



1927-2007



Per Gunnar Andersson

Stadstrafiken i Lund

80 år

1927 - 2007

Per Gunnar Andersson
2007

Innehåll

Förord.....	3
Tankar på lokaltrafik i Lund	4
AB Stadsomnibussarna 1927–1933.....	6
Andersson och Mårtensson 1933–1941	14
1940-talet.....	20
1950-talet.....	23
1960-talet med högertrafik.....	30
1970-talet.....	37
1980-talet.....	44
1990-talet.....	51
2000-talet.....	58
Statistik	64
Busstyper i Lund	65

Följande personer har ställt fotografier till
förfogande:

PGA = Per Gunnar Andersson
KJ = Kjell Jeppsson eller samling
An = Lennart Améen
MAn = Mats Améen
NL = Nils Lindgren

Samtliga kartor har ritats av Per Gunnar Andersson

Förord

Denna sammanställning av stadstrafikens historia i Lund baseras på artiklar i dagspressen, arkivmaterial, tidtabeller samt egna observationer.

Författaren är idag seniorkonsult vid Trivector Traffic AB och har som specialitet kollektivtrafik. Sommaren 1980 fick han ett sommarjobb på Linjebuss trafikkontor i Lund. Samma sommar tog han busskort och påbörjade, parallellt med studierna vid Väg- och Vatten på LTH, en timanställning vid Linjebuss i Lund som bussförare. Denna anställning varade till 1987 då arbetet på Trivector tog allt mer tid.

För att leda läsaren genom all fakta om stadsbusstrafiken i Lund redovisas för vart 10:e år en karta över stadens utbredning samt linjenätet för stadsbusstrafiken. De bebyggda områdena har två färger, grått för de områden som var bebyggda på kartan 10 år tidigare och gult för de områden som tillkommit de senaste 10 åren. På samma sätt redovisas linjenätet i blått med röda markeringar för de sträckor som tillkommit sedan den förra kartan.

De huvudsakliga källorna har varit en från Connex räddad tidtabellsamling, komplett från 1939 till 1979, min egen samling av tidtabeller från 1973 fram till 2007, tidningsartiklar från 1927 fram till 2007 samt Arkivcentrum Syd där länsstyrelsens trafiktillstånd för Lund studerats. Fram till 1960-talet skulle varje enskilt fordon som användes för trafiken godkännas av länsstyrelsen, detta innebär att det varit möjligt att spåra samtliga de fordon som använts i stadstrafiken i Lund. I tillstånden anges registreringsnummer och via bilregistret har det sedan varit möjligt att identifiera vilken typ av fordon det var. Läsaren bör även känna till att AB Linjebuss den 24 mars 2003 bytte namn till Connex som den 1 december 2006 i sin tur bytte namn till Veolia Transport.

Jag vill också rikta ett stort tack till alla som bidragit med bilder och kunskap och då särskilt till Linjebuss tidigare trafikchef i Lund, Kjell Jeppsson.

Lund oktober 2007
Per Gunnar Andersson

Tankar på lokaltrafik i Lund

ILunds Dagblad den 3 september 1927 hittar vi en rubrik som lyder ”Den planerade omnibusslinjen inom Lund – Trafikkommittén tillstyrker Bilfourneringens ansökan”. Artikeln innehåller sedan upplysningar om att den tillsatta kommittén (läs utredning) om busstrafik i Lund nu är klar med sitt arbete.

Den av stadsfullmäktige tillsatta kommittén för utredning av bl. a. frågan om inrättande av regelbundna omnibussförbindelser inom stadens område har, enligt vad Lunds Dagblad erfarit, nu avgivit yttrande till stadsfullmäktige.

Kommittén – som består av rektor H. Körner, sammankallande, apotekare Fr. Montelin, rådman G. Sandahl, målaremästare Axel Fr. Olsson och sågmästare A. W. Zimmergren – förklarar sig härvid tillstyrka den av innehavaren av Bilfourneringen hr Karl J. Karlsson, gjorda ansökningen om tillstånd att idka busstrafik inom Lund. Ifrågavarande omnibusslinje skulle sträcka sig dels från Folkets park ut till kvarnen på öster, dels från S:t Lars sjukhus till Sliparebacken och Smörlyckan, med alternerande turer. Meningen är, att samtliga dessa linjer skola mötas vid Stortorget, där passagerarna erhålla övergång till resp. platser.

Ärendet, som remitterats till drätselkammaren, torde sannolikt komma till behandling vid stadsfullmäktiges sammanträde nästa fredag (9 september 1927).

Tidningen fick rätt och den 9 september 1927 beslöt stadsfullmäktige att Karl J Karlsson skulle få tillstånd att bedriva omnibusstrafik inom staden.

Karl J Karlssons önskan att bedriva lokaltrafik i Lund var dock inte de första planerna på lokaltrafik i Lund.

I Sydsvenskan den 7 november 1994 fanns följande artikel om en tänkt spårväg i Lund.

I början av 1900-talet började den för många mystiska elektriciteten dyka upp i allt fler svenska städer, inklusive Lund. El var nu inte bara ljus; den kunde även användas till kommunikation, en tanke som hade bitit sig fast hos stadsfullmäktigeledamoten Wilhelm Westrup.

Det hela resulterade i en motion om elektrisk spårvägsdrift i Lund till fullmäktige 1905, ett par år innan vi fick el i stan.

I Westrups vision ingick en spårläggning (en meters enkelspår) med tre linjer på totalt blygsamma 3,6 kilometer.

Linje 1:
Allhelgonakyrkan–Hospitalsgården (Södertull)

Linje 2:
Lund C-Klostergatan (alt L Fiskaregatan)–
Mårtenstorget-Lunds östra hållplats

Linje 3:
Östra kyrkogården–Östra Vallgatan–Biskops-
gatan–Allhelgonakyrkan

Egentligen ville Westrup ha ett större nät, som även omfattade Spolegatan, Västra station och Folkets Park, men stannade vid ovanstående, främst på grund av kostnadsskäl. Driften kunde skötas av antingen staden eller lämnas ut till privat bolag på koncession. Nätet skulle trafikeras av sju vagnar med maximalt 16 sitt- och 14 ståplatser.

För att spara in på konduktörer och därmed pengar, kunde färdavgiften erläggas i speciella lådor på spårvagnen. Tron på Lundabornas hederlighet måste varit total...

Motionen ältades och en femmanakommitté tillsattes för granskning och eventuell ändring av förslaget. Det första man ville göra var att slå ihop de tre ursprungliga linjerna till två och öka antalet spårvagnar till tio. Den totala linjelängden skulle samtidigt utökas till 5,6 kilometer. Lunds två första spårvägslinjer skulle bli dessa:

Linje 1:
Monumentet–Södertull, 2,65 km
Linje 2:
Folkets Park–Lunds östra station, 2,95 km

Korsningspunkten, eller spårvägens ”huvudstation”, skulle ligga precis sydväst om Domkyrkan. Stortorget ansågs inte vara aktuellt på grund av den straka trafiken och olycksriskerna.

Nord-sydaxeln skulle förstås följa Bredgatan-Kyrkogatan-Stora Södergatan. Eventuellt kunde Mårtenstorget komma att anslutas i ett senare skede. Mot väster skulle spårvägstrafiken gå via Klostergatan och Bantorget (ingen anslutning till Lund C på grund av kostnaderna!) och mot öster strax söder om Dômen och över Kraftstorg. Kommittén ansåg vidare att tidsintervallerna mellan vagnarna borde vara 5,5 minuter vid högtrafik och dubbelt så långa vid lågtrafik.

Spårvagnsnätets ”mjölkrossa” skulle förstås arbetarnas förlustelseställe på väster bli, vilket följande citat ger en antydning om: ”Synnerligast sommartid torde spårvägen få räkna trafiken till och från Folkets Park såsom en af sina förnämsta inkomstkällor.”

Många företag lämnade in offerter, och när det gällde själva spårvagnarna höll sig speciellt tyska Siemens&Halske framme.

Men i det här skedet sa fullmäktige nej av ekonomiska skäl.

Visst hade det varit kul och inte minst praktiskt med spårvagnar i Lund och dess trånga gatunät. Invåarna och miljön hade nog inte heller protesterat.

Vi kan konstatera att det av utredningen föreslagna spårvagnsnätet 1905 i stort kom att motsvarar det busslinjenät som KJ Karlsson fick tillstånd till 1927.

AB Stadsomnibussarna 1927-1933

När KJ Karlsson fått tillstånd till att bedriva lokal busstrafik i Lund började planeringen inför driftstarten. KJ Karlsson avsåg att starta trafiken den 15 november 1927. Planen var att trafiken skulle sammanstråla vid Stortorget var 20:e minut så att byten var möjligt mellan samtliga bussar.

Ursprungligen hade KJ Karlsson tänkt sig att köra med Dodge-bussar som skulle rymma 14 passagerare. Hösten 1927 ändrades detta till ett beslut att köpa Tidaholmsbussar av samma typ som då användes i Stockholm. Bussarna till Lund skulle ha plats för 19 personer samt få plattform bak för stående resenärer. Motorn skulle bli på 40 hk. Färgsättningen av bussarna beskrivs av Lunds Dagblad den 14 september på följande sätt:

Vidare kan upplysas att denna för staden helt nya typ av omnibussar ännu ytterligare kommer att skilja sig från de övriga. I likhet med vad fallet är i Stockholm bli nämligen även de lokala Tidaholmsomnibussarna i Lund rödmålade utvändigt.

Passageraravgiften uppges i samma tidningsartikel bli 20 öre och inkludera byte till annan linje. Vill man åka ända ut till Sankt Lars förväntas priset bli 25 öre.

Den 5 november kan Lunds Dagblad meddela att den lokala busstrafiken kan påbörjas den 1 december 1927:

Som bekant var det meningen att

den lokala omnibusstrafiken inom Lund skulle taga sin början den 15 dennes. Emellertid hinna ej vagnarna – vilka tillverkas vid Tidaholms verkstäder – bli färdiga till den tiden. Man arbetar dock för högtryck, och omkring den 27 eller 28 i denna månad levereras de nya omnibussarna och köres direkt ned till Lund, varefter trafiken öppnas den 1 december.

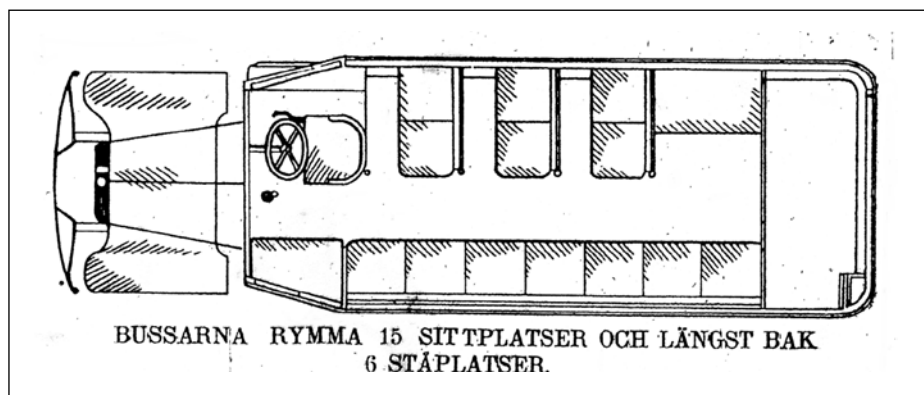
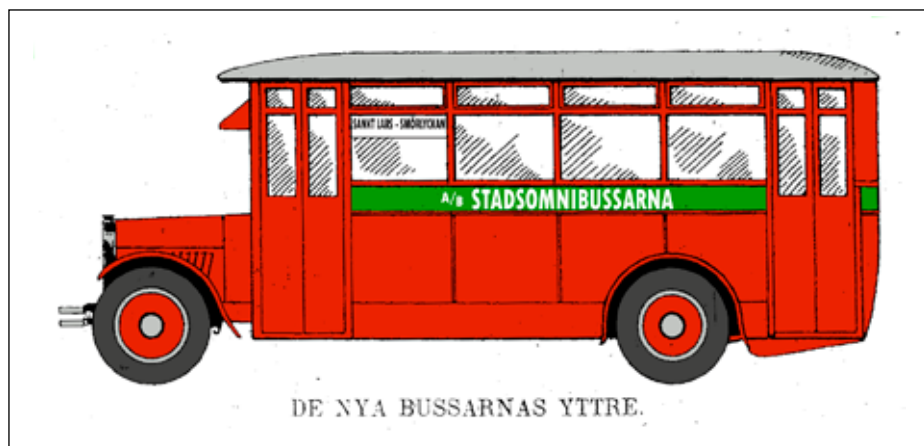
I början av november tillsattes även styrelsen för AB Stadsomnibussarna. Denna kom att bestå av Karl J Karlsson, e o hovrättsnotarie Arthur Göhrn och kamrer Eric Håkansson, alla i Lund, samt direktör Knut Bonnevier, Malmö.

Den 26 november kan Lunds Dagblad meddela att de nya bussarna är i antågande. Tidningen tvingas konstatera att det endast är två av de fyra beställda bussarna som kommer att finnas på plats vid trafikstarten den 1 december:

Vad det inre beträffar må i övrigt nämnas, att sitsarna bli stoppade och klädda med mörkbrunt skinn och att sitsfjädringen utgöres av moderna stål-fjäderbandsitsar.

Målningen inne i vagnen är upptill benfärgad och nertill mahognyfärgad, under det att stolpar och handtag äro överdragna med ebonit.

Vagnarnas yttre kommer, som tidigare nämnts, att bli rödlackerat, med ett grönt band nedanför fönstren och ljusgrått tak.



Dessa ritningar publicerades i Lunds Dagblad den 26 november 1927.

Redan den 15 november hade Länsstyrelsen beviljat trafiktillstånd, att gälla till den 1 januari 1932, för befordran av personer och paketgods på följande linjer:

Från Stortorget till Malms affär i Sliparelyckan via Stora Kyrkogatan, Bredgatan och Kävlingsvägen.

Mellan Stortorget och Lunds stads provisoriska hyreshus via Stora Kyrkogatan, Bredgatan och Getingevägen. Mellan Stortorget och Marielunds kvarn via Södergatan, Västra

Mårtensgatan, Östra Mårtensgatan och Dalbyvägen.

Mellan Stortorget och huvudingången till S:t Lars sjukhus via Södergatan och Malmövägen.

Mellan Stortorget och ingången till Folkets park via Lilla Fiskaregatan och Trollebergsvägen.

Mellan Stortorget och Stilgjutarelyckan på Västra egnahemsområdet via Lilla Fiskaregatan och Fjällievägen.

På kvällen den 30 november kördes den första turen med stadsomnibus-

LUNDS DAGB

Torsdagen den 1 December

STADSOMNIBUSSARNA.

Härmed ha vi äran meddela, att vi under dagens lopp öppna regelbunden Omnibusstrafik enligt följande
TURLISTA.

Avg. Stortorget 7,15 fm. till S:t Lars sjukhus och Monumentet.	Avg. S:t Lars (Asylen) 1,50 em.	Avg. Smörlyckan 1,50 em.
Avg. S:t Lars (Asylen) 7,30 fm.	Avg. Monumentet 7,30 fm.	Avg. Monumentet 2,10 »
» » » 7,50 »	» » » 7,50 »	» Smörlyckan 2,30 »
» » » 8,10 »	» » » 8,10 »	» » » 2,50 »
» » » (Asylen) 8,30 »	» Smörlyckan 8,30 »	» » » 3,10 »
» » » 8,50 »	» Monumentet 8,50 »	» » » 3,30 »
» » » 9,10 »	» Smörlyckan 9,10 »	» » » 3,50 »
» » » (Asylen) 9,30 »	» Monumentet 9,30 »	» » » 4,10 »
» » » 9,50 »	» Smörlyckan 9,50 »	» » » (Asylen) 4,30 »
» » » 10,10 »	» Monumentet 10,10 »	» » » 4,50 »
» » » (Asylen) 10,30 »	» Smörlyckan 10,30 »	» » » 5,10 »
» » » 10,50 »	» Monumentet 10,50 »	» » » (Asylen) 5,30 »
» » » 11,10 »	» Smörlyckan 11,10 »	» » » 5,50 »
» » » (Asylen) 11,30 »	» Monumentet 11,30 »	» » » (Asylen) 6,10 »
» » » 11,50 »	» Smörlyckan 11,50 »	» » » 7,00 »
» » » (Asylen) 12,10 em.	» Monumentet 12,10 em.	» » » 7,30 »
» » » 12,30 »	» Smörlyckan 12,30 »	» » » 9,00 »
» » » 12,50 »	» Monumentet 12,50 »	» » » 10,00 »
» » » 1,10 »	» Smörlyckan 1,10 »	» » » 11,00 »
» » » 1,30 »	» Monumentet 1,30 »	» » » 11,30 » till Stortorget.

inom några dagar öppnas ytterligare trafik å linjen Stampelyckan—Folkets Park—Erikslund.
Avgift 20 öre å samtliga linjer med undantag till Asylen, 25 öre. Övergång till annan linje ingen avgift.

Vördsamt

A.-B. STADSOMNIBUSSARNA.

Den första tidtabellen publicerad i Lunds Dagblad den 1 december 1927.

sarna. Detta var en provtur till vilken trafikkommittén och några andra hade inbjudits. Eftersom endast två bussar var levererade kan den 1 december endast den nord-sydliga linjen öppnas för trafik. Den 2 december skriver Lunds Dagblad: "De nya bussarna gjorde sin debut i går under stort intresse från särskilt den yngre delen av allmänhetens sida. Enligt vad bussbolagets chef, direktör Karl J Karlsson, meddelat, gick också allt enligt beräkning och särskilt för förbindelsen med S:t Lars visade sig det nya trafikmedlet synnerligen uppskattat."

En vecka senare, den 7 december, meddelar Lunds Dagblad att "de bå-

da andra stadsomnibussarna väntas i dag".

Som bekant skola ytterligare två omnibussar insättas i lokaltrafik i staden. Dessa båda omnibussar väntas anlända hit idag, efter att dessförinnan ha gjort en avstickare till Hälsingborg, där de demonstrerats. Det är nämligen meningen, att även Hälsingborgs spårvägar skola inköpa ett par liknande omnibussar från fabriken i Tidaholm.

