Det har som bekant etablerats ett lokalt politiskt parti, Förnyalund, FNL, med nej till spårvägen som viktigaste politiska budskap.

Mot de flesta beslut i staden avseende den nya spårvägen har överklaganden inkommit, vilket har lett till vissa förseningar i processen.

Det verkar dock nu som om byggnation kan inledas under innevarande år, i så fall blir det ett genombrott för spårvägsfrågan i Sverige.

Det bör noteras att i sydvästra grannlandet Danmark finns idag två nya spårvägssystem under byggnad: Århus med trafik från



Till vänster ligger järnvägstationen i Lund med befintliga och planerade nya byggnader. Det tidigare godsmagasinet med gångbro är nära Clemenstorget där den nya spårvägen får ändhållplats.

Illustration: Lunds kommun

2017 och Odense från 2020. För Köpenhamn Ring 3 förväntas byggstart 2017.

Tilläggs kan att Lund blir Sveriges fjortonde spårvägsstad. Senast nya spårvägar invigdes var den 21 december 1910, då i både Sundsvall och Karlskrona. □