

---

# PM

## Trafikala effekter - Lokalisering av Lunds sjukhus

---

2021-10-12



# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bakgrund och syfte</b>	<b>3</b>	
<b>2</b>	<b>Befintligt läge och expansion vid Smörlyckan</b>	<b>4</b>	
2.1	Akuttransporter		5
2.2	Gång- och cykeltrafik		8
2.3	Kollektivtrafik		12
2.4	Leveranser		15
2.5	Personbilar och övriga motorfordon		17
<b>3</b>	<b>Brunnshög</b>	<b>20</b>	
3.1	Akuttransporter		21
3.2	Gång- och cykeltrafik		23
3.3	Kollektivtrafik		26
3.4	Leveranser		29
3.5	Personbilar och övriga motorfordon		30

## 1 Bakgrund och syfte

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.

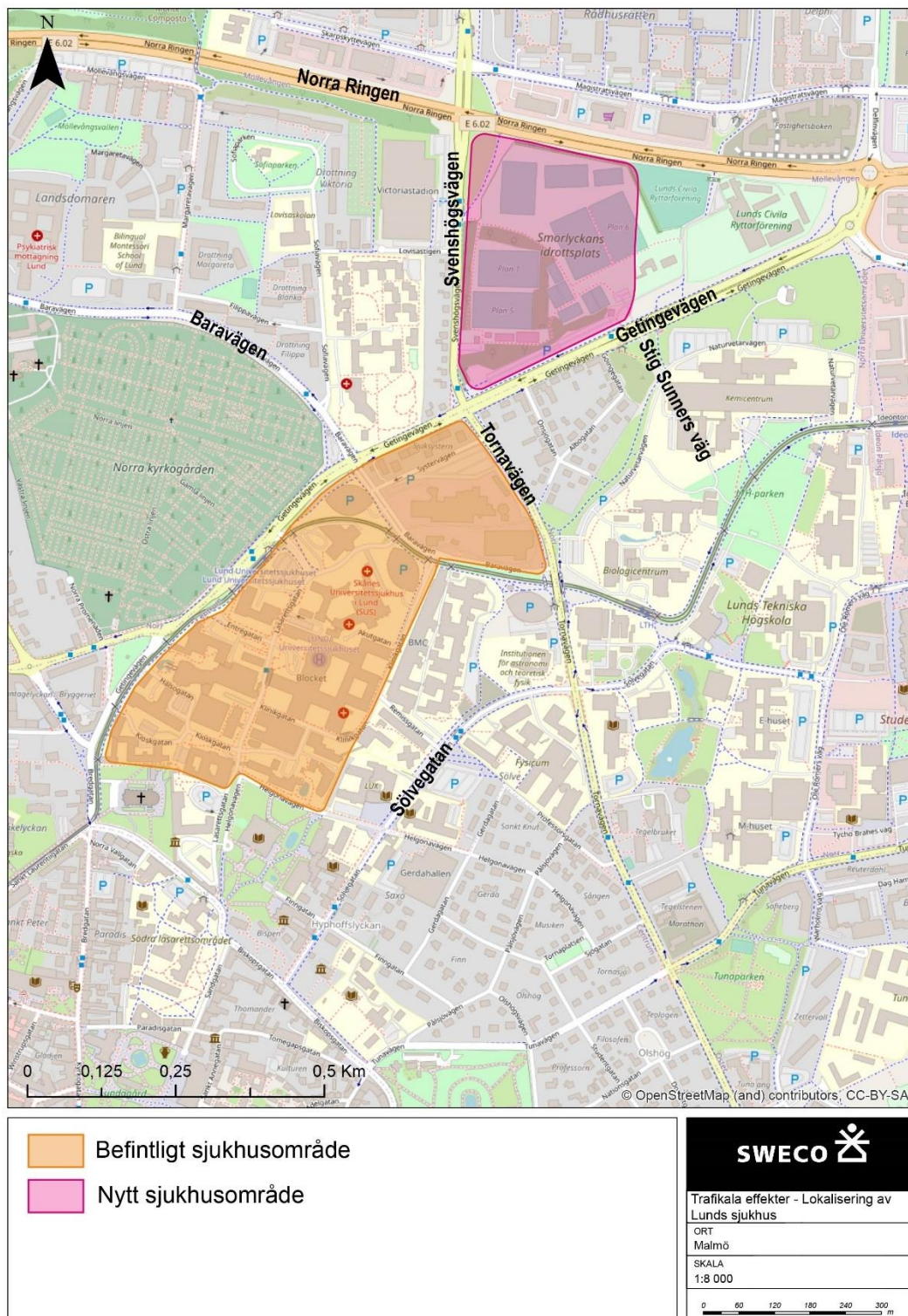
Med anledning av detta påbörjade Region Skåne år 2020 en utredning med syfte att undersöka vad en flytt av hela, eller delar av, Skånes universitetssjukhus (SUS) i Lund skulle innebära för vården, staden och samhället (Region Skåne, 2020).