När alla bussar är på plats den 9 december 1927 kan trafiken startas i full omfattning. Dagen efter, den 10 december, skriver Arbetet följande under rubriken Dagsbilder:

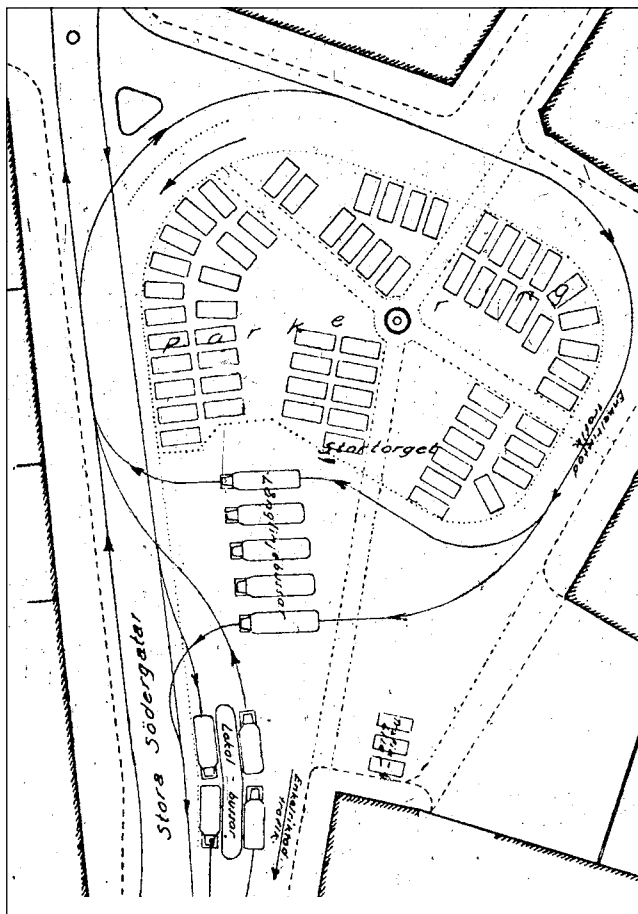
Somligt folk har funnit Lund efter-

blivet därför att staden inte hållit sig med spårvagnar och andra ha funnit denna brist väsentligen bidra till dess charme. Det är väl ännu en smula tidigt att yttra sig om vad den ene och andre tycker beträffande den lösning av kommunikationsproblemet som stadsbussarna utgör. Men av allt att döma, och det är signatursens oförgrifliga mening, bör denna utväg ha alla utsikter att bli be-tecknad som lycklig.

Utan att vara så betagen som den lille grabben, som härom-dagen åkte upp en hel tvåkrona, kanske hela julslanten, får signatu-ren betyga att det var ett visst nöja att låta sin person fraktas i omnibus kors och tvärs

i staden i går. Med osviklig precision kom man efter 20 minuter tillbaka till den refuge, som är centralpunkten och övergångsställe för de olika linjerna. På den lilla stunden hade man haft tillfälle att lätt och behändigt förflyttas från stadens centrum och ut till någon punkt i periferin för en rimlig slant. Bara vetskapen om möjligheten är uppfyllande.

Det ser också ut som om folk skulle



"Planritning över de nya parkeringsanordningarna" på Stortorget. Lunds Dagblad 6 december 1927.

ha funnit att bussarna fylla ett länge känt behov. Det åktes i varje fall flitigt, åtminstone på eftermiddagar och kvällar. Frekvensen borde bli än livligare sedan man fått så fast grepp över körplanen att den slutliga turlistan kan uppgöras med tagen hänsyn till de önskemål, som man får känning med under den tid man prövar sig fram.

Den nya stadsbusstrafiken krävde även ändringar av busshållplatserna på



Fabrikat	reg nr	Reg datum	Pass	Motor	Längd	Bredd	Tjänstev
Tidaholm	M11857	30/11-1927	22	Bensin 40 hk	6,55 m	2,10 m	3,54 ton
Tidaholm	M11858	30/11-1927	22	Bensin 40 hk	6,55 m	2,10 m	3,54 ton
Tidaholm	M11859	8/12-1927	22	Bensin 40 hk	6,55 m	2,10 m	3,54 ton
Tidaholm	M11860	8/12-1927	22	Bensin 40 hk	6,55 m	2,10 m	3,54 ton
Tidaholm	M12111	14/5-1928	22	Bensin 45 hk	6,55 m	2,10 m	3,49 ton

Tabell 1. Vagnparken 1928.

Stortorget. Tidigare hade landsbygdsbussarna varit ensamma på torget. För att underlätta byten mellan stadsbussarna hade stadsfullmäktige beslutat att bygga en refug på torget. Bygget av en provisorisk refug påbörjades den 5 december. Den byggdes av trä och placerades utanför Reginabiografen. Samtidigt flyttades landsbygdsbussarna

hållplats något åt söder för att man på detta sätt skulle kunna bereda plats för mer parkering på torget.

För att klara trafiken levererades i maj 1928 ytterligare en buss av samma typ som de fyra tidigare. Vagnparken bestod nu av de fem bussarna i tabell 1, varav fyra används i trafiken

Efter det första trafikåret pratar



Med en chef och delägare vid namn KJ Karlsson tillsammans med bussarnas knallröda färg döptes bussarna snabbt i folkmun – Karlssons Flammor.

Linje	Antal resor
Smörlyckan–S:t Lars	13 0593
Monumentet–S:t Lars	12 5058
Erikslund–Dalbyvägen	67 833
Folkets Park–Dalbyvägen	83 524
Totalt	407 008

Tabell 2. Antalet resor januari–oktober 1928.

Stadsomnibussarna i Lund.

Avgång från Stortorget till:

Dalbyvägen resp. S:t Lars: kl. 7,10¹⁾, 7,35¹⁾, 8,00, 8,20, 8,40
9,00, 9,20, 9,40 o. s. v. --- 22,00, 22,20, 23,20²⁾,
23,40²⁾, 0,00²⁾.

Monumentet: kl. 6,35¹⁾, 7,10¹⁾, 8,00 |
Erikslund: 7,10¹⁾, 7,35¹⁾ | 8,40, 9,20, 10,00, 10,40,

11,20, 12,00, 12,40, 13,20, 14,00, 14,40, 15,20, 16,00, 16,40
17,20, 18,00, 18,40, 19,20, 20,00, 20,40, 21,20, 22,00, 22,40,
23,20²⁾, 0,00²⁾.

Smörlyckan: kl. 6,35¹⁾, 7,10¹⁾, 7,35¹⁾ |
Folkets Park: 7,10¹⁾ | 8,20, 9,00, 9,40, 10,20,

11,00, 11,40, 12,20, 13,00, 13,40, 14,20, 15,00, 15,40, 16,20,
17,00, 17,40, 18,20, 19,00, 19,40, 20,20, 21,00, 21,40, 22,20,
23,00, 23,40²⁾, 0,00²⁾.

¹⁾ Söckendagar. ²⁾ Sön- och helgdagar.

Avgångstiderna från Sankt Lars, Monumentet, Smörlyckan
Folkets Park, Erikslund och Dalbyvägen äro alltid 10 minuter
senare än respektive vagns avgångstider från Stortorget.

Mejeriprodukter

av högsta kvalitet

Lundaortens Mejeriförening

Telefoner 123, 1500

Tidtabell sommaren 1928.

Lunds Dagblad med direktör KJ Karlsson om erfarenheterna av detta första år. Artikeln ger mycket information om resandet under perioden januari till oktober 1928. Totalt reste under perioden 407 008 resenärer med stadsbussarna. Detta motsvarar ca 488 000 resenärer under hela 1928. Totalt hade man kört 60 339 turer vilket ger 6,75 passagerare per tur. I tabell 2 redovisas resandet per linje.

Antalet förare var 9 st och lika många biljettpojkar fanns anställda för att ta upp avgiften. Taxan var detta första år 20 öre för vuxna och 10 öre för barn. Dessutom fanns rabattkort för båda kategorierna. Skolkorten kostade t ex 3.50 kr per månad.

Den 29 juni 1929 beviljar Länsstyrelsen ändringar i linjenätet, och från denna dag gäller följande trafikering.

I. Malsms affär i Sliparelyckan i Lund – Sankt Lars sjukhus och förvaltningsbyggnad via

Kävlingevägen, Bredgatan, Kyrkogatan, Stortorget, Stora Södergatan och Malmövägen.

II. Lunds stads provisoriska hyreshus – Sankt Lars sjukhus och förvaltningsbyggnad via Gellingevägen, Bredgatan, Kyrkogatan, Stortorget, Stora Södergatan och Malmövägen.

III. Stortorget-Lilla Fiskaregatan-Bantorget-Fjällevägen-Tunnbindaregatan-Bryggaregatan-Fasanvägen-Trollebergsvägen till Folkets park – Trollebergsvägen i motsatt riktning-Bantorget-Lilla Fiskaregatan-Stortorget eller omvänt samt vidare Stora Södergatan – Västra Mårtensgatan – Östra Mårtensgatan – Östra Vallgatan – Södra Esplanaden – Kastanjegatan – Gylleholmsgatan – Arkivgatan – Dalbyvägen till Sandbyvägen och åter samma route till Stortorget.

Förändringen innebär att linjen till Dalbyvägen förlängs till korsningen med Sandbyvägen samt att linjen dras via Gylleholmsgatan. På väster läggs linjegränarna till Västra egnahemsområdet och Folkets Park tillsammans till en linje.

Redan den 13 december 1929 kommer nästa förändring i linjenätet. Den dag dras Monumentslinjen via järnvägsstationen. Linjesträckningen blir Stortorget-Bantorget-Spolegatan-Karl XII:s gatan-Karl XI:s gatan-Kung Oscars väg-Kävlingevägen.

Den 17 september 1932 beviljar Länsstyrelsen AB Stadsomnibussarna att trafikera såväl Klostergatan som Lilla Fiskaregatan mellan Stortorget och Bantorget. Förändringen beror på att staden beslutat att enkelrikta de båda gatorna från den 22 september 1932. Redan den 29 september kan vi läsa att Handels- och Industrifören-

ingen, Handelsklubben, Fabriks- och Hantverksföreningen samt Lunds fastighetsägareförening sammanträtt på Grand hotell. Under diskussionen som enligt uppgift var livlig framhölls de olägenheter som framkommit genom den nya trafikomläggningen. Gruppen beslöt att hos Länsstyrelsen överklaga beslutet om enkelriktning av Klostergatan och Lilla Fiskaregatan. I november har Magistraten svarat på överklagandet. Man konstaterar att omläggningen inneburit påtagliga fördelar för gångtrafiken. Magistraten konstaterar vidare att flertalet kunder till butikerna kommer gående, även de som kommer med bil då de parkerat bilen på någon av de parkeringsplatser som finns i staden. Eftersom reformen förbättrat för gångtrafiken menar Magistraten att åtgärden snarar borde gynna handeln i Lilla Fiskaregatan och Klostergatan.

Från den 20 oktober 1932 höjer AB Stadsomnibussarna taxan ”på grund av förhöjd skatt å bensin, gummiringar och direkt vagnskatt. Den nya taxan innebär att vuxna får betala 25 öre, eller köpa 5 polletter för 1 kr. Barn under 12 år åker för 15 öre. Månadskorten kostar oförändrat 13 kr och skolkorten oförändrat 3.50 kr.

Den 1 mars 1933 förlängs folkparkslinjen med vissa turer till Värpinge.

Under 1933 går det allt sämre för AB Stadsomnibussarna och den 26 september 1933 meddelar man i tidningen att all trafik kommer att upphöra från den 30 september 1933.

Den 30 september kan man i Lunds Dagblad läsa att busstrafiken kommer

att fortsätta genom ett provisoriskt avtal med personalen. Samtidigt anmälde nya intressenter sitt intresse av att köra stadsbuss i Lund. AB Förenade omnibussarna i Malmö tillkännager att man har intresse att överta driften vid Stadsomnibussarna i Lund. En vecka senare lämnar AB Lundabussar, ett dotterbolag till AB Förenade Omnibussarna i Malmöhus län, en ansökan till Länsstyrelsen om erhållande av koncession. Man har ingen avsikt att förhandla med AB Stadsomnibussarna om ett övertagande av den olönsamma verksamheten.

Samtidigt inkommer en ansökan från B Mårtensson i Landskrona och N Andersson i Genarp om att överta omnibusstrafiken från AB Stadsomnibussarna.

Såväl Magistraten som Drätselkammaren i Lund tillstyrker i slutet av oktober att Länsstyrelsen ska ge tillståndet åt AB Lundabussar. Det är därför

förvånande att Länsstyrelsen i november fattar beslut om att busstrafiken i Lund skall bedrivas av hrr Mårtensson och Andersson. Lunds Dagblad konstaterar den 8 november 1933 att "Länsstyrelsen desavouerade stadens myndigheter".

Länsstyrelsen finner skäligt, med återkallelse från och med den 15 november 1933 av AB Stadsomnibussarna meddelade tillstånd till bedrivande av linjetrafik för person- och paketgodsbefordran å ovan angivna linjer, tillåta chaufförerna Birger Mårtensson och Nils Andersson att från och med den 15 november 1933 idka sådan trafik å samma linjer.

Samtidigt anser Länsstyrelsen att, eftersom hrr Mårtensson och Andersson har tillstånd till trafik i Lund, det inte finns behov för ännu ett trafiktillstånd och lämnar därför AB Lundabussars ansökan utan bifall. AB Lundabussar överklagar givetvis beslutet.

Efter en långdragen process konstateras att Mårtensson och Andersson har övertagit tillståndet från AB Stadsomnibussarna, medan AB Lundabussar sökt ett nytt tillstånd. Då det gamla tillståndet aldrig upphörde att gälla kunde Länsstyrelsen inte annat göra än att avslå ansökan från AB Lundabussar.

ts 298. rjas nen i	Liljedahl. Onsdag kl. 8,15 e. m. Gripande skildringar från fångarnas värld av fängelsemissionär major Jakobsén.	stutten des av	
	Kungörelse. A.-B. Stadsomnibussarna i likvidation nödgas härigenom meddela att trafiken måste nedläggas lördagen den 30 september efter sista aftonturen.		Sama dahl ha arméns band m arméns l m major gar, fi ga». N varit och d landet gärna morgen detta s
	Föredrag av kyrkoh. Gösta Nelson, Bokenäs,		De s Från l anmäln delskur

Andersson och Mårtensson

1933-1941

Redan den 15 november 1933 övertar Andersson och Mårtensson stadsbusstrafiken i Lund. Med anledning av denna förändring har Lunds Dagblad den 13 november en artikel om det nya företaget.

Då herrar Mårtensson och Andersson redan i övermorgon övertaga busstrafiken här i staden, har Lunds Dagblad inhämtat några uppgifter om det nya företaget, dess ledning och planer.

Herr Birger Mårtensson, som närmast kommer att ha uppsikten över trafiken, har bedrivit omnibussrörelse i över tio år.

Han har bl a startat ej mindre än fem av de linjer, som gå till Lund, nämligen från Genarp, Skivarp och Skurup, samt två från Harlösa. Åren 1928 till 1931 innehade han linjen Malmö-Landskrona, vilken sistnämnda år överläts till LLTJ (Landskro-

na-Lund-Trälleborgs Järnväg). Herr Mårtensson kvarstår ännu som föreståndare för denna linje, men kommer att lämna denna befattning för att helt ägna sig åt Lunda företaget.

Herr N Andersson har också under många år varit knuten till bussföretag och är nu anställd som föreståndare för ett antal linjer tillhörande LLTJ, vilka han själv tidigare innehaft.

Lunds Dagblad har haft ett samtal med herr Birger Mårtensson, vilken, som sagt, kommer att ha den direkta skötseln av företaget om hand.

Vi ha träffat överenskommelse med AB Stadsomnibussarna om övertagande av deras materiel och trafiktillstånd. De gamla vagnarna, av vilka de äldsta gått ej mindre än 500.000 km, är det ej mycket med, den nya Volvo-bussen undantagen.

Vi kunna emellertid givetvis ej tänka på nyanskaffning förrän K. Mjt fällt

Fabrikkat	Reg nr	Reg datum	Pass	Motor	Längd	Bredd	Tjänstevikt
Tidaholm	M11857	30/11-1927	22	Bensin 40 hk	6,55 m	2,10 m	3,54 ton
Tidaholm	M11858	30/11-1927	22	Bensin 40 hk	6,55 m	2,10 m	3,54 ton
Tidaholm	M11859	8/12-1927	22	Bensin 40 hk	6,55 m	2,10 m	3,54 ton
Tidaholm	M11860	8/12-1927	22	Bensin 40 hk	6,55 m	2,10 m	3,54 ton
Tidaholm	M12111	14/5-1928	22	Bensin 45 hk	6,55 m	2,10 m	3,49 ton
Tidaholm	M14910	2/1-1930	27	Bensin 60 hk	7,15 m	2,10 m	4,39 ton
Scania-Vabis	M1520	29/8-1931	34	Bensin 90 hk	7,75 m	2,10 m	4,65 ton
Volvo LV72	M7541	27/5-1933	19	Bensin 50 hk	7,20 m	2,10 m	3,86 ton

Tabell 3. Bussar som övertogs från AB Stadsomnibussar.



En ny Scania-Vabis av typ 1544 med kaross från Hägglund & Söner i Ömsköldsvik visas stolt upp 1934.

sitt ord, om nu länsstyrelsens utslag som uppgivet blir överklagat. När allt bli klart, ämna vi emellertid skaffa fyra nya bussar av modernaste typ, rymmande ca 25 personer. De tre bästa av de gamla bussarna skulle då tillsvidare komma att användas i mån av behov. I turlistan ämna vi åtminstone att börja med ej göra någon ändring, ej heller i

linjernas sträckning. Om man betänker hur det gått tidigare, finnes tyvärr ej anledning hoppas att vi redan från början skola nå bättre resultat, men jag har välgrundad anledning att tro, att vi skola kunna arbeta upp rörelsen så småningom.

När Vipeholm blir färdigt, kan man t ex vänta ett ej oväsentligt trafiktilskott därifrån.

Så ha vi samarbetet med SJ, som jag tror skall bli mycket uppskattat av Lundaborna. Detta innebär att järnvägsbiljetter mellan Malmö och Lund (men ej mellanstationerna) kombineras med bussarna i Lund och med en ej föraktlig prisreducering. På bussarna säljas också motsvarande biljetter direkt till Malmö.

Det är slutligen att tillägga att vi ämna söka behålla den gamla personalen som ju utgöres av duktigt folk och som är väl inne i sitt arbete.

De bussar som övertogs från AB Stadsomnibussarna visas i tabell 3.

