

## Ansökningsformulär

## Statligt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer – Stadsmiljöavtal

SFS 2015:579

## Uppgifter om den sökande

<b>Kommunens eller landstingets namn</b>	Lunds kommun
<b>Adress</b>	Box 41
<b>Postadress</b>	221 00 Lund
<b>Organisationsnummer</b>	212000-1132
<b>E-postadress</b>	lunds.kommun@lund.se
<b>Telefonnummer</b>	Kommunens växel: 046-35 50 00
<b>Plusgiro-/bankgironummer</b>	212000-1132
<b>Kontaktperson/-er</b>	Håkan Lockby
<b>Kontaktpersons e-postadress</b>	Hakan.lockby@lund.se
<b>Kontaktpersons telefonnummer</b>	046-355238 / 0705-565238

## Typ av åtgärd som stöd söks för

*Kryssa i vilken typ av åtgärd som ansökan avse (fler alternativ är möjliga):*

- Investeringar i anläggningar för lokal och regional kollektivtrafik (2 §)**
- Investeringar i anläggningar för nya transportlösningar för lokal och regional kollektivtrafik för att demonstrera och prova dessa. (3 §)**

**En översiktlig beskrivning av hur åtgärder som stöd söks för och motprestationer passar in i kommunens eller landstingets övergripande arbete med en hållbar stadsmiljö (8 §)**
**Hur främjar åtgärderna som stöd söks för och motprestationer en hållbar stadsmiljö?**

Lunds kommun har under lång tid arbetat med ett miljöanpassat transportsystem som en del i en hållbar stadsmiljö.

Lunds översiktplan har målsättningen att skapa långsiktigt hållbar utveckling. Översiktsplanen anger att Lunds stad endast byggs ut inom cykelavstånd, och att goda lägen för kollektivtrafik prioriteras. Utanför staden förläggs ny bebyggelse längs kollektivtrafikstråk med spårburen trafik (befintlig eller planerad). Andra översiktsplanprinciper med bäring på hållbar stadsmiljö är att skapa en effektiv struktur (för kollektivtrafik och cykel) och att främja ett stadsliv utan allt för mycket biltrafik.

Som en del av kommunens övergripande miljöstrategi, LundaEko, har strategin för hållbart resande,

LundaMaTs, format arbetet med det miljöanpassade transportsystemet sedan 1999.

Översiktsplanens och LundaMaTs mål och åtgärder omfattar både den åtgärd för vilken medfinansiering söks, Spårvägen mellan Lund C och ESS, samt en bred palett av motprestationer.

Översiktskarta bifogas som bilaga 1

Lund försörjer, i kraft av Lunds universitet, Skånes universitetssjukhus och forsknings- och utvecklingsföretagen inom Ideon och Brunnsnög en stor del av regionen med kvalificerade arbetsplatser. Lunds kommun och särskilt Brunnsnög och Kunskapsstråket är en regional motor för tillväxt. På Brunnsnög pågår redan utbyggnaden av de stora europeiska forskningsanläggningarna MAX IV och ESS vilka kommer locka forskare från hela världen och ytterligare kommer att befästa Lunds ställning inom högre utbildning och forskning på internationell (global) nivå.

MAX IV är världens främsta synkrontronljusforskningsanläggning och för närvarande pågår förberedelser för driftsstart. ESS kommer att bli världens främsta materialforskningsanläggning och byggs för närvarande. Förväntas vara i full drift 2023. Mellan forskningsanläggningarna MAX IV och ESS planeras Science Village Scandinavia, en världsledande forskningsmiljö för företag och forskningsinstitutioner som kompletterar forskningsanläggningarna. Visionen och målet är en stadsdel med fokus på vetenskap, förnybar energi, kollektivtrafik och återvinning samt en stimulerande och inspirerande grön stadsmiljö.

Det planerade spårvägsstråket startar vid Lunds centralstation passerar bland annat Skånes universitetssjukhus, Lunds Tekniska Högskola, Ideon-området och Medicon Village innan det fortsätter till området Brunnsnög.. Spårvägen Lund C-ESS kommer att utgöra en viktig länk i det regionala kollektivtrafiksystemet och kopplar ihop centralstationen och den nya bebyggelsen. Det övergripande mål som definierats för den färdiga spårvägsanläggningen är: "Spårvägen är en regional framtidssatsning på både hållbarhet och tillväxt. Spårvägen ska också skapa förutsättningar för och vara en bärande del i en hållbar och attraktiv stadsutveckling."

Lund är en av de städer i Sverige som har mest intensiv pendlingstrafik. Inpendlingen ligger på cirka 34 000 och utpendlingen på cirka 18 000 resor per dag. Stora satsningar har på senare år gjorts inom det regionala nätet med kopplingar till de nationella målpunkterna via Citytunneln och Öresundsbron och Kastrop. Det har lett till att resandet med Pågatåg och Öresundståg har fördubblats mellan 2003 och 2013. Målet är en ytterligare fördubbling till 2020.

70 % av dagens resenärer i det planerade spårvägsstråket är regionalt resande. Många av inpendlarna till stråket kommer via Lunds centralstation. Lunds centralstation är den tredje mest trafikerade centralstationen i landet och andelen resenärer ökar. Betydelsen i regionen och staden är viktig. Uppgradering av Lund C planeras för att förbättra för kollektivtrafiken. Denna åtgärd finns med som en motprestation i denna ansökan.

Kollektivtrafiken i staden måste utvecklas för att ta hand om det ökande resandet och stadens planerade tillväxt. Etableringen av Max IV och ESS på Brunnsnögområdet gör att spårvägen också blir en viktig koppling för internationella resor.

Längs spårvägssträckningen pågår ett antal stora förändringsprojekt vilka befinner sig i olika skeden av planeringen. De har gemensamt att de är delar i en stadsutveckling som bygger på och drar nytta av en kraftigt ökad tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet genom närheten till spårvägen.

30 % av kommunens utbyggnad fram till 2050 planeras i stråket längs spårvägen. I Kunskapsstråket – väster om motorvägen E22 – är fokus på att komplettera, förtäta och förädla befintliga stadsmiljöer och områden. I Brunnsnög – öster om motorvägen E22 – arbetar kommunen med att utveckla en ny stadsdel med exceptionellt höga hållbarhetsambitioner. Fram till 2050 planeras för ca 50 000 nya verksamma och boende längs spårvägsstråket.

Den nya stadsdelen Brunnsnög byggs med höga ambitioner och visioner om en plats där det är gott att leva, stimulerande att arbeta, enkelt att bo och som är intressant att besöka. För Brunnsnögplaneringen ges bilen begränsad plats och ambitionerna avseende transportsystemet är högt ställda – 1/3 bil, 1/3 kollektivtrafik och 1/3 gång och cykel (tredjedelsmålet). Spårvägen kommer gå centralt genom området och blir en ryggrad i

transportsystemet och bebyggelsen. En hög täthet närmast hållplatserna är en central del i planeringen vilket också bidrar till stadens liv. Strukturen för bebyggelsen i Brunnsnög ska skapa förutsättningar för att bygga blandstad. Blandstaden som planeras ska minska behovet av transporter genom att kunna erbjuda service, såväl butiker som rekreation, på nära håll. Utvecklingen längs stråket tillsammans med spårvägen ger möjlighet till stor andel kollektivtrafiktrafikresande. De pågående plan- och exploateringsprojekten är en del i den samlade strategin för en hållbar utveckling.