Två alternativa lokaliseringar studeras: Utveckling av nuvarande sjukhusområde mot Smörlyckan alternativt flytt av hela sjukhuset till Brunnshög.

Detta PM ska beskriva de trafikala effekterna av en omlokalisering av sjukhuset till Brunnshög respektive för befintligt centralt läge. Konsekvenserna för de två alternativa lokaliseringarna studeras ur trafikhänseende. Fokus i detta PM ligger på det allmänna vägnätet.

## 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

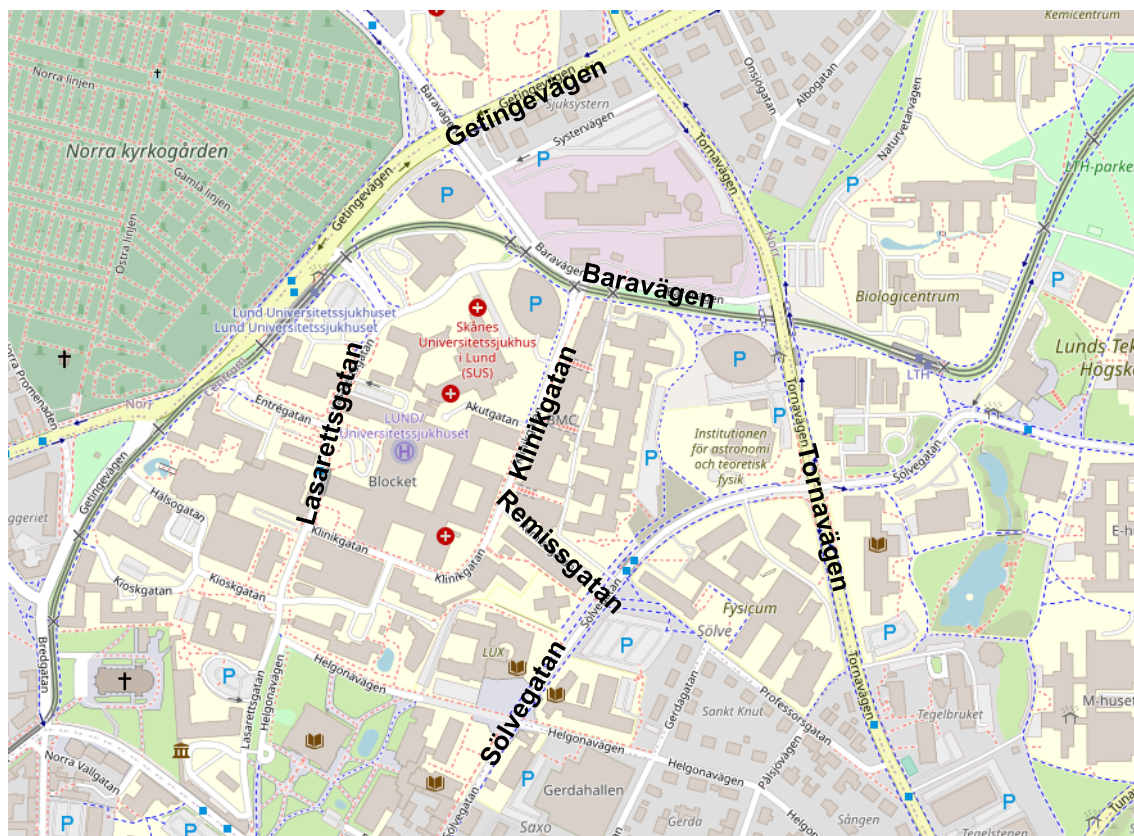
Läget gör att det är lättillgängligt med både gång och cykel från många platser i staden. Kollektivtrafiken har anpassats till sjukhuset som en viktig målpunkt med flertalet såväl lokalbussar som regionalbussar. Spårvagnslinjen har en hållplats vid sjukhuset. Biltrafik angör via Tornavägen och Getingevägen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