LOTTERI-EXP., FREDSGATAN 12, STOCKHOLM 16.

Från och med i dag
insättes

nya bussar

i stadstrafiken i Lund

■ Allmänhetens uppmärksamhet fästes vid att avgiften skall erläggas till föraren vid påstigandet. Begär kvitto eller övergång.

■ Använd de nya bekväma bussarna och spara tid.

Stadsbussarna, Andersson & Mårtensson

Annons om nya bussar och nya rutiner för avgiftsupptagning. Lunds Dagblad 23 mars 1934.



På bilden från Mårtenstorget ser vi åtta bussar som alla är målade i den nya gulvita och gröna färgsättningen. Bussarna är från vänster; M2207 (7), M2106 (6), M2405 (5), M1204 (4) samtliga nya Scania-Vabisbussar av modell 1544 med kaross från Hägglund & Söner. Sedan följer M1520 (3), M7541 (2), M14910 (1) och en av de fem små Tidaholmsbussarna med okänt registreringsnummer.

Den 23 mars 1934 sätts de fyra nya bussarna av typ Scania-Vabis med kaross från Hägglund och Söner i trafik. Den stora nyheten, förutom att det är nya bussar, är att passagerarna nu får

betala vid påstigandet direkt till föra- ren. Färgsättningen på utsidan är gulvit med gröna partier.

Scania-Vabisbussen med nummer M1520 säljs den 17 april 1935 till Mal-

mö Stads Spårvägar där den byggs om till redskapsvagn. I detta skick finns bussen i dag bevarad hos Svenska Spårvägsällskapet.

Trafiken löper på utan större förändringar fram till den 1 juni 1935. Denna dag öppnas en ny linje till Tunaområdet.

Den 1 januari 1936 läggs trafiken om så att bussarna trafikerar Klos-

STADSBUSSARNA.

ÄNDRINGAR fr. o. m. den 1 juni.

Till Tunaområdet avgår omnibus från Stortorget 23 min. över var heltimme via Kyrkogatan — Bredgatan — Allhelgona Kyrkogata — Biskopsgatan — Sölvegatan — Helgonavägen — Pålsvägen — Studentgatan — Östervångsvägen tillbaka Olshögsvägen — Pålsvägen — Helgonavägen — Sölvegatan — Biskopsgatan — Allhelgona Kyrkogata — Bredgatan — Kyrkogatan — Stortorget.

Omnibussarna avgår från ändpunkten vid Östervångsvägen 10 min efter avgångsilden från Stortorget.

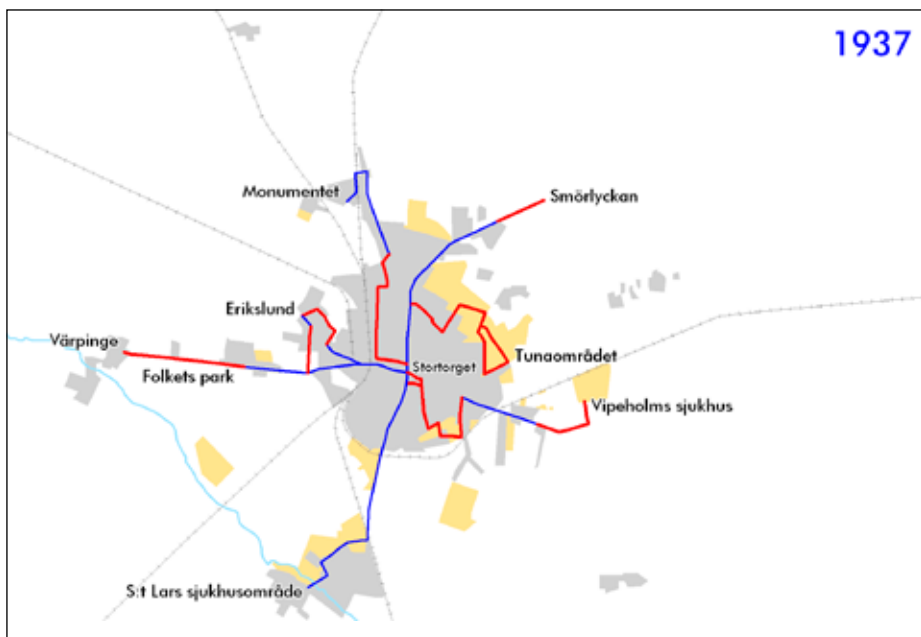
Dessa turer indrages å sträckan Allhelgonakyrkan — Smörlycken.

Linjen Stortorget — Dalbyvägen omläges så, att omnibussarna framförs från Stortorget via Botulfsplatsen — Mårtenstorget — Bankgatan — Östergatan — Södra Esplanaden — Kastanjegatan — Gylleholmsgatan — Arkivgatan — Dalbyvägen och tillbaka samma väg.

LANNASKEDEBRUNN OCH BAD

Öppet årefr. om. Sommars. 3/6—30/8 Vacker skogrik trakt å Smål. högl. 208

Annons om den nya busslinjen till Tunaområdet. Lunds Dagblad 31 maj 1935.



tergatan och Lilla Fiskaregatan i båda riktningarna. Den tidigare omdebatterade enkelriktningen är därmed historia. Därmed går linjen till Folkets Park i Lilla Fiskaregatan och linjen till Monumentet i Klostergatan.

På sid 19 visas den sista tidtabellen från 1939 innan 2:a världskriget bröt ut med ransoneringar och varubrist vilket skulle drabba stadsbusstrafiken hårt. Detta är även den först kända tidtabellen med linjekarta.

Den 1 september 1939 bryter det 2:a världskriget ut. Redan den 7 september glesas trafiken ut till en gång per timma. Värpinge får endast 5 avgångar per dag mot tidigare 9. Redan den 25 november 1939 ökas trafiken till en avgång var 30:e minut. Värpinge får

åter 9 avgångar per dag. Den 11 juni 1940 tvingas man glesa ut trafiken till en avgång varannan timma och Erikslund nämns inte längre i tidtabellen. Den 31 augusti 1940 blir det åter en avgång per timma i tidtabellen och den 11 januari 1941 utökas trafiken till en avgång var 30:e minut.

Svårigheterna under kriget innebär att det blir allt kärvare att bedriva busstrafik. Det är därmed billigt att köpa ett hårt provat bussbolag, vilket AB One (senare AB Linjebuss) utnyttjar. Under 1941 övertar man stadstrafiken i Lund och den 25 juli 1941 registreras bussarna på AB Lunds Stadsbussar som ägs av AB One, den 30 juli samma år överförs trafiktillstånden till det nya bolaget.

Turlista för Stadsbussarna i Lund					
Avgår från Stortorget.					
Samliga turer avgår till St Lars, Allhelgnskyrkan, Vipeholm, Centralstationen, Monumentet, Erikaland och Folkets Park.					
De med + angivna turena går till Lasarettet och Tuna, de övriga till Smörlöfskan.					
	10,00	13,00	16,00	19,00	22,00
7,10 ¹⁾	+ 10,20	+ 13,20	+ 16,20	+ 19,20	+ 22,20
7,35 ²⁾	10,40	13,40	16,40	19,40	22,40 ³⁾
8,00 ⁴⁾	11,00	14,00	17,00	20,00	23,00 ⁵⁾
+ 8,20 ¹⁾	+ 11,20	+ 14,20	+ 17,20	+ 20,20	+ 23,20 ⁴⁾
8,40 ²⁾	11,40	14,40	17,40	20,40	23,40 ⁵⁾
9,00	12,00	15,00	18,00	21,00	6,00 ⁴⁾
+ 9,20	+ 12,20	+ 15,20	+ 18,20	+ 21,20	
9,40	12,40	15,40	18,40	21,40	
+ Till Tuna, går ej till Smörlöfskan.					
¹⁾ Endast söndagar.					
²⁾ Avgår 22,45 stund dag före helgdag, lörd., sönd. och helgdagar.					
³⁾ Dag före helgdag, lörd., sönd. och helgdagar.					
⁴⁾ Lördagar samt vardag före helgdag.					
Stortorget—Smörlöfskan. Turena 7,10 och 22,45 samt varje halvtimme från Stortorget går fram till Lunds stads grän, övriga turer vända vid Glasöngatan.					
Linjen Stortorget—Folkets Park—Erikaland går Trälbergsvägen till Folkets Park samt tillbaka Fasanvägen—Hantverkargatan och Fjellvägen s. s. m. kl. 22,00, därefter Fjellvägen—Hantverkargatan och Fasanvägen till Folkets Park, samt tillbaka Trälbergsvägen. <u>Avgångstiderna från ändstationerna</u> är alltid 10 min. senare än respektive vagns avgångstider Stortorget, med undantag av de turer, som utlöper direkt till Folkets Park, då avgångstiden är 8 min. senare än avgångstiden från Stortorget.					
Begår övergångsbiljett om så önskas.					
Avgår från Stortorget till Värpinge.					
7,35 ¹⁾	9,40	11,40	15,40	18,40	23,00 ²⁾
9,00 ³⁾	11,00	13,40	17,20	21,00	
¹⁾ Endast söndagar.					
²⁾ Sönd. och helgdagar.					
³⁾ Dag före helgdag, lörd., sönd. och helgdagar.					
Avgångstiderna från Värpinge är 7 min. senare än resp. avg.-tider från Stortorget					

Bildtext

Bildtext th:

Turlista för Stadsbussarna i Lund.		
Gäller fr. o. m. den 11 juni 1940 till vidare.		
Avgår STORTORGET till		
Monumentet	Tunasområdet	Folkets Park
7,10 ¹⁾		7,35 ²⁾
9,00 ³⁾	9,20 ⁴⁾	8,40 ⁵⁾
11,00	11,20	11,40 ⁶⁾
13,00	13,20	13,40 ⁷⁾
15,00	—	—
17,00	17,20	17,40
19,00	19,20	19,40
21,00	21,20	21,40 ⁸⁾
Avgår STORTORGET till		
Smörlöfskan	Sankt Lars	Vipeholm
8,00 ¹⁾	8,20 ²⁾	8,40 ³⁾
10,00 ⁴⁾	10,20 ⁵⁾	10,40 ⁶⁾
12,00	12,20	12,40
14,00	14,20	14,40
16,00	16,20	16,40
18,00	18,20	18,40
20,00	20,20	20,40
22,00	22,20	22,40
¹⁾ Endast söndagar.		
²⁾ Till Värpinge.		
Avgångstiderna från ändstationerna är 10 min. senare än avgångstiderna från Stortorget med undantag av Folkets park och Värpinge där avgångstiden är 8 min. senare.		

En riktig nödttidtabell från 11 juni 1940 med avgångar varannan timme.

TURLISTA

för

Stadsbussarna

Andersson & Mårtensson

Lund

♦



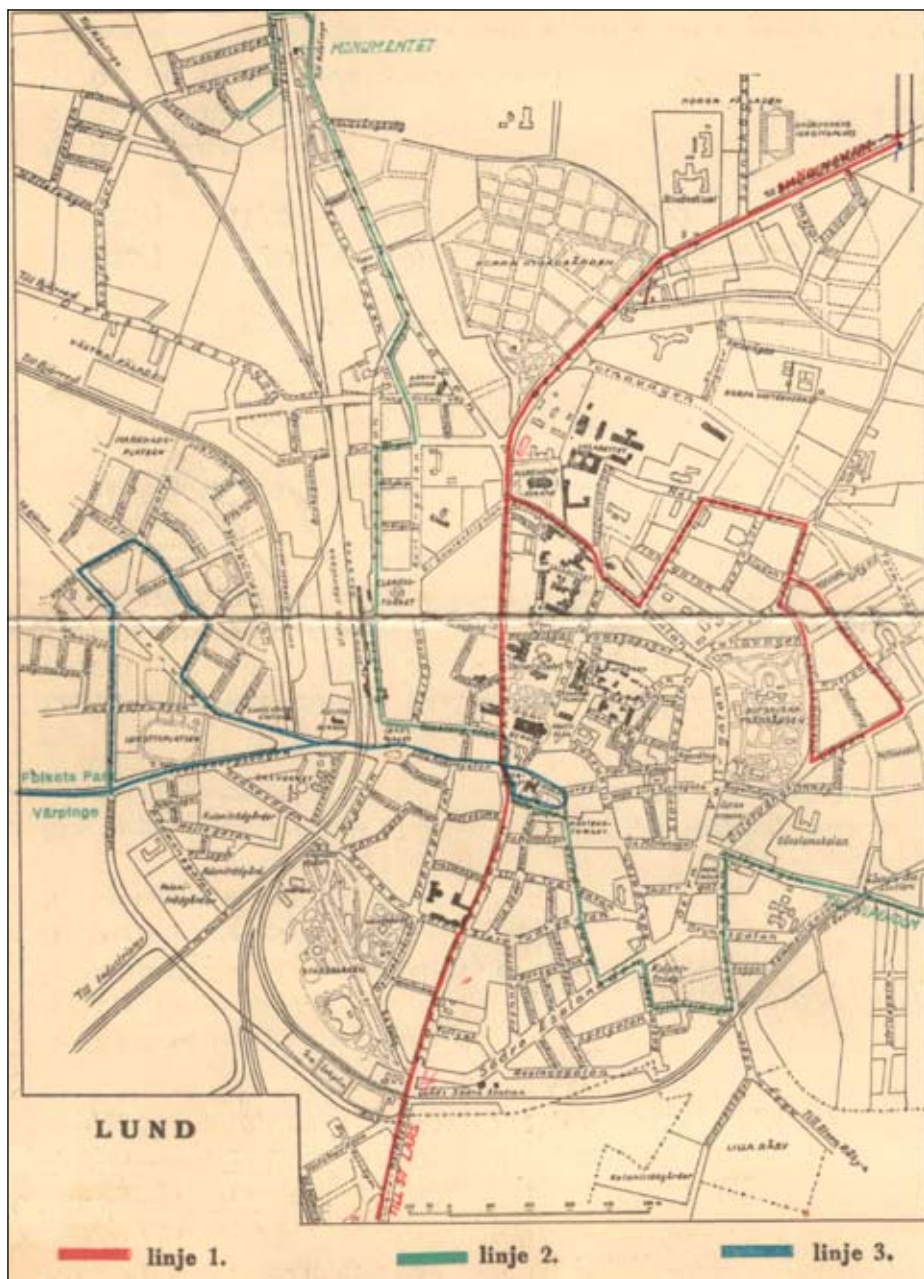
FÖR UTFÄRDER

anlita Stadsbussarna.

Telefon 2466.

Moderna vagnar!

BYGG LÖNNSTEN LUNDSTEN TÖREKVALL LUND 1940



Den första kända tidtabellen med linjekarta. Det är dessutom den sista tidtabellen med full trafik före utbrottet av 2:a världskriget.

1940-talet



På bilden ser vi buss nummer 5 med gengasdrift. Bussen har den gamla färgsättningen medan bussen framför, av samma typ, har blivit blåmålad. Bilden är sannolikt tagen 1943.

Under 1941 byggs bussarna efterhand om till gengas för att det skulle var möjligt att fortsätta att upprätta busstrafik i Lund. Bristen på bensin under kriget hade annars inneburit att trafiken måste ställas in helt. Minskningen av trafiken innebar också att behovet av fordon minskade. Därför flyttades flera bussar under kriget till bl a Kristianstad och Skaraborgs län.

Kriget fortsätter att sätta sina spår i stadsbusstrafiken. Den 12 januari 1942 blir det åter en avgång varje timma på busslinjerna. Samtidigt ställs trafiken till Tunaområdet helt in. Denna trafik återupptas med 8 avgångar per dag den 27 januari 1943. Den 10 sep-

tember 1943 flyttas trafikslutet på kvällen från 22.30 till 20.30.

Den 11 augusti 1943 kan tidningarna meddela att stadsbussarna i Lund börjat byta färg. Den första bussen i Linjebuss blåa färgsättning har då visat sig på stadens gator och den gulvit-gröna färgsättningen är nu på väg bort från bussarna.

På bilden ser vi buss nummer 5 med gengasdrift. Bussen har den gamla färgsättningen medan bussen framför, av samma typ, har blivit blåmålad.

I december 1943 förs såväl bussar som trafiktillstånd över på Skånska Trafik AB, ett bolag som sedan dess är ett dotterbolag till AB Linjebuss. Den 1 februari 1946 flyttas trafikslutet åter

1947



till 22.30 och Tuna får åter en avgång per timma. Sverige börjar återhämta sig efter kriget och under perioden mars till september 1946 byggs bussarna om från gengas till bensin. Detta är ett tydligt tecken på bättre tider.

Den första tidtabellen med påskrift Linjebuss är från den 6 december 1946. Lundakännaren Lennart Améen karterade linjenätet i Lund före och efter den 6 december 1946, vilket är värdefullt då linjekartor saknas i dessa tidtabeller. Améens kartor visar på ett antal linjeändringar. Dessutom finns på kartan som gäller från den 6 december 1946 infört linjenummer vilket saknas på kartan för linjenätet före detta datum.

Det nya linjenätet 1946 innebär att två busslinjer skapas. Linje 1 blir en nord-sydlig linje med ändstationerna

S:t Lars, Monumentet, Smörlyckan/Stadsgränsen och Tunaområdet. Linje 2 blir en öst-västlig linje med ändstationerna Vipeholm, Erikslund samt Folkets Park/Värpinge.

Turtätheten är var 30:e minut till Monumentet, Erikslund, St Lars, Vipeholm och Folkparken medan Smörlyckan och Tunaområdet har timmes trafik. Antalet turer till Värpinge är 9 per dag. Trafiken är igång mellan kl 7 och 23.

De nyheter som finns i detta linjenät, förutom linjenummer, är ny körväg i Erikslund där bussen nu går via Byggmästargatan och Bryggargatan till Stilgjutaregatan där bussen går fram till Åldermansgatan och slutar vid Marknadsplatsen. I Tunaområdet får bussarna ny körväg via Sölvegatan–Hel-



Den första Volvobussen, typ B512 VDA, med kaross från Dalby. Bilden tagen på Stortorget.

gonavägen och Studentgatan. Förutom detta dras Tunalinjen via stationen genom att linjen kör till Clemenstorget i St Laurentiigatan.

Lunds Dagblad kommenterar den nya tidtabellen med följande ord:

Slutligen må påpekas att turlistan givetvis ej är så fullkomlig, som man borde önska. Den utgör dock en etapp i övergången tills läget blir ljusare på gummifronten, och en ny utvidgning, baserad på mera fredliga förhållanden, kan företas.

