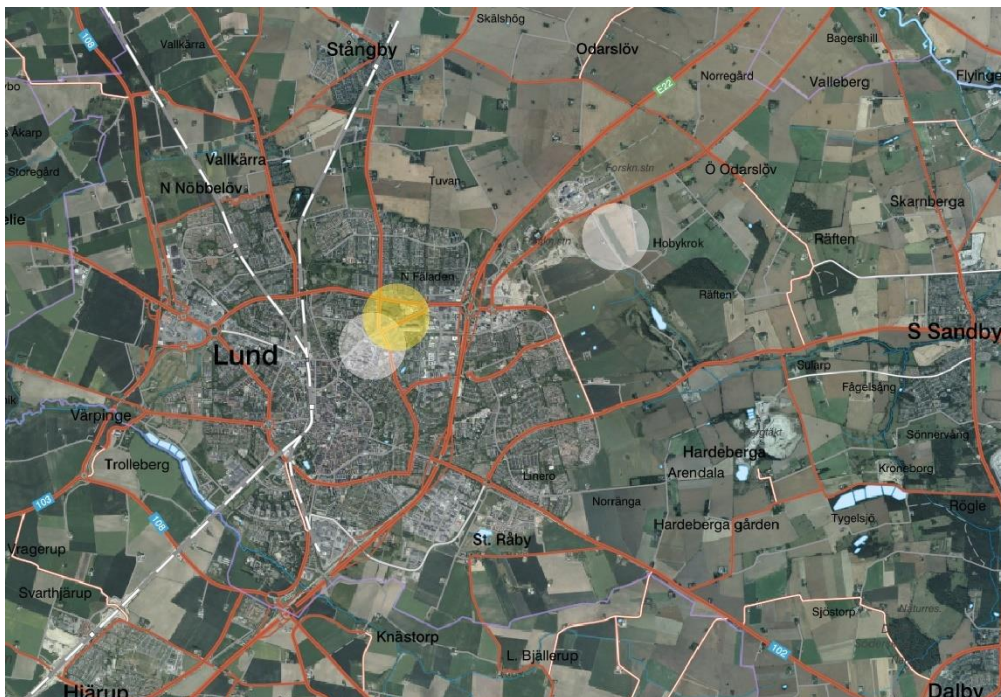


PM

Trafikala effekter - Lokalisering av Lunds sjukhus



2022-02-22

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	3
1.1	Syfte	3
1.2	Metod för trafikanalys	3
2	Befintligt läge och expansion vid Smörlyckan	5
2.1	Akuttransporter	6
2.2	Gång- och cykeltrafik	9
2.3	Kollektivtrafik	13
2.4	Leveranser	16
2.5	Personbilar och övriga motorfordon	18
3	Brunnshög	20
3.1	Akuttransporter	21
3.2	Gång- och cykeltrafik	23
3.3	Kollektivtrafik	26
3.4	Leveranser	28
3.5	Personbilar och övriga motorfordon	30
4	Norr om befintligt sjukhusområde	33
4.1	Akuttransporter	34
4.2	Gång- och cykeltrafik	35
4.3	Kollektivtrafik	37
4.4	Leveranser	40
4.5	Personbilar och övriga motorfordon	41

1 Bakgrund

Dagens sjukhusområde i Lund är en av Skånes största arbetsplatser och en kärna i stadens identitet där stadsplaneringen under de senaste 100 åren till stor del har influerats av en vidareutveckling av sjukhusets verksamhet. Att fortsätta utveckla sjukhuset på befintligt område i Lund medför dock vissa utmaningar eftersom det innebär att ytterligare mark behöver tas i anspråk, samtidigt som sjukhusets närhet till Lund C, centrum och universitetet innebär många fördelar för verksamheten och staden.

Med anledning av detta påbörjade Region Skåne år 2020 en utredning med syfte att undersöka vad en flytt av hela, eller delar av, Skånes universitetssjukhus (SUS) i Lund skulle innebära för vården, staden och samhället (Region Skåne, 2020).

Till en början har två alternativa lokaliseringar studerats: Utveckling av nuvarande sjukhusområde mot Smörlyckan alternativt flytt av hela sjukhuset till Brunnsög. Utredningen har sedan uppdaterats med ett tredje alternativ på lokalisering som innebär att sjukhusområdet lokaliseras helt på Smörlyckans idrottsområde.

1.1 Syfte

Detta PM ska beskriva de trafikala effekterna av en lokalisering av sjukhusområdet på befintligt läge med utveckling mot Smörlyckan, en lokalisering av sjukhusområdet i Brunnsög samt en lokalisering av sjukhusområdet norr om befintligt sjukhusområde. Konsekvenserna för de tre alternativa lokaliseringarna samt delalternativ studeras ur trafikhänseende. Fokus i detta PM ligger på det allmänna vägnätet.

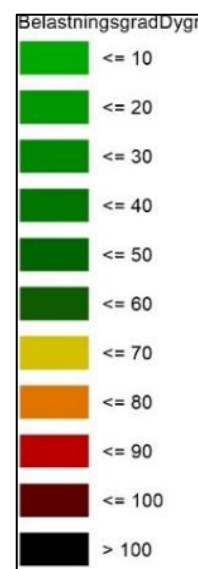
1.2 Metod för trafikanalys

De olika lokaliseringalternativen analyseras utifrån möjligheter och utmaningar i kategorierna akuttransporter, gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, leveranser och personbilstrafik inklusive analys av belastningen på närliggande vägnät.

Som ett stöd för att beskriva konsekvenserna av de olika lokaliseringarna görs en översiktlig trafikanalys som fokuserar på hur belastat vägnätet kring sjukhusområdet blir vid den nya lokaliseringen. Analysen görs i programvaran Visum (version 21), där dagens sjukhustrafik (det vill säga alla resor: arbetsresor, besöksresor, sjukresor, leveranser och så vidare) flyttas till den tilltänkta lokaliseringen. Programmet beräknar belastningsgrad på vägnätet och ritar ut resultatet på karta med färgskala och procent enligt legenden till höger. Belastningsgraden beskriver hur stor del av tillgänglig kapacitet som används. Som gränsvärde används ofta belastningsgraden 0,8 (orange färg) det vill säga att 80 procent av kapaciteten utnyttjas. En högre belastningsgrad bör undvikas. Vid 0,8 börjar tidsluckorna bli mindre och färre, väntetiden i korsningar ökar och köbildning uppstår. Om belastningen fortsätter att öka byggs köerna på och när belastningsgraden är nära 1,0 byggs köerna på fortare än de hinner avvecklas.

Bilderna i detta PM speglar den mest belastade timmen som infaller på förmiddagen eller eftermiddagen och är inget som pågår under ett helt dygn.

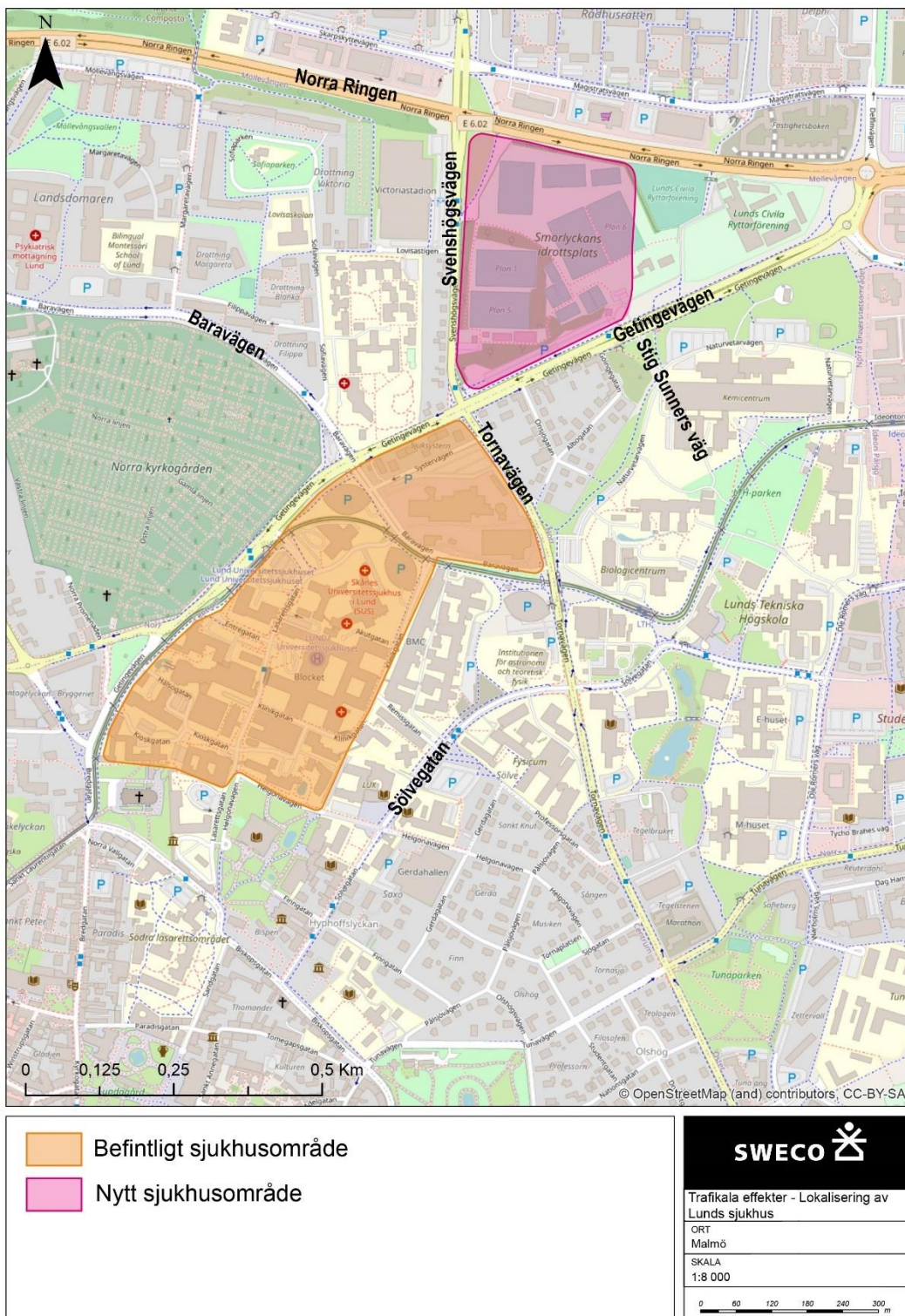
Denna analys är på översiktlig nivå och en enskild länk bör därför inte analyseras i detalj. Det kan exempelvis vara möjligt att under den mest belastade timmen ha belastningsgrad över 1 (100 procent) och ändå ha fungerade framkomlighet, då trafikmodellen i Visum endast anger typ av korsning och inte exempelvis hur detaljerad funktion och utformning korsningen har.



Utryckningstrafik kan ofta ta sig förbi dessa platser med blåljus och kan ibland också utnyttja kollektivtrafikkörfält, vilket denna analys inte tar hänsyn till som endast visar bilvägnätet. En överflyttning av trafiken till gång cykel och kollektivtrafik innebär minskade risker för hög belastningsgrad. Dessa resonemang tas också med vid beskrivning av konsekvenserna av de olika sjukhuslokaliseringarna.

2 Befintligt läge och expansion vid Smörlyckan

Dagens sjukhus samt den föreslagna utökningen ligger relativt centralt i Lund, strax norr om stadskärnan, se Figur 1.



Figur 1 Befintligt och nytt läge för Lunds sjukhus

PM

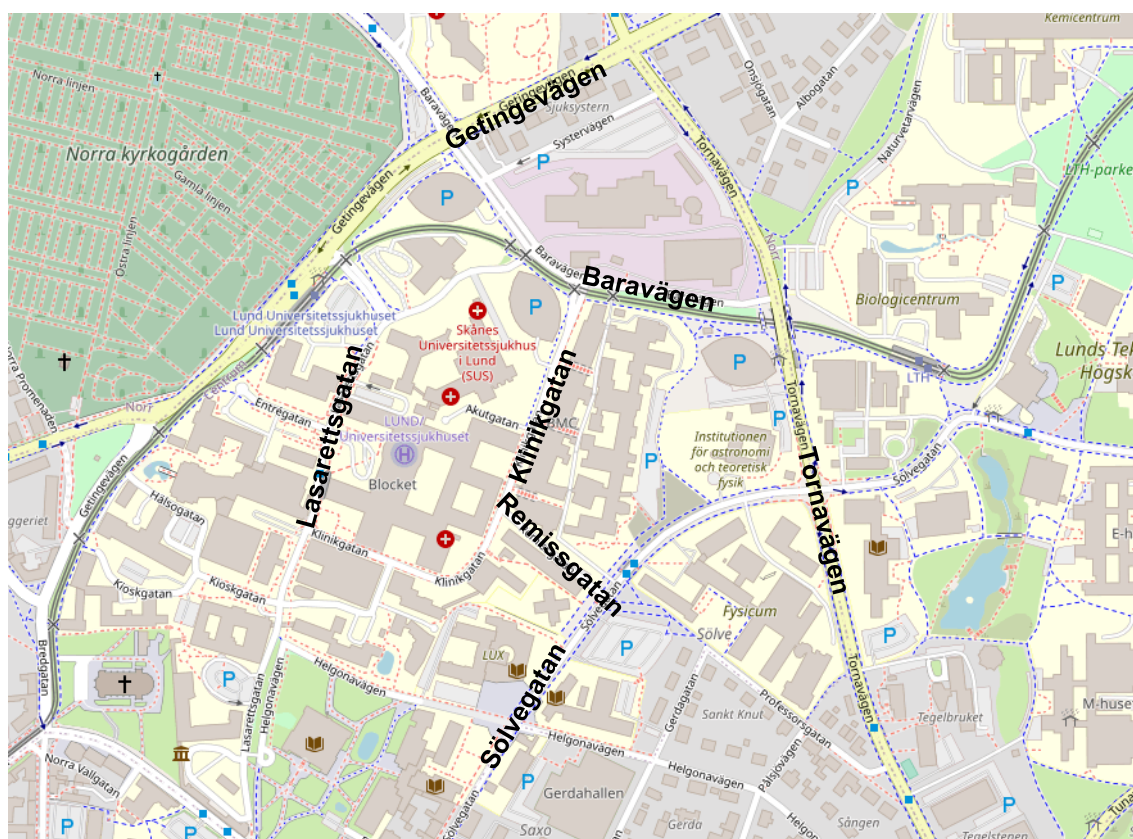
Läget gör att det är lättillgängligt med både gång och cykel från många platser i staden. Kollektivtrafiken har anpassats till sjukhuset som en viktig målpunkt med flertalet såväl lokalbussar som regionalbussar. Spårvagnslinjen har en hållplats vid sjukhuset. Biltrafik angör via Tornavägen och Getingevägen som båda är en del av Mellanringen som är en halvcentral ringled av huvudgator.

Fastighetsutveckling på platsen innebär förändringar av befintlig infrastruktur. Spårvägen dras om och Baravägen kortas av, vilket genererar en stor sammanhängande yta för utveckling av det befintliga sjukhuset.

2.1 Akuttransporter

2.1.1 Förutsättningar

Akuttransporter sker idag framför allt via Klinikgatan (Figur 2). Alternativa vägar finns i Lasarettsgatan och Remissgatan. Gatorna ligger inne på sjukhusområdet och ansluter till det kommunala vägnätet via Baravägen, Getingevägen, Tornavägen och Sölvegatan. Såväl Klinikgatan som Lasarettsgatan korsar spårvägslinjen. Remissgatan har något lägre geometrisk standard och går via Sölvegatan ut till huvudvägnätet. Akuttransporter styrs inte av hastighetsbegränsningar och övrig trafik ska lämna företräde. Det är dock viktigt att de geometriska förutsättningarna finns för att uttryckningstider ska kunna hållas.



Figur 2 Vägar inom befintligt sjukhusområde

2.1.2 Behov av åtgärder

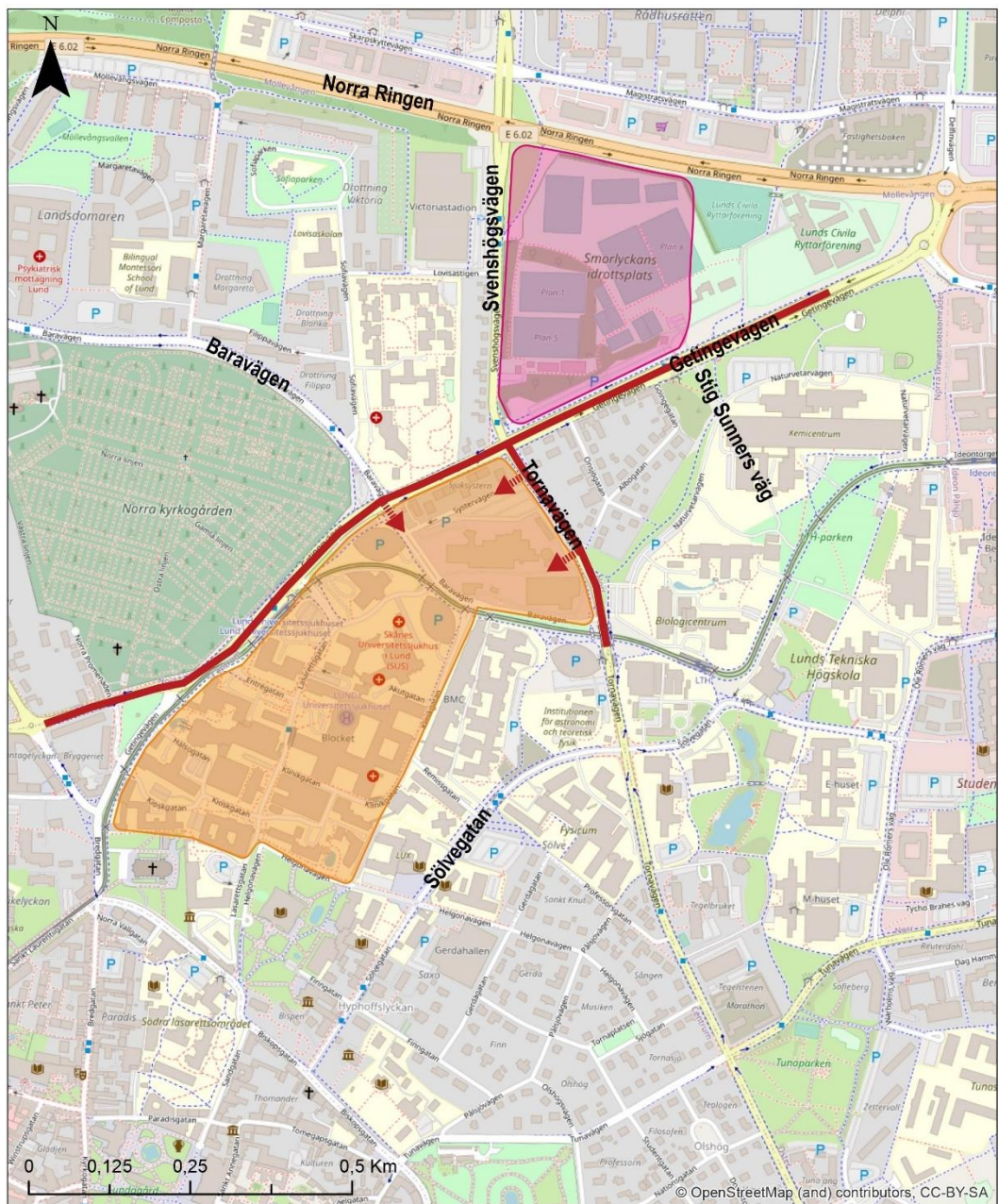
En utbyggnad av sjukhuset i anslutning till den plats där sjukhuset ligger idag påverkar inte vilka vägar och gator man tar sig till sjukhusområdet. Huvudgatorna österifrån bedöms ha tillräcklig

standard där Getingevägen är tvåfältig och Tornavägen har ett särskilt busskörfält som förenklar för uttryckningstrafik.