Erfarenheten från moderna spårvägar är att ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikssystem framgångsrikt kan kombineras med attraktiva stadsrum. Moderna i Kunskapsstråket och på Brunnsnög kan med spårvägen utvecklas till lokala centrum och ge förutsättningar för att det fortsatta stadsbyggandet understödjer såväl attraktiva mötesplatser som kollektivtrafikens konkurrenskraft. Införandet av spårvägen i sig markerar att trafiksystemet och stadsbyggandet tar en ny mer hållbar riktning. Anläggande av spårburen trafik visar på en långsiktighet i planeringen. Spårvägen blir en drivkraft för lokalisering längs stråket vilket i sin tur ökar resandeunderlaget.

Motprestationerna avseende gång- cykel och kollektivtrafik bidrar till kommunens mål avseende hållbar utveckling genom att dessa prioriterar stadslivet, gångtrafiken, cykeltrafiken och kollektivtrafiken.

### **Vilka beslutade planer/program, till exempel översiktsplan, visar detta?**

#### Översiktsplan 2010

ÖP 2010 skall medverka till att kommunens utsläpp av koldioxid minskar med 85 procent till år 2050, vilket är i linje med de mål som Sverige och EU har satt upp för att begränsa den globala temperaturökningen till två grader. Den fysiska planeringen ska göra det möjligt för invånarna att göra hållbara val i vardagen. För att översiktsplanen ska kunna bidra till att minska utsläppen av växthusgaser måste lägen med god tillgång till regional kollektivtrafik prioriteras. Den vardagliga servicen såsom dagligvaruhandel och förskolor måste finnas i hållplatsnära lägen, liksom personal- och kundintensiva arbetsplatser. Bra och utvecklade gång- och cykelförbindelser är viktiga som komplement till kollektivtrafiken.

#### LundaMaTs

LundaMaTs är sedan 1999 kommunens strategi för hållbara transporter. 2014 antog kommunfullmäktige LundaMaTs III, som redovisar skarpa mål kring ökad gångtrafik, cykling och kollektivtrafikresande, men också djärva mål avseende biltrafikens utveckling: per invånare ska biltrafiken på det kommunala gatunätet minska med 1% årligen. Utvecklingen de senaste fem åren visar att målet uppnåtts med råge: Genomförandet av LundaMaTs är organiserat i sex fokusområden, som t ex Levande stadskärna, Regional arbetspendling och Växande Lund. Inom varje fokusområde pågår arbete med ett flertal åtgärder som tillsammans bidrar till att nå uppsatta mål. LundaMaTs är väl integrerad med Översiktsplanen.

#### Spårvägen

- Förstudie Spårväg Lund C till ESS – ett starkare kunskapsstråk med spår på Lundalänken
- Detaljplaner spårväg Lund C – ESS
- Riktlinjer för gestaltning Spårväg Lund C - ESS
- Handledning för spårvägsplanering i Skåne
- En god helhetslösning för spårväg i staden – trafiksäkerhet
- Designkoncept för vagn och hållplats

#### Utveckling Kunskapsstråket och Brunnsnög

- Ramprogram Lund C (samrådshandling) - utvecklingsplan för området kring Lund C (Sveriges tredje största järnvägsstation). Inriktningsbeslut som avslutar programfasen förväntas i november 2015.
- FÖP Brunnsnög
- Ramprogram för Science Village Scandinavia
- Ramprogram för Medicon Village och företagsstråket Sölvegatan
- Ramprogram för Ideon och Pålsjö företagsområde
- Lunds universitets Campusplan
- Ramprogram för Sjukhusområdet och Södra Universitetsområdet
- Detaljplan för skola på Brunnsnög
- Detaljplan för Södra Brunnsnög.

Pågående programarbeten:

- Ramprogram för Norra Universitetsområdet – planering pågår med syftet att ta fram struktur för en stadsutveckling och förtätning som understödjer och drar nytta av spårvägen. Ramprogrammet förväntas vara färdigställt under 2016.
- Utbyggnads- och boendestrategi 2025 – Hur ska Lund växa de närmsta 10 åren

### **Ange länk till översiktsplanen inklusive sidhänvisning.**

Översiktsplan 2010

<http://www.lund.se/Medborgare/Bygga-bo--miljo/Samhallsplanering-klimat-och-miljo/Oversiktsplan/>

Direktiv kring hållbar utveckling, sid 3

Övergripande planeringsförutsättningar, sid 10-12

Strategier för en långsiktigt hållbar utveckling, sid 14-15

Strategier för en attraktivare och hållbarare stad, sid 16-19

### **Ange länk till andra relevanta dokument som ni vill hänvisa till och som är relevanta för ansökan (exempelvis fördjupa översiktsplan, utbyggnadsplaner, trafikstrategi, cykelstrategi etc.). Ange även sidhänvisning.**

LundaMaTs III – Strategi för ett hållbart transportsystem i Lunds Kommun

LundaMaTs omfattar både stadsutveckling, resande och transporter.

<http://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltningar/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Gatu-och%20trafikkontoret/LundaMats/Strategi%20LundaMaTs%20III/Lundamats%20III.pdf>

Förstudie Spårväg Lund C till ESS – ett starkare kunskapsstråk med spår på Lundalänken

[http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/110502%20F%C3%B6rstudie%20Sp%C3%A5r%20Lund%20C%20till%20ESS\\_l%C3%A5guppl%C3%B6st.pdf](http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/110502%20F%C3%B6rstudie%20Sp%C3%A5r%20Lund%20C%20till%20ESS_l%C3%A5guppl%C3%B6st.pdf)

Detaljplaner spårväg Lund C – ESS

<http://www.sparvaglund.se/sv/Folj-processen/Detailplaner/>

Riktlinjer för gestaltning Spårväg Lund C – ESS

Del 1: [http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Del1\\_Bakgrund\\_och\\_analys\\_s1-30.pdf](http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Del1_Bakgrund_och_analys_s1-30.pdf)

Del 2: [http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Del2\\_Principer\\_f%C3%B6r\\_utformning\\_och\\_byggnadsverk\\_s31-66.pdf](http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Del2_Principer_f%C3%B6r_utformning_och_byggnadsverk_s31-66.pdf)

Del 3: [http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Del3\\_Utformning\\_fortsatt\\_arbete\\_s67-130.pdf](http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Del3_Utformning_fortsatt_arbete_s67-130.pdf)

Handledning för spårvägsplanering i Skåne

<http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Handledning-f%C3%B6r-sp%C3%A5rv%C3%A4gsplanering-i-Sk%C3%A5ne-2011-04.pdf>

En god helhetslösning för spårväg i staden – trafiksäkerhet

[http://www.sparvagnariskane.se/wp-content/uploads/2012/05/131212\\_PM-En-god-helhetsl%C3%B6sning-f%C3%B6r-sp%C3%A5rv%C3%A4gen-i-staden-trafiks%C3%A4kerhet.pdf](http://www.sparvagnariskane.se/wp-content/uploads/2012/05/131212_PM-En-god-helhetsl%C3%B6sning-f%C3%B6r-sp%C3%A5rv%C3%A4gen-i-staden-trafiks%C3%A4kerhet.pdf)

Designkoncept för vagn och hållplats

[http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Designkoncept\\_SPIS\\_2013-06-17.pdf](http://www.sparvaglund.se/PageFiles/364/Designkoncept_SPIS_2013-06-17.pdf)

Ramprogram Lund C:

Sveriges tredje största centralstation behöver byggas om för att möta den starka resandeutveckling som förväntas fortgå och stationsanläggningen behöver kompletteras för att fungera som station även för höghastighetståg. Stationen är en viktig kopplingspunkt som knyter samman det lokala, regionala och nationella transportsystemet. En ny trafikstruktur, förbättrad resenärsservice och ny bebyggelse planeras. Spårvägen är en viktig del i stationsområdets förnyelse. Strukturen för området läggs fast i ett ramprogram som arbetats fram i samverkan med trafikverket, Jernhusen, Skånetrafiken och Region Skåne.