Samtidigt som trafiken utökas i december 1946 sätter Linjebuss in nya bussar i trafiken, vilket föranledde Lunds Dagblad att skriva följande den 6 december 1946:

Klarblå vagnar med bekväma säten, klädda i trevliga färger, gula turlistor,

som var mycket begärliga, chaufförer i nya olivgröna uniformer med glänsande gula knappar – de blå stadsbussarna hade premiär i går på väsentligt utökad trafik med nya linjer och delvis omlagda linjestäckningar.

De nya bussar som omnämns var två stycken Volvo B512 VDA med karosser från Dalby. Bussarna hade registreringsnummer M917 respektive M723. Under åren 1947 och 1948 kom ytterligare fem bussar av denna modell till Lund.

Vid tidtabellsskiftet i november 1948 utökas trafiken till Folkparken, Erikslund och Vipeholm att gå var 20:e minut. Linjen till Erikslund får ny ändstation vid Måsvägen. Därmed var man tillbaka till den turtäthet som gällde före 2:a världskrigets utbrott.

1950-talet



Bussgaraget bakom Stäket var mycket primitivt men användes ända till 1951 när bussarna flyttades ut till Åldermansgatan.

Trafiken utvecklas vidare och i oktober 1950 är det dags för en ny turlista. Lunds Dagblad 24 oktober 1950:

Fr.o.m. i dag ändrar Stadsbussarna sin turlista. Flera linjer utökas och åtminstone på en, linje 3, lägges körrutten delvis om.

Linje 1, som går på Monumentet, får 20-minutertrafik i stället för som tidigare en buss varje halvtimme. Linje 2 till Vipeholm och Folkparken bibehålles oförändrad, medan bussen till Värpinge kommer att gå ungefär en gång i timman, vilket innebär en förbättring. Linje 3 till Marknadsplatsen och Erikslund kör som vanligt,

men inom kort skall denna buss från Fjelievägen vrida in på västra delen av Måsvägen och köra ner och vända där för att så ta vägen tillbaka mot Åldermansgatan. Detta har länge varit ett önskemål bland dem som bor på Måsvägen: nu slipper de vandra upp till korset och passa bussen utan kan ta den "direkt utanför porten" så att säga. Linje 4 på Tunaområdet och Smörlyckan utökas med ännu en buss varje timma medan S:t Lars' linjen blir oförändrad.

För första gången annonseras linjenummer i tidtabellen. För den utökade trafiken krävs 6 bussar i trafik.

Bussgaraget bakom Stäket var myck-



AEC-buss nummer 418 fotograferad vid ändstationen på Nilstorp 1965.

et primitivt men användes ända till 1951 när bussarna flyttades ut till Åldermansgatan.

I juni 1951 premiärvisas en ny bussmodell i Lund. Det rör sig om en engelskbygd buss av fabrikatet AEC. Vi hämtar en beskrivning av bussen från Arbetet den 9 juni 1951:

Stadsbussarna i Lund kommer med all säkerhet att inom den närmaste tiden presentera nya vagnar i lundatrafiken. AB Linjebuss har nämligen beställt inte mindre än 108 högmödrerna bussar och en del av dessa – åtta stycken – är det meningen att dotterföretaget Skånska Trafik AB skall få disponera för lundalinjerna.

Den enda reservationen för det nya trafikinslaget är de fn dåliga för att inte säga nästan obefintliga garagemöjligheterna. Men det lär finnas goda

chanser för att garageplanerna ute vid Sydkraft skall kunna förverkligas.

De nya bussarna – engelska av märket AEC – är högst eleganta och ändamålsenliga och rymmer sammanlagt 48 personer, men då är 14 hänvisade till ståplats. Sittplatserna är mycket bekväma och även långbenta personer kan bekvämt få plats genom att sätena placerats i sicksack. Bussen har två ingångar – den ena placerad framför framaxeln och den andra framför bakaxeln – och dessa skall utnyttjas för tidsbesparande cirkulationstrafik. Motorn har placerats under vagnen varför längden på den nya bussen endast överskrider de nu använda med knappa halvmeteren. F ö klarar sig den nya busstypen fint i trafiken. Stadsbussarna i Lund och trafikanterna i lärdomsstaden har all anledning att vara

belåtna, när de nya vagnarna gör sin entré i det lundensiska trafiklivet.

Den 15 november 1951 är det dags för nästa utökning av stadstrafiken, vilket Lunds Dagblad givetvis berättar om:

Fr.o.m. i dag tillämpas ny tidtabell för stadsbussarna, och samtidigt blir det en ny busslinje, nämligen till Lilla Råby. Antalet trafikerande bussar ökas från fem (här har tidningen fel uppgift då det var sex) till sju.

För linjerna 2 och 3 blir det ingen ändring genom den nya tidtabellen. Linje 1 kommer emellertid att sträcka sig endast till Monumentet och S:t Lars, var vid man övergår till 20-minuterstrafik istället för nu halvtimmes. De största ändringarna ske beträffande linje 4. Den kommer att omfatta de gamla sträckorna till Smörlyckan och Tuna, men dessutom blir det en ny linje ut till Lilla Råby. Man hade tänkt sig att nu kunna köra ut ända till Nilstorp, men staden har inte klart för detta ännu på ett tag. Den nya linjen går således Södergatan-Esplanaden-Brunnsgatan-Arkiugatan-Gylleholmsgatan-Kastanjegatan-Esplanaden-Södergatan. På de tre 4-linjerna är det halvtimmestrafik.

Omläggningarna och utökningen av trafiken ger således bättre trafikmöjligheter och dessutom blir det snabbare övergångar från en linje till en annan.

I oktober 1952 genomförs nästa omläggning av linjenätet. Förändringarna denna gång är att linje 4 flyttas från Lilla Råby till Nilstorp. Dessutom läggs linjerna om så att linjen till Tuna nu går



En av de nya AEC-bussarna på väg mot ändstationen Erikslund i Måsvägen 1951. Observera hållplatsskyltens utseende.

via Bredgatan och linjen till Smörlyckan går via stationen. Alla linjer trafikerades nu var 20:e minut. Samtliga linjer blir genomgående så att ingen linje nu slutar på Stortorget. Dessutom får linjerna maximalt två ändstationer med undantag av förlängning av linje 2 till Värpinge en gång per timma och linje 4 till Wickströms maskinaffär (fd Stadsgränsen) 9 gånger om dagen. Det krävs nu totalt åtta bussar i trafiken.

I oktober 1953 ökas trafiken på linje 2 till 15-minuterstrafik. Dessutom får linjen till Tuna olika körvägar till och från Tuna. På väg till Tuna kör man i Helgonavägen medan återfärden går via Pålsjövägen och Biskopsgatan. An-



Ändstationen Erikslund med den första prototypen från ASJ, Linjebuss nr 90, i juli 1956.

talet bussar som krävs för denna trafik var nio till antalet.

I oktober 1954, efter sommarturlistan som i princip var den samma som 1953 (gällde från 11 maj 1954), utökades trafiken ytterligare i Lund. Linje 4, Smörlyckan - Nilstorp fick då 15-minuterstrafik. Några ändringar i körvägar-na skedde inte.

I oktober 1955 tillkommer en ny linje 5 till det nya bostadsområdet Kobjer.

Linje 5 är en direktlinje till Kobjer och går raka vägen i Byggmästargatan och sedan Bryggargatan och Öresundsvägen till Kobjersvägen för att sedan nå ändstationen i korsningen med Slättervägen.

I oktober 1955 lades linje 3 om på sin väg från Tuna till Stortorget så att

den nu går i Tunavägen istället för Pål-sjövägen.

AEC-bussarna visade sig vara för klumpiga för Lund. Detta innebar att nya bussar köptes, denna gång från ASJ i Linköping med motor från Volvo.

Bussmodellens fader var den legendariske driftingenjören vid AB Linjebuss NE Nerell. Han hade insett att Linjebuss behövde en smidigare buss för stadstrafiken i mindre städer: *Företagets behov av en smidig och lätt buss lämplig att i första hand trafikera en del mindre städer med trånga, starkt trafikerad gator, har på senare tid blivit allt mer aktuellt*, säger Nerell i tidningen Svensk Lokaltrafik 1/1955. Vidare listar han de krav som ursprungligen ställdes på bussen:



En av de nya bussarna från ASJ i Linköping.

- 1 Lätt självbärande konstruktion (max tjänstevikt 6000 kg)
- 2 Max axeltryck vid full belastning 6000 kg
- 3 Smidighet i trafiken (axelavstånd omkr. 4.70 meter)
- 4 Låg golvhöjd (max 600 mm över mark vid tjänstevikt)
- 5 Enkelmonterade hjul runt om
- 6 Bakmotormontage, helst liggande motor
- 7 Dörrplacering 1-1-0

I mars 1954 inleddes med AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping ett samarbete med utgångspunkt från ovanstående önskemål. I mitten av december 1954 gjordes de första provturerna, och den första bussen (nr 90) sattes i trafik den 17 januari 1955.

Busstypen kom att kallas "Lundbussarna" men hade den officiella beteckningen Condor RL-01. Proven gick bra och under 1956 levererades serieversio-

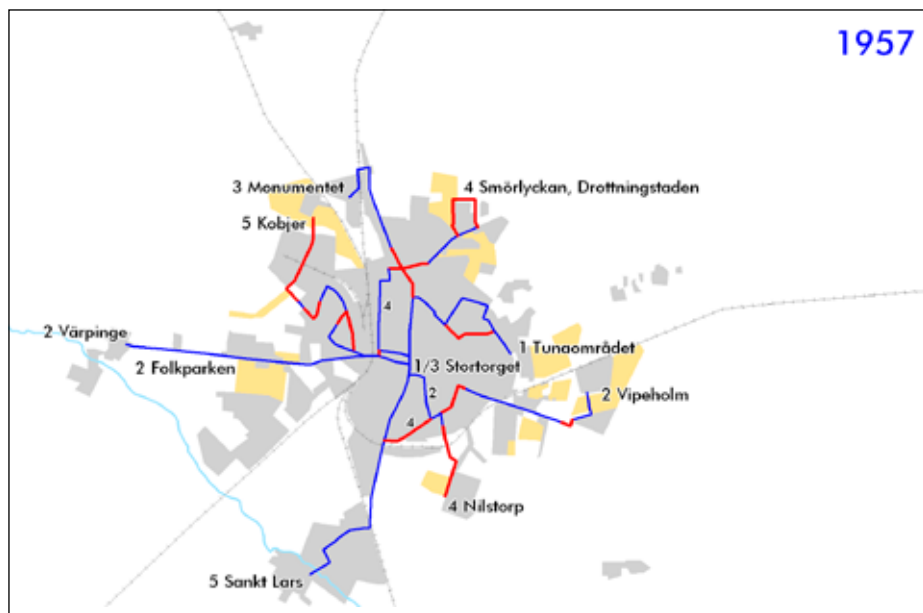
nen av bussen. Dessa skilde sig något från prototyperna genom tvillingdäck bak och något justerad inredning samt golvbrunnar vid dörrarna istället för utfällbara trappsteg.

I oktober 1956 förändras linjenätet ganska omfattande. Fortfarande finns fem linjer, men ändstationerna byts mellan linjerna. Kobjer får mer trafik när linjen från Monumentet, nu linje 3, förlängs till Kobjer. Linje 5 läggs om via Erikslund och Måsvägen till Kobjer. Linje 3 finns kvar till Erikslund.

För att spara tid läggs Monumentlinjen om i Centrum, den går nu direkt till Stortorget via Bredgatan. Som ersättning flyttas linje 4 från Smörlyckan att gå via Kung Oscars väg till stationen och Stortorget.

Linje 4 får dessutom ny körväg i

1957



Smörlyckan via Sofiavägen, Lovisastigen och Svenshögsvägen.

Förutom dessa linjeomläggningar utökas trafiken ytterligare genom att linjerna 1 och 4 får 12-minuterstrafik. Linje 1 behåller sin 20-minuterstrafik medan linje 3 och 5 får 24-minuterstrafik. Det senare innebär att Erikslund har 12-minuterstrafik till Stortorget liksom Kobjer. Från Kobjer får man varannan gång åka via Erikslund och varannan gång via Monumentet. Totalt behövs nu 13 bussar i trafiken.

Ambitionen från 1956 var kanske för hög! I maj 1957 kommer en ny tidtabell där linje 3 åter kortas av från Kobjer till Monumentet (Sliparelyckan). Linje 5 tar ensam över trafiken till Kobjer och Erikslund. Därmed försvinner Erikslund som ändstationsnamn. Linje

5 tar även över linje 1s gren till St Lars. Turtätheten är 15 minuter på linje 2, 4 och 5 samt 20 min på linje 1 och 3. Bantningen innebär att trafiken klaras med 11 fordon.

Tidtabellen som utkommer är den första i liggande häftat format. Detta format, som 2007 firar 50 år, har allt sedan dess gällt för tidtabellerna i Lund.

I oktober 1957 genomför en radikal prissänkning på stadsbussarna. En innerstadsavgift införs på 25 öre vilket ger Lund Sveriges lägsta stadstrafiktaxa. Lunds Dagblad skriver bla följande den 3 oktober 1957:

Ett radikalt medel för att höja frekvensen på stadsbussarna i Lund kommer att tillämpas från och med söndag. Avgiften för en ny inre zon sänks



De första tidtabellerna i liggande format.



nämligen från nuvarande 45 öre till 25 öre. Därmed får Lund Sveriges lägsta busstaxa. Försöket innebär visserligen ett experiment, berättar direktör Carl-Axel Seth på Linjebuss, men om det får önskad effekt kommer vi att införa det även i de andra skånestäderna, där vi driver stadsbusstrafik – Kristianstad, Landskrona och Trelleborg.

Samtidigt med de nya övergångsstämmelserna (men får byta buss på alla hållplatser där två linjer kör och inte, som tidigare, enbart på Stortorget) inför man en ny engelsk biljettapparat, som stämplar varje tid på 10

minuter när och ger varje resenär med en biljett övergångsrätt inom 30 minuter – det gamla systemet med speciella övergångsbiljetter faller således bort.

Sänkningen av taxan var primärt ett sätt att locka tillbaka resenärerna till bussarna. En ökning av turutbudet 1956 tycks inte ha resulterat i tillräckligt många nya resenärer. Samtidigt börjar allt fler att använda bussen till och från arbetet i centrum – tillgången på parkering blir allt svårare. Detta innebär att Linjebuss får sätta in förstärkningsvagnar vilket ytterligare ökar kostnaderna.

1960-talet med högertrafik

Den första händelsen som sker i stadstrafiken under det nya decenniet är att Linjebuss höjer taxan. Från den 6 oktober 1960 kostar det 50 öre för vuxna (över 12 år), 30 öre för zonbiljett i innerstaden, 5 polletter för 2 kr samt 25 öre för barn under 12 år.

I december 1960, efter 3,5 år med samma tidtabell, sker förändringar i linjenätet. Linje 1 får ökad turtäthet och förlängs inom Tuna till Benzeliusväg (nuvarande Dag Hammarskölds väg). Linje 3 får glesare turer men förlängs över Oscarshem och Kobjer tillbaka till Monumentet. Linje 4 förlängs i Nilstorp och går nu runt hela området. Den nya tidtabellen kräver ytterligare en buss för trafiken, men det är fortfarande färre bussar än under den ambitiösa tidtabellen från 1956.

I april 1963 är det åter dags att visa upp en ny bussmodell i Lund. Arbetet skriver följande den 30 april:

Bussen som kommer från Katrineholm (SKV) har – som Arbetet tidigare omtalat – många finesser och bl a helautomatisk växellåda vilket torde betyda bättre och smidigare framfart i de trånga lundagatorna. De nya bussarna skall redan på tisdagen sättas in i trafik och har i runt tal kostat 120.000 kr per vagn.

Linjebuss i Lund befordrade i fjor (1962) över 3,5 miljoner personer och har för avsikt att öppna nya linjer

inom en snar framtid. Redan förfogar bussstationen i Lund över 22 vagnar av vilka 12 ständigt trafikerar linjerna. De bussar – och det rör sig om tre – som nu bildar nytillskott har för passagerarnas del betydligt ökade utrymmen och bl a barnvagnsplats och stora dörrar. Öom klädsel och plats för 33 sittande och 35 stående. Motorn i bussarna kommer från Volvo och har vattenkyld helautomatisk växellåda. De är snabba och lättmanövrerade och har nu under en veckas tid körts in av bussförarna.

Våren 1964 genomförs en resvaneundersökning på stadsbussarna. Vi saxar följande ur tidningarna från den 22 april 1964.

”Under de kommande 10-15 åren kommer Lund att nästan fördubbla sin folkmängd med de tendenser som nu förefinnes. Denna kraftiga expansion sammanfaller i tiden med en väntad fördubbling av biltätheten. Lösningen av de framtida trafikproblemen måste förberedas redan i dag, så att utveckling och investeringar kan, i största utsträckning, styras mot bestämda mål säger trafikingenjör Torsten Davidsson på stadsarkitektkontoret.”

Nästa förändring av trafiken, sannolikt påverkad av resultaten från resvaneundersökningen, sker i november 1964. De skillnader som kan konstateras i denna tabell är att linje 1 tagit över trafiken till Sankt Lars från linje 5.



Buss från SKV med motor från Volvo fotograferad vid ändstationen Tuna 1967.

Dessutom går linje 1 Sölvegatan ända fram till Tornavägen. Trafiken via Pål-sjövägen och Professorgatan upphörde därmed. Ytterligare förändringar är att linje 2 förlängs från Vipeholm till Mårtens Fäläd. Det behövs nu 14 bussar för att klara trafiken.