Vid en utbyggnad av sjukhuset behöver framkomligheten för de akuta transportererna att vara minst lika bra som idag. Systemet behöver dessutom vara robust och erbjuda alternativa vägar. Kraven enligt TRAST är att det primära uttryckningsnätet ska vara minst 50 km/h. Vidare står att kapaciteten ska klarläggas och säkras på anslutningsgator. För att skapa en god framkomlighet bör infart ske direkt från huvudgata och gå så effektiv väg inne på sjukhusområdet som möjligt. För att skapa redundans bör alternativen utformas så att akuta transporter kan nyttja två oberoende infarter där den ena kan vara sekundär. Trafikmässigt erbjuder angöring från Tornavägen en något högre framkomlighet på grund av det dedikerade körfältet för kollektivtrafik på gatans södra del. Om en infart ska placeras på Getingevägen bör denna placeras i anslutningen till en befintlig korsning, exempelvis mitt emot Baravägen, Figur 3.

Sammanfattningsvis är behovet av åtgärder för att säkerställa god framkomlighet för akuttransporter följande:

- Infart med direktaccess från en huvudgata (Tornavägen eller Getingevägen)
- Sekundär infart från Getingevägen eller Tornavägen
- Infarterna bör placeras på ett sådant avstånd från de signalreglerade korsningarna att köer inte bygger upp till infarterna



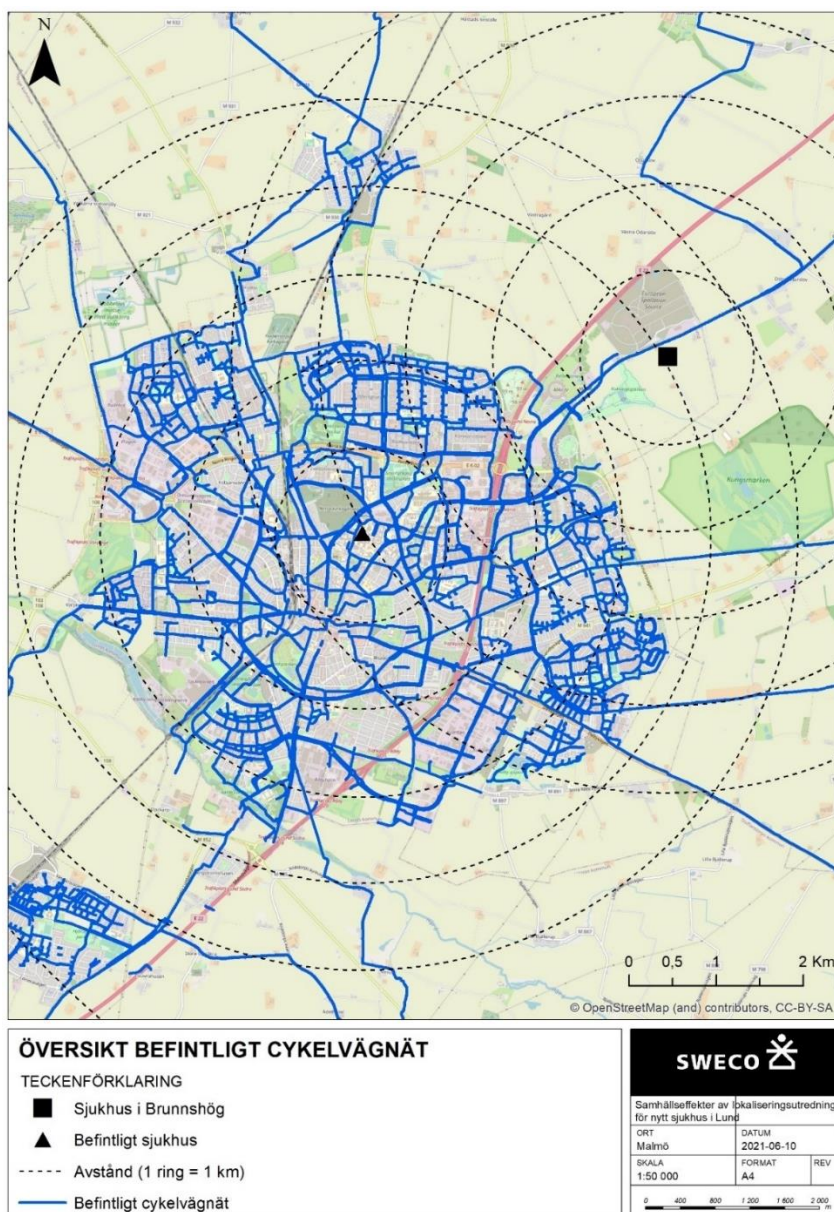
Figur 3 Vägar för akuta transporter och möjliga angöringspunkter

2.2 Gång- och cykeltrafik

2.2.1 Förutsättningar

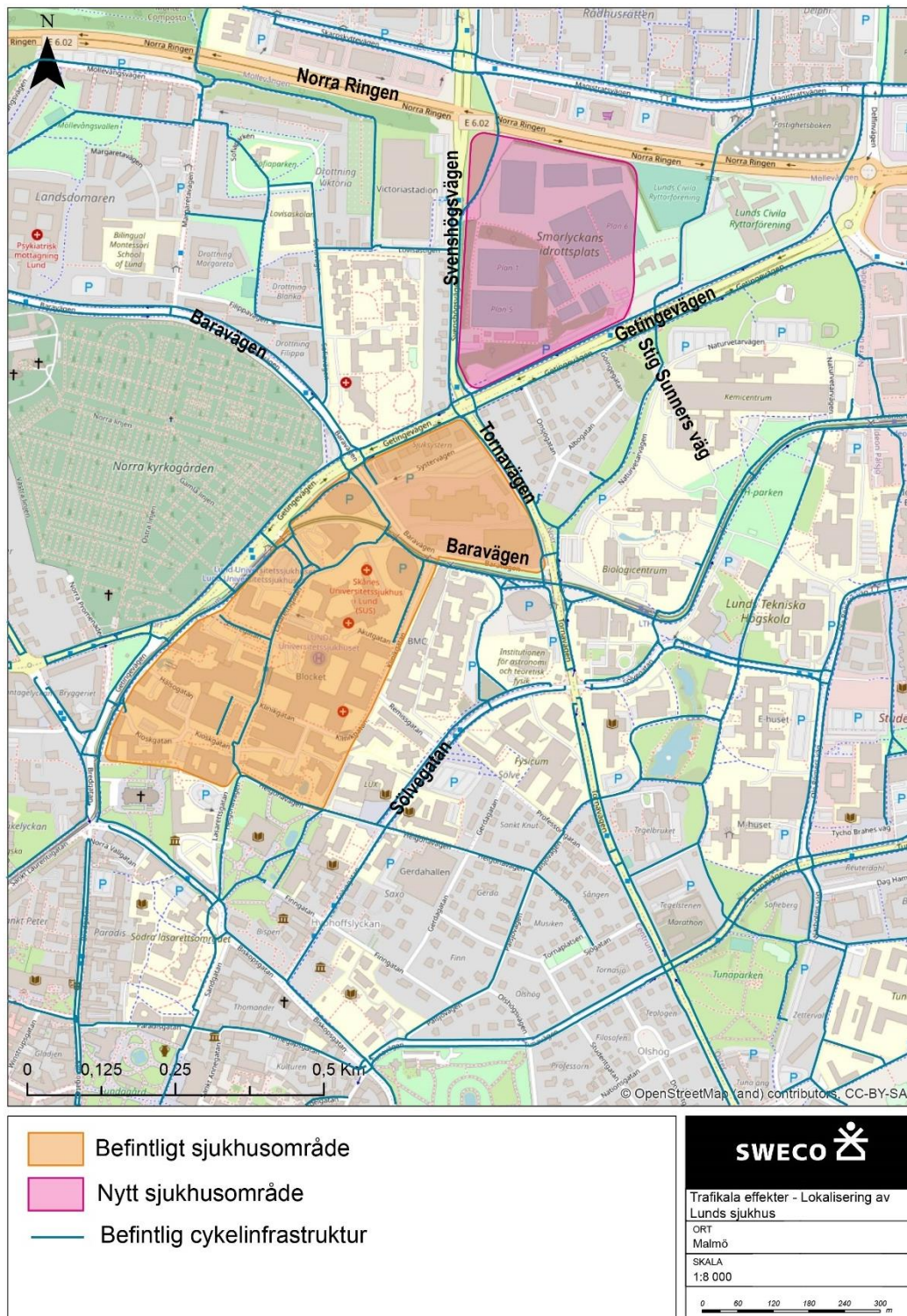
Dagens sjukhus ligger centralt i Lund och det finns därmed goda förutsättningar för gångtrafik till sjukhuset som egen resa. Gångnätet består av såväl gångbanor parallellt med gator som friliggande gångbanor, framför allt söder om lasaretsområdet. Förutom detta är gångtrafik en viktig del i resor, framför allt från hållplats med buss och från parkering med bil.

Det finns goda förutsättningar att gå och cykla till sjukhuset från olika riktningar i ett finmaskigt nät. Från sjukhuset ligger hela Lunds tätort inom 5 km radie, vilket innebär att cirka ¾ av befolkningen i Lunds kommun täcks in. För de flesta boende i Lund är dock avstånden kortare än så, se avstånd och befintligt cykelnät i Figur 4.



Figur 4 Översikt avstånd till de alternativa sjukhuslägena samt befintligt cykelnät

Cykelnätet består av såväl cykelbanor parallellt med gator som friliggande cykelvägar, se Figur 5. Huvudstråk längs bland annat Getingevägen och Tornavägen ansluter till sjukhusområdet och det finns skyltade stråk genom sjukhuset. Friliggande cykelvägar finns framför allt söder om lasaretsområdet från Helgonavägens förlängning och vidare genom Lundagård.



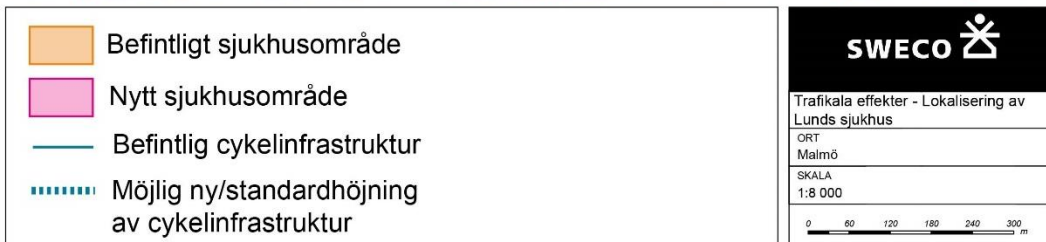
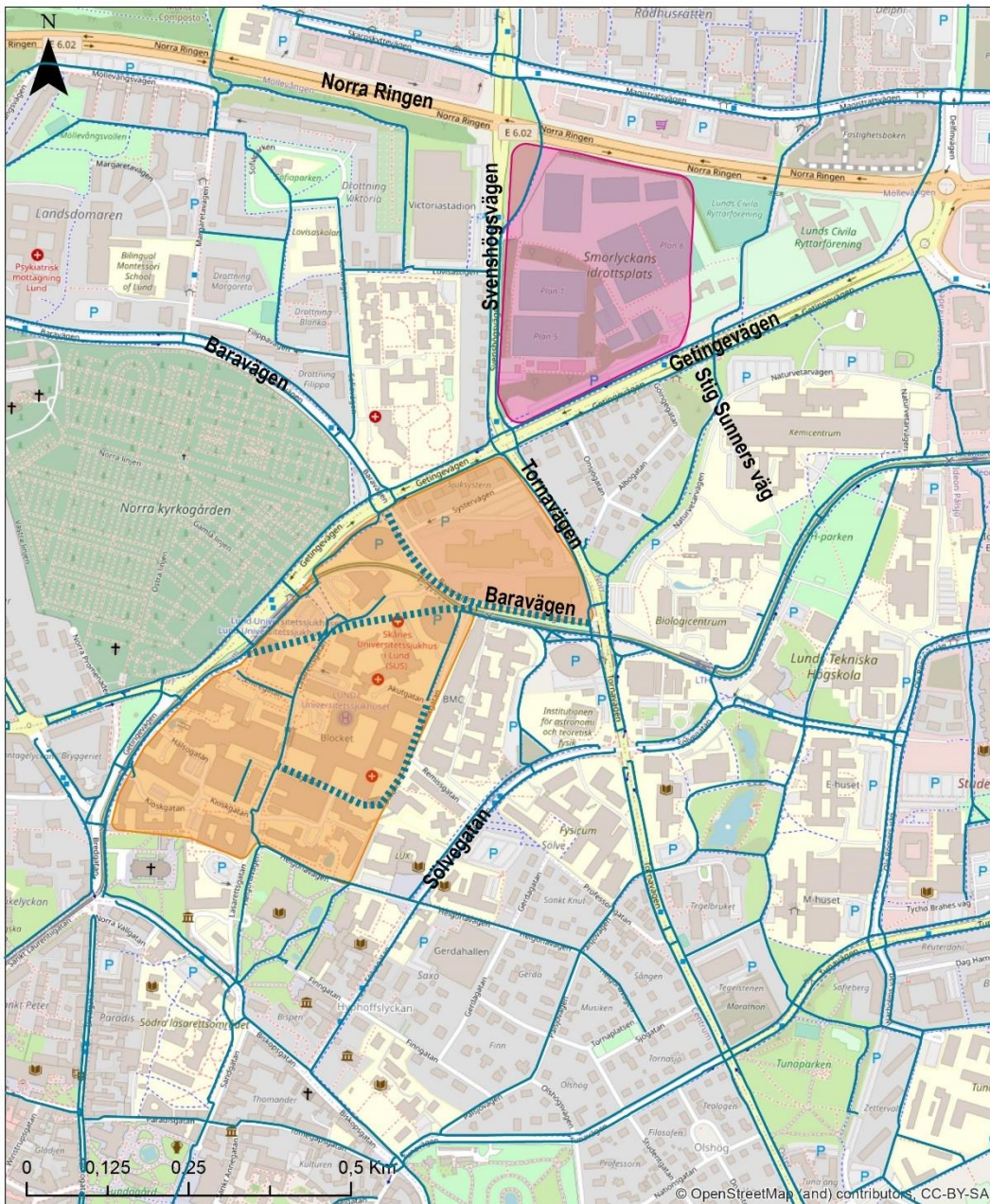
Figur 5 Befintlig cykelinfrastruktur kring befintligt och nytt sjukhusområde i centrala Lund.

2.2.2 Behov av åtgärder

Vid ombyggnad av området är det viktigt att även i framtiden säkra gång- och cykelvägar inom och genom sjukhusområdet. Cykelvägen längs Baravägens sträckning är välanvänd och bör säkerställas att finns kvar i någon form även vid en ombyggnad av sjukhuset.

För att studera behov av åtgärder för gångtrafiken behöver en närmare analys utföras eftersom detta framför allt är aktuellt i sjukhusets absoluta närhet och god detaljplanering är mycket viktig. Följande punkter för behov av åtgärder har identifierats i detta skede:

- I samband med utökningen av området behöver nya cykelparkeringsplatser anläggas. Dessa bör vara rätt placerade i närhet av entréer och ha god standard gällande utformning och stölskydd.
- Ny gång- och cykelbana längs Baravägens norra sida
- Ny gång- och cykelbana längs ny dragning av spårvägen
- Nya cykelbanor/ standardhöjning längs Klinikgatan
- Förbättrade cykelbanor på Svenshögsvägen och Getingevägens norra sida mellan Svenshögsvägen och Baravägen
- Säkra gång- och cykelbanorna på Getingevägen där sjukhuset och sjukhusområdet byggs ut
- Säkra genomgående stråk i nordsydlig riktning
- Säkra interna stråk inne på sjukhusområdet



Figur 6 Befintlig och möjlig ny cykelinfrastruktur

2.3 Kollektivtrafik

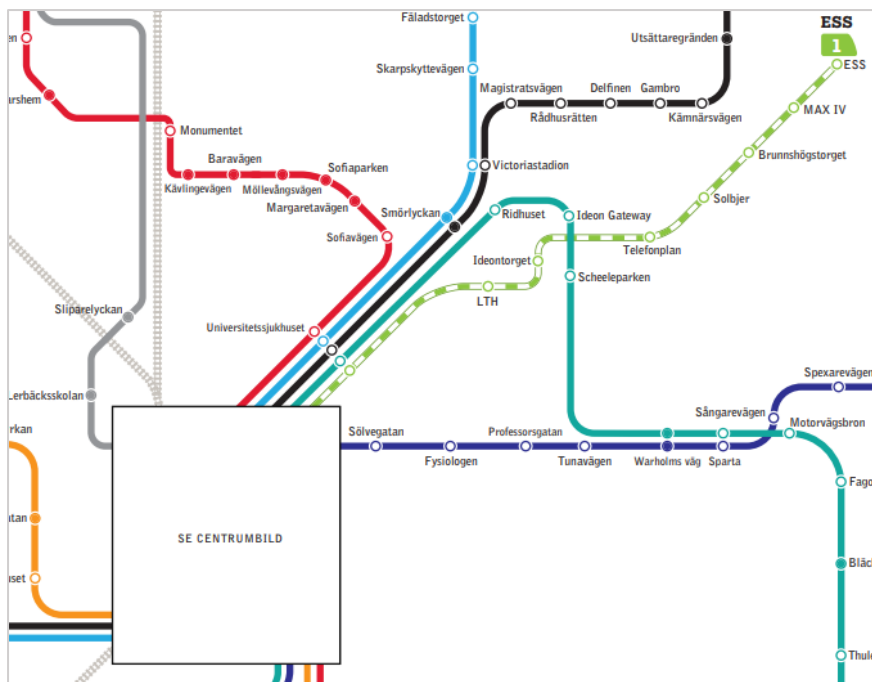
2.3.1 Förutsättningar

Kollektivtrafiken har anpassats för sjukhuset som är en viktig målpunkt och en knutpunkt för både region- och stadsbusslinjer. Fem av Lunds åtta stadsbuss- och spårvagnslinjer stannar på hållplatsen Universitetssjukhuset. Därtill stannar åtta regionbussar vid hållplatsen, se sammanställning med sträckning och turtäthet i Tabell 1 och Figur 7. Från Lund C är det en restid på cirka 2 minuter till sjukhusområdet. Hållplatsen är utformad som en terminal längs med Getingevägen och med ett gångavstånd på cirka 200 meter till huvudentrén på Entrégatan.

