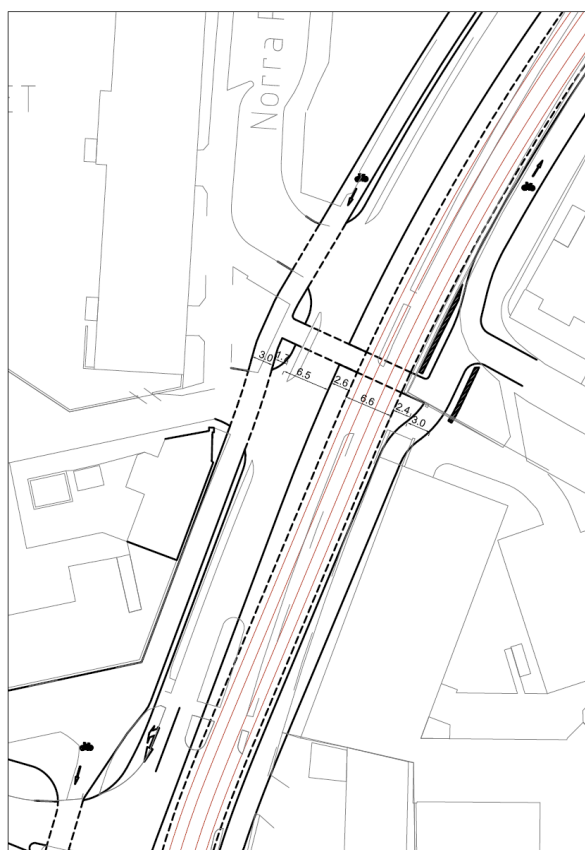




Christian Rydén, 046-35 58 15
Anna Karlsson, 046-35 52 40

PM avseende Kioskgatans anslutning till Getingevägen efter spårvägsgenomförande

I samband med planering för spårväg Lund C – ESS och utveckling av sjukhusområdet i Lund har Kioskgatans anslutning till Getingevägen diskuterats. Lunds kommun har i arbetet med förstudien för spårväg Lund C – ESS (2011) samt Ramprogram för sjukhusområdet och södra universitetsområdet (2012) bedömt att det finns stora svårigheter och nackdelar med att anordna en korsning i detta läge. Inriktningen i dessa båda politiskt antagna dokument har därför varit att i samband med spårvägsetablering stänga bilkopplingen mellan Kioskgatan och Getingevägen. Möjligheten att erbjuda en passage för cyklister och fotgängare har dock bedömts angelägen och genomförbar, vilket resulterat i att kommunen i detaljplanen redovisat nedanstående utformning.



Region Skåne har i dialogen med kommunen framfört att Kioskgatans anslutning till Getingevägen är viktig för sjukhusets utveckling, för

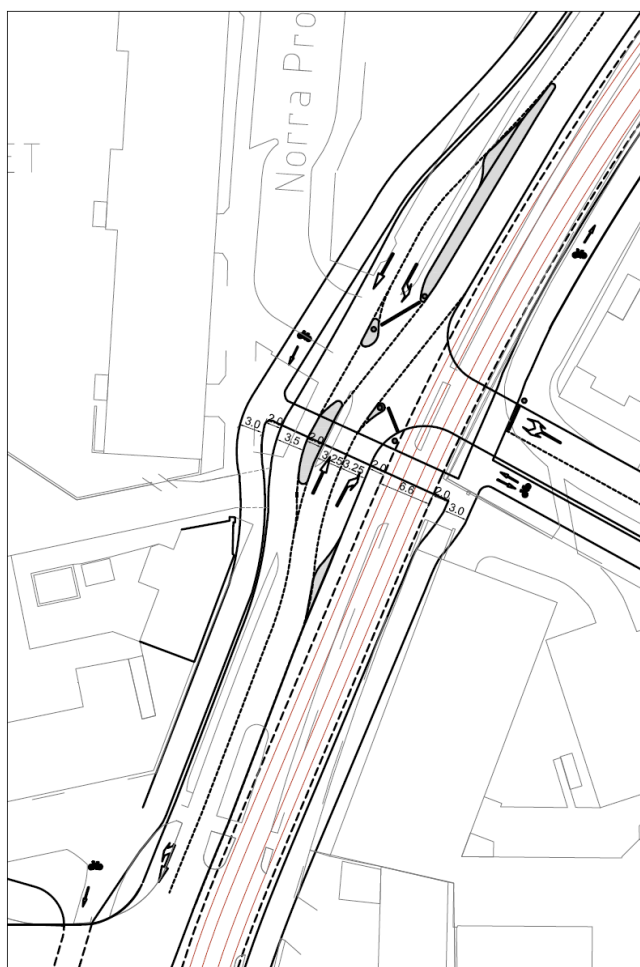
patientsäkerheten och krisberedskap. Ett flertal olika korsningsalternativ har därför studerats sedan 2011.

Alternativa lösningar

För att säkerställa god trafiksäkerhet har utgångspunkten för hela spårvägsprojektet varit att korsningar med icke obetydliga trafikmängder ska regleras med trafiksignal. Erfarenheten från andra spårvagnsstäder är att olycksriskerna annars blir för höga. I den aktuella korsningen är det förvisso en mindre andel av trafiken som kommer svänga in/ut på Kioskgatan, men det är stora mängder busstrafik, biltrafik, cyklister och fotgängare som påverkas av korsningen.