<http://www.lund.se/Global/F%3%b6rvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/LundC/BN%20Ramprogram%20Lund%20C%202015-03-10.pdf>

FÖP Brunnsnög:

<http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/F%3%96P%20Brunnsh%3%B6g.pdf>

Visioner och mål för Lund NE/Brunnsnög - Hela utvecklingsområdet Brunnsnög och Kunskapsstråket har högt ställda mål för hållbart resande.

[http://www.lund.se/Global/F%3%b6rvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/Brunnsh%3%b6g/pdf-filer/M%3%a5I%20och%20vision/M%3%a5I%20och%20vision\\_Lund\\_NEBrunnshog\\_120930\\_lowres\\_enkelsidor,%20tryckversion.pdf](http://www.lund.se/Global/F%3%b6rvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/Brunnsh%3%b6g/pdf-filer/M%3%a5I%20och%20vision/M%3%a5I%20och%20vision_Lund_NEBrunnshog_120930_lowres_enkelsidor,%20tryckversion.pdf)

Ramprogram för Science Village Scandinavia:

Mellan forskningsanläggningarna MAX IV och ESS ska det utvecklas en världsledande forskningsmiljö för företag och forskningsinstitutioner som kompletterar forskningsanläggningarna. Området har målsättningen att tillsammans med forskningsanläggningarna utgöra en spännande och kreativ forskningsmiljö i världsklass och att vara ett internationellt område för hållbar stadsutveckling. Science Village Scandinavia kommer bland annat att bestå av forskningsanläggningar och institut, företag med anknytning till innovation, ett forsknings- och affärscentrum samt funktioner för service, rekreation och kultur.

[http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Science%20Village\\_F%3%B6rslag%20till%20Ramprogram\\_130405\\_webb.pdf](http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Science%20Village_F%3%B6rslag%20till%20Ramprogram_130405_webb.pdf)

Ramprogram för Ideon och Pålsjö företagsområde

Delar av ramprogrammet har ersatts av ramprogram för Medicon Village och företagsstråket Sölvegatan

[http://www.lund.se/Global/F%3%B6rvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/PDF-filer/Syret%201%20m%20m%20P%3%84%207\\_2008%20\(Ideon%20och%20P%3%A5I%3%B6%20f%3%B6retagsomr%3%A5de\)/Ramprogram%20P%3%84%207\\_2008.pdf](http://www.lund.se/Global/F%3%B6rvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/PDF-filer/Syret%201%20m%20m%20P%3%84%207_2008%20(Ideon%20och%20P%3%A5I%3%B6%20f%3%B6retagsomr%3%A5de)/Ramprogram%20P%3%84%207_2008.pdf)

Ramprogram för Medicon Village och företagsstråket Sölvegatan

<http://www.lund.se/Global/F%3%B6rvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/PDF-filer/Medicon%20Village%20och%20f%3%B6retagsstr%3%A5ket%20S%3%B6lvegatan/Ramprogrammet.pdf>

Ramprogram för Sjukhusområdet och Södra Universitetsområdet (vid hållplats Sjukhuset):

Region Skåne planerar att utveckla sjukhuset behöver nya moderna lokaler och ett ramprogram har beslutats i byggnadsnämnden för att lägga fast en struktur som tydligare kopplar sjukhusområdet till universitetet och staden.

[http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Ramprogram%20SUSLund%20o%20sLU%20130515\\_I%3%A5guppl%3%B6st.pdf](http://www.sparvaglund.se/Global/Sparvag-Lund/Dokument/Ramprogram%20SUSLund%20o%20sLU%20130515_I%3%A5guppl%3%B6st.pdf)

Lunds universitets Campusplan (vid hållplats LTH)

Akademiska hus planerar utveckling av norra universitetsområdet kring LTH med fler funktioner, förtätning med bostäder, arbetsplatser och service.

<http://www.lu.se/sites/www.lu.se/files/campusplan-26-nov-2012-liten.pdf>

Detaljplan för skola på Brunnsnög

<http://kartor.lund.se/Planer/1281K-P92/Karta/1281K-P92.pdf>

<http://kartor.lund.se/Planer/1281K-P92/Text/1281K-P92.pdf>

Detaljplan för Södra Brunnsnög

<http://kartor.lund.se/planer/index.htm?p=1281K-P82>

Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds Kommun - Ny parkeringsnorm antogs 2013 av Byggnadsnämnden.

Målet är att minska bilanvändningen. Genom att följa den framtagna strategin blir utbudet av bilparkering mer anpassat till efterfrågan som förväntas minska i arbete mot 1/3-målet, och utbudet av cykelparkering ökar.

Med flexibla parkeringstal uppmuntras byggherrar att erbjuda mobilitetslösningar (t ex bilpool) som främjar ett mer hållbart resande. Samtidigt beslutades en policy för parkering av cykel och bil på gatemark, vars syfte är att minska bilanvändning och underlätta användning av cykel som transportmedel.

<http://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltningar/Stadsbyggnadskontoret/PDF-filer/P-norm/Parkeringsnorm%20Lund%202013.pdf>

Kollektivtrafikvision Lund 2020. Sedan 2010 samarbetar Lunds kommun och Skånetrafiken inom ramen för "Kollektivtrafikvision Lund 2020". Visionen syftar till att fördubbla resandet med kollektivtrafik år 2020, jämfört med 2006 års resande. Genom att kraftigt öka resandet med kollektivtrafiken kan bilresor minska och på så sätt minskar också klimatpåverkan, buller, olyckor och trafikens markanvändning, samtidigt som tillgängligheten förbättras.

<https://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltningar/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Styrdokument/Kollektivtrafikvision%20Lund%202020.pdf>

Cykelstrategi - syftar till att öka cykeltrafiken till förmån för biltrafiken. Strategin omfattar sju fokusområden som sträcker sig från dialog, påverkan och kommunikation, förbättrad infrastruktur till uppföljning och utvärdering.

<http://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltningar/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Cykla/Cykelstrategi%2013-2017%20%E2%80%93%20F%C3%B6r%20att%20fler%20ska%20cykla%20mer.pdf>

Fotgångarstrategi - Syftar till att öka gångtrafiken och innehåller åtgärder som öka fotgängarnas status, dialog och kommunikation för ett ökat gående, åtgärder i stadsmiljö och utvärdering.

[http://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltningar/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Fotg%C3%A4ngare/Fotg%C3%A4ngarstrategi\\_2014-12-15.pdf](http://www.lund.se/Global/F%C3%B6rvaltningar/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Fotg%C3%A4ngare/Fotg%C3%A4ngarstrategi_2014-12-15.pdf)

Tillgängliga lund - Syftar till att avhjälpa enkelt åtgärdade hinder för att öka tillgängligheten för personer med nedsatt funktionsförmåga.

<http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Trafik-och-gator/Tillganglighet/Tillgangliga-Lund/>

Skolvägsstrategi - framtagande pågår

Fordonspolicy – framtagande pågår

## Beskrivning av åtgärden som stöd söks för (8§)

**Beskriv kortfattat den eller de åtgärder som stöd söks för samt, vid komplexa åtgärder, vilka delar som ingår i respektive åtgärd. Lägg till fler rader om ni söker för fler än tre åtgärder.**

### Åtgärd 1

Åtgärden avser etablering av spårvägslinje mellan Lunds centralstation och den framtida stadsdelen Brunnsnäs. Sträckan är 5.5 km lång och 9 hållplatser planeras på sträckan.

Spårvagnar planeras vid trafikstart gå med 7,5 minuters intervall men intervallet planeras minska till 5 minuters intervall när behovet finns. Spårvagnarna kommer att köra på egen bana, förutom på S:t Laurentiigatan – en sträcka på ca 350 m genom den mest centrala delen av staden, där de samsas med busstrafik. Det kommer inte vara någon biltrafik i banan, endast i korsningar.