Vidare längs med Getingevägen finns det ytterligare hållplatser för busstrafik. Hållplatsen Smörlyckan trafikeras av stadsbusslinjerna 2 och 4. Vid en etablering av sjukhuset vid Smörlyckan kan detta bli en gen hållplats för besökare och anställda som har målpunkt vid den nordöstra delen av sjukhuset. I nuläget består hållplatsen av endast en skylt och lägre standard på hållplatsen. Vid utbyggnad av sjukhuset åt nordost kan hållplatsen få en större betydelse och standarden och utformningen på hållplatslägena kan behöva ses över.

Tabell 1. Kollektivtrafik som trafikerar Universitetssjukhusets hållplats.

Linje	Sträckning	Turtäthet i högtrafik
<i>Spårvagn</i>		
1	Lund C – ESS	10 min
<i>Stadsbussar</i>		
2	Annehem – Värpinge by	15 min
3	Nöbbelöv – Linero	10 min
4	Norra Fäladen – Gunnesbo	7–8 min
6	Östra Linero – S:t Lars	10 min
<i>Regionbussar</i>		
Skåneexpress 2	Hörby – Lund C	15 min
Skåneexpress 5	Simrishamn – Lund C	30 min
108	Gårdstånga – Lund C	Turen körs på beställning
123	Furulund – Lund C	30 min
159	Skrylle – Lund C	120 min
160	Sjöbo – Lund C	15 min
166	Staffanstorp – Södra Sandby	15 min
169	Malmö – Lund Univ-sjukhuset	10 min



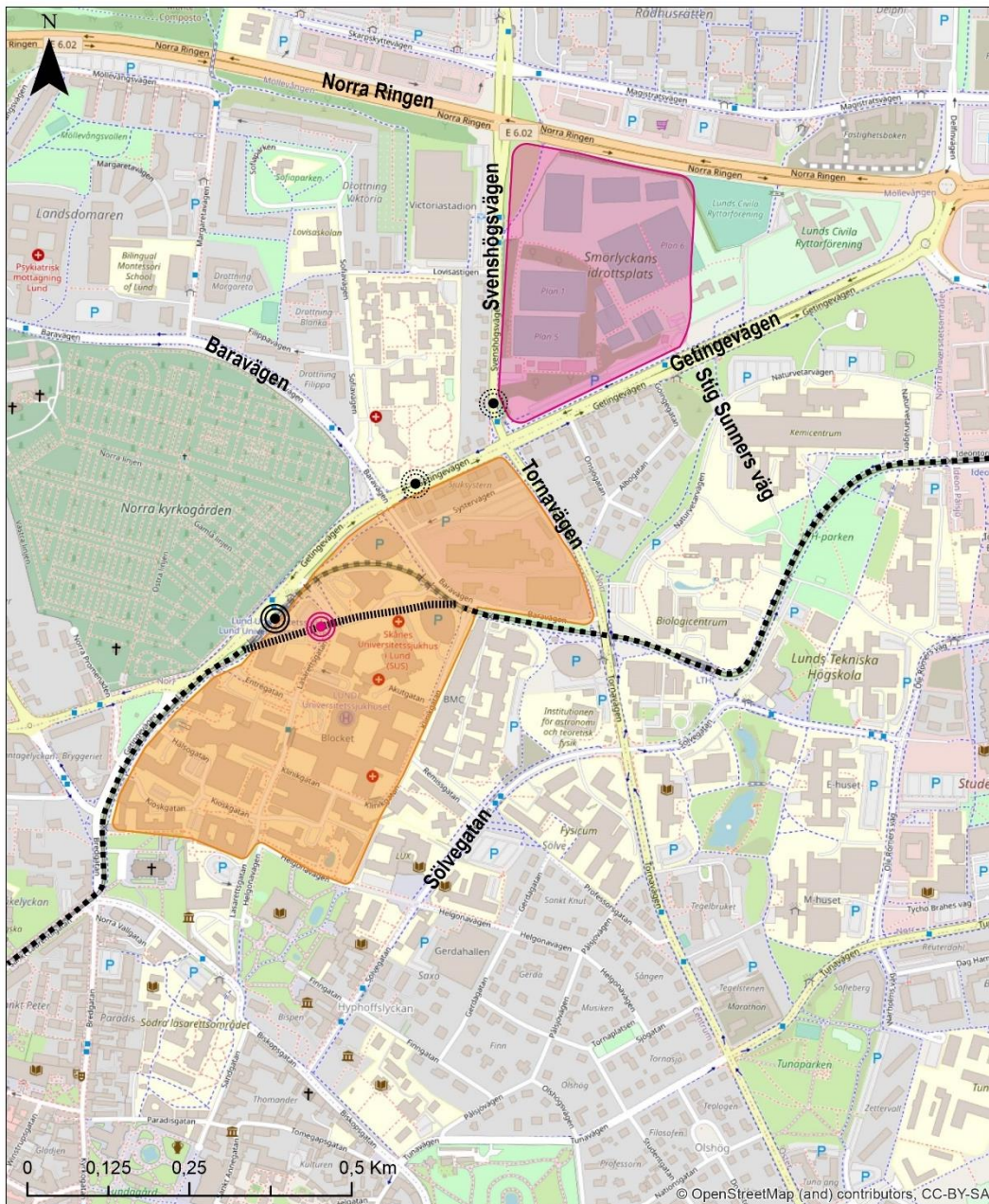
Figur 7. Karta linjenät Lunds stadsbussar (Skånetrafiken, 2021).

2.3.2 Behov av åtgärder

För att den föreslagna utvecklingen av sjukhuset ska fungera krävs det att spårvägen dras om mellan Getingevägen och Tornavägen i en ny sträckning en bit söder om den nuvarande sträckningen. Ett nytt stopp planeras på denna sträcka då spårvagnen med denna dragning inte kommer att trafikera vid den nuvarande terminalen. De nuvarande busslinjerna bedöms inte påverkas av den nya lokaliseringen av sjukhuset, utan kan trafikera de vägar som de gör i nuläget.

Kollektivtrafiken kring den nuvarande lokaliseringen av sjukhuset är väl utbyggt och med många resvägsalternativ som gör kollektivt resande till sjukhuset konkurrenskraftigt i jämförelse med andra färdmedel. Behov av åtgärder är följande:

- Justering av spårvägens dragning och nytt hållplatsläge för spårvagnen. Fortsatt koppling till bussterminalen är viktigt och bör tas i beaktning vid utformning av hållplatserna.
- Standardhöjning av hållplats Smörlyckan och tydlig koppling till sjukhusområdet



Figur 8 Befintlig och ny sträckning av spårvägen, ny hållplats längs spårvägen samt standardhöjning av busshållplatser

2.4 Leveranser

2.4.1 Förutsättningar

Sjukhusområdet utvecklas mot nordost, upp till korsningen Getingevägen/Tornavägen. Leveranserna till sjukhuset kommer i första hand att ske till ett område vid nuvarande Smörlyckans idrottsplats, norr om Getingevägen och öster om Svenshögsvägen.

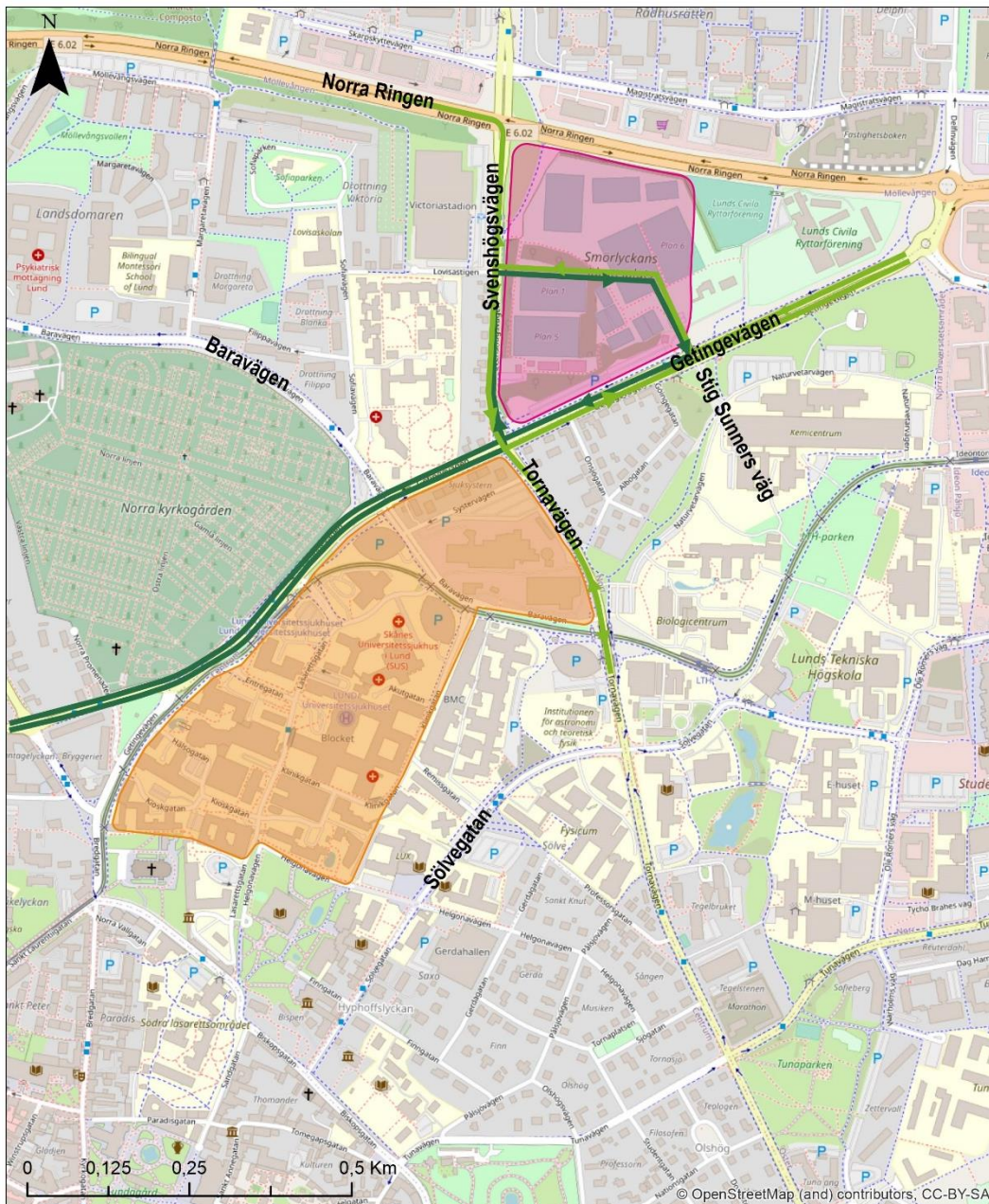
Placeringen innebär att i stort sett samma gatunät som idag används. De viktigaste vägarna är Svenshögsvägen, Getingevägen och Tornavägen som alla är del i den halvcentrala Mellanringen.

2.4.2 Behov av åtgärder

Placeringen av leveransfunktioner innebär att angöring behöver göras från Getingevägen och/ eller Svenshögsvägen. Infarter till det nya området på Smörlyckan kan vara öppet från både Getingevägen och Svenshögsvägen men vägarna inom området bör utformas på ett sätt som inte lockar till genomfartstrafik. Samordning föreslås göras med infarter för personbilar för att minska antalet korsningar med gång- och cykelbanorna längs med Getingevägen och Svenshögsvägen. Både leveranser och personfordon bedöms kunna använda nya korsningar till området, då leveranser ofta sker på andra tider än maxflödet för personbilar. Trafikstrukturen inom det nya området bör dock utformas på ett sätt som separerar leveransflöden från personflöden. Den befintliga parkeringsplatsen till idrottsplatsen använder idag korsningen vid Stig Sunners väg. På Norra Ringen har såväl korsningen med Svenshögsvägen som Getingevägen kapacitetsproblem.

Behov av åtgärder:

- Access till området från Getingevägen bör samordnas med någon av de befintliga korsningarna till förslagsvis Stig Sunners väg eller närliggande Göingegatan
- Sekundär utfart till Svenshögsvägen.
- Anpassning till gång- och cykelbana och till busshållplats på Svenshögsvägens östra sida
- Kontroll av eventuella behov av vänstersvängfält eller reglering av trafik till nya korsningar



Figur 9. Flöden för leveranser med möjliga nya korsningspunkter

2.5 Personbilar och övriga motorfordon

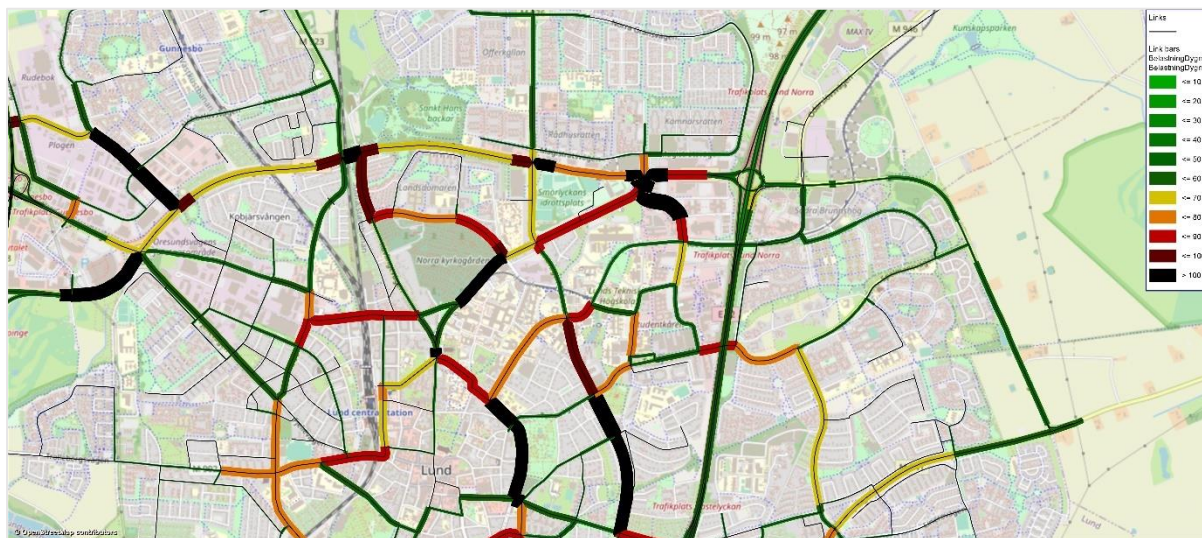
2.5.1 Förutsättningar

Viktiga och anslutande vägar för personbilar i närheten av sjukhusområdet är bland annat Getingevägen, Baravägen och Tornavägen. Vid en utbyggnad av det befintliga sjukhuset kommer Baravägen kortas av och i stället ingå i kvartersmark söder om Getingevägen.

Parkering sker i nuläget i första hand i fyra stora parkeringar på sjukhusområdet. Dessa är parkeringshuset Ovalen, parkeringshuset Granathen, parkeringshuset Kompassen och markparkering på Systervägen. Det finns även spridda parkeringsplatser inne på sjukhusområdet. Parkering för rörelsehindrade samt på- och avstigningszon finns vid huvudentrén på Entrégatan. Parkeringshusen och parkeringen vid Systervägen innebär att den största delen av parkeringen är i den nordliga delen av sjukhusområdet. Vid en eventuell utbredning av sjukhuset mot Smörlyckan planeras det för cirka 2 500 parkeringsplatser vid Smörlyckan samt cirka 500 parkeringsplatser i den södra delen av sjukhusområdet, enligt uppgifter från Tengbom (2021-09-01). Enligt parkeringsnormen för Lunds kommun är behovet av bilparkeringsplatser 8 platser per 1 000 BTA (Parkeringsnorm för cykel och bil i Lunds kommun, antagen år 2018). Detta innebär ett behov av totalt 4 000 bilplatser baserat på en yta på 500 000 BTA för sjukhuset.

2.5.2 Kapacitetsanalys

En kapacitetsanalys har utförts för att undersöka kapaciteten på Lunds vägnät vid en lokalisering vid nuvarande sjukhusområde. Områden och sträckor med hög belastning visas i rött i Figur 10 nedan, ju mörkare röd desto högre belastning på sträckan. Det finns ett flertal områden som har mycket hög belastning inom Lunds tätort. Bland annat Getingevägen precis utanför sjukhusområdet.