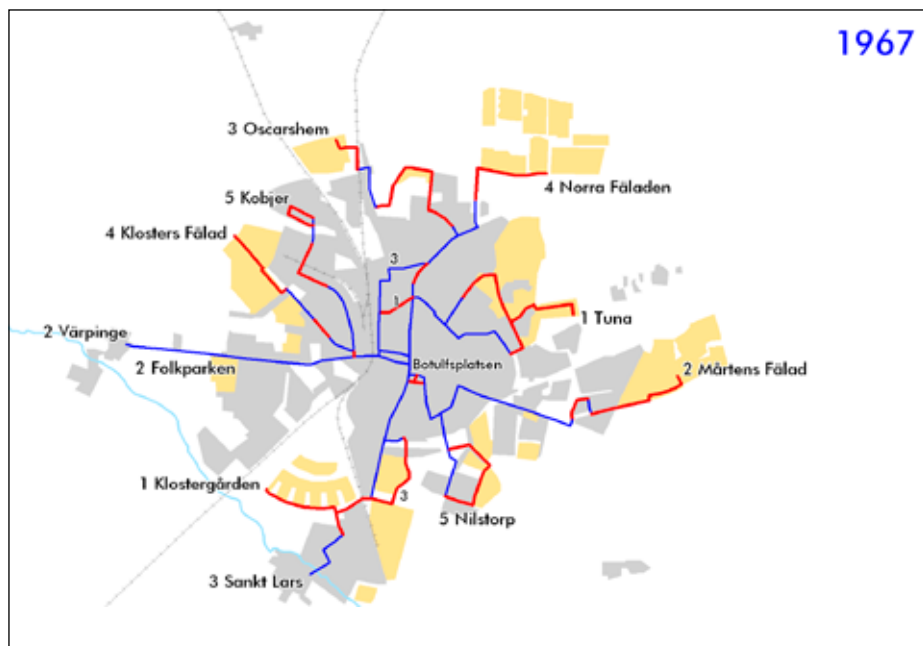
Redan i oktober 1965 är det dags för nästa förändring eftersom Lund nu växer så det knakar i väster och söder. Detta innebär att linje 5 läggs om och går från Kobjer via Klosters Fäläd till Stortorget. I söder börjar bussarna gå till Klostergården (Västanväg). I tidtabellen anges det "I avvaktan på hela Klostergårdsområdets utbyggnad vänder bussen tills vidare vid Västanväg. Linjen utsträcker successivt till Nord-anväg i takt med bebyggelsens färdigställande." Det skulle dröja till 1970 innan linjen förlängs inom Klostergården. Linje 2 läggs om via Södra Es-

planaden och Södertull medan linje 3 förlängs via Bankgatan till Sankt Lars. Linje 3 får en extra omväg på Kobjer när Slättervägens utfart i Kaprifolievägen stängs. Linje 4 rätas ut från Nilstorp och går via Bankgatan. Ytterligare en buss behövs för trafiken.

I november 1966 sker nästa förändring. Klosters Fäläd växer vidare och får nu en egen linje, linje 6. Linje 5 läggs om och går Byggmästargatan raka vägen in till centrum. Linje 3 börjar gå i Mellanvångsvägen för att försörja nya bostadsområden. Totalt krävs 17 bussar för att klara trafiken.

Den 25 augusti 1967 premiärvisas den första högertrafikbussen i Lund. Samtidigt presenterar Linjebuss den nya tidtabellen som ska gälla från den 3 september. Den innehåller utbyggnader av trafiken som borde gjorts tidigare men som man inte klarat pga brist

1967



på fordon för vänstertrafik. Vi citerar här Sydsvenska Dagbladet från den 26 augusti 1967:

Linjebuss presenterade på fredagen de nya högertrafikbussarna för Lunds stadstrafik. En rad speciellt inbjudna följde med en högerbuss på en tur till Östarp. Till dagen H har Lund fått 18 nya högerbussar, som representerar ett sammanlagt värde av 3 milj. kr.

Bussarna är av den nya Scania-Vabismodellen CR 76. De är byggda på ett nytt sätt och saknar ram. Karossen är kollisionförstärkt. Accelerationen är snabb. Med halv last når den 40 km/tim från stillastående på 14 sekunder. Vändradien är 9,2 m. Avgaserna går ut i busstakets bakre vänstra hörn.

I Lund har Linjebuss ett sjutotal

anställda för cirka 30 bussar, varav 26 går i stadstrafiken.

De gamla vänsterbussarna skall till största delen skrotas eller säljas. Totalt i hela landet har Linjebuss skaffat 113 nya högerbussar, 130 har byggts om.

Från dagen H sker stora förändringar i linjenätet i Lund. Centralhållplatsen flyttas till Botulfsplatsen, Norra Fäladen får buss och en del andra justeringar görs beträffande linjestäckningen.

Linje 4 förlängs, som sagt, till Norra Fäladen (Delfinen), samtidigt tar linjen över trafiken till Klosters Fälad, linje 6 upphör därmed att finnas. Linje 5 förlängs till Nilstorp som ersättning för linje 4. Linje 2 återfår sin körväg i Bankgatan och den mellersta delen



Linje 1 vid den nya ändstationen Klostergården.



Nylevererade Linjebuss nummer 625 under provkörning i vänstertrafik inför Dagen H.

av Södra Esplanaden blir därmed utan busstrafik. Linje 3 avkortas och vänder vid Oscarshem samtidigt som linjen läggs om via Möllevångsvägen. Detta innebär att linje 5 ensam trafikförsörjer Kobjer. Trafiken kräver nu 17 bussar.

Lunds utbyggnad fortsätter främst i norr och öster. De områden som främst behöver ny busstrafik i slutet av 60-talet är Norra Fäladen och Östra Torn. Den

20 oktober 1968 börjar en ny tidtabell att gälla. Den största nyheten är att linje 5 flyttas från Nilstorp till ny ändstation vid Offerkällan på Norra Fäladen. Linje 5 övertar dessutom trafiken i Sölvegatan från den tidigare delade linje 1. Linje 1 fortsätter att vara delad då varannan tur går via Studentgatan. Linje 4 förlängs på Norra Fäladen från Delfinen till Magistratsvägens östra ände.



Bilder denna sida: Sista dagen med bussar på Stortorget den 2 september 1967.



18 st nya Scania-Vabis CR 76 står och väntar på att få rulla ut i högertrafik.



De fem SKV-bussarna byggdes om till högertrafik.



Ändstationen på Mårtens Fälad 1968.

Samtidigt införs linje 6 mellan Botulfsplatsen och Sankt Lars. Till en början går linjen var 20:e minut. Detta visade sig uppenbarligen vara en alltför ambitiös tidtabell vad gäller körtiden. Den 8 april 1969 glesas trafiken ut till var 30:e minut, fortfarande med en buss i omloppet. Nu krävs hela 20 bussar för att upprätthålla trafiken.

Den 21 oktober 1968 kan Arbetet meddela att två ledamöter i stadsfullmäktige motionerat om att kommunalisera busstrafiken i Lund.

Den 16 november 1969 börjar åter en ny tidtabell att gälla. Utbyggnaden av Norra Fäladen och Klosters Fälad innebar också att linje 4 fick ökad turtäthet från 15 till 12 minuter. Den 1 december 1969 etableras linje 1A för att försörja det nya bostadsområdet Östra Torn. Busslinjen får till en början en turtäthet på 40–60 minuter. Från den 15 juni 1970 blev det fast 40-minuterstrafik. Förändringarna innebär att ytterligare en buss krävs i trafiken.



Linje 4 vände 1968 i slutet av Magistratsvägen. Här ligger idag mataffären Willys och Getingevägen till vänster är ersatt av Norra ringen.

1970-talet

Nästa tidtabellskifte i Lund inträdde den 7 december 1970. Då sker expansionen i huvudsak i öster. Den stora nyheten är att linje 1 förlängs till Östra Torn, varvid linje 1A dras in. Våren 1971 etableras linje 2A till Linero. Inledningsvis får det nya bostadsområdet trafik var 40:e minut. Viljan är tydlig – busstrafiken ska vara på plats redan när de första nybyggar-na flyttar in.

I norr förlängs linje 4 inom Norra Fäladen till Utsättaregränden och i söder förlängs linje 1 till Klostergårdens centrum.

Utbyggnaden av Linero innebär att linje 2 får två grenar. Den södra kallas 2A och börjar, som tidigare nämnts, gå till Linero våren 1971. I november 1971 är det dags att förlänga linje 2 från Mårtens Fälad till Linero Övre, en ändstation placerad i Egils gränd.

I augusti 1972 börjar man prov med kommunikationsradio i stadsbussarna. Proven syftar till att man från den 15 oktober 1972 ska ha utrustat samtliga 23 bussar med radio. Bussförarna kan från denna dag lämna uppgifter om antal passagerare, förseningar och eventuella missöden till trafikledningen.

Hösten 1972, närmare bestämt den 29 oktober, utvidgas stadstrafiken i Lund rejält. För det första får linje 1 10-miuterstrafik samtidigt som trafiken till Linero och Östra Torn byggs ut. Linje 2 förlängs till Linero Nedre,

som byter namn till Linero, och linje 6 förlängs från Botulfsplatsen via Lasarettet, LTH och Östra Torn till Linero. Linje 6 erbjuder därmed direkta resor mellan Lasarettet och Linero. Turtätheten för linje 6 blir var 25:e minut samtidigt som linje 5 får avgångar var 13:e minut. Det senare beror på att linje 5 tillsammans med linje 4 läggs om så att de inte passerar Botulfsplatsen. I stället svänger de från Lilla Fiskaregatan direkt mot norr i Kyrkogatan. I andra riktningen svänger linjerna 4 och 5 direkt från Kyrkogatan in i Klostergatan. För att underlätta byten till övriga linjer inrättas en ny hållplats på Stortorget. Förutom dessa förändringar flyttas linje 2 från Dalbyvägen - Östra Vallgatan till Brunnsgatan och linje 4 förlängs på Norra Fäladen.

I samband med den nya tidtabellen hösten 1972 satta man in två nya bussar i trafik. Under rubriken "Lunds nya stadsbussar blir nästan "viskande" skriver Arbetet den 27 oktober:

Bussar med den lägsta bullernivån i världen börjar rulla på Lunds gator från månadsskiftet. Som Arbetet tidigare nämnt sätter Linjebuss då in sina två första exemplar av Volvo B59. Slår försöket väl ut – och det tviular man inte på – kommer ytterligare fem till nyåret.

De fem ytterligare bussarna kom 1975 men redan sommaren 1978 flyttades de till Kristianstad. Det låga lju-



Den första bussen av typ Volvo B59 med kaross från Höglund i Säfte hämtas i Säfte 1972. Till höger ser vi förre trafikchefen vid Linjebuss i Lund, Kjell Jeppsson.

det hade man lyckats skapa genom att isolera motorrummet rejält. Denna isolering innebar dock att bussarna sommartid blev överhettade på Lunds lutande gator och slutade då att fungera. Som vanligt, kan man säga, så gäller tessen "löser man ett problem skapar man ett nytt".

Det blir allt svårare för Linjebuss att klara ekonomin i stadstrafiken och den 25 februari 1973 kan man i Sydsvenska Dagbladet under rubriken "Förlusterna alarmerande för stadsbussarna i Lund" läsa:

Det ser dystert ut för Linjebuss i Lund. Anledningen är att antalet busspassagerare sjunkit katastrofalt under de senaste tre åren. Enligt distriktschefen Allan Nilsson är förlusterna alarmerande stora. Han vill inte nämna några siffror, men är allvarligt bekym-

rad. Den omedelbara åtgärden blir att en ny turlista börjar gälla från den 1 april där en hel del sena kvällsturer försvinner samt två linjer får 12- istället för 10-minuterstrafik.

Sydsvenskan kan den 6 mars ge ytterligare information om trafiken.

Den förlust Linjebuss gjort på Lundatrafiken har uppgetts vara kring en miljon – beloppet varierar naturligtvis med hur man beräknar avskrivningar etc.

Frågan om Linjebuss nya tidtabell kommer nu upp i kommunstyrelsen – Men det är mer som en information. Kommunstyrelsen har ingen bestämmanderätt i sådana frågor. Linjebuss gör själv upp sina tidtabeller, som sen fastställs av länsstyrelsen, säger kommunalrådet Hans Ingemanson.

Kan inte kommunen subventionera



Bristen på bussar gjorde att Linjebuss satte in en del äldre bussar i stadstrafiken 1973.

trafiken för att undvika försämringen?

– I och för sig har man alltid den möjligheten. Så har vi t ex gjort i Syd-västra Skånes kommunalförbund för att hålla en del av SJ-bussarna igång. Men här är ju frågan var man ska dra gränsen – vilken trafik som kan anses så värdefull att kommunen ska satsa pengar på den, säger kommunalrådet Ingemansson.

– I detta fall har vi inte övervägt en subventionering. Möjligen kan sådana åtgärder bli aktuella i en framtid.

Den 1 april 1973 börjar så en ny tur-lista att gälla. Förändringarna är inte så många. På Mårtens Fälad byter linje 2 och 6 plats i Skolmästarevägen. Dessutom tycks 13-minuterstrafiken på linje 5 inte ha blivit någon succé eftersom man knappt sex månader senare åter inför 15-minuterstrafik samtidigt som linje 5 åter går via Botulfsplatsen. Lin-

je 4 har alltså kvar sin linjedragning som innebär att linjen inte passerar Botulfsplatsen. Bristen på bussar gjorde att Linjebuss satte in en del äldre bussar i stadstrafiken 1973.

Redan i augusti 1973 skriver K Arne Blom i Sydsvenska Dagbladet om att Linjebuss hos kommunen begärt tackning för de förluster som man haft 1972 samt beräknar för 1973. Förlusterna uppgår till ca 1,3 mkr varje år. Artikeln slutar med följande rader:

Linjebuss hoppas dock att förhandlingarna med kommunen om anslag ska resultera.

– Annars tvingas vi till drastiska åtgärder, säger distriktschef Nilsson. Han vill dock inte precisera dem.

Men en drastisk åtgärd är att höja biljettpriset. En annan att minska trafikutbudet ännu mer.

Trots detta sker nästa förlängning av



Linje 2 i Dalbyvägen en av de sista dagarna linjen gick till Linero.

stadstrafiken den 11 november 1973 då linje 3 utsträcks från Oscarshem till Nöbbelövs centrum. Förhandlingarna mellan Linjebuss och kommunen leder fram till ett avtal där kommunen från den 1 januari 1974 påtar sig att täcka underskottet i trafiken. Avtalet innebär samtidigt att kommunen får ett större inflytande över turutbud och linjedragningar. En bidragande orsak till att ett avtal kom till stånd kan bensinransoneringen vintern 1973/74 ha varit.

Vi närmar oss mitten av 1970-talet och nybyggnationen i Lund avtar då miljonprogrammet närmar sig sitt fulländande. Utbyggnader sker i öster i området norr om Östra Torn samt i Nöbbelöv.

Tidtabellsskiftet den 6 januari 1974 innebär inga nya linjesträckor. Däremot kortas linje 5 i Nilstorp. Utöver

detta är den stora förändringen att ett antal linjer byter ändstationer. Den klassiska öst-väst linjen nummer 2 förändras när linje 3 tar över Linero samtidigt som linje 2 börjar rulla mot Offerkällan i norr. Resultatet blir att linje 5 åter börjar rulla mellan Nilstorp och Kobjer. I centrala Lund leds linje 6 via Spolegatan samtidigt som linje 3 går i Bredgatan raka vägen mot norr.

Nästa tidtabellskifte dröjer ända till den 28 januari 1979. De allt längre intervallen mellan tidtabellerna visar att Lund nu växer långsammare efter det att det s k miljonprogrammet slutförts. Nyåret 1978/79 är mest känt för de snöstormar som drabbade södra Skåne. Detta innebär att linje 1s nya ändstation vid Flöjtvägen inte kunde tas i bruk från tidtabellsskiftet eftersom den inte kunde byggas färdigt. Linje 1 fick



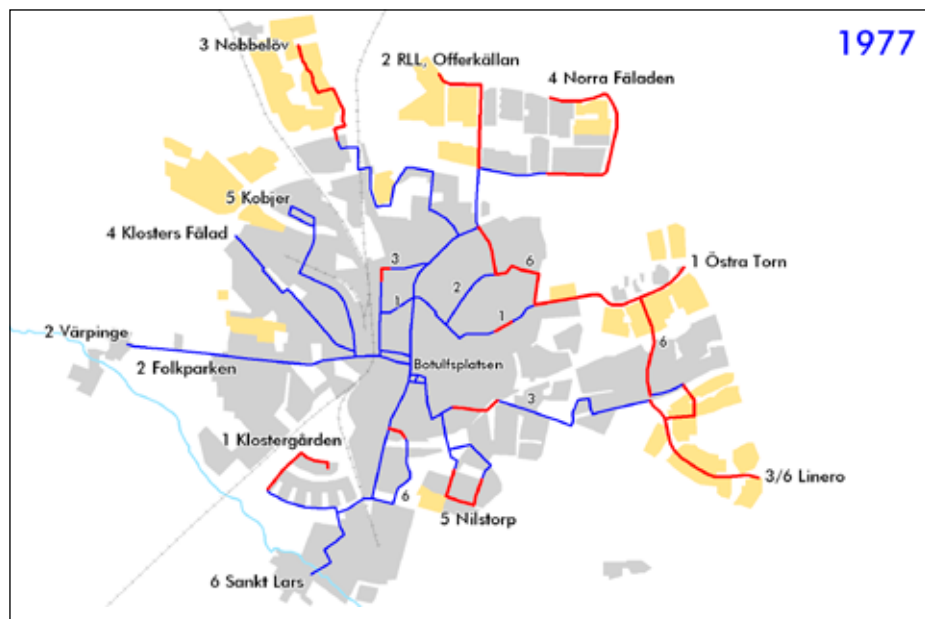
Stortorget 1974. Bussen gör uppehåll på hållplatsen som inrättades för att underlätta byten till och från linje 4 och 5 under den tid de inte trafikerade Botulfsplatsen.



Lund första bussgata öppnas 1976 när linje 3 når sitt slutmål på Nöbbelöv.

temporärt använda sin gamla ändstation fram till den 28 februari då den nya slingan kunde tas i bruk. På väster får de vagnar på linje 2 som vänder i Folkparken en extra sväng via Pappegøjelyckan. Vid tidtabellsskiftet dras dessutom hållplatsen på Stortorget in eftersom den anses ligga alldeles för nära Botulfsplatsen.

Linje 1 får vid tidtabellsskiftet utglesad trafik till var 15:e minut. Under högtrafik på morgonen går en extra buss på linjen vilket innebär att det vid ett tillfälle per timma är avgång var 7,5:e minut. På eftermiddagen går två extra bussar vilket innebär att det två gånger per timma blir 7,5 minuterstrafik.



En Scania-Vabis CR 76 utanför stationen 1979.



Armaturfabriken och den gamla järnvägsbron vid Trollebergsvägen 1979. Bussen på bilden är en Scania CR 111.



Bantorget och Grand hotell 1979. I förgrunden en buss typ Scania CR 110.

1980-talet



Den absolut första turen på linje 7 har ankommit till Vallkärra och står klar för den första återfärden mot Botulfsplatsen den 27 januari 1980.