Det planerade spårvägsstråket startar vid Lunds centralstation passerar bland annat Skånes universitetssjukhus, Lunds Tekniska Högskola, Ideon-området och Medicon Village innan det fortsätter till den nya stadsdelen Brunnsnäs där utbyggnaden MAX IV och ESS pågår.

2003 invigdes kollektivtrafikstråket Lunda-länken för busstrafik på sträckan mellan Lunds centralstation och Lunds östra delar. Sedan Lunda-länken öppnades har kollektivtrafikresandet i stråket ökat markant. Resandet har överträffat de prognoser som gjorts. Bara mellan 2010 och 2013 ökade resandet på Lunda-länken ökat med i snitt 12,5 % per år.

Den planerade spårvägssträckningen sammanfaller med Lunda-länken på sträckan mellan Lunds centralstation och E22 och fortsätter därefter åt nordöst genom den nya stadsdelen Brunnsnäs. Längs den planerade spårvägens sträckning pågår planering för en omfattande expansion och förtätning av bostäder och

fastigheter. Projekten längs stråket är delar i en hållbar stadsutveckling som bygger på och drar nytta av en kraftigt ökad tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet genom närheten till spårvägen. Spårvägen skall understödja såväl attraktiva mötesplatser som kollektivtrafikens konkurrenskraft.

70 % av dagens resenärer i det planerade spårvägsstråket är regionalt resande. Många av inpendlarna till stråket kommer via Lunds centralstation. Spårvägen Lund C-ESS kommer att utgöra en viktig länk i det regionala kollektivtrafiksystemet och kopplar ihop centralstationen och den nya bebyggelsen. Uppgradering av Lund C planeras för att förbättra denna knutpunkt.

I samband med projektet planeras också en uppgradering av gång- och cykelvägar längs stråket vilket ytterligare kommer att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafik i staden.

Region Skåne, Lunds Kommun, Malmö Stad och Helsingborgs Stad samverkar i Spårvagnar i Skåne med målet att realisera av spårväg i de tre städerna. 2011 bildades en gemensam projektorganisation som har arbetat för att göra gemensamma utredningar och arbeta fram gemensamma riktlinjer för spårväg i de tre städerna. Projektet har beviljats stöd från Europeiska investeringsbanken. Bland annat har ett designkoncept för vagnar och hållplats samt koncept för resenärsinformation har arbetats fram gemensamt av parterna och avses användas i alla tre städer.

Projekt Spårväg Lund C – ESS är ett samarbetsprojekt mellan Lunds kommun och Region Skåne. Parterna arbetar sedan 2013 i en gemensam projektorganisation. Lunds kommun ansvarar för infrastrukturen. För inköp av fordon, byggnation av depå och trafikering ansvarar Region Skåne för genomförande och finansiering

Spårvägen är ett viktigt stadsutvecklingsprojekt och i de riktlinjer för gestaltning som tagits fram tas hela stadsrummet i beaktande. Spårvägens utformning kommer vara öppen och utgöra en naturlig del av stadsrummet. Genom materialval, utformning och gestaltning tydliggörs gaturummet och trafiksituationen blir överblickbar, lättläst, självförklarande och därigenom säker. Inspiration till de öppna lösningarna är hämtade från framför allt Frankrike där många nya moderna system öppnats under senare år.

Spårvägen är en regional framtidssatsning på både hållbarhet och tillväxt. Spårvägen ska också skapa förutsättningar för och vara en bärande del i en hållbar och attraktiv stadsutveckling.

## **Åtgärd 2**

## **Åtgärd 3**

### **Vilka parter ingår i åtgärden? Om flera parter – vem gör vad?**

#### **Åtgärd 1**

Åtgärden som söks för avser infrastrukturen, denna ansvarar Lunds kommun för.

I spårvägsprojektet ingår också inköp av fordon, byggnation av depå och trafikering. För dessa delar ansvarar Region Skåne för genomförande och finansiering. En avsiktsförklaring finns tecknad mellan parterna.

Kommunen söker medfinansiering för 50 % av infrastrukturen. Infrastrukturen utgör ca 60 % av projektets totala investering. Den medfinansiering kommunen söker utgör därmed ca 30 % av den totala projektinvesteringen.

#### **Åtgärd 2**

#### **Åtgärd 3**

### **Startpunkt för genomförande av åtgärden (år/månad) Bifoga tidplan eller GANTT-schema.**

#### **Åtgärd 1**

2015-12 – Start av upphandling av entreprenör. Tidplan bifogas som bilaga 2

Förberedelsearbete är genomfört för att möjliggöra ett färdigställande av åtgärden inom ramen för stadsmiljöavtalen, dvs 2018. Under 2015 har bl.a. en förprojektering avslutats och beslut har tagits om upphandlingsstrategi.

## Åtgärd 2

## Åtgärd 3

### Beskriv mognadsgraden i projektet.

(Har alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatt, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?)

### Åtgärd 1

- Förstudie har genomförts.
- 6 Detaljplaner finns för sträckan. Alla har vunnit laga kraft.
- Riktlinjer för gestaltning av spårvägen och angränsande gaturum är godkända politiskt
- Förprojektering av spårvägsanläggningen är genomförd med detaljplaner och riktlinjer för gestaltning som grund.
- Projektorganisation, gemensam med region Skåne, är etablerad och projektplan för genomförandet är godkänd av projektets ledningsgrupp
- Budgetmedel finns avsatta för 50% medfinansiering av hela åtgärden 2017-2018. I det fall stadsmiljöavtal beviljas enligt ansökan finns preliminärt förslag om att erforderliga medel för genomförandet 2016 kommer att omfördelas inom befintliga budgetramar. Slutligt igångsättningstillstånd, inkl. medfinansiering fattas av kommunfullmäktige vilket planeras att ske den 17/12, villkorat av att 50% extern medfinansiering erhålls.
- Tillståndprocess är påbörjad med transportstyrelsen.
- Upphandlingsunderlag finns framtaget.
- Upphandling av Entreprenör planeras påbörjas så snart full finansiering säkrats.

## Åtgärd 2

## Åtgärd 3

### Beräknad slutpunkt för genomförande av åtgärden (år/månad).

#### Åtgärd

Oktober 2018 för åtgärden (infrastruktur)

Trafikering beräknas starta 2019

## Åtgärd 2

## Åtgärd 3

### Är åtgärden innovativ? Om JA, på vilket sätt? (1 §)

#### Åtgärd 1

Ja. Spårvägen utförs med nyaste teknik, både vad gäller drift, energieffektivitet, resandekvalitet och integrering i stadsmiljö.

Förberedelsearbetet har skett i samverkan mellan tre städer och en region, Spårvagnar i Skåne, vilket är unikt inte bara i Sverige utan i hela världen. De fyra parterna har gemensamt kommit överens om att utbyggnaden i Lund är prioriterad.

Spårvägen i Lund är det första nya spårvägsystemet som byggs i landet på 100 år. Att systemet är helt nytt möjliggör att Lunds spårväg kan utformas på ett modernt och helt nytt sätt jämfört med befintlig spårväg i Sverige då hänsyn inte behöver tas till ett befintligt system.

Spårvägens utformning kommer vara öppen och utgöra en naturlig del av stadsrummet. Inspiration till de



öppna lösningarna är hämtade från framför allt Frankrike där många nya moderna system öppnats under senare år. Genom materialval, utformning och gestaltning tydliggörs gaturummet och trafiksituationen blir överblickbar, lättläst, självförklarande och därigenom säker.

Spårområdet kommer huvudsakligen utföras i gräs. Det medför att dels att spårvägen kommer att tillföra mer grönska i gaturummet dels att idag hårdgjorda ytor omvandlas till grönytor vilket minskar belastningen på dagvattenssystemet.