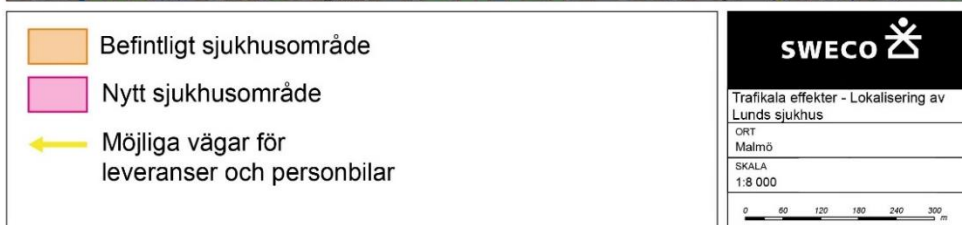
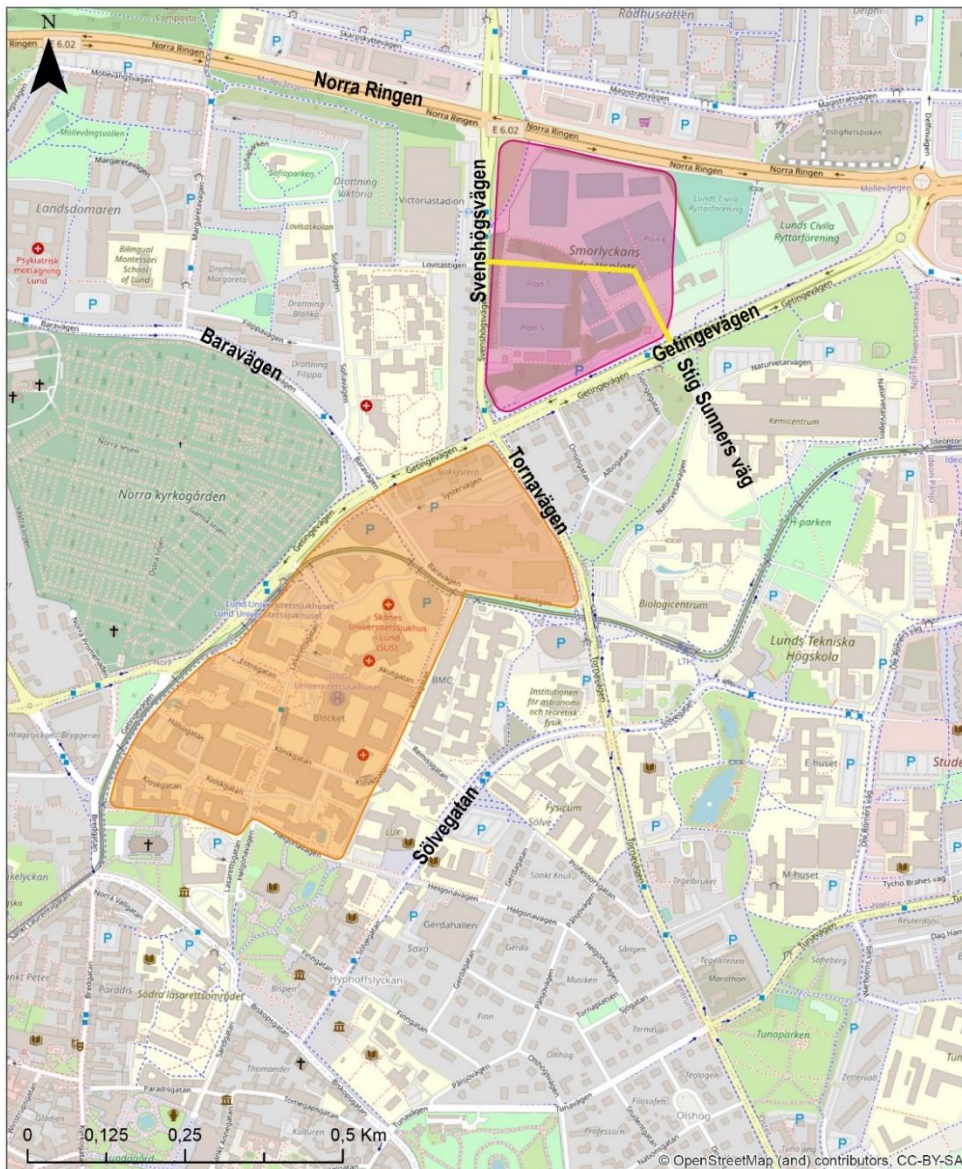


Figur 10. Resultat från trafikmodell för nuvarande lokalisering.

2.5.3 Behov av åtgärder

Biltrafiken till sjukhusområdet använder det befintliga vägnätet. Vägnätet är utbyggt i området vad gäller huvudnätet. I första hand är det därför infarterna till området och till den föreslagna parkeringsplatsen på Smörlyckan som behöver säkras. För att åstadkomma en väl fungerande parkering och vägnät för motorfordon föreslås följande åtgärder:

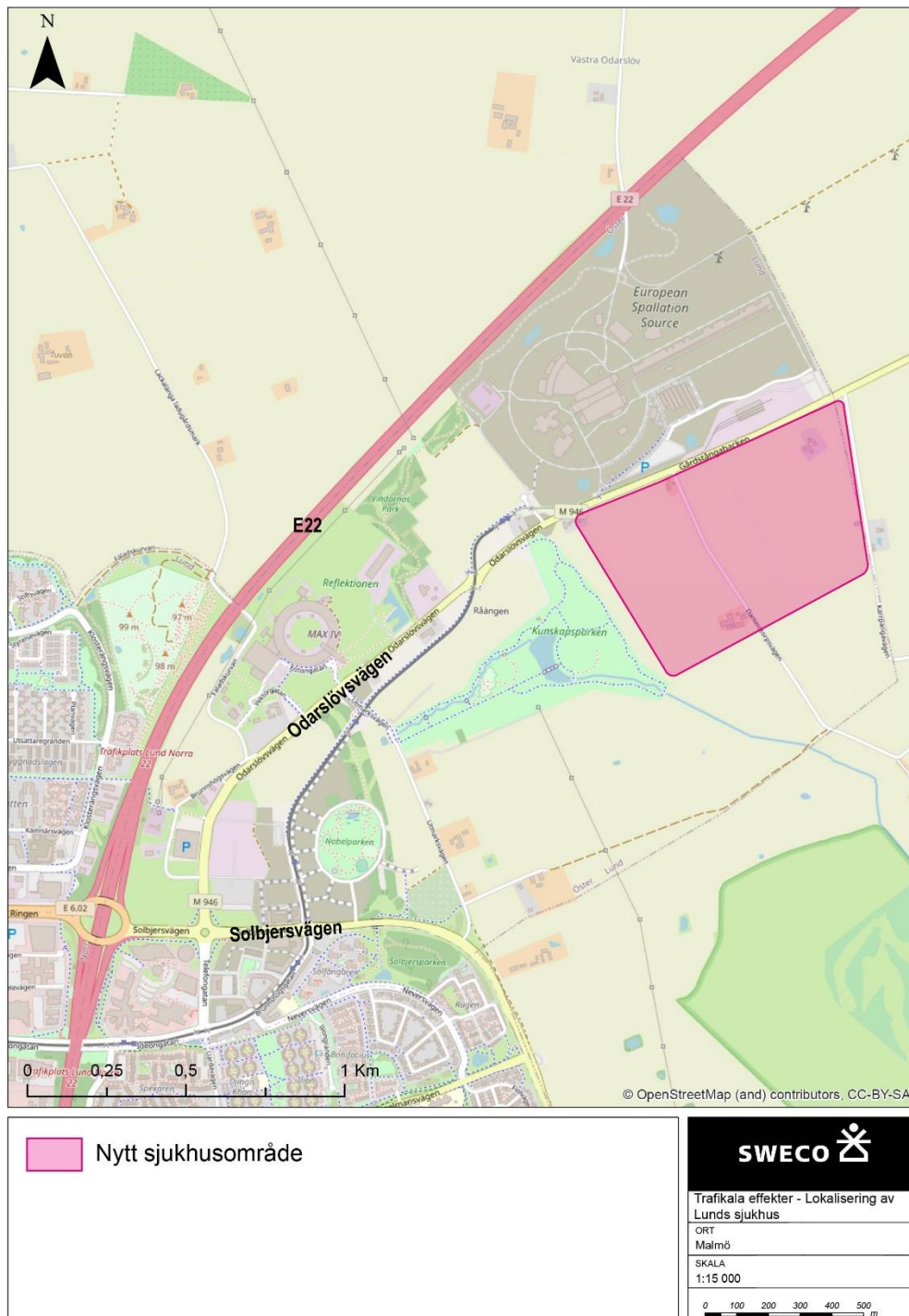
- Säkerställa parkering för rörelsehindrade inom området och i närhet till entréer. På och avlämningsytor bör också finnas i närhet av entréer inne på sjukhusområdet.
- Åtkomst till det nya området vid Smörlyckan via Getingevägen och eventuellt sekundär utfart till Svenshögsvägen
- Anpassning till gång- och cykelbana och till busshållplats på Svenshögsvägens östra sida
- Kontrollera behov av vänstersvängfält eller reglering av trafik till de nya korsningarna



Figur 11. Huvudsakligt biltrafiknät

3 Brunnhög

Lokaliseringsalternativet vid Brunnhög innebär att hela sjukhuset flyttas till mark i nordöstra Lund i närheten av ESS och Max IV, Figur 12. Eftersom området till stor del är oexploaterat finns det stora möjligheter till utveckling för sjukhuset. Lokaliseringsalternativet ligger längs med Odarslövsvägen och i närheten av spårvagnslinjen.

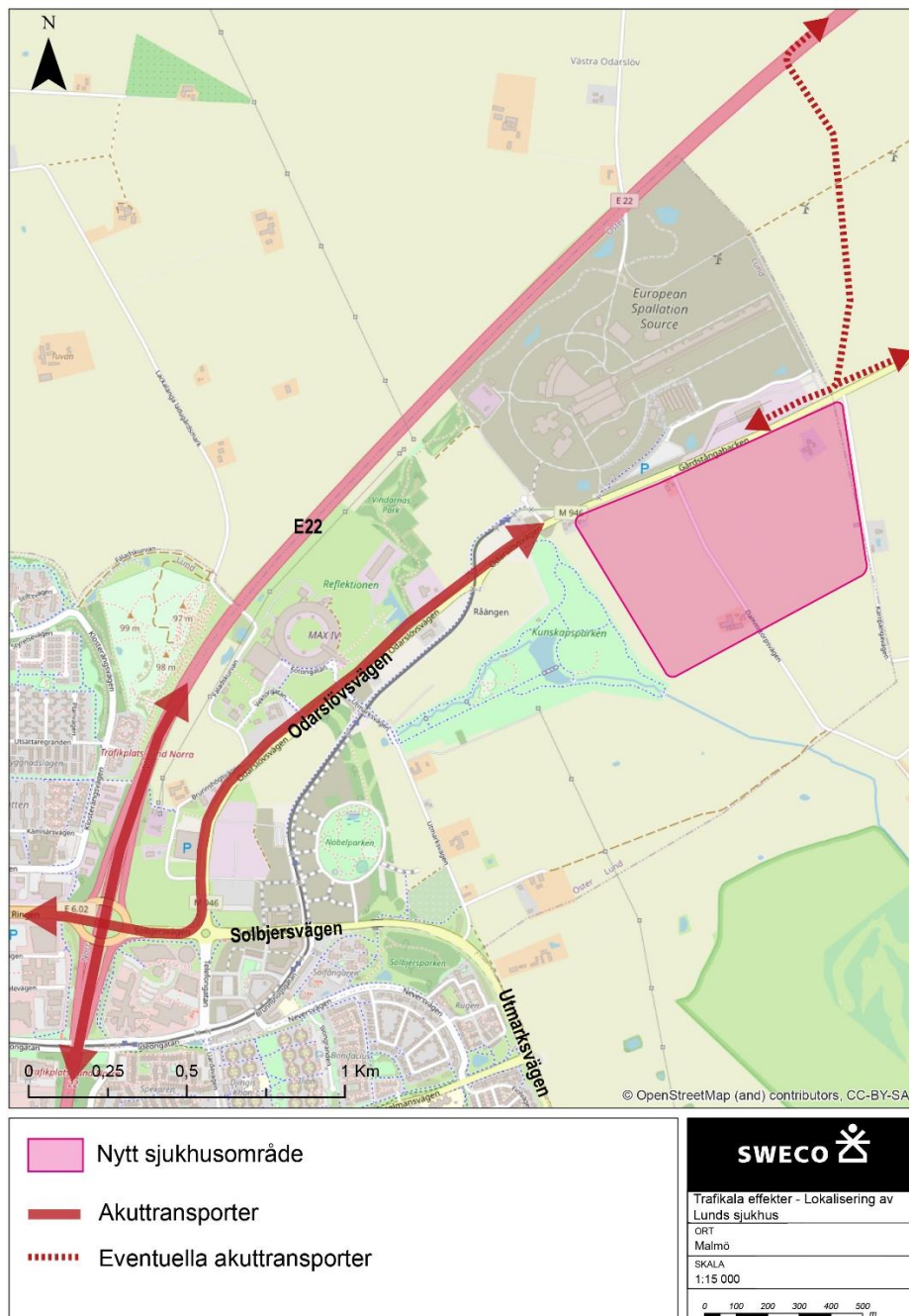


Figur 12 Nytt läge för Lunds sjukhus vid Brunnhög

3.1 Akuttransporter

3.1.1 Förutsättningar

Akuttransporter till ett framtida läge på Brunnsbrogården kommer att gå via Odarslövsvägen. Denna väg kan idag nås framför allt från E22, trafikplats Lund Norra. Odarslövsvägen kan även nås från Trafikplats Gårdstånga. Denna sträcka är dock mycket lång och har idag farthinder i form av chikaner för att förbättra trafiksäkerheten i Gårdstånga/Getinge och på Odarslövsvägen. Primära vägar för akuttransporter visas i Figur 13.



Figur 13 Akuttransporter till sjukhusläge i Brunnsbrogården

3.1.2 Behov av åtgärder

Vid en eventuell flytt av sjukhuset behöver framkomligheten för de akuta transporterna vara minst lika bra som i dag. Systemet behöver dessutom vara robust och erbjuda alternativa vägar. Kraven enligt TRAST är att det primära utryckningsnätet ska ha en hastighetsbegränsning på minst 50 km/h. Vidare står att kapaciteten ska klarläggas och säkras på anslutningsgator. För att skapa en god framkomlighet bör infart ske direkt från huvudgata och gå så effektiv väg inne på sjukhusområdet som möjligt. En eventuell placering av sjukhuset på Brunns hög har förutsättningar för att uppnå detta. Tillgängligheten från stora delar av Lund blir något sämre än den befintliga lokaliseringen. Eftersom sjukhuset är ett Universitetssjukhus är upptagningsområdet stort, och läget i närheten till E22 gör att många av de långväga akuttransporterna via E22 kan komma att nå sjukhuset på en kortare tid.

Brunns hög står inför en stor utveckling. Analyser som gjorts visar dock på kapacitetsproblem på Odarslövs vägen, norr om Solbjers vägen. Det är också olyckligt att i mycket förlita sig på en och samma korsning (Trafikplats Lund Norra). För att skapa redundans i systemet bör en trafikplats i höjd med den nya sjukhusplaceringen skapas.

Placeringen av de akuta transporterna i förhållande till biltrafik bedöms inte påverka framkomligheten påtagligt. En placering norr om infarten för biltrafiken innebär att akuta transporter från en ny trafikplats behöver interagera och förhålla sig till ett mindre antal fordon än en placering söder om infarten för biltrafik.

Behov av åtgärder för att säkra de akuta transporterna:

- Ny trafikplats på E22 i höjd med sjukhuset för att skapa redundans i vägsystemet
- Trafiksäkra korsning över spårväg

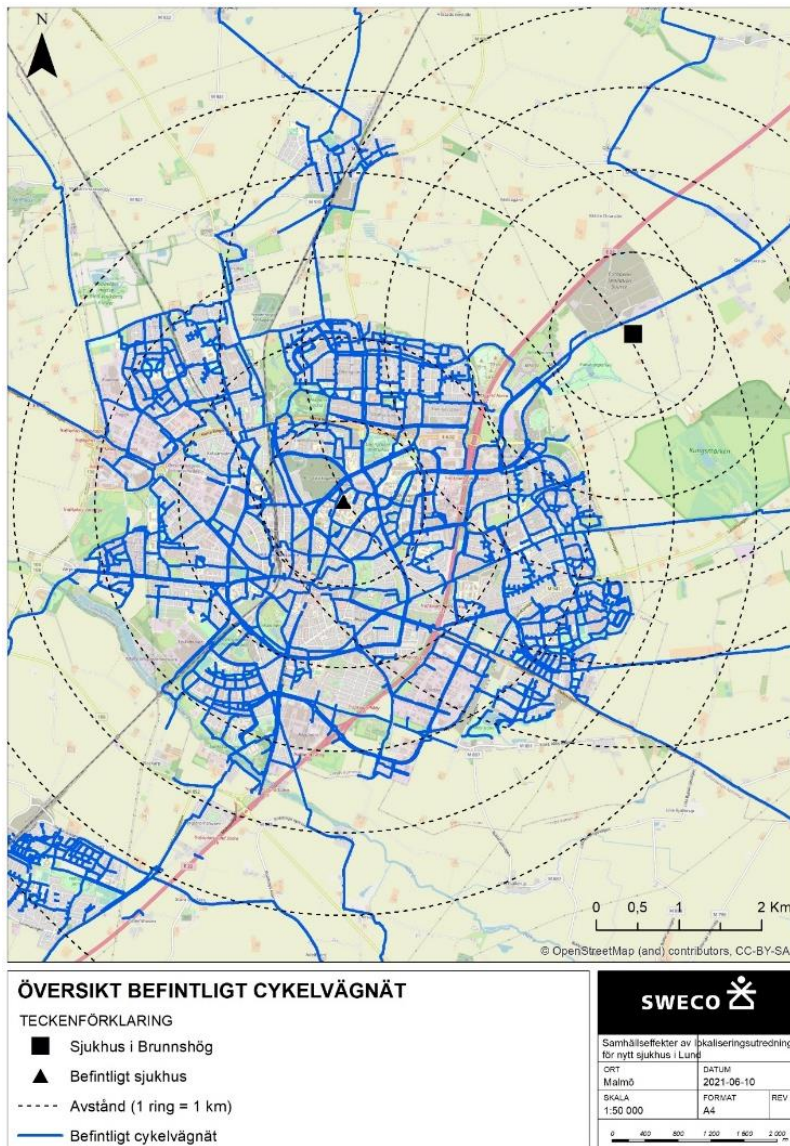
3.2 Gång- och cykeltrafik

3.2.1 Förutsättningar

I samband utbyggnaden av spårvägen mot Brunnshög har även gång- och cykelnätet parallellt med spårvägen samt Odarslövsvägen byggts ut. Det innebär att det redan idag finns ett framkomligt och lättorienterat gång- och cykelnät hela vägen in till Lund C. Vägvalen dit är dock få eftersom Brunnshög ligger i utkanten av Lund och E22 är en barriär. Längs spårvägen har även en ambition varit att minska antalet korsningar vilket gör korsande för cyklande mer besvärligt och även delvis gör spårvägen till en barriär.

Avståndet in till Lund C är cirka 5–6 kilometer, alltså cirka 20–24 minuters cykeltid eller cirka 50–60 minuters gångtid. Eftersom läget i Brunnshög hamnar utanför normalt gångavstånd för den stora majoriteten kommer sannolikt andelen som går till sjukhuset att minska. På grund av de stora höjdskillnaderna mellan Brunnshög och övriga stora delar av övriga Lund ökar dock tiden det tar att gå eller cykla (i riktning från stationen), men framför allt kan det mentala motståndet öka. Skillnaden är cirka 50 meter mellan Brunnshög och centrum, samt cirka 75 meter mellan Brunnshög och södra Lund.

Det finns goda förutsättningar för god orienterbarhet eftersom man exempelvis kan följa spårvägen och de gång- och cykelstråk som går parallellt med den. Det finns även flera "landmärken"/ kända platser för igenkänning längs stråket.