Den 27 januari 1980 får Lund två nya busslinjer, linje 7 och 8. Linje 8 startar först den 28 januari eftersom den inte trafikerades på söndagar.

I slutet på 1970-talet börjar man åter bygga ut Lund. Det bostadsområde som nu växer är Gunnesbo i väster. För att erbjuda de nyinflyttade kollektivtrafik redan från första dagen etableras en ny linje 8 från Botulfsplatsen till Alfa Laval. Linjen trafikerades måndag - lördag med avgångar var 30/45/30/45 minuter.

Samtidigt etablerades linje 7 mellan Vallkärra och Botulfsplatsen. Linjen

gick i Kävlingevägen rakt till centrum vilket gav de boende i Nöbbelöv en snabbare resa till centrum. Även linje 7 fick 30/45/30/45 minuterstrafik. Linje 1 får en enklare tidtabell då fast 12-minuterstrafik införs.

Den 1 mars 1981 får Lund sin nästa tidtabell. Den skulle ha börjat gälla den 25 januari men så blev det alltså inte.

Ett år efter etableringen av linje 8 är det dags att förlänga den till Linero. Syftet är främst att ta bort skolbussar som går mellan Linero och Järnåkraskolan. Linjen får samtidigt ny tidtabell med avgångar var 35 minuter. Delen mellan Botulfsplatsen och Linero trafi-



På Botulfsplatsen väntar den udda bussen, LB652, byggd av Scania med Sjöfflekaross på att köra vidare.



De båda första bussarna av typ Scania CR 112 levererades 1980. Här ses båda bussarna på Botulfsplatsen.

keras endast måndag-fredag fram till klockan 19. Fortfarande har Gunnesbodelen ingen trafik på söndagar.

Vid tidtabellsskiftet ändras linje 2 så att endast en tur i timman går vidare till Värpinge (tidigare 2 turer per timma). Detta medför att Papegojelyckan får 3 turer per timma.

Den 24/8-1981 får linje 4 10-minuterstrafik varvid ytterligare en buss behövs på linjen. Några månader senare, den 29/11-1981 är det dags för linje 8 att få ny tidtabell innebärande 30-minuterstrafik på lördagar och söndagar Botulfsplatsen - Gunnesbo. Måndag-fredag kvarstår 35-minuterstrafiken.



Klostergårdens centrum 1980.



Linje 8 och linje 3 möts vid ändstationen Linero.

Under 1982 försvinner de sista bussarna av typen Scania-Vabis CR76 som levererades till dagen H 1967. De ersätts efter hand av senaste Scania modellen CR 112.

Redan den 24 januari 1983 förlängs linje 8 från Alfa Laval till ny ändstation

vid Gunnesbo Bostället. Den nya tidtabellen, som innebar att linje 4 övertog linje 8 till Gunnesbo, började gälla först den 20 februari 1983. Turtätheten för de boende på Gunnesbo ökar därmed till en avgång var 10:e minut.

Nedläggningen av linje 8 innebär



Valvet är en välkänd plats i Lund. Här passerar en buss på linje 2 1982.

också att linje 7 övertar trafiken på linje 8 mellan Botulfsplatsen och Linero. Turtätheten på linje 7 blir 40 minuter. Linerodelen trafikeras endast måndag - fredag kl 6-19.

Vid den regionala tåg- och busstrafikens tidtabellskifte den 9 juni 1984 förlängs stadsbusslinje 7 från Vallkärra till Stångby. Förlängningen förgicks av en intensiv debatt om trafiken till Stångby skulle skötas av stadsbussar eller regionalbussar. Vid förlängningen får linje 7 en turtäthet på 45 minuter för att bussarna ska hinna ut till Stångby. Linjen trafikeras fortsatt med två bussar.

Tidtabellskiftet den 8 juni 1985 innebär endast att linje 6 fick utökad turtäthet. Under högtrafik trafikeras nu linjen var 20:e minut. Under dagtid har linjen den något udda turtätheten med en avgång var 24:e minut. I övrigt

skedde inga förändringar i trafiken.

Linje 7 går 1985 alltjämt på Kävlinge-
vägen trots att linjekartorna i tidtabellen sedan juni 1984 visar att linjen kommer att läggas om via Lerbäcksskolan så snart Kung Oscars bro är ombyggd. Linje 7 flyttades först den 18 augusti 1986, dvs drygt två år efter den första kartan visade den nya linjestäckningen.

Den 1 juni 1986 förlängs linje 4 på Gunnesbo till den nya Pågatågsstationen som invigs samma dag.

Här kan det vara på plats att lägga in en liten betraktelse från författarens egna minnen från stadstrafiken. Jag fick sommarjobb hos Linjebuss på trafikkontoret i Lund sommaren 1980. Under denna sommar tog jag mitt buskort och hösten 1980 fick jag en timanställning som bussförare. Ett ypper-



Hållplatsen i Kyrkogatan med en buss av typ Scania CR110, 1982.

ligt extraknäck medan jag studerade på LTH.

Under mitt busskörande i Lund, har jag en gång fått äran att köra första turen från en ny ändhållplats. Detta skedde den 24 januari 1983, då linje 8 förlängdes från ändstationen vid Alfa Laval, till den nya ändhållplatsen Bostället på Gunnesbo. Linje 8:s gästspel vid denna ändstation skulle dock inte vara länge, ty redan den 20 februari 1983 lades linjen ner och ersattes av en förlängd linje 4. Linje 8:s trafik på Linero ersattes samma dag av linje 7.

Således blev linje 8 i Lund, endast 3 år gammal. Linjen startades den 28 januari 1980, för att försörja Gunnesbo under den tid som bostadsbyggandet pågick där. I februari 1983 hade invånarantalet stigit så kraftigt, att linje 4

kunde förlängas och ge invånarna en avgång var 10:e minut.

När pågatågsstationen Gunnesbo invigdes den 1 juni 1986, förlängdes linje 4 från Bostället till Stationen. Detta innebär att avgången från Gunnesbo kl 23.13 den 31 maj blev den sista från ändstationen vid Bostället. Det slumpade sig nu så, att jag körde just denna tur, vilket innebär att jag både börjat och avslutat epoken med ändstation vid Bostället på Gunnesbo!

Tidtabellskiftet den 26 oktober 1986 innebär att de tidigare genomförda förändringarna för linje 4 och 7 även kom med i tidtabellen. I övrigt innebär den nya tidtabellen att samtliga turer på linje 2 gick inom Papegojelyckan oavsett om de vände vid Folkparken eller i Värpinge.



Lilla Fiskaregatan med busstrafik 1987.

Den 25 maj 1987 glesas trafiken på linje 7 ut kraftigt efter en omfattande diskussion mellan Lunds kommun och Länstrafiken. Från Stångby går bussen maximalt en gång per timma och under större delen av dagen går linjen endast varannan timma. Linerogrenen trafikeras endast i anslutning till skoltransporterna till och från Järnåkraskolan.

Våren 1987 fattades beslut om att bygga om Lilla Fiskaregatan till gågata. Någon bra lösning för busstrafiken i framtiden hade man inte. Två förslag diskuterades. Det ena var att dubbelrikta Klostergatan för bussar, det andra var att leda bussar mot väster via Stadsbiblioteket. Det senare alternativet blev det som gick segrande ur striden.

Den 25 maj 1987, mitt under gällande tidtabell, läggs trafiken i centrum

om. Lilla Fiskaregatan börjar byggas om till gågata, en ombyggnad som är färdig efter sommaren.

Tidtabellskiftet den 22 november 1987 innebar att linje 4 förlängdes från Gunnesbo station till Gunnesbo ändhållplats. Linjen hade därmed nått den planerade slutpunkten på Gunnesbo.

Vid tidtabellsskiftet infördes också två nattbusslinjer på försök under tiden 28/11-87 till 5/6-88. Mellan midnatt och 03.00 på fredags- och lördagsnätter kördes nattbusslinjerna 91 och 94 som i stort sett motsvarade linjerna 1 och 4. Taxan var, för alla resande, dubbel vuxenavgift. Nattbusstrafiken blev lyckad och från den 28/8-88 till 4/6-89 kördes linjerna permanent.

Under 1987 skyltades samtliga stadsbusshållplatser upp med hållplatsskyl-



tar som visade hållplatsnamn, linjenummer samt destination för linjen.

Tidtabellskiftet den 27 augusti 1989 innebar att linje 6 flyttades från Linero till ny ändstation med namnet Östra Linero samtidigt fick linjen i högtrafik avgångar var 15:e minut. Ändringen föranleddes av att Lund nu växer i ös-

ter efter det att Gunnesbo blivit färdigbyggt.

Förutom förändringen av linje 6 infördes fyra lågtrafiklinjer. Linjerna trafikerades efter ca kl 21.00 mån-fre, lördagar efter kl 17.00 samt sön- och helgdagar hela trafikdygnet. Lågtrafiklinjerna ersatte linjerna 1-7 och fick

nummer 91, 93-95. Linero betjänades endast med linje 91 via Östra Torn vilket ledde till protester. Därför ändrades lågtrafiklinjerna i mars 1990 så att Linero även trafikerades av linje 93 som gick via Nilstorp. Som ersättning till Folkparken inrättades linje 92 som samkördes med linje 95 till Kobjer.



Lågtrafiklinje 95 i Nilstorp 1990. Bussen är Linjebuss 571 av typen Scania CN 113 CLB.

1990-talet



Bensinmacken vid tullhuset innan den revs.

Tidtabellskiftet den 26 augusti 1990 innebar att tidtabellen fick begränsad giltighet på ett år, tidigare hade tidtabellerna alltid gällt tillsvidare. Förändringarna i denna tidtabell innebär att linje 2 får en ny sväng inom Jordabalksvägen på Norra Fäladen samtidigt som linje 4 förlängs på Norra Fäladen till Sakförarevägen. Linje 6 läggs om och går nu via Scheelevägen. Samma dag skulle linje 6 även förlängas till Linero Centrum. Detta blev först av den 22 oktober då den nya bussgatan kunde öppnas för trafik.

Den största händelsen under året var att Lunds första servicelinje (linje 10) öppnades den 7 november 1990 mellan Fäladstorget och Rådmannsvången. Trafiken sköttes av Linjebuss med tre Ontario II bussar som köpts begagnade från Malmö Lokaltrafik.

1990 går polletten till historien och ett magnetkort i kontokortsformat införs. Kortet har under åren utvecklats efter resenärernas rutiner och önskemål och idag finns många olika varianter att välja mellan.

Tidtabellskiftet den 25 augusti 1991 innebar att linje 2 och 92 förlängdes



Möte mellan två servicelinjebussar på Botulfsplatsen.

från Folkparken till Värpinge gård. Linje 92 slutade att köra via Papegojelyckan eftersom denna omväg inte hans med i omloppet. Linje 6 får samtidigt ny sträckning på Mårtens Fäläd och Linnero och går nu via Skolrådsvägen och Kollegievägen till Ö Linerovägen.

Linje 7 läggs om och trafikerar nu Gastelyckan via Råbyvägen och Kalkstensvägen till Dalbyvägen. Trafiken i Solvägen försvinner därmed. Samtidigt läggs linjen om att gå från Botulfsplatsen via Bankgatan och S Esplanaden till Tullgatan. Linje 10 läggs om från Svanegatan (söder om Katedralskolan) till att gå via Södertull. Linje 1 får 15-min-traffic istället för 12-min-traffic.

Tidtabellskiftet den 30 augusti 1992 innebar att lågtrafiklinjerna började gå redan kl 20 på vardagkvällar samt kl

14 på lördagar. Söndagar trafikerar linjenätet som tidigare enbart av lågtrafiklinjerna. Linje 1 förlängdes på Östra Torn via Musikantvägen till Flygelvägen. Linje 2 får ny körväg via bussgata i nya Värpinge. Alla turer går därmed till Värpinge by. Linje 92 behåller sin tidigare ändstation vid Ernst Wigforss gata (Värpinge gård).

I övrigt utmärks 1992 av att Stadstrafiken inom Lunds kommun bildas som huvudman för tätortstrafiken. Den 18 december levereras 4 nya lågentrëbussar med ny design enligt Stadstrafikens föreskrifter, grått med blå ränder.

Tidtabellskiftet den 29 augusti 1993 innebar att tidtabellerna delades upp i tre perioder vinter – vår/höst – sommar. Förändringen innebar att det blev sämre trafik på vårar och höstar jämfört



Kyrkogatan vid Lundagård 1992 . Bussen är Linjebuss 699.



En av de första bussarna, Linjebuss 582, i Stadstrafikens nya färgsättning 1992 vänder vid ändstationen Linero.

med tidigare. Linje 7 får två grenar, 7A till Linero och 7B till Gastelyckan. Turtätheten på 7B, Botulfsplatsen–Gastelyckan, blir 20 minuter vilket är avsevärt mycket bättre än tidigare.

Linje 4 förlorar sin 10-minuterstrafik i högtrafik och får 12-minuterstrafik hela dagen på vardagar. Samtidigt glesas trafiken på linje 5 ut så att det nu endast är en buss var 40:e minut

på vardagar. I övrigt präglas 1993 av den ombyggnad av Stortorget som alla Lundabor väntat på sedan trafikomläggningen 1971 då centrum stängdes för genomgående biltrafik.

Den 25 maj 1994 tar Swebus över servicelinjetrafiken i Lund. Detta övertag skulle skett redan den 1 november 1993 men eftersom de Neoplanbussar som beställts inte levererades i tid för-



Stortorget förbereds för ombyggnad 1993. 22 år efter det att trafiken stoppades över torget var det dags att ta bort den breda körbanan.



Stortorget 1993. En buss med Linjebuss nya design passerar.

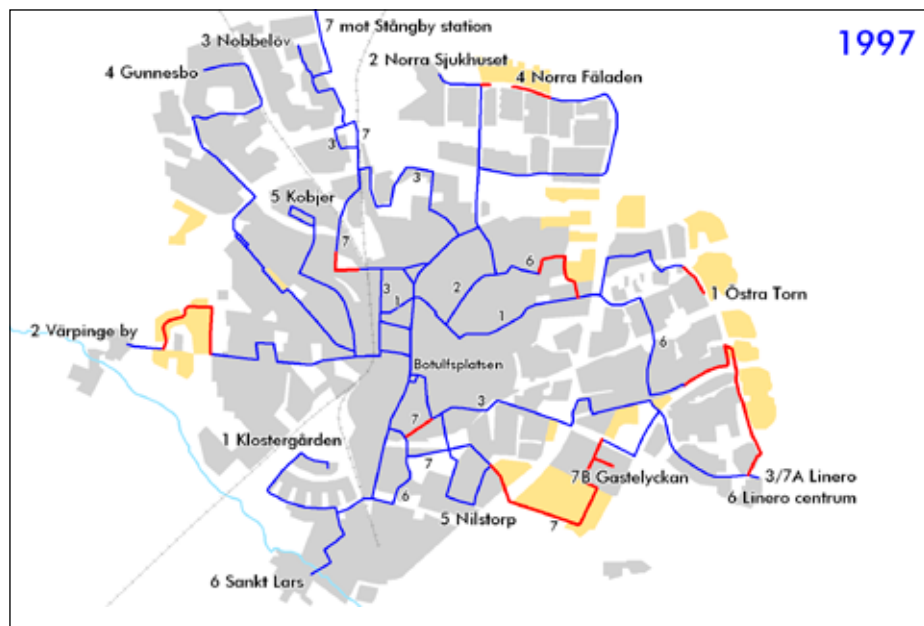
längdes avtalet med Linjebuss. Samma dag startade Lunds andra servicelinje, linje 11, som förband Klostergården med Linero via Centrum och Lasarettet.

Swebus fick stora problem med benzinmotorerna i Neoplanbussarna. Under tiden som bussarna byggdes om hos Neoplan lånade man under ca ett år

1996-97 en dieseldriven Neoplanbuss. Bussen gick under hela tiden med tyska registreringsskyltar (B-AH 8127).

Tidtabellskiftet den 11 augusti 1996 skulle inneburit att en ny bussgata öppnades på Östra Torn. I tidtabellen läser vi följande:

”För att ge Östra Torn bättre trafikförsörjning trafikeras en ny buss-



Den första dagen med trafik på den nya direktlinjen 20. Bussen är inlånad från Malmö och tejpad med reklam för linje 20.

gata from 960922. Hållplats Ö Torns byväg försvinner då och ersätts av Ili-ongränden. I samband med detta ökas turtätheten för linje 1 till 15 minuterstrafik under våren och till 25 minuterstrafik under sommaren.”

När tidtabellen kom ut blev det stora protester från kringboende. Detta led-

de till utredningar och till slut fattade politikerna beslutet att inte bygga bussgatan vilket betyder att linje 1 alltjämt går på sin gamla bussgata vid Ö Torns byväg.

I övrigt förlängs linje 92 till Värpinge by och linjerna 92, 93 och 95 får 30-minuterstrafik. Detta innebär att Kob-



Kyrkogatan



Kyrkogatan

jer har tätare (30 min) busstrafik i lågtrafik än i högtrafik (40 min). Lågtrafiklinjerna börjar nu först klockan 15 på lördagar. Linje 11 kör nu direkt till Botulfsplatsen via Mårtensgatan från Linero och därefter via Lasarettet till Klostergården.

Under 1996 byggs Botulfsplatsen om och en ny bussterminal med bättre plats för bussarna växer fram. En anledning till ombyggnaden är att man vill stänga den östra delen av Västra Mårtensgatan för all fordonstrafik.

Under 1996 sätts också 24 nya Na-

turgasbussar i trafik hos Linjebuss. Bussarna är av typ Volvo B10L/Säffle och har många barnsjukdomar innan de till sist kommer i trafik fult ut under sensvåren 1996.

Den 2 mars 1998 startar en ny tvärförbindelse, linje 20. Linjen går från Gunnesbo linje 4:as väg till stationen där den går direkt mot Sjukhuset och LTH för att sluta vid Ericssons nya anläggning på Brunnshög.

Den första tiden körs linjen med av Linjebuss inlånade bussar från Malmö. Bussarna är tejpade med reklam för lin-

je 20. På hösten 1998 kommer två nya gasbussar som ersättning.

Det riktiga tidtabellsskiftet den 9 augusti innebär inga förändringar i trafiken, förutom att linje 20 då kommer med i den ordinarie tidtabellen.



Lundagård



Domkyrkan

Samtliga bilder på detta uppslag är tagna den sista dagen med Linjebuss, den 30 april 1999.