Spårvägen kommer att gå på egen bana på i stort sett hela sträckningen. Detta tillsammans med ett avancerat trafiksignalsystem kommer att säkra god framkomlighet och pålitlighet. Genom en god geometri utan snäva radier säkras god komfort.

Utformningen av hållplatser och vagnar samordnas och genom att fordonen går på spår stannar vagnen på samma plats var gång och med mycket hög precision. Därmed blir på- och avstigning smidig och anläggningen blir tillgänglig för alla.

Återmatning av bromsenergi kommer att ske till kontaktledningssystemet.

Kommunen har beslutat om upphandlings-/entreprenadformen utökad samverkan/partnering. I denna upphandlingsform bjuds entreprenören in att komma med förslag på innovativa lösningar i syfte att förbättra projektet. Beslut om genomförande tas av parterna.

## Åtgärd 2

## Åtgärd 3

### Främjar åtgärderna kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik? (1 §)

Kapacitetsstarka

Resurseffektiva

### Motivera på vilket sätt

#### Åtgärd 1

##### Kapacitetsstarkt

Resande i stråket kommer att öka i och med den planerade förtätningen och utbyggnaden längs stråket. Spårväg är kapacitetsstarkare jämfört med tex buss och spårvägens kapacitet krävs för att möjliggöra utbyggnad enligt kommunens planer.

##### Resurseffektivt

Spårväg är yteffektivt transportsätt vilket är viktigt i planeringen av den hållbara täta staden. Investeringen möjliggör en tät hållbar stadsutveckling i anslutning till stråket vilket ger ett effektivt markutnyttjande och högt nyttjande av kollektivtrafik.

Spårvägsdrift är energieffektivt vilket ger en låg miljöbelastning.

Spårvägen binder ihop den gamla och den nya staden samt kopplar effektivt samman internationella, nationella, regionala och kommunala målpunkter.

Spårvägen tar i anspråk ytor som idag nyttjas för privatbilmism och omvandlar dessa för att användas till kollektiv resande.

## Åtgärd 2

## Åtgärd 3

## **Analys av hur åtgärderna leder till att en större andel persontransporter i staden sker med kollektivtrafik samt bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö (8§)**

### **Redovisa analys för hur åtgärderna leder till att en större andel personresor i staden sker med kollektivtrafik, att de leder till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser samt bidrar till att uppfylla miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö [Länk](#).**

Kollektivtrafiken i Lund har utvecklats kraftigt de senaste 15 åren, både vad gäller utbud och resande, tack vare omfattande åtgärder och förbättringar vad gäller både buss och tåg. För att nå det högt uppställda målet om fördubblat kollektivresande 2006-2020 krävs dock fortsatt omfattande insatser. Det finns busstråk som förväntas få kapacitetsproblem när staden växer och utvecklas framöver, där spårväg kan ge den kapacitet som behövs och attrahera till ett ökat kollektivtrafikresande. Framtagna resandeprognoiser visar på behovet av spårväg ur kapacitetssynpunkt.

Spårvägen kommer att utformas så att god komfort och tillgänglighet uppnås. Erfarenheten från moderna spårvägssystem i andra länder visar hur attraktivt ett modernt spårvägssystem uppfattas av resenärerna vilket får personer som inte tidigare åkt kollektivt att välja spårvägen - Spårväg lockar bilister.

Spårvägen planeras i ett stråk som redan idag är regionens största arbetsplats för kunskapsbaserade verksamheter. Längs den planerade spårvägens sträckning pågår planering för en omfattande expansion och förtätning av bostäder och fastigheter. Projekten längs stråket är delar i en stadsutveckling som bygger på och drar nytta av en kraftigt ökad tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet genom närheten till spårvägen. Spårvägen ska understödja såväl attraktiva mötesplatser som kollektivtrafikens konkurrenskraft. 30 % av kommunens utbyggnad fram till 2050 planeras i stråket längs spårvägen.

Genom att låta stadsutvecklingen ha spårvägen som ryggrad skapas optimala förutsättningar för ett kollektivt resande. Anläggande av spårburen trafik visar på en långsiktighet i planeringen. Spårvägen blir en drivkraft för lokalisering längs stråket vilket i sin tur ökar resandeunderlaget. Den ökade kapaciteten hos spårvägen medför möjligheter att utveckla och förtäta staden på ett attraktivt och hållbart sätt i linje med miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö.

Den nya stadsdelen Brunnsög byggs med höga ambitioner och visioner om en plats där det är gott att leva, stimulerande att arbeta, enkelt att bo och som är intressant att besöka. Det ska bli världens bästa forsknings- och innovationsmiljö. Men det ska också bli ett skyltfönster för hållbart svenskt stadsbyggande i världsklass; en stadsdel där planeringen genomsyras av visdom och ansvarstagande för kommande generationer. För Brunnsögplaneringen ges bilen begränsad plats och ambitionerna avseende transportsystemet är högt ställda – 1/3 bil, 1/3 kollektivtrafik och 1/3 gång och cykel (tredjedelsmålet). Spårvägen kommer gå centralt genom området och blir en ryggrad i transportsystemet och bebyggelsen.

Planeringen av nya bostads- och verksamhetsområden längs spårvägsstråket utgår från att när de första boende och verksamheter flyttar in, så ska dels gång- och cykelvägar vara färdigställda, dels kollektivtrafiken kunna köra med en turtäthet så att det finns goda alternativ till bilen redan från början. Genom att redan från början etablera spårvägen centralt genom den nya stadsdelen skapas de bästa förutsättningarna för att etablera ett hållbart resbeteende bland boende, sysselsatta och besökare. Spårvägen har en nyckelroll för att uppnå målsättningen om att max en tredjedel av resandet till och från Brunnsög ska ske med bil.

En hög täthet närmast hållplatserna är en central del i planeringen vilket också bidrar till stadens liv. Strukturen för bebyggelsen i Brunnsög ska skapa förutsättningar för att bygga blandstad. Blandstaden som planeras ska minska behovet av transporter genom att kunna erbjuda service, såväl butiker som rekreation, på nära håll. Utvecklingen längs stråket tillsammans med spårvägen ger möjlighet till stor andel kollektivtrafiktrafikresande.

Exempel på konkreta insatser i bebyggelseplaneringen för att nå tredjedelsmålet är:

- Byggnation planeras med korta gångavstånd till kollektivtrafik
- Parkeringsplanering i parkeringshus så att det även blir en utomhuspromenad till egna bilen, precis som till hållplatsen.
- Parkeringsnorm som uppmuntrar låg biltäthet och t o m möjliggör/tillåter parkeringslöst boende om

tillräckliga övriga åtgärder för mobilitet görs (bilpool, information m m)

- Händelserik och omväxlande och vindskyddad stadsmiljö gör promenaden och cykelturen lustfylld

I kunskapsstråket, längs spårvägens sträckning väster om E22, pågår ett intensivt arbete för att möjliggöra kraftfulla förtätningar med bostäder, utbildningslokaler, vårdlokaler och företag. Förtätningarna förutsätter ett tillräckligt kapacitetsstarkt trafiksystem och spårvägen är en av flera viktiga investeringar för att möjliggöra den planerade utvecklingen. Det pågår för närvarande planering för flera projekt med olika tidshorisont. Vissa är nära genomförande medan andra förväntas genomföras efter 2018.

På Brunnsnögsområdet pågår redan planering och genomförande av flera projekt. Samtliga har koppling till den planerade spårvägens olika hållplatser.

Gestaltningen av spårvägen och angränsande gaturum har bearbetats noggrant i arbetet med Riktlinjer för gestaltning för att skapa en attraktiv stadsmiljö i stråket.