Figur 14 Översiktligt befintligt cykelnät

3.2.2 Behov av åtgärder

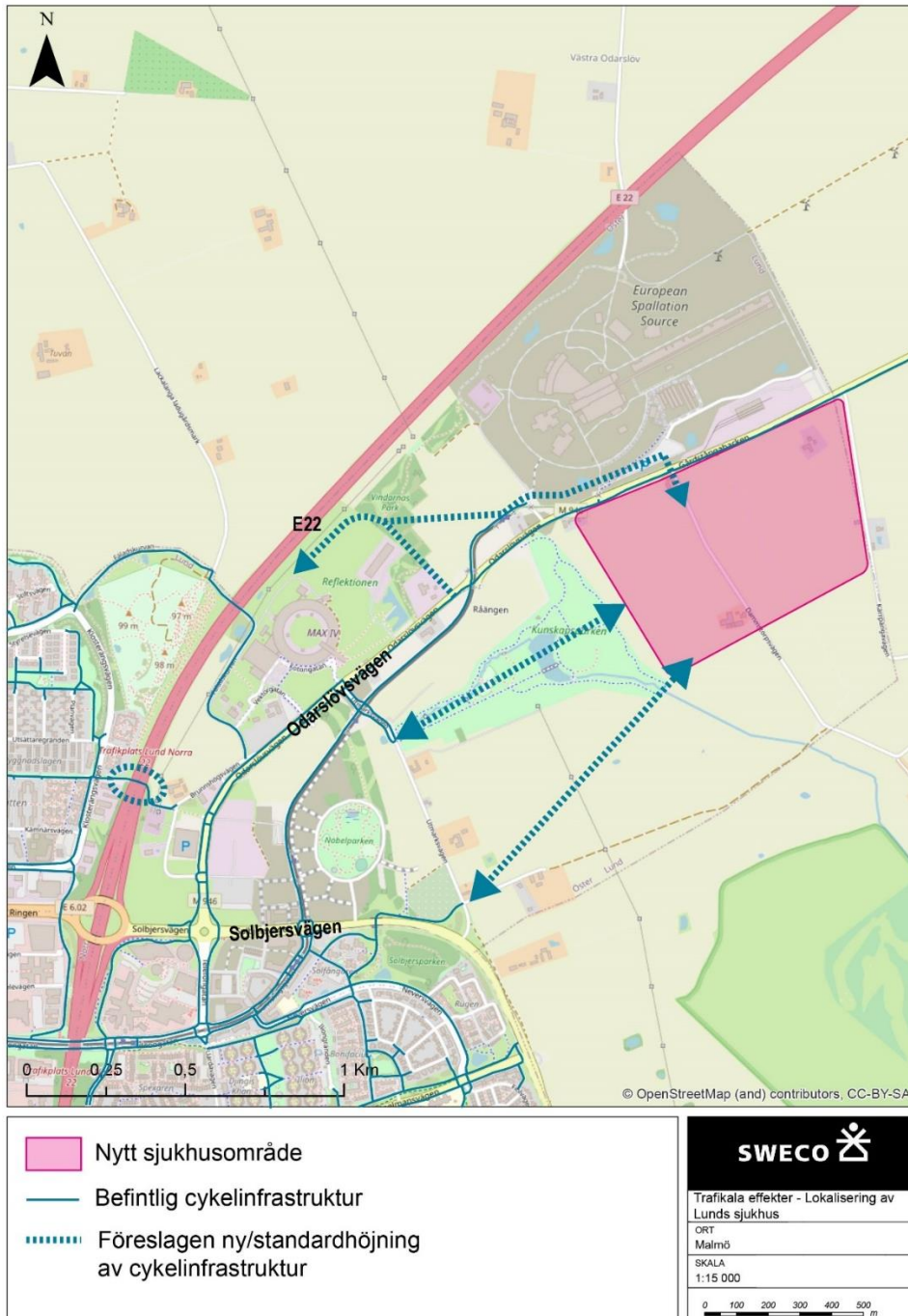
Eftersom marken än så länge är relativt oexploaterad finns det goda möjligheter att skapa goda förutsättningar för cykel inklusive cykelparkering närmast sjukhuset samt längs anslutande stråk.

Behov av åtgärder:

- Standardhöjning av befintlig planskild gång-, cykel och ridväg under E22 som kopplar mot Norra Fäläden. Det finns bland annat behov av breddning, tydligare separering mellan de olika trafiklagen samt belysning och eventuellt andra gestaltningsåtgärder för förbättrad trygghet.
- Nya gång- och cykelstråk norr om Max IV och norra sidan av Odarslövsvägen för att knyta an till sjukhusområdet på ett gent sätt från norra Lund och Stångby.

- Nytt gång- och cykelstråk från sjukhusområdets södra del mot de närliggande områdena Mårtens Fälad och Linero. Pilarna i Figur 15 är schematiskt ritade.
- Eftersom belastningen på Odarslövsvägen enligt trafikmodellen beräknas bli hög, se kapitel 3.5.2, kan det bli problematiskt att korsa Odarslövsvägen. Därmed föreslås åtgärder för att oskyddade trafikanter ska kunna korsa på ett säkert sätt.

Se även åtgärdsförslagen på karta i Figur 15.



Figur 15 Befintlig och föreslagen cykelinfrastruktur vid Brunnsberg

3.3 Kollektivtrafik

3.3.1 Förutsättningar

Kollektivtrafiken till lokaliseringen i Brunnsnög består i nuläget av spårvagnslinje 1 som har slutdestination vid Lund ESS. Restiden från Lund C är 15 minuter. Hållplatsen är lokaliserad cirka 550 meter från lokaliseringsalternativet. Hållplatsen är relativt nybyggd och med god utformningsstandard.



Figur 16 Kollektivtrafik kring Brunnsnög (Skånetrafiken, 2021).

På Odarslövsvägen finns busshållplatser för busslinje 108 som är en linje som endast körs via taxibuss på beställning. Bortsett från busslinje 108 är närmsta busshållplats Brunnsnög V som ligger på Solbjersvägen, denna hållplats trafikeras av regionbuss 166 och 169 och ligger cirka 2 kilometer från Brunnsnögsalternativet.

Skåneexpressen 1 och 2 mot Kristianstad respektive Hörby trafikeras i närheten av Brunnsnög, på E22:an, med hållplatser cirka 2–3 kilometer från alternativet.

Tabell 2 Kollektivtrafik kring Brunnsnög.

Linje	Sträckning	Närmsta hållplats	Avstånd till hållplats	Turtäthet i högtrafik
<i>Spårvagn</i>				
1	Lund C - ESS	ESS	550 m	10 min
<i>Regionbussar</i>				
108	Gårdstånga – Lund C	Max IV	1,2 km	Turen körs på beställning
166	Staffanstop – Södra Sandby	Brunnsnög V	2 km	15 min
169	Malmö – Lund Univ-sjukhuset	Brunnsnög V	2 km	10 min
Skåneexpress 1	Malmö - Kristianstad	Norra Tpl	2,5 km	15 min
Skåneexpress 2	Hörby – Lund C	Ridhuset	>3 km	15 min

Förutsättningarna för ett konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem kring Brunnsnög är begränsat då det är lokaliserat i utkanten av staden. I nuvarande situation är det få bussar som trafikerar i närheten av Brunnsnög och det är stora avstånd mellan hållplatserna. Med utblick framåt i tiden är det troligt att det finns underlag för fler linjer och hållplatser kring området då det planeras att bebyggas.

3.3.2 Behov av åtgärder

Enligt Kol-TRAST är ett vanligt mått på avstånd till kollektivtrafik hållplats ett gångavstånd på 5 minuter, vilket innebär ett fysiskt avstånd på cirka 400 meter. Med en hållplatsradie på 400 meter blir hållplatsavståndet på en linje cirka 800 meter.

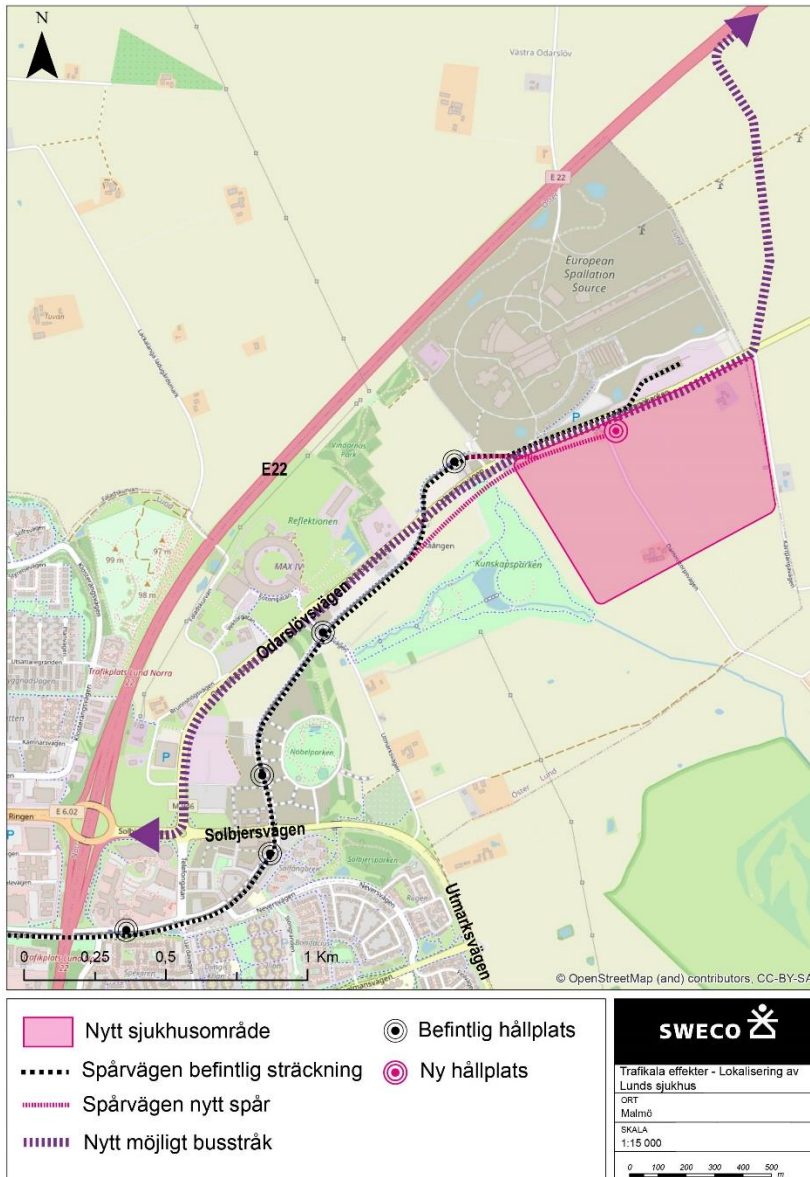
En ny hållplats för spårvagnen föreslås anläggas i sjukhusområdets norra del, i anslutning till Odarslövsvägen för att skapa en god närhet till kollektivtrafik. Den nya hållplatsen kräver ett stickspår som korsar Odarslövsvägen så det blir möjligt med hållplats på samma sida som sjukhuset, vid denna hållplats ska det vara möjligt för vagnar att vända. Ett alternativ till att korsa Odarslövsvägen en andra gång på en kort sträcka är att fortsätta stickspåret på den södra sidan av Odarslövsvägen hela vägen fram till sjukhuset. På detta sätt undviks en extra korsning och konfliktpunkt mellan spårvagn och biltrafik. Om spårvägen dras på den södra sidan kan den dock inte stanna vid den befintliga hållplatsen ESS som är linjens slutstation vid den nuvarande utformningen. Vidare och djupare analyser om hur spårvägen bäst ansluter till det nya sjukhusområdet rekommenderas.

Möjligheten för att fler busslinjer ska kunna trafikera i längs med Odarslövsvägen bör undersökas närmre. Skåneexpressen 1 och 2 går förbi området men via E22 vilket gör det svårt att i nuläget enkelt skapa en hållplats för dessa linjer vid lokaliseringalternativet. En trafikplats norr om den befintliga trafikplats Lund Norra är ett alternativ som underlättar för omdragningen av Skåneexpresslinjerna som går på E22. Om linjerna kan dras om och trafikera via Odarslövsvägen i stället kan hållplatser skapas i anknötning till spårvagnen och skapa en lokal kollektivtrafiknod vid sjukhusområdet. Det bör dock undersökas noggrant eventuella fördelar och nackdelar med att dra om Skåneexpressens linjer, då det innebär en förlängd restid för genomresande. Ett alternativ till omdragning skulle kunna vara att anlägga motorväghållplats. Detta kommer dock att innebära betydligt längre avstånd att gå.

Sammanfattningsvis inkluderar åtgärder inom kollektivtrafik för lokaliseringalternativet vid Brunnsnög:

- Ny spårvagnshållplats och ny dragning av spårvägen fram till denna, två alternativ i Figur 17
- Utöka busstrafiken till området och undersöka möjligheter att dra om passande regionbusslinjer som kommer norrifrån på E22
- Eventuell ny trafikplats på E22 för att underlätta dragningar av busslinjer via sjukhuset

Se även åtgärdsförslagen på karta i Figur 17/15.



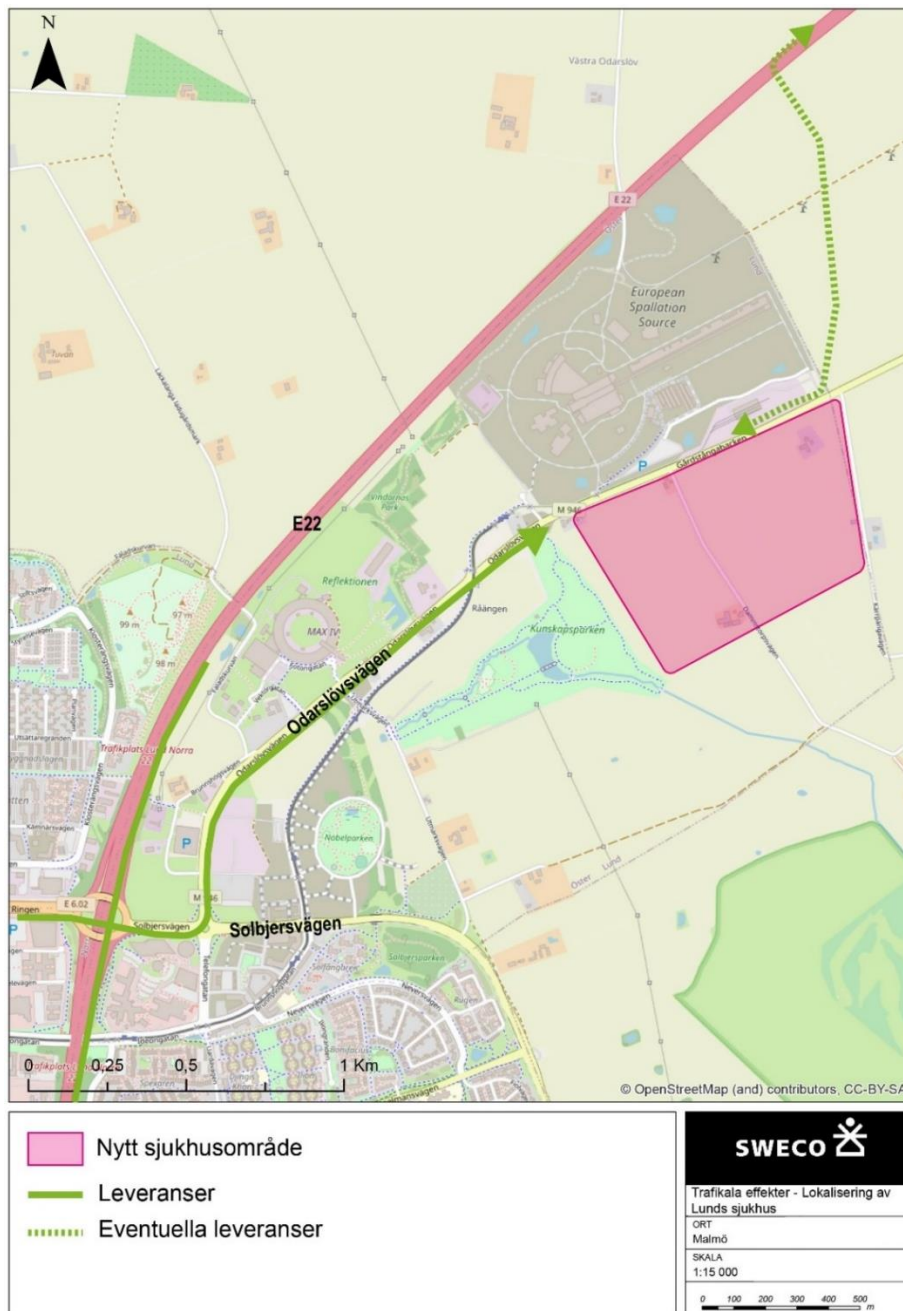
Figur 17 Åtgärder för kollektivtrafik.

3.4 Leveranser

3.4.1 Förutsättningar

Leveranser till sjukhuset kommer vid en placering på Brunnsnäs med stor säkerhet att i första hand använda Odarslövsvägen via trafikplats Lunds Norra på E22. Kapacitetsberäkningarna som gjorts

visar på att Odarslövsvägen kommer att vara hårt belastad. Belastningen påverkar dock i första hand personbilstrafiken och har mindre påverkan på leveranser, eftersom leveranser sker under fler tider på dygnet. För leveranser som sker vid morgonen eller eftermiddagens rusningstrafik kan kapaciteten på Odarslövsvägen dock ha påverkan. Se leveransernas körvägar på karta i Figur 18/15.



Figur 18 Körvägar för leveranser

Inne på området kan logistiken hanteras på olika sätt och där det viktigaste är att minimera konflikterna med personflöden (gående och cyklande). Det är också viktigt att göra körvägarna inne på området så korta som möjligt.

3.4.2 Behov av åtgärder

Angöring av leveranser till det omgivande vägnätet kan lösas med en in- och utfart separerad från personbilsflöden, då det finns behov av en egen in/ utfart till sjukhusområdet för leveranser med eventuellt separat körfält för blåljus- och kollektivtrafik. Det som framför allt är viktigt är att lösa logistiken inom området, kopplat till logistikhubbarna. Följande behov har identifierats:

- Minimera korsningspunkter med oskyddade trafikanter
- Eftersträva korta körvägar inne på sjukhusområdet

3.5 Personbilar och övriga motorfordon

3.5.1 Förutsättningar

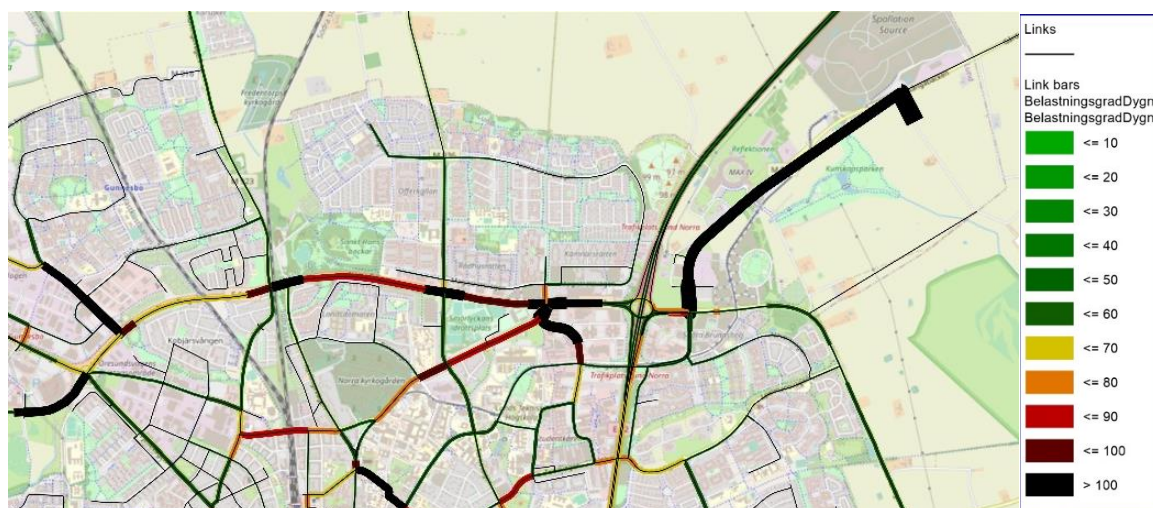
Lokaliseringen vid Brunnhög innebär att Odarslövsvägen blir den primära vägen för persontransporter till och från sjukhuset. I närheten ligger också E22:an som får en stor betydelse för biltrafikens framkomlighet till sjukhuset.