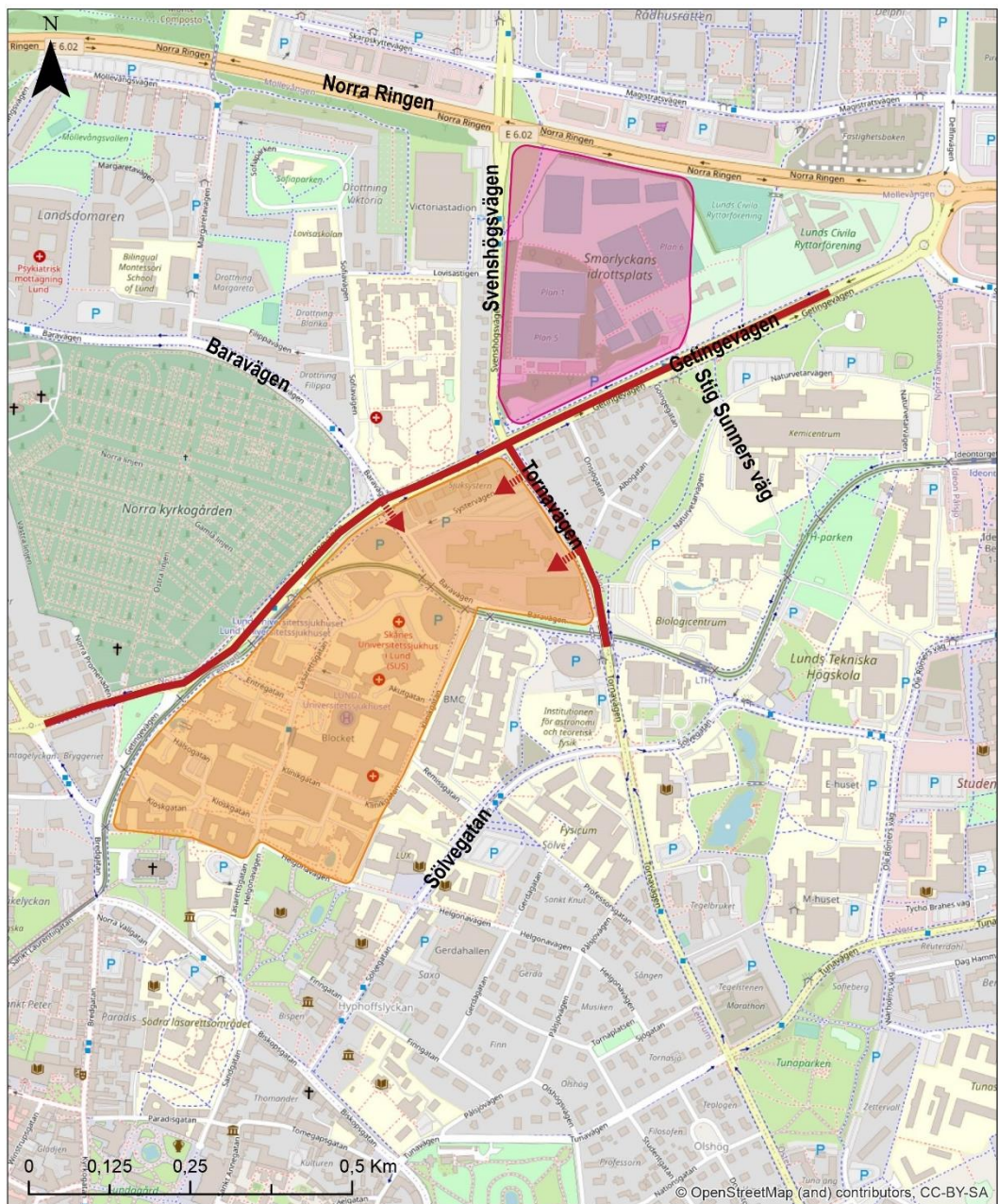
En utbyggnad av sjukhuset i anslutning till den plats där sjukhuset ligger idag påverkar inte vilka vägar och gator man tar sig till sjukhusområdet. Huvudgatorna österifrån bedöms ha tillräcklig