I samband med projektet planeras också en uppgradering av gång- och cykelvägar längs stråket vilket goda förutsättningar för cykeltrafiken

#### Energieffektivitet

Spårvagnar drivs med el och släpper därmed inte ut någon koldioxid eller andra skadliga avgaser i gatumiljön. Spårvagnarna kommer att drivas med grön el.

Spårvagnar är energieffektiva genom effektiva elmotorer och låg friktion mellan hjul och räl. Det gör att de kommer långt med lite energi.

### **En redovisning av uppskattade kostnader och finansiering av åtgärderna och uppgift om när kostnaderna planeras att redovisas till Trafikverket (8 §)**

#### **Kostnadsfördelning per åtgärd**

*Kostnader för motprestationsåtgärder får inte räknas in i beloppet.*

Kostnad (tkr)	Åtgärdens namn	2015	2016	2017	2018	Totalt belopp
Kostnad Åtgärd 1	Spårväg Lund C - ESS	30*	35	450	261	776
Total kostnad (tkr)		<b>30</b>	<b>35</b>	<b>450</b>	<b>261</b>	<b>776</b>

\*Nedlagda pengar på förprojektering, framtagande av upphandlingsunderlag mm

#### **Finansiering**

##### **Åtgärd 1**

Åtgärdens namn:

Fördelning per år (tkr)	2015	2016	2017	2018	Totalt belopp
Kommunen/landsting	15	17	225	131	<b>368</b>
Regional kollektivtrafikmyndighet					
EU-bidrag					
Annan offentlig finansiering Ange vilken					
Privat finansiering					

<b>Ange sökt belopp*</b>	15	18	225	130	<b>368</b>
Total kostnad (tkr)	<b>30</b>	<b>35</b>	<b>450</b>	<b>261</b>	<b>776</b>

\*Stöd lämnas med högst 50 % av kostnaderna för att genomföra åtgärderna. Vid fastställandet av stödnivå beaktar Trafikverket om kommunen eller landstinget har sökt eller beviljats annan offentlig eller privat finansiering för att genomföra åtgärderna.(6 §)

## Beskrivning av motprestationer som kommunen åtar sig att genomföra (8 §)

### Beskriv kortfattat de motprestationer som kommunen eller landstinget åtar sig att genomföra.

#### 1. Planer för bebyggelse centralt, kollektivtrafiknära och funktionsblandat inklusive en målsättning om att detaljplanerna huvudsakligen ska följa översiktsplanen.

Kommunen åtar sig att driva fram planer som möjliggör planerad byggnation. Det är externa exploatörer som genomför byggnationen.

Kommunen åtar sig följande motprestationer fram till och med 2018

#### Förtätning i Kunskapsstråket:

- Utveckling av Norra universitetsområdet vid hållplats Kårhuset – Ramprogram för hela området pågår, klart 2016. Totalt omfattar hela ramprogramområdet cirka 55 000 kvm BTA bostäder (innebär ca 1000 st bostäder) och cirka 7000 kvm BTA kontor tom år 2035. Till år 2050 väntas området vara förtätat med upp till 95 000 kvm BTA bostäder samt 80 000 kvm BTA kontor samt 30 000 kvm BTA Universitet/skola.  
Förtätning är redan påbörjad. 2015 färdigställdes 100 nya bostäder för studenter. Dec 2015 antas en detaljplan med 300 nya bostäder för studenter. Under 2016 påbörjas ytterligare planarbete med främsta fokus på studentbostäder. Under åren 2016-2018 planeras att 400 nya bostäder byggstartas och att detaljplaner för ytterligare 300 bostäder påbörjas.
- Längs Sölvegatan finns i ramprogrammen planer för 270 000 BTA verksamheter och kontor inom spårvägens influensområde. Det omfattar delar av både ramprogram för Ideon Pålsjö företagsområde och delar av Ramprogram för Medicon Village och företagsstråket Sölvegatan.
  - Mellan LTH och Ideon vid hållplats Ideon. Detaljplaneläggning för ca 500 nya studentbostäder, hotell och kontor pågår. Projektet läker ihop två monofunktionella stadsdelar och lägger till nya bostäder och målpunkter i direkt anslutning till spårvägen. Detaljplan klar 2016/2017. Planerad byggstart för 250 av dessa fram till 2018.
  - Ideontorget vid hållplats Ideon – Ideontorget är en planerad centrumpunkt inom Ideonområdet med kraftigt förtätad bebyggelse och spårvägshållplats. Inom Ideonområdet planeras trafik- och stadsmiljön utvecklas så att kollektivtrafik och gång- och cykeltrafiken får bättre förutsättningar. När utbyggnaden av spårvägen är finansierad förväntas planeringen och exploateringsförberedelser för ta ny fart. Planarbetet påbörjas 2016, efter att igångsättningsbeslut för spårvägen tagits. Klar 2017. Planerad Byggstart 2018
- Nytt huvudkontor för Axis communications – Axis Communications är ett expansivt företag som projekterar ett nytt huvudkontor som i sin första etapp omfattar ca 28000 m2 och ger plats för 1100 medarbetare. Kontoret är beläget inom gångavstånd från hållplatserna Ideon och Höjdpunkten. Lagakraftvunnen detaljplan finns. Projektet förväntas byggstarta under 2016 och färdigställas under 2018. Planarbete för en andra etapp omfattande ca 19000 m2 pågår och förväntas klar 2017.
- Medicon Village mellan hållplats Ideon och hållplats Höjdpunkten – Ramprogram finns och inriktningsbeslut baserat på detta har tagits av byggnadsnämnden. Detaljplan för etapp 1 pågår och färdigställs under 2016. Den omfattar totalt ca 22 000 BTA varav 210 lägenheter. Byggstart för etapp 1 förväntas under 2016/2017. Detaljplan för etapp 2 startas 2016 för ca 9000 BTA bostäder och kontor.

### Utbyggnad på Brunnskögsområdet

- Centrala Brunnskög vid hållplatsen Brunnskögs centrum – markanvisningstävling har avgjorts i oktober 2015. Markanvisning har skett för totalt ca 6500 m<sup>2</sup> mark, som ska planläggas för en större dagligvaruhandel (3500 kvm), ca 150 bostäder, service, parkering och kontor. Detaljplaneläggning påbörjas under 2015 och pågår 2015/2016. Planerad byggstart är 2017.
- Ny grundskola nära hållplatsen Brunnskögs centrum –Lagakraftvunnen detaljplan finns. Byggstart planeras till 2016. Färdigställande 2018.
- Södra Brunnskög vid hållplats Solbjer – område för blandad stadsbebyggelse. Lagakraftvunnen detaljplan finns. Denna omfattar bland annat cirka 700 nya bostäder, två förskolor och Cirka 42 000 kvm kontor. Markarbeten pågår. Första byggstart för bostäder planeras 2016. Byggstart för 130 bostäder planeras 2016, byggstart för 110 bostäder under 2017 och byggstart för 210 bostäder under 2018.
- Science Village Scandinavia- Mellan forskningsanläggningarna MAX IV och ESS ska det utvecklas en världsledande forskningsmiljö för företag och forskningsinstitutioner som kompletterar forskningsanläggningarna. Området kring spårvagnshållplatsen ska innehålla gemensamma funktioner, restaurang och hotell, kontor, universitets- och centrumbebyggelse och tillfälliga forskarbostäder. Ramprogram finns och inriktningsbeslut baserat på detta har tagits av byggnadsnämnden. Ramprogrammet omfattar ca 250 000 kvm BTA verksamheter med forskningsinriktning, kontor och servicelokaler. Planarbete pågår för 4 kvarter tot ca 37 000 kvm BTA Verksamheter med forskningsinriktning samt kommersiell service och för dessa har detaljplanen varit på samråd, blir klar 2016. Byggstart planeras till 2017