Leveranser till sjukhuset kommer vid en placering på Brunnhög att i första hand använda Odarslövsvägen från trafikplats Lund Norra. Kapacitetsberäkningarna som gjorts (se avsnitt 3.5.2) visar på att Odarslövsvägen kommer att vara hårt belastad. Ett sätt att avlasta vägen skulle vara att bygga ut en trafikplats på E22. Denna bör i så fall placeras mellan ESS och Odarslöv för att undvika ökad biltrafik genom Odarslöv. Ett alternativ är att trafikplatsen utformas som kollektivavfart norrifrån och med avfarter för räddningstjänst söderifrån.

Inne på området kan trafikstrukturen hanteras på olika sätt och där det viktigaste är att minimera konflikterna med personflöden (gående och cyklande). Det är också viktigt att göra körvägarna inne på området så korta som möjligt.

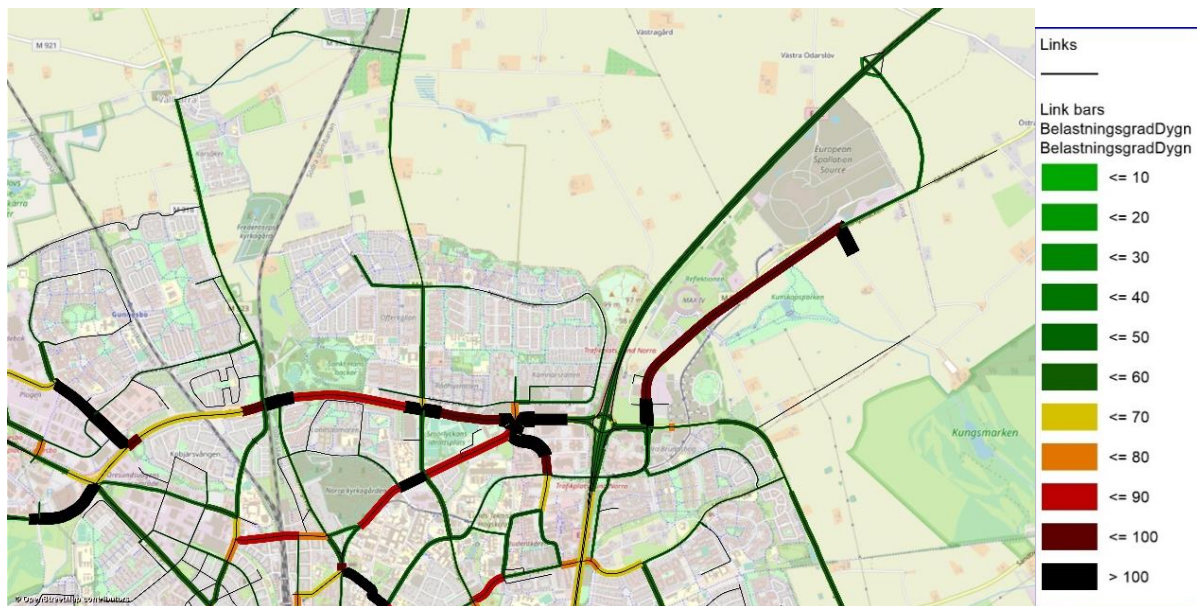
3.5.2 Kapacitetsanalys

En trafikanalys av kapaciteten på gatorna i Lund har genomförts för nytt sjukhusläge i Brunnhög. En beräkning har gjorts för ett scenario utan ny trafikplats på E22, se resultatet i Figur 19. Utifrån resultatet av kapacitetsanalysen framgår det att belastningen beräknas vara hög på Odarslövsvägen som ensam länk till sjukhuset.



Figur 19 Resultat från trafikmodell, utan ny trafikplats på E22

En annan beräkning har gjorts för ett scenario med ny trafikplats på E22, se resultatet i Figur 20. Vid detta scenario hanterar trafikplatsen all slags trafik. Det är fortsatt hög belastning på Odarslövsvägen och i korsningen med Solbjersvägen. Det är också hög belastning vid cirkulationsplatserna Norra Ringen/ Getingevägen.



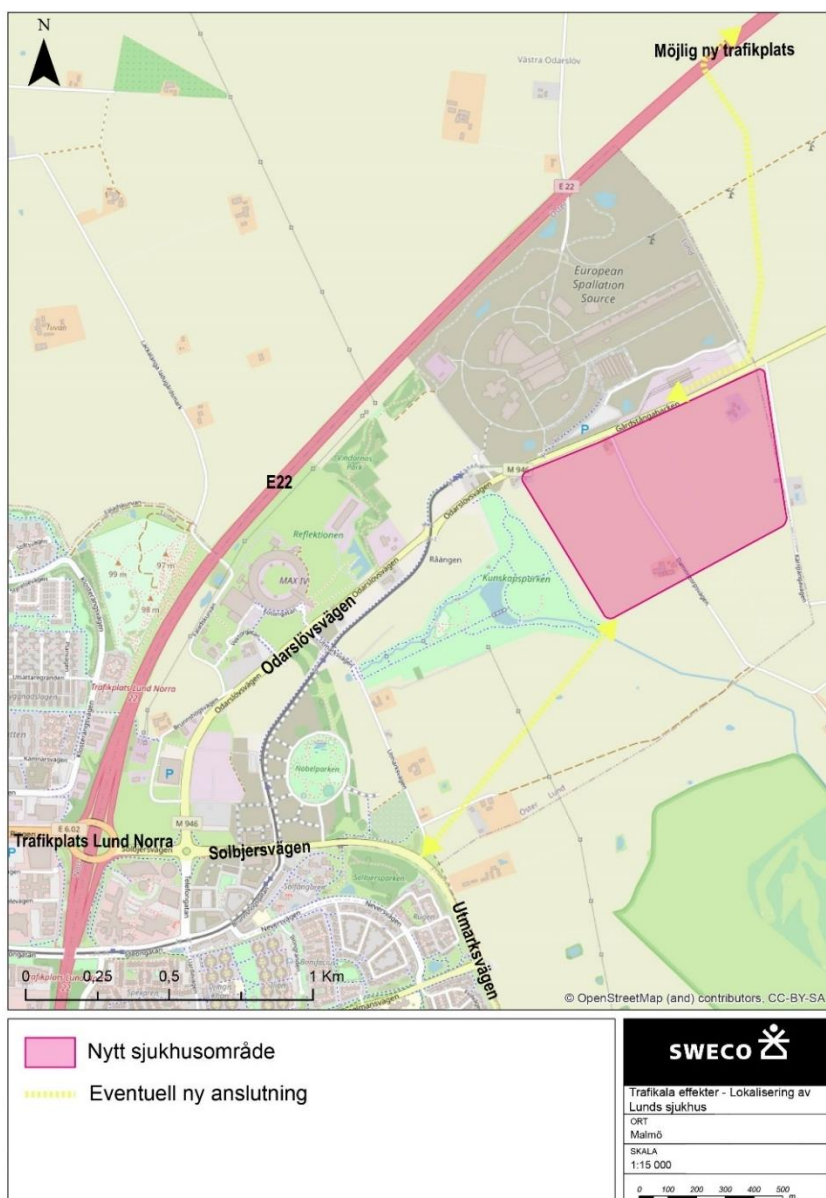
Figur 20 Resultat från trafikmodell, med ny trafikplats på E22

Av figurerna ovan framgår att en trafikplats i sig inte avlastar Odarslövsvägen märkbart. Det är dock viktigt att ha en fungerande redundans framför allt för att undvika att ambulanser fastnar i köer. För att avlasta Odarslövsvägen mer bör utfarten från det framtida sjukhusområdet så lång norrut som möjligt så att en mer direkt koppling till trafikplatsen skapas. Sjukhuset nås endast från Odarslövsvägen söderifrån oavsett om man kör via trafikplats Lund Norra eller den nya planerade avfarten vid Ideon. Med en ny trafikplats på E22an som ligger norr om det planerade sjukhuset ges möjlighet att nå sjukhuset från två håll och på så vis får en högre tillgänglighet och en redundans i vägnätet. Den planerade nya trafikplatsen vid Ideon ger alltså inte någon redundans för trafiken till sjukhuset då det är Odarslövsvägen mellan sjukhuset och Solbjersvägen som är den kritiska delen. En annan möjlighet att avlasta Odarslövsvägen är utbyggnad av Solbjersvägen/förlängning av Utmarksvägen avlasta om sjukhuset kan nås även från sydost. Det kommer i ett fortsatt arbete bli viktigt att skylta och utforma vägen från den nya trafikplatsen på ett sådant sätt att det blir den naturliga infarten till sjukhuset för att på så sätt avlasta Odarslövsvägen. Med den typen av åtgärder blir belastningen mindre och konsekvenserna hanterbara.

3.5.3 Behov av åtgärder

Följande åtgärder bedöms vara viktiga för att hantera trafiksituationen om sjukhuset byggs ut i Brunnsberg.

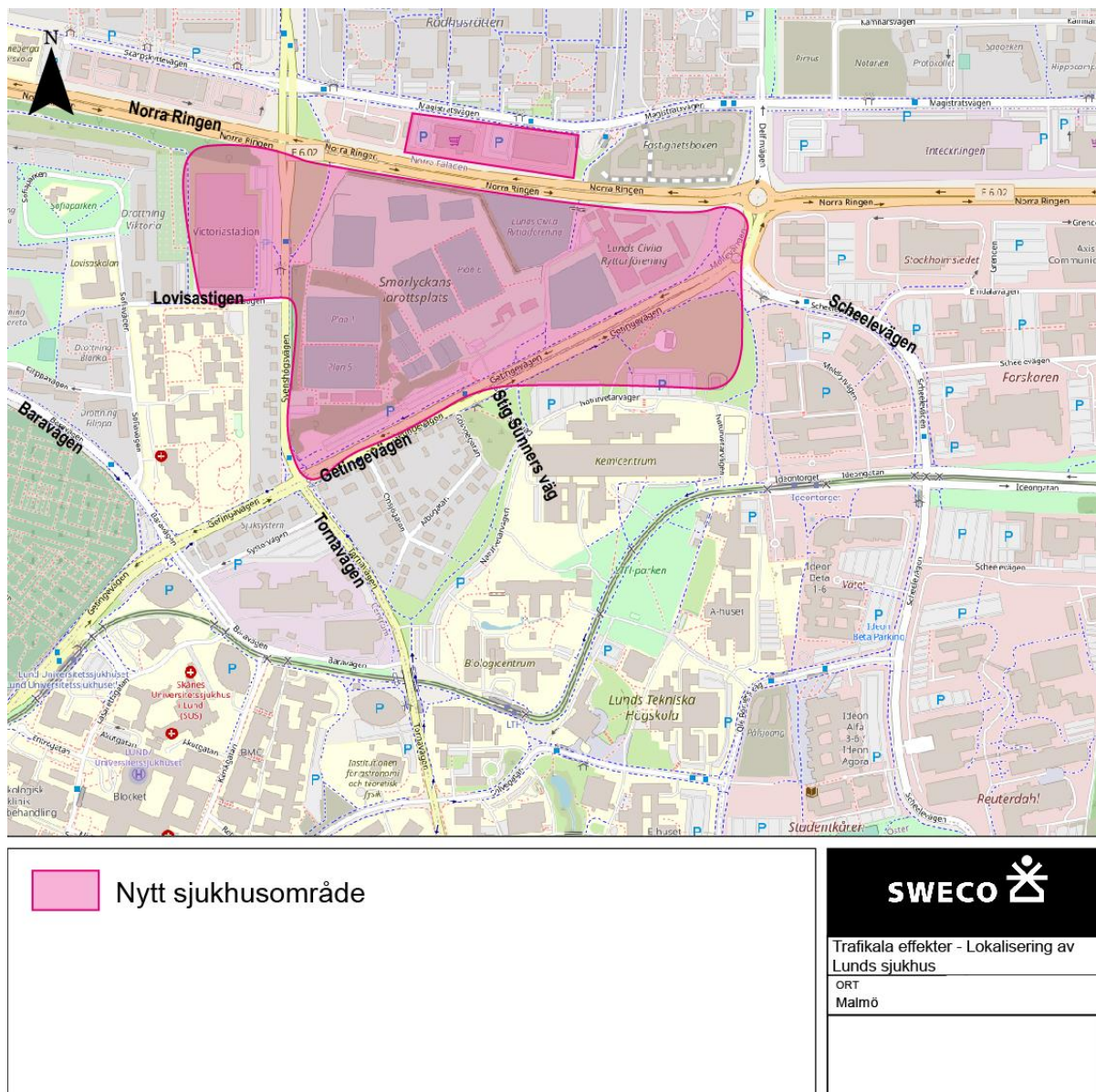
- Ny trafikplats i höjd med sjukhuset med placering mellan Odarslöv och ESS.
- Eventuellt vänstervägfält in till sjukhusområdet norrifrån (om trafikplats byggs)
- Solbjersvägen öster om Odarslövsvägen. Standardhöjning och koppling till utvecklingsområde för att potentiellt avlasta Odarslövsvägen. Pilen i Figur 21 är schematiskt ritad.
- Två infarter in till området varav en för personbilar och en för uttryckning och leveranser. Det bör finnas koppling mellan dessa båda för att skapa redundans.



Figur 21 Biltrafiknät

4 Norr om befintligt sjukhusområde

Lokaliseringsalternativet norr om befintligt sjukhusområde innebär att hela sjukhuset flyttas till ett område strax nordöst om det befintliga sjukhuset. Marken består idag till stor del av idrottsområde, se Figur 22. För att frigöra tillräckligt med yta dras delar av Getingevägen om så att den följer sjukhusområdets ytterkant i söder och öster.

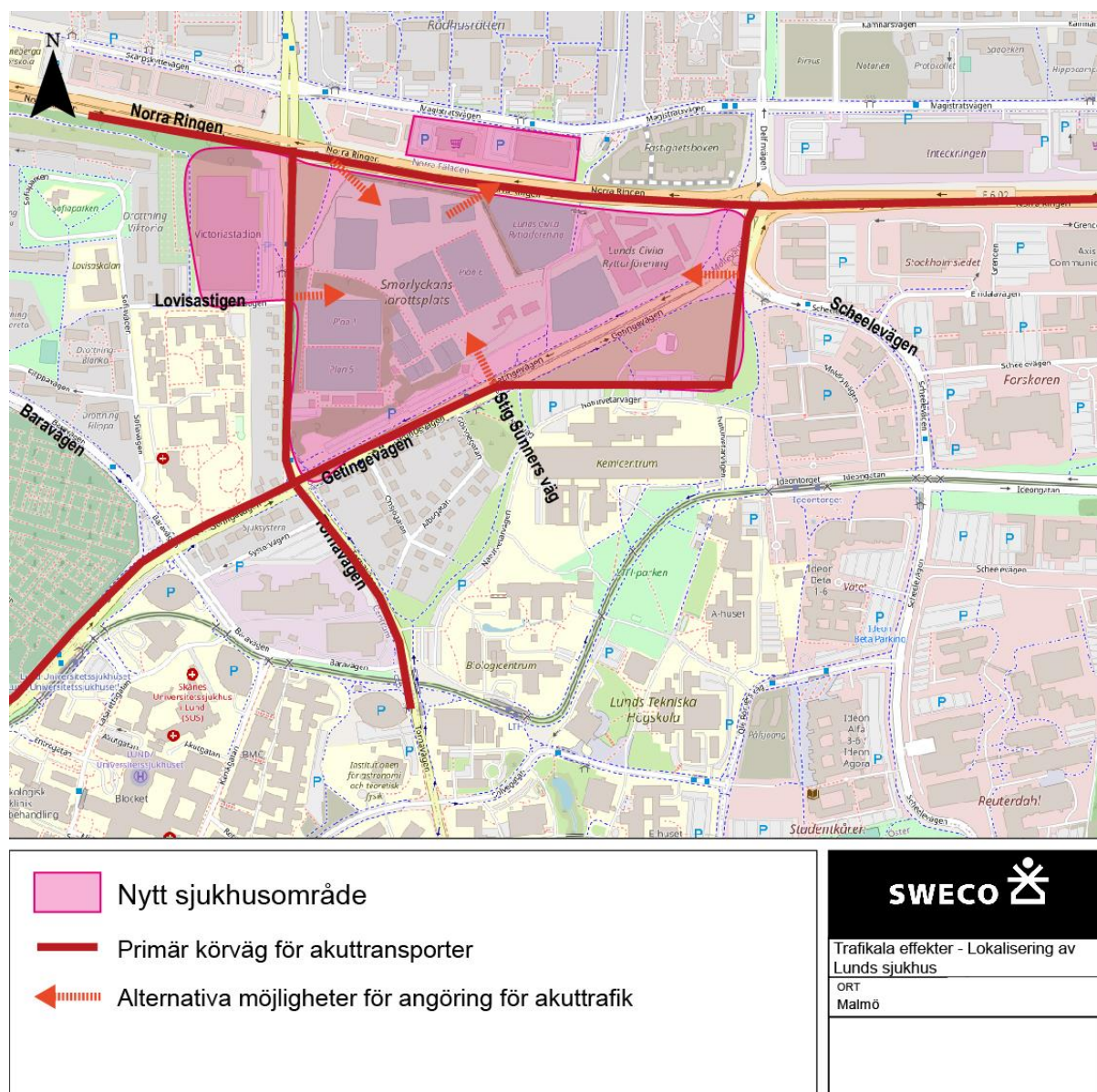


Figur 22 Nytt läge för Lunds sjukhus norr om befintligt läge.