En klassisk signalreglering skulle här leda till försämrad framkomlighet för busstrafiken på Getingevägen, och även för den absoluta majoriteten av övriga trafikanter (bilister, cyklister och fotgängare). En sådan korsning är också så utrymmeskrävande att byggnader måste rivas (tidiga skisser av Tyréns antyder att detta skulle vara möjligt, men dessa har inte tagit hänsyn till behovet av korsande gc-trafik, vilket kräver mer utrymme).

2013 gav Region Skåne i uppdrag till Tyréns att studera korsningen en gång till. Tyréns föreslog då en korsning som i normalfallet regleras med väjningsplikt för svängande fordon, men när spårvagn är på väg in i korsningen tänds en stoppsignal för svängande fordon. På så sätt säkerställs spårvagnens framkomlighet, och även busstrafikens framkomlighet i korsningen skulle därmed kunna bli god. Tyréns skissade fram tre olika varianter på en sådan korsning, där den mest intressanta (med gc-passage i söder) redovisas nedan.



Tyréns anger att den föreslagna lösningen leder till bibehållen framkomlighet för såväl kollektivtrafik som biltrafik. De oskyddade trafikanterna får något lägre trafiksäkerhet och framkomlighet i den nya korsningen, men den blir en naturlig del i stadens trafikmiljö. Intrånget i parkmiljön blir större med denna korsning. Sammantaget bedömer Tyréns att ”de negativa effekterna av en anslutning till Getingevägen i Kioskgatan bedöms inte kunna motivera en begränsning av det framtida sjukhusets behov av ett flexibelt gatunät.”

Kommunens bedömning

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med tekniska förvaltningen (ansvarig väghållare för Getingevägen) analyserat Tyréns framlagda förslag till korsningslösning. Till skillnad från Tyréns bedömer förvaltningarna att trafiksäkerheten i korsningen är på en nivå som inte är acceptabel.

Getingevägen är en viktig del i kommunens huvudgatunät vilken i förslaget ges en drastisk böjning av gatulinjen och mycket korta svängfält. När spårvagn närmar sig korsningen tänds trafiksignaler upp i rött för svängande trafik, vilket i detta förslag ger stor otydlighet och osäkerhet för alla inblandade trafikanter – även raktframkörande bilar och bussar. Med aktuella trafikmängder, tydligt

böjd gatulinje och korta svängfält är det mycket svårt att säkerställa en lösning där svängande fordon verkligen uppfattar stoppsignalen, samtidigt som raktframkörande fordon inte påverkas av stoppsignalen.

Fotgängare och cyklister som ska korsa Getingevägen drabbas också av särskilda utmaningar med den föreslagna lösningen. Genom att i korsningen både tillämpa traditionell väjningsplikt och stoppsignal vid spårvägspassage blir det oklart vad som gäller för oskyddade trafikanter. När bilar som ska svänga in på Kioskgatan stannat för stoppsignal är raktframkörande bilar ändå i rörelse, och fotgängare som börjat gå över gatan hamnar i ett utsatt läge.

Utöver ovanstående principiella invändningar har den fördjupade granskningen av förslaget också påvisat brister i detaljutformningen. För att vanliga lastbilar ska kunna nyttja korsningen måste körytan med hänsyn till svängradier utökas och refuger etc flyttas. Utrymmet för refuger vid spårvägspassagen ska också utökas enligt nyligen framtagna projekteringsanvisningar för spårvägen. Detta innebär att Getingevägens gatulinje måste böjas ut ytterligare.

Kommunens slutsats

Den av Region Skåne och Tyréns föreslagna korsningslösningen ger inte acceptabel trafiksäkerhetsnivå för berörda trafikanter, särskilt oskyddade trafikanter. För att uppnå en trafiksäkerhetsmässigt acceptabel lösning krävs en fullvärdig signalreglerad korsning, vilket får andra negativa konsekvenser såsom försämrade framkomlighet för busstrafik, biltrafik samt fotgängare och cyklister, dessutom krävs utrymme som förutsätter rivning av byggnader.

Kommunen har stor förståelse för sjukhusets särskilda behov och vill söka lösningar för att tillgodose dessa. Detta innebär t ex att spårvägen och dess närområde kring Kioskgatan kan utformas så det blir möjligt för utryckningsfordon och andra angelägna transporter att vid behov passera spårvägen mellan Getingevägen och Kioskgatan. Rent praktiskt kan detta arrangeras genom att på lämplig plats hårdgöra spårområdet (med t ex armerat gräs) och förse passagen med bom. Vad gäller byggtrafik kommer kommunen medverka till att skapa tillfredsställande lösningar för sjukhusets utveckling och ombyggnad. Exakt hur detta kan ske får prövas när byggprojekt är aktuellt.

STADSBYGGNADSKONTORET

TEKNISKA FÖRVALTNINGEN

Inga Hallén
Stadsbyggnadsdirektör

Håkan Lockby
Teknisk direktör