Inom spårvägens influensområde planeras totalt sett under perioden 2016-2018 1250 bostäder byggstartas och detaljplaner som möjliggör ytterligare 550 bostäder tas fram/fastställas. Detaljplan för ytterligare 250 bostäder är redan fastställda. Planerna längs spårvägen kommer dock att ge effekter långt efter 2018, under hela spårvägens livslängd

## **2. Utbyggnad av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik (utöver det som medfinansiering söks för)**

### Utbyggnad av kollektivtrafik

Ombyggnad av Lunds Centralstation vid hållplats Clemenstorget: Stationen är en viktig kopplingspunkt som knyter samman det lokala, regionala och nationella transportsystemet. En ny trafikstruktur, förbättrad resenärsservice och ny bebyggelse planeras. Spårvägen är en viktig del i stationsområdets förnyelse. Inriktningsbeslut baserat på ramprogram förväntas tas i nov 2015. Detaljplan 2015-2017. Byggstart 2017/2018

### Utveckling av stadsbusslinjenätet

På kollektivtrafikområdet pågår inom ramen för det långsiktiga arbetet med trafikhusvärdskapet Skånetrafiken ett arbete för att utveckla stadsbusslinjenätet för ökat resande. Det uppställda målet är att fördubbla kollektivtrafikresandet 2006-2020. De första förändringarna föreslås genomföras 2017. Efter utredning och genomförande av utvecklat stadsbussnät planeras en översyn av regionbusslinjenätet.

### Utbyggnad av gc-nät

Gång- och cykelvägnätet byggs kontinuerligt ut i Lunds kommun i samband med att staden och tätorterna växer och saknade länkar byggs. För att garantera en god standard för gående och cyklister följs de politiskt antagna riktlinjerna för utformning.

Under perioden (2015-2018) är följande projekt aktuella:

- Nordsydliga stråket genom Lunds stadskärna, utbyggnad av cykelbanor på delar av stråket, åtgärder för ökad komfort för cyklister samt för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
- Allhelgona Kyrkogata, utbyggnad av cykelbanor
- Kävlingevägen mellan Vallkärra och Lund, utbyggnad av gång- och cykelväg
- Utbyggnad av gång- och cykelvägar längs spårvägen genom det nya området södra Brunnskög.

Dessutom pågår utveckling av supercykelstråket Malmö-Lund, ett arbete som görs tillsammans med

trafikverket och kommunerna längs stråket.

#### Andra åtgärder för gc- och kollektivtrafik

Inom kommunens verksamhet finns även flera beslutade åtgärder som identifierats ibland annat LundaMaTs. Här finns också pågående arbeten som grundas på Cykelstrategin 2013-2017 och Fotgängarstrategin 2014-2018. I sammanhanget kan nämnas följande åtgärder som planeras utföras under perioden 2015-2018

- Pågående översyn av cykelpassager, ett pilotprojekt kommer att genomföras längs ett av stadens huvudcykelstråk under 2015/2106, åtgärderna syftar till att öka framkomligheten för cykeltrafiken
- Åtgärdsplan mot buller. Årligen görs åtgärder för att minska störningar från biltrafiken
- Kommunen stödjer företags och verksamheters arbete med gröna resplaner
- Framtagande av kommunens fordonspolicy
- Framtagande av skolvägspolicy

### **3. Utformning av och hastighet på gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik.**

Nyligen beslutades att hastighetsgränserna i Lund ska vara 30 km/timme på lokalgator, 40 km/timme på huvudgator och 60 km/timme på infartsgator. Införandet startar i november 2015 och avslutas våren 2016.

### **4. Parkeringsstrategi, parkeringstal och avgifter för minskat antal bilar och biltrafik i staden.**

Kommunen har beslutat om parkeringspolicy och parkeringsnorm 2013, som tillsammans kan sägas utgöra kommunens parkeringsstrategi. Parkeringsnormen är en av de lägsta i landet, med flexibla inslag om byggherren satsar på bilpool eller bilfritt boende. Parkeringspolicyn pekar på möjligheten att omvandla bilparkering till cykelparkering för att förbättra cykelparkeringssituationen i stadskärnan.

### **5. Övriga motprestationer**

Mobility management under byggtiden för spårvägen är en viktig fråga som kommunen kommer att jobba med. Det syftar till att få fler att använda de hållbara transportslagen. Kommunens erfarenhet är att stora ombyggnader i gatunätet är ett bra tillfälle att påverka människor till förändring av sina transportvanor. Exempel på åtgärder är prova på-kampanjer, ställ bilen åk kollektivt till jobbet, marknadsföra enkelheten i att gå och cykla istället för att köra bil inne i staden. Till detta adderas den sedvanliga kommunikationen med allmänhet, trafikanter, verksamheter och företag som görs vid ombyggnader

Utöver redan nedskrivet kommer arbetet med LundaMaTs fortsätta under perioden. Nya åtgärder och utvecklingsprojekt håller på att identifieras och kommer att påbörjas redan 2015.

#### **Inkluderar motprestationerna någon eller några av följande punkter?**

- 1. Planer för bebyggelse centralt, kollektivtrafiken nära och funktionsblandat inklusive en målsättning om att detaljplanerna huvudsakligen ska följa översiktsplanen.**  
Ja, se punkt 1 ovan
- 2. Utbyggnad av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik utöver det som medfinansiering söks för.**  
Ja, se punkt 2 ovan
- 3. Utformning av och hastighet på gator i staden anpassade för gående, cyklister och kollektivtrafik.**  
Ja, se punkt 3 ovan
- 4. Parkeringsstrategi, parkeringstal och avgifter för minskat antal bilar och biltrafik i staden.**  
Ja, se punkt 4 ovan

**Beskriv!**

### **Beskriv mognadsgraden i motprestationerna.**

(Har alla förberedande studier genomförts, finns budgetmedel avsatt, har erforderliga tillstånd inhämtats, har upphandling påbörjats och har en projektorganisation etablerats?)

#### **1. Planer för bebyggelse centralt, kollektivtrafiknära och funktionsblandat inklusive en målsättning om att detaljplanerna huvudsakligen ska följa översiktsplanen.**

Mognadsgraden beskrivs under beskrivningen av motprestationerna ovan

#### **2. Utbyggnad av gång- och cykelvägar och kollektivtrafik**

##### Utbyggnad av kollektivtrafik

###### Lunds Centralstation

- Arkitektävling genomfördes under 2014.
- Strukturen för området läggs fast i ett ramprogram. Ramprogrammet förväntas beslutas i byggnadsnämnden under 2015.
- Nästa steg i processen är att en genomförandeorganisation med en ansvarig projektledare tillsätts och en strategi för genomförande och finansiering upprättas. Med ramprogrammets struktur som grund utvecklas projektets olika delar i dialog med kommunens samarbetspartners och övriga intressenter. Baserat på ramprogrammet upprättas detaljplaner för respektive delområde som grund för avtal, finansiering och genomförande.
- Genomförande av projektet förväntas påbörjas 2017/2018.

###### Utvecklat stadsbusslinjenät:

- Förslag till förbättringar finns, konsekvensanalys pågår. Projektorganisation finns. Kostnadsbedömning och budgetmedel kommer tillsättas 2016.