4.1 Akuttransporter

4.1.1 Förutsättningar

Akuttransporter till ett läge norr om befintligt sjukhusområde kommer att i huvudsak nyttja Norra Ringen, Svenshögsvägen och Getingevägen som de närmast belägna primära utryckningsvägarna. Beroende på placering av akutintaget finns olika möjligheter till infarter. För att få en bra redundans behöver akuttrafiken kunna angöra från minst två håll. En möjlig koppling genom området för akuttrafiken bör därför möjliggöras. Det finns också en möjlig infart från Norra Ringen med en medlöpande in och utfart, detta skapar i så fall ett behov av en cirkulationsplats i korsningen med Svenshögsvägen och i förlängningen också en åtgärd i korsningen Svenshögsvägen-Magistratsvägen. Primära vägar för akuttransporter och infartskopplingar för akuttrafiken visas i Figur 23.



Figur 23 Akuttransporter till sjukhusläge på Smörlyckan

4.1.2 Behov av åtgärder

Vid en flytt av sjukhuset till norr om befintligt sjukhusområde behöver framkomligheten för de akuta transporter vara minst lika bra som i dag. Systemet behöver vara robust och erbjuda alternativa vägar. Kraven enligt TRAST är att det primära utryckningsnätet ska ha en hastighetsbegränsning på minst 50 km/h. En placering av sjukhuset norr om befintligt område har förutsättningar att uppnå kraven. Kapaciteten kan säkras på de föreslagna anslutningarna med olika åtgärder. För att skapa en god framkomlighet bör infart ske direkt från huvudgata och gå så effektiv väg inne på sjukhusområdet som möjligt. Tillgängligheten från stora delar av Lund blir i stort sett samma som den befintliga lokaliseringen. Lokaliseringen är beläget närmre det övergripande vägnätet och har en närmre koppling till E22 vilket gör att de långväga akuttransporterna via E22 kan komma att nå sjukhuset på en kortare tid än för befintligt läge. För att skapa redundans i systemet bör såväl Svenshögsvägen som Getingevägen användas som utryckningsväg i systemet.

Placeringen av de akuta transporter i förhållande till biltrafik bedöms inte påverka framkomligheten påtagligt då de är få i förhållande till totaltrafiken och Norra Ringen har två körfält i varje riktning och en hög kapacitet.

Behov av åtgärder för att säkra de akuta transporter:

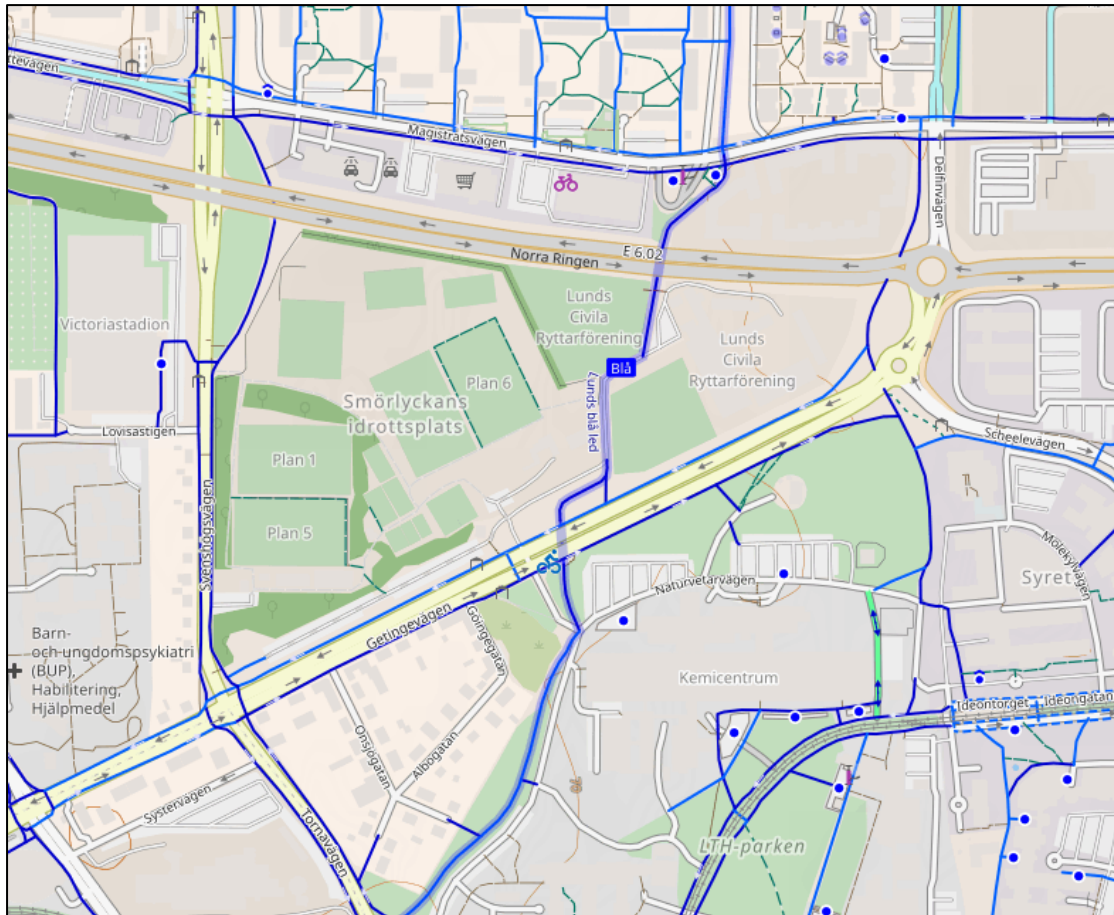
- Goda välfungerande kopplingar med tillräcklig kapacitet mot Norra Ringen, Svenshögsvägen och Getingevägen från akutintaget.
- Tydliggöra och trafiksäkra långsgående cykelbanor över infarterna.
- Vid medlöpande in och utfart direkt från Norra Ringen finns behov av cirkulationsplats i korsningen Svenshögsvägen-Norra ringen. En cirkulationsplats i korsningen Svenshögsvägen – Norra ringen fungerar inte ihop med dagens signalreglering i korsningen Magistratsvägen-Svenshögsvägen som i så fall också behöver åtgärdas.

4.2 Gång- och cykeltrafik

4.2.1 Förutsättningar

Lokaliseringen norr om befintligt sjukhusområde ligger förhållandevis nära det befintliga sjukhusområdet och det finns med halvcentrala läget förutsättningar för gångtrafik till sjukhuset som en egen resa. Gångnätet består av såväl gångbanor parallellt med gator som friliggande gångbanor. Förutom detta är gångtrafik en viktig del i samtliga resor, framför allt från hållplats med buss och från parkering med bil. Lokaliseringen vid Smörlyckan innebär dock att gångavståndet från Lund C nästan fördubblas jämfört med befintligt sjukhusläge. Mellan Lund C och befintligt sjukhus är det cirka 1 kilometer medan det är cirka 1,8 kilometer till lokalisering norr om befintligt sjukhusområde. Detta innebär en nackdel för den norra lokaliseringen jämfört med befintligt läge. Det finns dock förutsättningar att gå och cykla till lokaliseringen från olika riktningar i ett finmaskigt nät.

Hela Lunds tätort ligger inom 5 km radie, vilket innebär att cirka $\frac{3}{4}$ av befolkningen i Lunds kommun täcks in inom cykelavstånd. För de flesta boende i Lund är dock avstånden kortare än så. Genom Smörlyckans idrottsplats går det Blå stråket som är ett viktigt stråk för cyklister i Lund och i närområdet. Även kopplingen under Norra Ringen, vid Getingevägen i den östra delen av området och vidare söderut mot LTH, och cykelbanan parallellt med Svenshögsvägen är välanvända och viktiga cykelstråk som bedöms vara viktiga att säkra god framkomlighet och trafiksäkerhet på. Se befintligt cykelnät i Figur 24 nedan.



Figur 24 Cykelvägar kring lokaliseringsalternativet.

4.2.2 Behov av åtgärder

Vid en lokalisering av sjukhusområdet norr om befintligt område är det viktigt att även i framtiden säkra gång- och cykelvägar inom och genom sjukhusområdet för att undvika att området blir en barriär. Cykelvägen i områdets östra del är välanvänd och behöver säkerställas att finnas kvar i någon form även vid exploatering i området. Detsamma gäller det "blå stråket" som går genom området.

För att studera behov av åtgärder för gångtrafiken behöver en närmare analys utföras eftersom detta framför allt är aktuellt i sjukhusets absoluta närhet och god detaljplanering är mycket viktig. Följande punkter för behov av åtgärder har identifierats i detta skede:

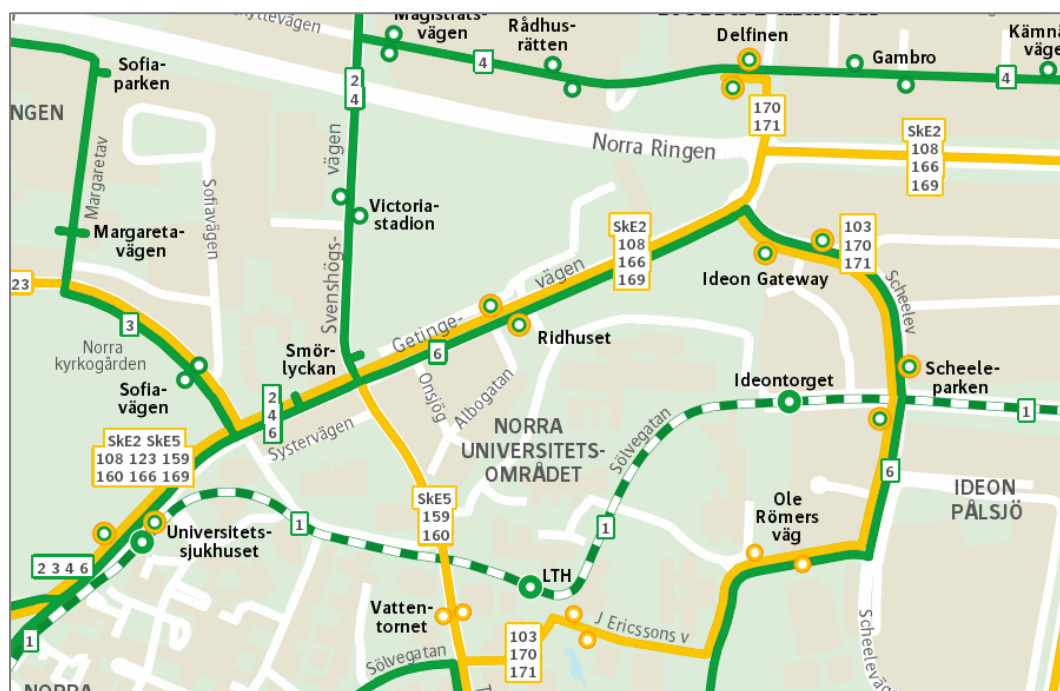
- Gång- och cykelbanor längs med båda sidor av den nya sträckningen av Getingevägen
- Förbättrade cykelbanor på Svenshögsvägen
- Säkra genomgående stråk i nordsydlig riktning (Blå stråket)
- Säkra interna stråk inne på sjukhusområdet för kommunikation mellan byggnader och till kollektivtrafik och parkering

4.3 Kollektivtrafik

4.3.1 Förutsättningar

I området finns det flera befintliga hållplatser som kan användas beroende på målpunkt inom sjukhusområdet. Befintliga hållplatser med nära läge för lokaliseringen är bland annat Ridhuset, Smörlyckan och Victoriastadion, se Figur 25. Även hållplatserna Ideon Gateway och Lund Norra Fäladen är lokaliserade i närheten med gångavstånd till sjukhusområdet.

Spårvägen är lokaliserad söder om sjukhusområdet och närmsta hållplats är Ideontorget för de sydöstra delarna av området och befintliga hållplatsen Universitetssjukhuset för de västligaste delarna av området.



Figur 25 Kollektivtrafik kring området (Skånetrafiken, 2021).

Kollektivtrafiken till lokaliseringen består med befintligt utbud av stadsbusslinjer 2, 4 och 6 samt regionbusslinjerna Skåneexpressen 2, 103, 108, 166, 169, 170 och 171. Även spårvägen har hållplatser inom gångavstånd från sjukhusområdet. Se sammanställning i Tabell 3. Endast stadsbussar stannar vid hållplatserna Smörlyckan och Victoriastadion.

Tabell 3. Kollektivtrafikutbud i närheten av Smörlyckan

Linje	Hållplats(er)	Sträckning	Turtäthet i högtrafik
Spårvagn			
1	Ideontorget	Lund C – ESS	10 min
Stadsbussar			
2	Smörlyckan, Victoriastadion	Annehem – Värpinge by	15 min
4	Smörlyckan, Victoriastadion	Norra Fäladen – Gunnesbo	7–8 min

6	Smörlyckan, Ridhuset, Ideon Gateway	Östra Linero – S:t Lars	10 min
Regionbussar			
Skåneexpress 2	Ridhuset	Hörby – Lund C	15 min
103	Ideon Gateway	Höllviken – Lund Ideon Gateway	Vardagar rusningstid
108	Ridhuset	Gårdstånga – Lund C	Turen körs på beställning
166	Ridhuset	Staffanstorps – Södra Sandby	15 min
169	Ridhuset	Malmö – Lund Univ- sjukhuset	10 min
170	Ideon Gateway, Norra Fäladen	Hyllie – Lund Norra Fäladen	20 min
171	Ideon Gateway, Norra Fäladen	Malmö – Lund Norra Fäladen	10 min

Det finns förutsättningar för ett konkurrenskraftigt kollektivtrafiksystem. Många av bussarna som stannar vid det befintliga sjukhusområdet stannar också i närheten av Smörlyckan. En nackdel jämfört med befintligt sjukhusområde är dock att kollektivtrafikhållplatserna inte är samlade i en tydlig terminal. Det är viktigt att kollektivtrafikhållplatserna är samlade och lokaliserade i närheten av huvudentré och andra viktiga målpunkter inom sjukhuset. Möjligheterna att skapa en ny kollektivtrafiknod i höjd med sjukhusets huvudentré behöver utredas vidare.

En nackdel vid lokalisering vid Smörlyckan är att avståndet till spårvägen blir längre. Spårvägen ligger i direkt anslutning både för lokaliseringen vid befintligt sjukhus och i Brunnshög, medan det är gångavstånd för att nå närmsta spårvagnshållplats från lokaliseringalternativet. Förutsättningarna att dra om spårvägen så att den kommer närmare det möjliga läget behöver studeras vidare.

4.3.2 Behov av åtgärder

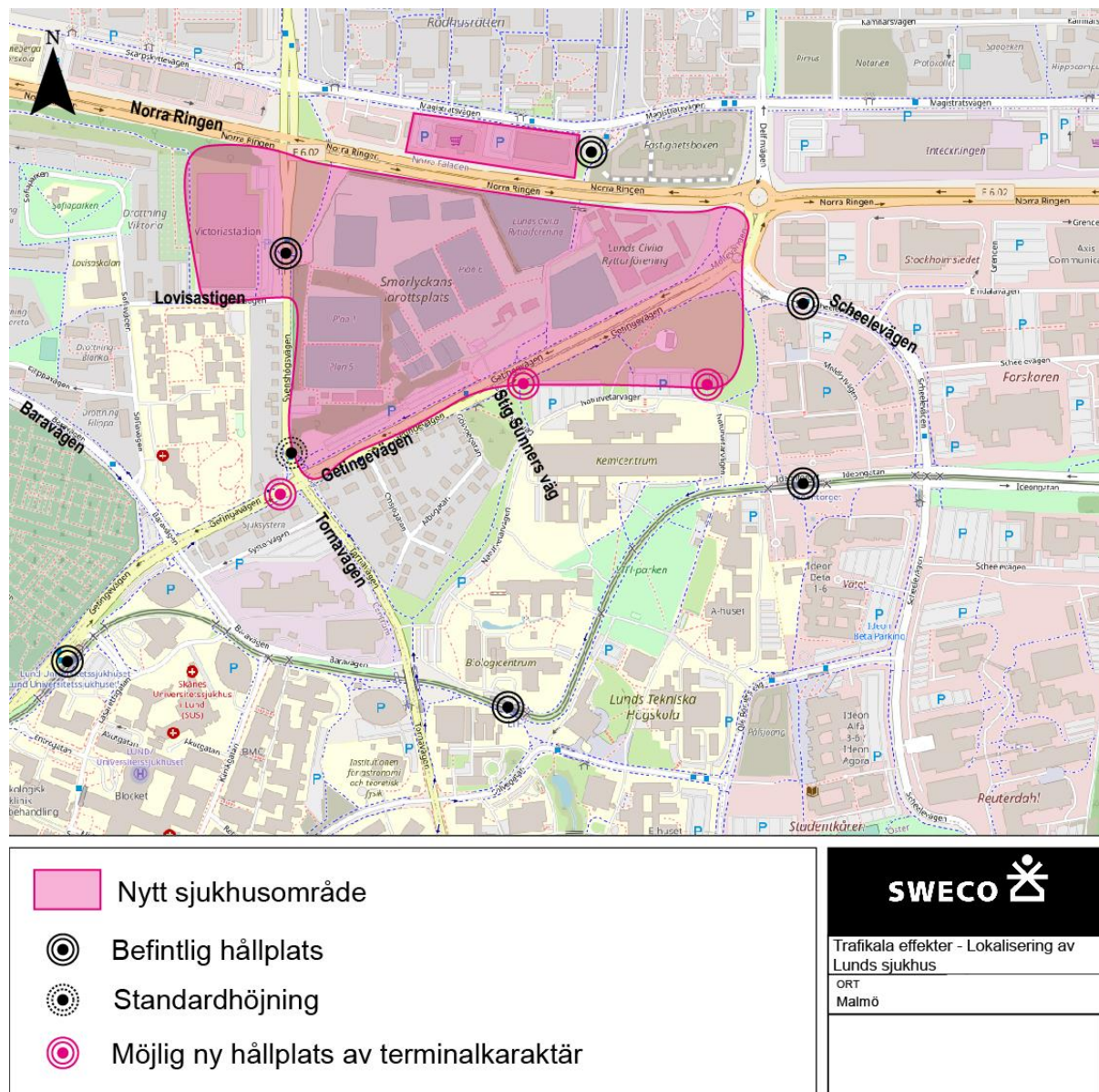
Många av busslinjerna som trafikerar det befintliga sjukhusområdet trafikerar också i närheten av området, men till skillnad från befintligt är hållplatserna utspridda över flera hållplatser. En samlad kollektivtrafikterminal i anslutning till sjukhusets huvudentré är en fördel. Även om kollektivtrafiken utvecklas så bra som det någonsin går så kommer en lokalisering norr om befintligt sjukhusområde fortsatt att vara underlägset det befintliga sjukhusläget på grund av kollektivtrafiknoden som dagens Universitetssjukhus innebär. Översyn av befintliga närliggande hållplatsers standard och koppling till sjukhusområdet krävs.