Den 10 april hade Linjebuss tagit över servicelinjerna från Swebus. Trafiken körs från denna dag med fyra bussar typ VW Kutzenits som drivs med naturgas.

Detta är den tredje generationens servicelinjebussar i Lund efter de första som var Ontario II och de andra Neoplan N8008 Metroliner.

Den 1 maj 1999 tog Arriva över

stadstrafiken i Lund från Linjebuss som kört trafiken sedan 1941. Därmed gick 58 år av Lundahistoria i graven.

Entreprenörshytet innebär också att samtliga Linjebussbussar togs ur trafik. De endast 3,5 år gamla naturgasbussarna blev nu övertaliga och ersattes med splitter nya naturgasbussar. Linjebuss flyttar till bl.a. Sundsvall och Linköping. Några av gasbussarna byggs om till dieslbussar för att kunna användas på platser där det inte finns tillgång till gas.

Tidtabellsiftet den 9 augusti 1999 innebär inga dramatiska ändringar. Linje 2 fick nytt namn på sin norra ändstation när den bytte från Norra Sjukhuset till Annehem.

Linje 10 började gå via Ögonkliniken på sjukhusområdet samt inom Norra Promenaden på väg mot centrum. Linje 7 fick några fler turer på sträckan till Gastelyckan (7B).

Arriva satta in två Scania MaxCi som reservbussar för stadstrafiken. Dessa kompletterade de ordinarie bussarna som var 24 Volvo/Carrus och 8 Scania OmniCity.

Den 31 dec 1999 köpte Arriva även en Volvo/Säffle Naturgasbuss från Linjebuss.

2000-talet



En Scania OmniCity rullar fram på Lundalänken 2003.

Den 16 juni 2002 lämnar Linje-buss den sista stadsbusslinjen, med fullstora bussar, när linje 20, efter upphandling, övergår till Ar-riva.

Den 23 januari 2003 invigdes Lundalänken på sträckan Universitetssjuk-huset - Östra Tornsvägen. Invigningen skedde inför 150 specialinbjudna gäs-ter vid hållplatsen Kårhuset på LTHs campusområde.

Trafiken på Lundalänken startade den 24 januari. På delsträckan Univer-sitetssjukhuset-Kårhuset gick linjer-na 6 och 20 samt regionbuss 166. På

delsträckan Kårhuset-Brunnshög Cen-trum gick linje 20 och regionbuss 166.

Lundalänkens invigning skedde mitt under gällande tidtabell (12/8 2002-14/6 2003). Detta innebär att körtiden på linje 6 inte ändrades trots kortare körväg. Linje 20 fick utökad turtät-het från var 20 minut till var 15 minut. Detta innebar att ytterligare en buss krävs för trafiken. Regionbuss 166 (S Sandby-Lund-Staffanstorp) trafikerar också Lundalänken var 15 minut. Det-ta innebär att Lundalänken i högtrafik trafikerar var 7,5 minut i mest belasta-de riktningen (mot Brunnshög på mor-



Vid tidtabellsskiftet 2003 lades linje 7 ner. Trafiken till Stångby togs över av linje 21.



Botulfsplatsen med en av servicebussarna som trafikerar Lund sedan 2002.

gonen och mot Centrum på eftermiddagen).

Lundalänkens anslutning till storhållplatsen vid Universitetssjukhuset innebar att delar av det gamla köket på

sjukhusområdet fick rivas. Bussgatan är byggd för att senare kunna byggas om till spårväg.

Den 15 juni 2003 gjorde den största omläggningen av busstrafiken i Lund

sedan 1973. I den nya tidtabellen listas följande förändringar:

Det nya linjenätet är en modifiering av tidigare huvudlinjenät. Linjenätet är detsamma hela dygnet, alla veckans dagar. Lågtrafiklinjerna 91-95 upphör men motsvarande trafik körs av huvudlinjerna. Vissa linjer får utökat turutbud.

Huvudlinjerna nr 1-6 finns kvar med vissa justeringar. Samtliga huvudlinjer trafikerar både Lund C och Botulfsplatsen.

Tidigare linje 7, Stångby - Gastelyckan/Linero ersätts av linje 5 till Gastelyckan och direktlinje 21 till Vallkärra/Stångby. Nytt är att företagsområdet Pilsåker med bl a Nova Lund trafikeras av linje 5.

Direktlinjer, primärt för arbetspendling, är linjerna 20 och 21 (ny). Båda trafikerar Lundalänken, Lund C-Brunnshög, samordnat med regionbusslinje 166.

Servicelinjerna, speciellt anpassade för äldre och personer med rörelsehinder, har utökats med linje 12 från Vipeholm - Universitetssjukhuset via bl a Nilstorp. Linje 11 har delvis ny körväg på sträckan Linero-Botulfsplatsen, där bussen passerar Ö Torn.

De förändringar som skedde var vidare:

Linje 1 läggs om så den går via Sölvegatan och Tornavägen. Trafiken i södra delen av Tunavägen försvann. Linjen trafikeras i enkelriktad slinga runt Klostergården.

Linje 2 går via Universitetssjukhuset och trafikerar inte Sölvegatan. Slingan

inom Jordabalksvägen försvinner.

Linje 3 slutar att köra inom Vipeholm. 12 minuterstrafik.

Linje 4 Förlängs på Norra Fäladen till Jordabalksvägen och får enkelriktad slinga på Gunnesbo. 10 minuterstrafik.

Linje 5 förlängs till Pilsåker i väster och till Gastelyckan i öster. Trafiken i Nilstorp upphör. På kvällar, lördag em och söndagar går linjen endast mellan Kobjer och Nilstorp.

Linje 6 går via stationen och får ändrad körväg på Mårtens Fäläd.

Linje 7 läggs ner och ersätts av linje 21

Lågtrafiklinjerna 91-95 läggs ner

Inom ramen för gällande tidtabell ändrades körvägen för servicelinje 12 den 31 december 2003. Från denna dag kör linjen in på Vipeholmsområdet från kl 11 på vardagar och alla turer på lördagar och söndagar.

Från den 12 januari 2004 stängs Kaprifolievägen av för ombyggnad av Västkustbanans järnvägsbro, en del i utbyggnaden till dubbelspår genom Lund. Detta innebär att linje 21 under tiden 12 januari 2004 till 28 april 2005 går via Kävlingevägen. Hållplatserna Lerbäcksskolan och Sliparelyckan dras in. Nya hållplatser för linje 21 blir Kung Oscars väg och Monumentet.

Den 1 maj 2005 var en viktig dag i Lunds stadsbusshistoria. Denna dag började en ny entreprenör, Bergkvarabuss, att trafikera stadsbusslinjerna 1-6 samt 20 och 21. Samtidigt kom Stadsbussarna i Lund in under Skånetrafiken i fråga om design (gröna bussar)



Tegnérplatsen 2005 med en gasbuss av typ Volvo B10L med kaross Carrus City U.

och periodkort. Servicelinjerna trafikerar alltså av Connex, som köpt Linjebuss, numera Veolia Transport, med bussar i den blå/grå designen.

Bergkvarabuss inträde innebar att 38 nya gröna naturgasbussar av typ Mercedes-Benz O 530-CNG sattes i trafik. Dessutom finns en dieselbuss av typ Mercedes-Benz O 530 D för trafiken. Naturgasbussarna har nummer 301-338 och dieselbussen 339.

Under 2006 beslutades att det inte längre var värt att låta bussarna rulla utan reklam vilket varit fallet sedan Stadstrafiken 1992 tog över trafiken. Beslutet innebar att stadsbussarna från våren 2007 har rullat med reklam på såväl sidorna som baktill.

Tidtabellen som började gälla den 17 juni 2007 innehöll ett antal förändringar i turtäthet samt för första gången på

många år en linjeförlängning. Förutom förlängningen av linje 6 så förverkligas förändringarna först i samband med att höstturlistan börjar gälla den 19 augusti.

De nyheter som presenteras i tidtabellen var:

Justerade avgångstider. Linje 4 får under höst och vår en förtätning av turutbudet till var 10:e minut i högtrafik. I vintertidtabellen blir det en avgång var 8:e minut i högtrafik. Därmed har Lund för första gången fått en busslinje med ett kontinuerligt turintervall som är tätare än var 10:e minut.

Linje 5 får fördubblat utbud till en avgång var 15:e minut under höst/vinter/vår. Linje 5 får ny hållplats vid vändplanen i Annedalsvägen som nu annonseras för första gången. Busstrafik till denna hållplats har skett sedan



En av de nya gröna Mercedesbussarna korsar Höjeå på väg mot ändstationen Sankt Lars. På samma plats vände en av de första busslinjerna 1927. Ändstationen Sankt Lars har således varit med under stadstrafikens hela 80-åriga historia.

8 januari 2007. Anledningen är att Annegårdens personal och boende temporärt, fram till 2009, flyttats till Åldermansgatan. Linje 5 har sedan 8 januari hållplatser i Bondevägen. Under de tider då linje 5 vänder vid Kobjer förlängs varannan tur till vändplanen i Åldermansgatan.

Linje 6 läggs om så att den åter trafikerar Tullgatan och får där en ny hållplats. Linje 6 förlängs inom Mårtens Fälad från Skolrådvägen till Ringhornegränd och trafikerar därmed den första biten av Lundalänken mellan Sandbyvägen och Dalbyvägen.

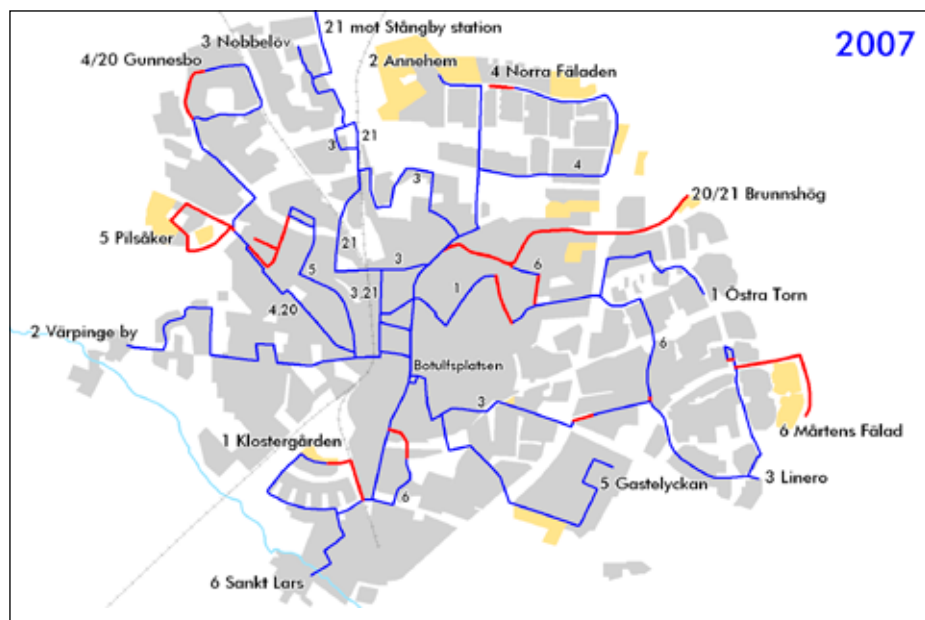
Servicelinjerna får gemensamma avgångar från Botulfsplatsen för att underlätta byten.

Lundalänken trafikeras förutom av linjerna 20, 21 och 166 även av regionbusslinje 169.

För att klara den nya trafiken levereras 5 nya gasbussar hösten 2007.

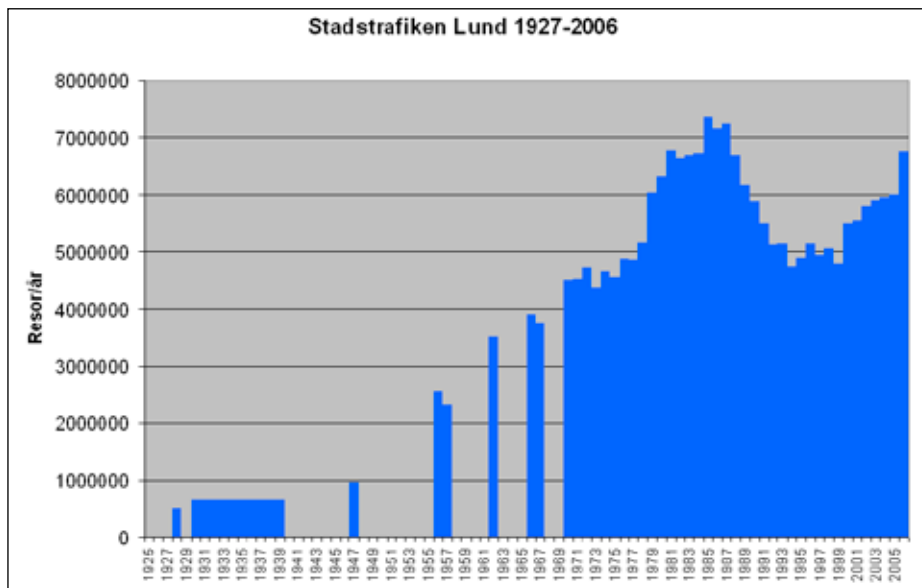
Den 1 december 2007 fyller stadstrafiken 80 år. Samtidigt kan vi uppmärksamma att tidtabellen i sitt ligande A6-format firar 50 år, den första tidtabellen i detta format utkom våren 1957. Det är bara att konstatera att det är en pigg 80 åring vi firar 2007.

2007

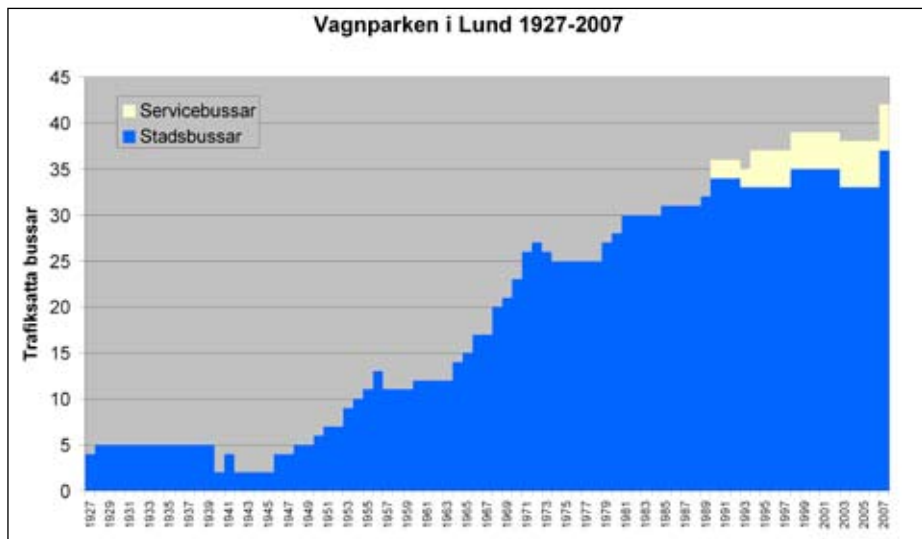


Ny bild och bildtext

Statistik



Resandestatistik finns samlad hos Lunds kommun från 1973 och framåt. I figuren redovisas resandet för tiden 1973 till 2006 samt de år som det på ett eller annat sätt gått att bedöma resandet mellan 1927 och 1972.



Trafikens utveckling kan förutom för antalet passagerare även studeras för antalet bussar som krävs för att klara av den planerade trafiken. I diagrammet visas antalet tursatta bussar för varje år från 1927 till 2007.

Busstyper i Lund

Genom åren från 1927 och framåt har ett antal olika busstyper rullat i Lunds stadstrafik. Nedan visas bilder samt ges några fakta om de aktuella

typerna. Flera var typiska för Sverige andra mer typiska för Lund.



I samband med trafikstarten den 1 december 1927 levererades fyra bussar från Tidaholms bruks AB. Två bussar var levererade till trafikstart medan de båda andra kom till Lund den 7 december 1927.

Den 14 maj 1928 levererades ytterligare en buss från Tidaholm. Den sista Tidaholmsbussen levererades 3 jan 1930.

Den sista var något större än de fyra tidigare.

Tidaholmsbuss	
Årsmodell	1927-28, 1930
Chassi	Tidaholms bruks AB
Kaross	Tidaholms bruks AB
Längd (m)	655 (1927-28); 715 (1930)
Bredd (m)	210
Tjänstevikt (kg)	3541 (1927); 3490 (1928); 4390 (1930)
Totalvikt (kg)	6550 (1930)
Effekt (hk)	40 (1927); 45 (1928); 60 (1930)
Bränsle	Bensin
Sittplatser	15 (1927-28); 19 (1930)
Ståplatser	6 (1927-28); 8 (1930)
Ägare i Lund	AB Stadsomnibussarna 1927-1933 Andersson & Mårtensson 1933-1940
Inv-nummer	4 st (1927); 1 st (1928); 1 st (1930)

De små bussarna togs ur trafik under 1933 och 1934, dvs Andersson & Mårtensson använde dem inte för trafik. Däremot blev bussen levererad 1930 kvar i trafik fram till juni 1940.



När Andersson & Mårtensson tog över driften av stadstrafiken i Lund 1933 anskaffades fyra nya bussar, som levererades 1934.

Dessa var av Scania-Vabis typiska 30-talsmodell, bulldog, eller trubbuss som de kallades i Lund och byggda med kaross från Hägglund & Söner i Örnsköldsvik.

Buss 4 blev kvar i Lund fram till den togs ur trafik i juni 1953. Buss 5 blev kvar i Lund fram till juni 1950 då den flyttades till Trelleborg.

Scania-Vabis trubbuss	
Årsmodell	1934
Chassi	Scania-Vabis 1544
Kaross	Hägglund & Söner
Längd (m)	735
Bredd (m)	215
Tjänstevikt (kg)	4690
Totalvikt (kg)	7315
Effekt (hk)	60
Bränsle	Bensin
Sittplatser	26
Ståplatser	9
Ägare i Lund	Andersson & Mårtensson 1934–1941 AB Lunds Stadsbussar 1941–1943 Skånska Trafik AB 1943–1953
Inv-nummer	4 st A&M 4-7

Buss 6 flyttades i mars 1942 till Linjebuss trafik i Skaraborgs län. Buss 7 slutligen togs ur trafik i februari 1949. Under tiden 1941 till 1946 drevs bussarna med gengas.