###### Gång- och cykelvägnät

- Förslag på utbyggnad av etapp 1 i det nordsydligstråket genom Lunds stadskärna tas upp i tekniska nämnden i november 2015 för beslut om genomförande
- Allhelgona Kyrkogatan finns med i ÖP2010 och Cykelstrategin för Lunds kommun
- Kävlingevägen mellan Valkärra och Lund finns med i, ÖP2010, fördjupade översiktsplanen för Stångby samt Cykelstrategin för Lunds Kommun
- Utbyggnad av gång- och cykelvägar längs spårvägen genom det nya området, södra Brunnsnäs. Planeras vara färdigställt 2018.
- pågående översyn av cykelpassager, ett pilotprojekt kommer att genomföras längs ett av stadens huvudcykelstråk under 2015/2106
- Utveckling av supercykelstråket Malmö-Lund. Planarbete pågår. Genomförande planeras startas 2022 i samband med utbyggnaden av fyra spår på stambanan.
- Åtgärdsplan mot buller - Åtgärder planeras årligen för att minska störningar från biltrafiken. Beslutad Åtgärdsplan mot buller sträcker sig fram till 2018. En ny åtgärdsplan kommer att tas fram för tiden bortom 2018
- Kommunens stödande av företags och verksameters arbete med gröna resplaner är ett löpande arbete som pågår
- Framtagande av kommunens fordonspolicy, uppdatering pågår. Lunds kommun har beslutat att bli en 100 % fossilbränslefri organisation till 2020. En strategi och handlingsplan för att uppnå detta mål håller på att tas fram. Beslut är planerat till våren 2016.
- Framtagande av skolvägpolicy, arbetet pågår. Beräknas beslut våren 2016.

#### **3. Utformning av och hastighet på gator i staden**

Nyligen beslutades att hastighetsgränserna i Lund ska vara 30 km/timme på lokalgator, 40 km/timme på huvudgator och 60 km/timme på infartsgator. Omskytning påbörjas inom kort och blir klar under 2016.

**4. Parkeringsstrategi, parkeringstal och avgifter för minskat antal bilar och biltrafik i staden.**

Beslutade dokument följs i all verksamhetsutövning och syftar till att minska bilanvändning och prioritera de hållbara transportslagen.

**5. Övriga motprestationer**

Mobility management under byggtiden kommer att planeras i detalj i samband med planering inför byggstart för spårvägsprojektet

Arbetet med LundaMaTs III är just nu i en kreativ fas då nya åtgärder och projekt formas, samtidigt som mycket fortsätter enligt tidigare LunsMaTs-beslut.

**Startpunkt och beräknad slutpunkt för genomförande av motprestationen (år/månad) Bifoga tidplan eller GANTT-schema**

Parkeringsstrategi följs i ständigt i all verksamhetsutövning. För övriga motprestationer se bifogad tidplan (Bilaga 3).

**En beskrivning av hur åtgärderna som stöd söks för och motprestationerna samt effekterna av dem kommer att följas upp (8 §)**

**Hur kommer de åtgärder som stöd söks för och motprestationer följas upp?**

Tidplanen för motprestationer inom område 1 kommer att följas upp regelbundet.

Motprestationerna inom område 2-5 kommer att följas upp genom mätningar av resandet med gång, cykel, bil och kollektivtrafik samt analyser av trafiksäkerhetsläget.

**Hur kommer effekterna följas upp?**

Indikatorer som visar antal tillkomna nya bostäder tas fram.

Målsättningarna i LundaMaTs III följs upp årligen, undantaget målsättningarna om färdmedelsfördelning som följs upp ungefär vart femte år. Övriga målsättningar för utsläpp av CO<sub>2</sub>, gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, motorfordonstrafik, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, trafikbuller och effekter av LundaMaTs följs upp årligen.

**Beskriv förväntade effekter.**

Planerad bebyggelseutveckling i Kunskapsstråket och i Brunshög bidrar till en tät, hållbar och kollektivtrafikanpassad bebyggelsestruktur vilket bidrar till uppfyllande av översiktsplanens mål kring en hållbar utveckling och ett miljöanpassat resande .

Bygginvesterare har framfört att spårvägen krävs för att de ska ta igångsättningsbeslut för bostäder och kontor. Vid ett beslut om att starta byggnation av spårvägen kommer kommunen därför att intensifiera arbetet att planlägga mark vid hållplatslägen och därefter prioritera försäljning av byggrätter på planlagd mark.

Åtgärd och motprestationer kring cykel- och kollektivtrafik förväntas bidra till att LundaMaTs mål uppnås. Det innebär att utsläppen av växthusgaser och motorfordonstrafiken ska minska, resandet med gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik ska öka, trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet ska förbättras och bullerstörningarna från motorfordonstrafiken minska. Se LundaMaTs III-dokumentet.

Ett mer attraktivt stadsbusslinjenät förväntas attrahera fler resenärer och medföra minskat behov av bilresande.



## Övriga förutsättningar av vikt för åtgärdernas och motprestationernas genomförande (8 §)

**Finns åtgärder i infrastrukturen i Nationell transportplan och Länstransportplan som är en förutsättning för ovanstående ansökan? Ange länkar om sådana finns.**

Region Skåne – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015. Åtgärden finns i planen för 2018  
[http://www.skane.se/globalassets/styrandedokument/tfp\\_2015\\_final.pdf](http://www.skane.se/globalassets/styrandedokument/tfp_2015_final.pdf)

**Vilka risker finns att åtgärderna som stöd söks för inte genomförs som planerat (tid/kostnad)?**

Risker som kan påverka tiden är överklagande av upphandlingar.

Projektet har gjort en omfattande genomlysning av kostnadsbilden. Dock finns fortsatt osäkra poster som kommer att studeras vidare under genomförandeskedet. 15 % osäkerhetspåslag har lagts på beräknad investeringskostnad för att ta höjd för dessa osäkerheter.

**Vilka risker finns att motprestationerna inte genomförs som planerat (tid/kostnad)?**

Risker som kan påverka tiden är överklagande av upphandlingar och överklaganden i planprocessen.

Detaljplaners genomförande är beroende av att berörda exploatörer på marknadsmässiga grunder beslutar sig för att genomföra planerna. De förväntade utbyggnaderna av bostäder och verksamheter är beroende av det.

Utvecklingen av Lund C är beroende av att berörda aktörer – Lunds kommun, Jernhusen, Skånetrafiken och Trafikverket – fortsätter att i samverkan hitta gemensamma lösningar, att detaljplaner antas och vinner laga kraft samt att tillräcklig finansiering säkerställs.

**Annan information av vikt för ansökan.**

Förberedelsearbetet fram till maj 2014 har skett i samverkansorganisationen Spårvagnar i Skåne. Arbetet har delvis finansierats av Europeiska investeringsbanken, EIB, inom energiprogrammet ELENA. För att uppfylla kraven gentemot EIB krävs ett investeringsbeslut motsvarande 650 mkr senast under 2015. I annat fall blir de fyra parterna inom Spårvagnar i Skåne, Malmö, Helsingborg, Lund och region Skåne återbetalningsskyldiga av hela bidraget, ca 27 mkr.


Kommunen vill betona vikten av ett snabbt igångsättningsbeslut för att klara kravet att inom stadsmiljöavtalen ska vara klara senast 2018. Åtgärden är relativt omfattande och skulle beslutet dröja finns stor risk att färdigställandetiden inte kan klaras.

## Rapportering och uppföljning

En kommun eller ett landsting som har fått stöd ska årligen till Trafikverket rapportera hur genomförandet av åtgärderna och motprestationerna fortskrider.

När åtgärderna som stödet avser har genomförts ska en slutrapport ges in till Trafikverket. Rapporten ska ges in inom sex månader från den planerade sluttidpunkt som framgår av beslutet (13 §).

Slutrapporten ska innehålla en ekonomisk slutredovisning av åtgärderna som stödet beviljats för. Av rapporten ska särskilt framgå vilka effekter som åtgärderna har gett. Rapporten ska ange om de motprestationer som kommunen eller landstinget ska genomföra är slutförda. Rapporten ska även innehålla en redogörelse för kommunens eller landstingets arbete för en hållbar stadsmiljö och hur åtgärderna och motprestationerna har bidragit i det arbetet (14 §).

Underskrift  Namnförtydligande Anette Henriksson	Befattning Kommundirektör, Lunds kommun
--	---