Sammanfattningsvis inkluderar åtgärder inom kollektivtrafik för lokaliseringalternativet vid Smörlyckan:

- Justera busslinjer för att skapa en samlad bussterminal för stadsbussar och regionbussar i anslutning till sjukhusets huvudentré och i nära läge till spårvägens hållplatser
- Standardhöjning av befintliga hållplatser som idag har lägre standard (hållplats Smörlyckan)
- Se över kopplingar med gång mellan och inom sjukhusområdet och närliggande hållplatser, vilket är extra viktigt då de befintliga hållplatserna är utspridda på olika lägen i närheten av sjukhusområdet.
- Förlängning eller omdragning av spårväg

Se även åtgärdsförslagen på karta i Figur 26/figur 15. Rosa markeringar i kartan nedan visar möjliga nya hållplatser för kollektivtrafiken. Dessa bör utformas som terminaler med ett stort utbud av linjer. Linjedragning och placering av hållplatsen bör göras i en särskild linjenätsutredning. I bilden nedan ges tre principiella förslag på lägen. Den östra placeringen innebär en relativt nära koppling till spårvagnshållplatsen Ideontorget, vilket är positivt då de olika kollektivtrafikslagen får en gen koppling till varandra. Den mellersta placeringen innebär central lokalisering inom sjukhusområdet, vilket kan vara en fördel. Den västliga placeringen innebär att hållplatsen samlar upp samma busslinjer som befintligt sjukhus innan några av busslinjerna fortsätter söderut på Tornavägen eller norrut på Svenshögsvägen.

Vid en lokalisering norr om befintligt sjukhusområde så är det i det fortsatta arbetet av högsta vikt att göra allt för att få till bra kopplingar med kollektivtrafik så att sjukhuset blir en integrerad plats i staden.



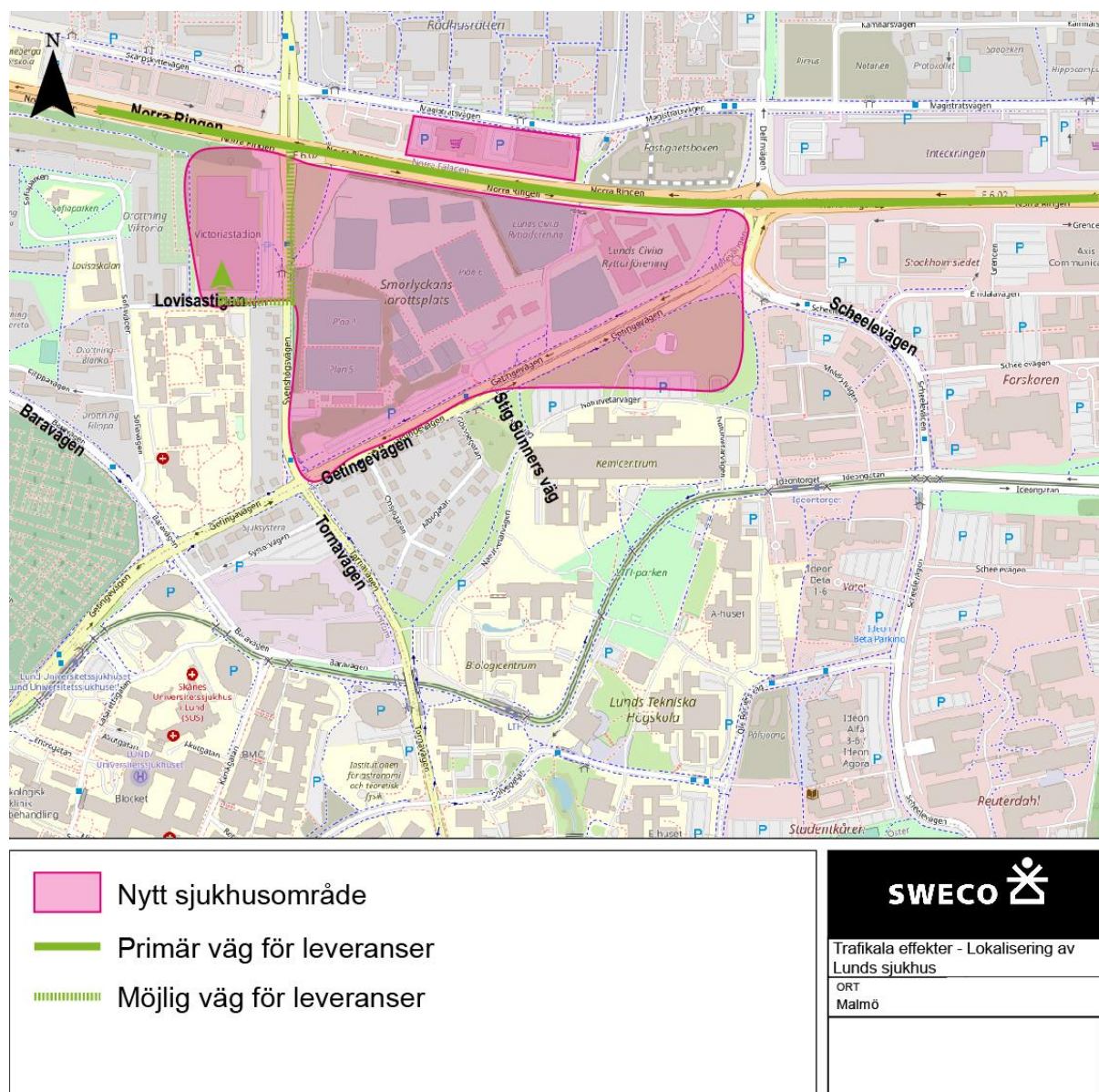
Figur 26 Befintliga hållplatslägen och åtgärdsförslag för kollektivtrafik i närheten av Smörlyckan.

4.4 Leveranser

4.4.1 Förutsättningar

Leveranser till sjukhuset kommer vid en placering norr om befintligt sjukhusområde att i första hand använda Norra Ringen. De större tunga fordonen som går via E22 och kommer från Kristianstad och Malmö får en närmre koppling till det övergripande vägnätet än i befintligt läge.

Kapacitetsberäkningarna som gjorts visar på att Norra Ringen samt Getingevägen/Svenshögsvägen kommer att vara hårt belastade. Belastningen påverkar dock i första hand personbilstrafiken och har mindre påverkan på leveranser, eftersom leveranser sker under fler tider på dygnet. För leveranser som sker vid morgonen eller eftermiddagens rusningstrafik kan kapaciteten i korsningarna Norra ringen/Svenshögsvägen samt Norra ringen/Getingevägen ha påverkan. Se leveransernas körvägar på karta i Figur 27.



Figur 27 Körvägar för leveranser

Inne på området kan logistiken hanteras på olika sätt och där det viktigaste är att minimera konflikterna med personflöden (gående och cyklande). Det är också viktigt att göra körvägarna inne på området så korta som möjligt.

4.4.2 Behov av åtgärder

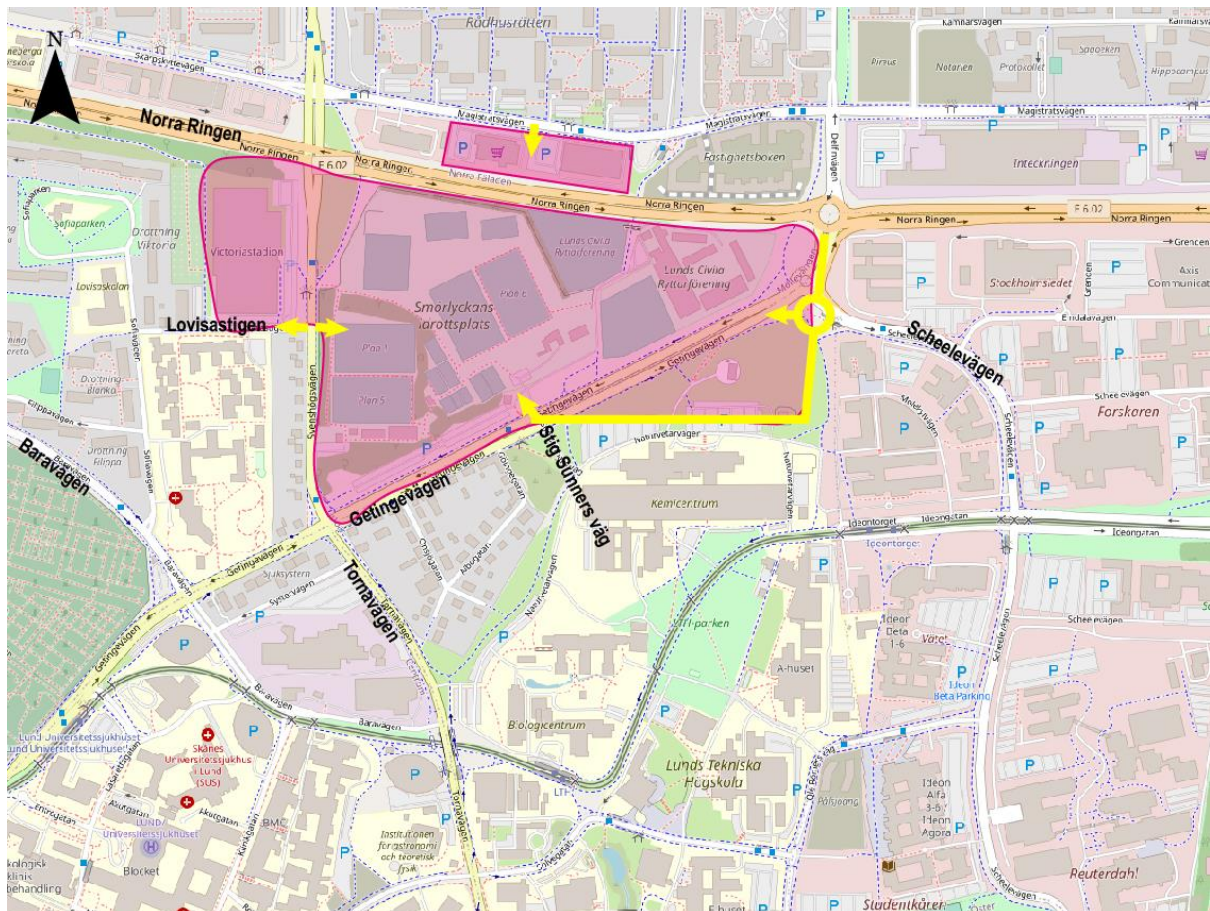
Lokaliseringen är belägen närmre Norra ringen och E22:an än befintligt läge vilket är positivt för de långväga leveranserna. Angöring av leveranser till det omgivande vägnätet löses bäst med en gemensam in och utfart med personbilstrafiken från huvudgatan men direkt därefter inne på området bör flödena separeras. Möjligheten till ett vänstersvängkörväg på Svenshögsvägen bör utredas för att inte skapa onödiga kapacitetsminskningar på sträckan som annars riskerar att stoppa upp både biltrafik och kollektivtrafik. Biltrafiken inne på området bör så tidigt som möjligt kopplas mot parkeringshus. En lämplig logistikslina för leveranser som kopplar till platser för på och avlastning behöver planeras in. Det som framför allt är viktigt är att lösa logistiken inom området, kopplat till logistikhubbarna. Följande behov har identifierats:

- Minimera korsningspunkter med oskyddade trafikanter
- Eftersträva korta och effektiva körvägar inne på sjukhusområdet
- Utreda behov av korsningsutformning vid infarterna (till exempel vänstersvängkörväg på Svenshögsvägen)

4.5 Personbilar och övriga motorfordon

4.5.1 Förutsättningar

Lokaliseringen innebär att främst Norra Ringen, Getingevägen och Svenshögsvägen blir viktiga anslutningsvägar i närheten av sjukhusområdet. I alternativet ingår en del av Getingevägen i sjukhusområdet som dras om och får en ny sträckning innan den ansluter till Scheelevägen och Norra Ringen, se Figur 28.



	Nytt sjukhusområde	 SWECO
	Ny dragning Getingevägen	
	Flyttad cirkulationsplats	
		Trafikala effekter - Lokalisering av Lunds sjukhus
		ORT
		Malmö

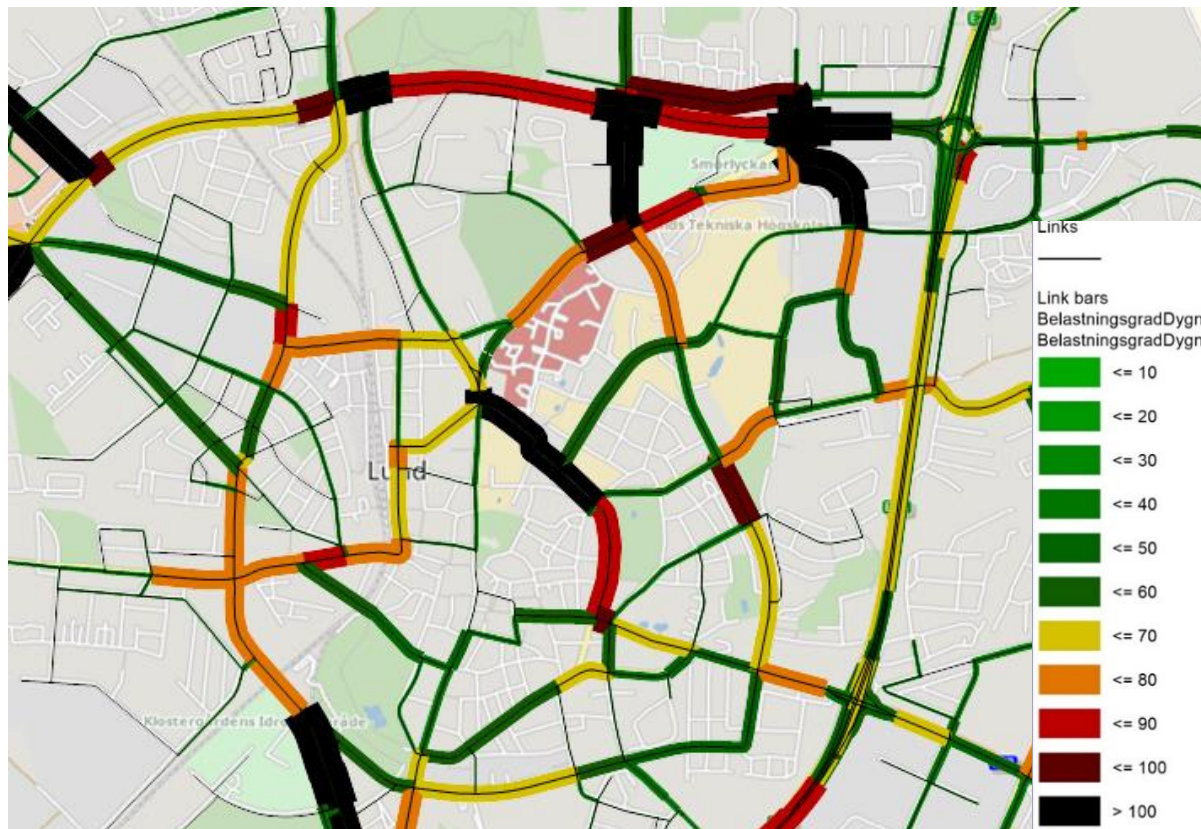
Figur 28 Biltrafiknät med möjliga nya anslutningspunkter.

Lokaliseringen av parkeringsplatser inom sjukhusområdet har en stor betydelse vid vilken anslutning och väg personbilstrafiken kommer nyttja mest. En majoritet av parkeringsplatserna förutsätts hanteras i parkeringshus men utspridda parkeringar i anslutningar till entréer behövs också med tanke på hämtning/ lämning, parkering för rörelsehindrade med mera.

Inne på området kan trafikstrukturen hanteras på olika sätt och där det viktigaste är att minimera konflikterna med personflöden (gående och cyklande). Det är också viktigt att göra körvägarna inne på området så korta som möjligt. Det är även viktigt att det interna vägnätet inne på sjukhusområdet utformas så att det blir lätt att hitta och logiska körvägar.

4.5.2 Kapacitetsanalys

Trafikanalys av kapaciteten har genomförts för om det nya sjukhuset placeras på Smörlyckan. Nedan redovisas resultatet av beräkningen se Figur 29. I analysen antas 50 % av parkeringsplatserna ligga mellan Norra Ringen och Magistratsvägen, norr om Smörlyckan, och 50 % av parkeringsplatserna söder om Norra Ringen. Figuren visar befintlig trafik med en placering av sjukhuset på Smörlyckan.



Figur 29 Resultat från trafikmodell, Smörlyckan – 50 % av parkeringsplatserna ligger norr om Norra Ringen och 50 % söder om Norra Ringen.

Resultaten visa på en tydlig avlastning på Dalbyvägen, Tornavägen (södra del) och Baravägen medan belastningen ökar på Norra Ringen, Svenshögsvägen samt Magistratsvägen. Det framgår också att belastningen på Getingevägen delvis minskar.

Analys har gjorts för hur stor benägenheten är att köra via Norra Ringen i stället för Baravägen för att nå nya sjukhusområdet. Resultatet visar att skillnaderna är små vad gäller restid i trafikmodellen vilket tyder på att det är sannolikt att trafikanter i verkligheten kommer fortsatt välja att köra via Baravägen när det kör till/från västerut. Motsvarande analys har gjorts för Tornavägen/Dalbyvägen jämfört färdväg via trafikplats Lund Norra och Norra Ringen. Restiden via Tornavägen/Dalbyvägen längre än rutt via trafikplats Lund Norra vilket tyder på att trafikanter kommer trafikera Norra Ringen när de kör till/från söderut.

Svenshögsvägen, Norra Ringen, Tornavägens norra del samt Magistratsvägen är de vägar i direkt anslutning till sjukhuset som får störst belastning på grund av den nya placeringen.

4.5.3 Behov av åtgärder

Om sjukhuset är lokaliserat som i dag eller på Smörlyckan har mindre påverkan på hur man tar sig till området i stort, alltså om man väljer att köra via E22 eller Norra Ringen. Däremot påverkas det mer lokala vägnätet och korsningarna när man ska till och från olika parkeringsplatser inom sjukhusområdet. Om en koppling sker direkt från Norra Ringen till Smörlyckan, i en ny korsningspunkt, kan separata vänstersvängskörfält behövas men i analysen som är gjord har det varit en förutsättning att Norra Ringen inte ska få fler korsningspunkter utan infarter ska lösas på det mer lokala vägnätet.

Följande åtgärder bedöms vara viktiga för att hantera trafiksituationen om sjukhuset byggs ut vid Smörlyckan:

- Utredda och göra en kvalificerad bedömning av det framtida trafikflödet på de vägar som angränsar det nya sjukhusområdet
- Åtgärder i korsningspunkterna:
 - Svenshögsvägen-Norra Ringen
 - Svenshögsvägen-Getingevägen
- Åtgärder på sträckorna som blir mest belastade
 - Svenshögsvägen
 - Magistratsvägen (öster om Svenshögsvägen)
 - Norra delen av Tornavägen
- Parkeringsutredning
 - Placering och utformning/storlek på anläggningen i förhållande till verksamheterna
 - Interngatusystem för enkel och logisk trafikering