Linjebuss övertog trafiken 1941 och under tiden 1946 till 1948 skaffade man totalt sju stycken Volvobussar med förkamardiesel och karosser från Dalby. När AEC-bussarna levererades flyttades några av dessa Volvobussar till Trelleborg.

Volvo B512 VDA (diesel)	
Årsmodell	1946-48
Chassi	Volvo B512 VDA
Kaross	Dalby och Hägglund
Längd (m)	820 - 970
Bredd (m)	222 - 237
Tjänstevikt (kg)	5500 - 6100
Totalvikt (kg)	9025 - 9500
Effekt (hk)	95 - 100
Bränsle	Diesel
Sittplatser	26 - 34
Ståplatser	8 - 19
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1946-64
Inv-nummer	7 st

Den sista bussen (M206) var kvar i Lund till december 1964 då den flyttades till Skaraborg (R217).



I början av 1950-talet började busstrafiken att utvecklas samtidigt som restriktionerna från kriget släppte. Nordstjernan, som Linjebuss tillhörde, sålde fartyg till Storbritannien. Som betalning kom drygt 100 bussar av AECs tillverkning till Sverige. Åtta stycken av modell A1 placerades i Lund. Dessutom fanns i Lund två bussar av den större modellen A2. År 1956 ersattes de av nya

Leyland/AEC/Park Royal	
Årsmodell	1951-52
Chassi	AEC
Kaross	Park Royal
Längd (m)	10,0 (A1), 10,8 (A2)
Bredd (m)	2,35
Tjänstevikt (kg)	8810 (A1), 8930 (A2/2), 9500 (A2/4)
Totalvikt (kg)	12410 (A1), 13360 (A2/2), 13000 (A2/4)
Effekt (hk)	125 (A1, A2/2) 120 (A2/4)
Bränsle	Diesel
Sittplatser	34 (A1) 41 (A2/2) 37 (A2/4)
Ståplatser	14 (A1) 18 (A2/2) 10 (A2/4)
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1951-1967
Inv-nummer	8 st, 411-418 MK IV A1 1 st, 428 MK IV A2/2 1 st, 432 MK IV A2/4

Volvobussar. Några AEC-bussar blev kvar som reservvagnar fram till 1967.



De engelska bussarna ansågs tunga att köra i stadstrafik. Därför lät Linjebuss, i samarbete med AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping,

Volvo/ASJ Condor RL-01	
Årsmodell	1954
Chassi	ASJ Linköping
Kaross	ASJ Linköping, Condor RL-01
Längd (m)	10,05
Bredd (m)	2,35
Tjänstevikt (kg)	5950
Totalvikt (kg)	9450
Effekt (hk)	Volvo 115
Bränsle	Diesel
Sittplatser	35
Ståplatser	15
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1955-1967
Inv-nummer	3 st, 90-92

utveckla en ny typ av stadsbuss. Den första bussen provkördes i december 1954 och sattes i trafik den 17 januari 1955.



Prototyperna fungerade väl och därför kom ytterligare 12 bussar av denna typ till Lund 1956 till 1958. Serievagnarna skilde sig mot prototyperna genom att de hade dubbla bakhjul och

ASJ Condor-RL	
Årsmodell	1956, 1958
Chassi	ASJ Linköping
Kaross	ASJ Linköping
Längd (m)	10,20
Bredd (m)	2,35
Tjänstevikt (kg)	6570 – 6760
Totalvikt (kg)	10280 – 10500
Effekt (hk)	Volvo 115
Bränsle	Diesel
Sittplatser	35 – 37
Ståplatser	17 – 20
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1956-1967
Inv-nummer	12 st, 600-604, 607, 610-612, 615-617

golvbrunn (istället för utfällbart steg) vid framdörren. ASJ-bussarna ersatte AEC-bussarna som ordinarie vagnar.



1963 levererades 5 st bussar av en helt ny typ. De var byggda av Svenska Karosseriverken (SKV) i Katrineholm. Bussarna byggdes senare om till högertrafik. 1969 inköptes 3 bussar av samma typ från Stockholms Spårvägar (SS).

SKV/City 62	
Årsmodell	1963 (618-622), 1964 (615-617)
Chassi	City-62 (618-622), City-63 (615-617)
Kaross	SKV
Längd (m)	10,30 (618-622), 10,45 (615-617)
Bredd (m)	2,50
Tjänstevikt (kg)	6510 (618-622), 6600 (615-617)
Totalvikt (kg)	11480–11500 (618-622), 11290 (615-617)
Effekt (hk)	Volvo 150 (618-622), Volvo 135 (615-617)
Bränsle	Diesel
Sittplatser	33 (618-622), 34 (615-617)
Ståplatser	38 (618-622), 33 (615-617)
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1963-1973
Inv-nummer	5 st, 618-622, 3 st, 615-617, fd SS H29



Inför högertrafikomläggningen den 3 september 1967 anskaffade Linjebuss 18 nya bussar från Scania-Vabis, som tillsammans med bussarna av typ SKV/City svarade för trafiken från 3 september 1967.

Scania-Vabis CR 76-59	
Årsmodell	1967
Chassi	Scania-Vabis CR 76-59
Kaross	Scania-Vabis
Längd (m)	11,50
Bredd (m)	2,50
Tjänstevikt (kg)	8000
Totalvikt (kg)	12900
Effekt (hk)	190
Bränsle	Diesel
Sittplatser	35
Ståplatser	35
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1967–1982
Inventarienummer	18 st, 623–640



Linjenätet växte kraftigt i början av 1970-talet och det behövdes fler bussar. Dessutom ville man ersätta de äldre SKV bussarna. Vagnparken kompletterades efterhand med 9 st Scania CR 110 M. Några av dessa vagnar användes under perioder i Eslöv. Bussarna var i princip av samma

Scania CR 110 M59	
Årsmodell	1971-1972
Chassi	Scania CR 110 M59
Kaross	Scania
Längd (m)	11,10
Bredd (m)	2,50
Tjänstevikt (kg)	8200
Totalvikt (kg)	13300
Effekt (hk)	190
Bränsle	Diesel
Sittplatser	34
Ståplatser	36
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1971–1988
Inv-nummer	9 st, 641–649

typ som de tidigare levererade CR 76. Modelländringen berodde mest på att Scania-Vabis 1968 bytte namn till Scania.



Trafiken ökade och 1972 var det dags för ytterligare bussar. Denna gång blev det Volvo B59-bussar med kaross från Säfle karosseri (Höglunds). Bussarna blev dock överhettade i lutningarna i Lund och flyttades efterhand till Kristianstad.

Volvo B59/Säfle	
Årsmodell	1972, 1975
Chassi	Volvo B59
Kaross	Säfle karosseri
Längd (m)	11,95
Bredd (m)	-
Tjänstevikt (kg)	15100
Totalvikt (kg)	-
Effekt (hk)	-
Bränsle	Diesel
Sittplatser	46
Ståplatser	34
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1972–1978
Inv-nummer	2 st, 205, 206; 5 st, 214–218



Eftersom Volvobussarna inte passade på Lunds gator köptes 2 Scania CR 111 år 1976. Dessa vagnar utföll till belåtenhet och 1978-1979 levererades ytterligare 16 bussar av denna typ. Buss

Scania CR 111	
Årsmodell	1976, 1978-1979
Chassi	Scania CR 111M
Kaross	Scania
Längd (m)	11,60
Bredd (m)	2,50
Tjänstevikt (kg)	9500
Totalvikt (kg)	14900 (650,651), 14500 (653–668)
Effekt (hk)	205
Bränsle	Diesel
Sittplatser	36 (650,651), 40 (663–668)
Ståplatser	45 (650, 651), 35 (653–668)
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1976–1991
Inv-nummer	18 st, 650,651,653–668

668 blev den sista CR 111 att lämna fabriken i Katrineholm.



Linjebuss försökte alltid att göra bra affärer. I detta begrepp innefattas att man köpte demonstrationsbussar. LB 652 var byggd på ett chassi från Scania (1975) och en kaross från Säfle (1977). Vid denna tid köpte Volvo karossfabriken i Säfle och byggen på Scaniachassier blev omöjliga. LB 652 blev en särling i bussvärlden.

Scania BR 111/Säfle	
Årsmodell	1975/77
Chassi	Scania BR 111
Kaross	Säfle
Längd (m)	11,55
Bredd (m)	2,50
Tjänstevikt (kg)	-
Totalvikt (kg)	15070
Effekt (hk)	-
Bränsle	Diesel
Sittplatser	42
Ståplatser	32
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1978–1990
Inv-nummer	1 st, 652



När den sista Scania CR 111 hade levererats önskade Linjebuss ytterligare 111:or. Detta kunde inte Scania leverera så Linjebuss fick ta nästa generations buss – Scania CR 112.

Scania CR 112	
Årsmodell	1980-1983
Chassi	Scania CR 112
Kaross	Scania
Längd (m)	11,695
Bredd (m)	2,50
Tjänstevikt (kg)	10200
Totalvikt (kg)	16500
Effekt (hk)	205
Bränsle	Diesel
Sittplatser	-
Ståplatser	-
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1980–1996
Inv-nummer	17 st, 669–686



Under åren 1986 och 1987 inköptes fem bussar till stadstrafiken i Lund. Vagnarna ersatte i princip de sista bussarna av typ CR 110. Eftersom Scania ständigt utvecklar sina bussmodeller har dessa bussar en ny typbeteckning.

Scania CN 112 CL	
Årsmodell	1986-1987
Chassi	Scania CN 112 CL
Kaross	Scania
Längd (m)	11,70
Bredd (m)	2,50
Tjänstevikt (kg)	-
Totalvikt (kg)	15660
Effekt (hk)	256
Bränsle	Diesel
Sittplatser	38
Ståplatser	40
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1986–1996
Inv-nummer	5 st, 687–691



Dessa bussar levererades i två omgångar med 10 st i december 1989 och 8 st i november och december 1991. Den första leveransen hade samma färg som tidigare stadsbussar. De utrustades även med matrisskyltar för att visa destination. Den andra leveransen målades i Linjebuss nya färgsättning samt fick destinationsskyltar i form av rullband. När linje 20 öppnades på prov 1998 lånades två bussar av denna typ från Malmö för trafiken.

Scania CN 113 CLB	
Årsmodell	1990, 1992
Chassi	Scania CN 113 CLB
Kaross	Scania
Längd (m)	11,70
Bredd (m)	2,50
Tjänstevikt (kg)	-
Totalvikt (kg)	15710 (årsmod 1990) 15910 (årsmod 1992)
Effekt (hk)	257 (årsmod 1990) 250 (årsmod 1992)
Bränsle	Diesel
Sittplatser	36
Ståplatser	38
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1989-1999
Invnummer	10 st, 692-699, 570,571 (1990) 8 st, 572-579 (1992) 2 st, 3170,3171 (fd ML 170,171)



Linjebuss fick de fyra första lågentrëbussarna i december 1992. Dessa bussar blev också först med den nya färgsättningen som Lunds kommun önskade på alla bussar. Från december 1992 till maj 2005 var det denna grå/blå design som gällde på stadsbussarna i Lund. I december 1994 levererades ytterligare fyra bussar av denna modell. Den största skillnaden var att de senare bussarna hade en sned ruta vid övergången mellan låg- och höggolv. När Arriva tog över trafiken i Lund den 1 maj 1999 satte man in två Scania CN 113 MaxCi som reservbussar. Dessa båda bussar skilde sig mot de tidigare genom bredden 2,60 meter.

Scania CN 113 CLL MaxCi	
Årsmodell	1992, 1995, 1997
Chassi	Scania CN 113 CLL
Kaross	Scania MaxCi
Längd (m)	11,70
Bredd (m)	2,50 (Linjebuss), 2,60 (Arriva)
Tj-vikt (kg)	11260 (årsmod 1995), 11400 (årsmod 1997)
Tot-vikt (kg)	15860 (årsmod 1992), 17300 (årsmod 1995,1997)
Effekt (hk)	250 (årsmod 1992), 260 (årsmod 1995,1997)
Bränsle	Diesel
Sittplatser	35 (årsmod 1992, 1997), 34 (årsmod 1995)
Ståplatser	42 (årsmod 1992, 1997), 41 (årsmod 1995)
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1992-1999 Arriva Sverige AB 1999-2005
Inv-nummer	4 st, 580-583 (Linjebuss) 4 st, 584-587 (Linjebuss) 2 st, 6459,6460 (Arriva)



Den första upphandlingen i Lund började gälla med trafikstart den 1 maj 1995. Vid denna upphandling var det krav på att 24 bussar skulle drivas med naturgas (CNG). Linjebuss vann upphandlingen och satte 24 nya Volvobussar i trafik. Bussarna försenades kraftigt och levererades först vid årsskiftet 1995/96. Två ytterligare bussar inköptes för trafiken på linje 20. Dessa var i

Volvo B10L/Säffle CNG	
Årsmodell	1996, 1998
Chassi	Volvo B10 L 60
Kaross	Säffle 5000
Längd (m)	12,00
Bredd (m)	2,58
Tjänstevikt (kg)	12200
Totalvikt (kg)	17900
Effekt (hk)	245
Bränsle	Naturgas
Sittplatser	31
Ståplatser	44
Ägare i Lund	AB Linjebuss 1995-2002 Arriva Sverige AB 1999-2005
Inv-nummer	24 st, 3331-3354 (Linjebuss) 2 st, 3432,3433 (Linjebuss) 1 st, 6575 (Arriva, fd LB 3352)

trafik till 2002 då Linjebuss förlorade trafiken på linje 20. En buss såldes begagnad till Arriva som reservbuss (fd LB 3352) i december 1999.



Till trafiken i Lund skaffade Arriva åtta dieselbussar av typen Scania OmniCity. Två av bussarna var begagnade (6457 och 6458). 6458 hade tidigare varit Scantias demonstrationsbuss och 6457 hade köpts från Näckrosbuss.

Scania CN 94 OmniCity	
Årsmodell	1997, 1999
Chassi	Scania CN 94
Kaross	Scania OmniCity
Längd (m)	12,00
Bredd (m)	2,50
Tjänstevikt (kg)	11110
Totalvikt (kg)	17900
Effekt (hk)	169 kW
Bränsle	Diesel
Sittplatser	32
Ståplatser	38
Ägare i Lund	Arriva Sverige AB 1999-2005
Inv-nummer	6 st, 6451-6456 (1999) 2 st, 6457,6458 (1997)



Den andra upphandlingen i Lund vann Arriva 1999. Nya gasbussar sattes i trafik, denna gång var det Volvo B10L med Carrus kaross. Bussarna slets hårt och var i tämligen dåligt skick när Arriva avslutade trafiken våren 2005. Under 2006 såldes flertalet bussar till staden Tychy i Polen.

Volvo B10L/Carrus CNG	
Årsmodell	1999
Chassi	Volvo B10 L
Kaross	Carrus City U
Längd (m)	12,05
Bredd (m)	2,54
Tjänstevikt (kg)	12390
Totalvikt (kg)	18900
Effekt (hk)	245
Bränsle	Naturgas
Sittplatser	32
Ståplatser	34
Ägare i Lund	Arriva Sverige AB 1999-2005
Inventarienummer	24 st, 6551-6574



Arriva vann en ny omgång trafik i Malmö men det krävdes då 100% gasbussar. Ett antal dieselbussar blev överflödiga och hösten 2002 flyttades fyra av dessa till Lund för att tjänstgöra som reservvagnar.

Volvo B10BLE/Carrus	
Årsmodell	1997
Chassi	Volvo B10BLE
Kaross	Carrus City L
Längd (m)	12,00
Bredd (m)	2,50
Tjänstevikt (kg)	11740
Totalvikt (kg)	17900
Effekt (hk)	245
Bränsle	Diesel
Sittplatser	36
Ståplatser	36
Ägare i Lund	Arriva Sverige AB 2002-2005
Inv-nummer	4 st, 6403,6411,6420,6426



Upphandlingen 2005 innebar ny entreprenör i form av Bergkvarabuss. Totalt sattes nu 38 naturgasbussar i trafik, samtliga av Mercedes-Benz tillverkning. Upphandlingen innebar också att stadsbussarna anpassades till Skånetrafikens design. Hösten 2007 utökas trafiken och ytterligare fem bussar anskaffas av samma typ, dock med en något förändrad karossform.

Mercedes-Benz O 530-CNG	
Årsmodell	2005, 2008
Chassi	Mercedes-Benz O 530 CNG
Kaross	Mercedes-Benz Citaro
Längd (m)	11,95
Bredd (m)	2,55
Tjänstevikt (kg)	12700 (2005), 12550 (2008)
Totalvikt (kg)	17940 (2005), 17710 (2008)
Effekt (hk)	240 kW
Bränsle	Naturgas
Sittplatser	24
Ståplatser	53 (2005), 49 (2008)
Ägare i Lund	Bergkvarabuss AB 2005-
Inv-nummer	38 st, 301-338 (2005) 5 st 231-235 (2008, lev okt 2007)



Bergkvarabuss 39:e buss, reservbussen, är en dieselbuss av samma typ som naturgasbussarna.

Mercedes-Benz O 530 D	
Årsmodell	2005
Chassi	Mercedes-Benz O 530 D
Kaross	Mercedes-Benz Citaro
Längd (m)	11,95
Bredd (m)	2,55
Tjänstevikt (kg)	11430
Totalvikt (kg)	17300
Effekt (hk)	205 kW
Bränsle	Diesel
Sittplatser	27
Ståplatser	55
Ägare i Lund	Bergkvarabuss AB 2005-
Inv-nummer	1 st, 339

Stadstrafiken Lund – 80 år

I 80 år har nu stadsbussarna transporterat Lundaborna fram och tillbaka i Lund. Utan dessa stadsbussar hade inte staden kunnat växa till det lärdomssäte det är idag.



Den 1 december 1927 rullade den första stadsbussen i Lund. Trafiken på linjen från St Lars till Monumentet och Smörlyckan startade 14 dagar för sent eftersom bussarna från Tidaholm inte levererades i tid. Redan efter en vecka då alla fyra bussarna var levererade öppnades även linjen från Dalbyvägen till Folkparken respektive Västra Egnahemsområdet. Idag, 80 år senare, finns totalt 49 bussar för stadstrafiken i Lund.

I denna skrift får vi följa med på resan från de första planerna på kollektivtrafik i Lund via konkurser och andra världskrigets varubrist och 60-talets expansion till dagens miljöanpassade kollektivtrafik. Vi kan konstatera att det är en vital 80-åring som firas den 1 december 2007.



Lund Stadsbuss