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

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 utryckningsnätet 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



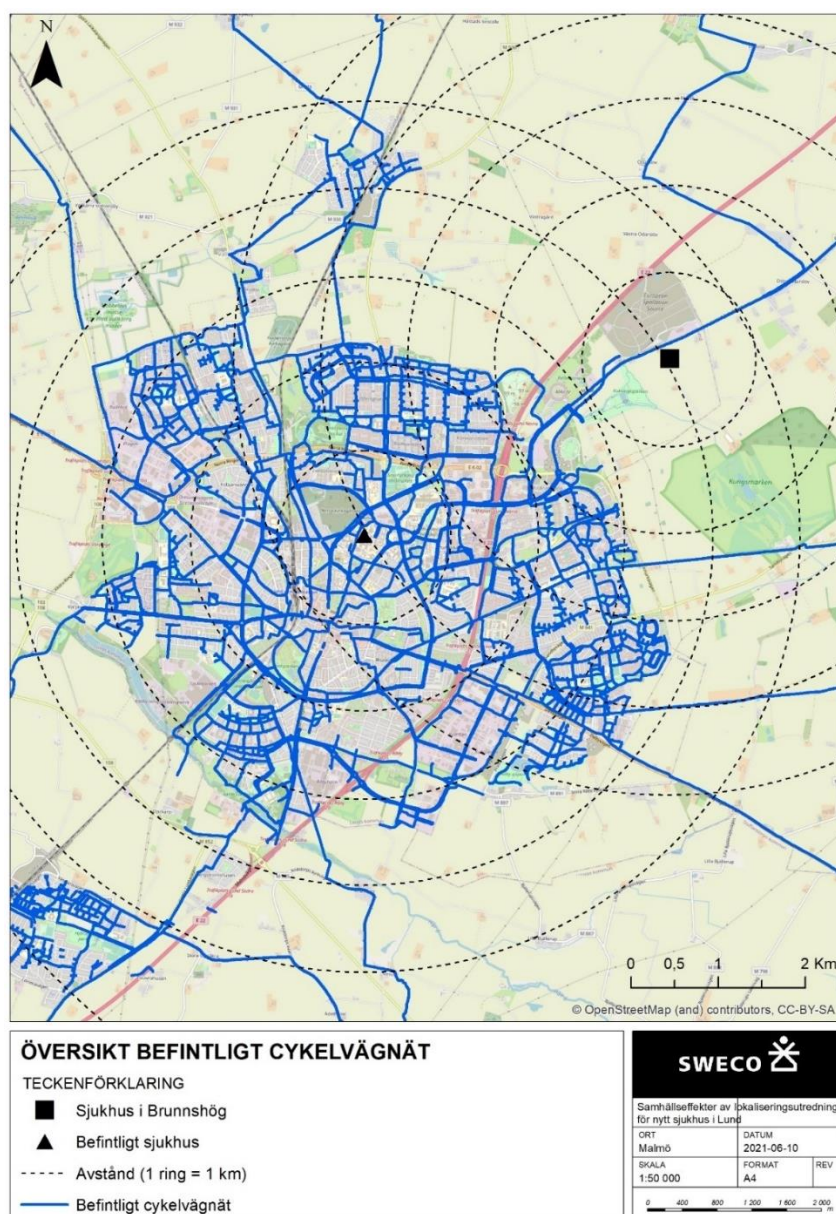
Figur 3 Vägar för akuta transporter och möjliga angöringspunkter

## 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.

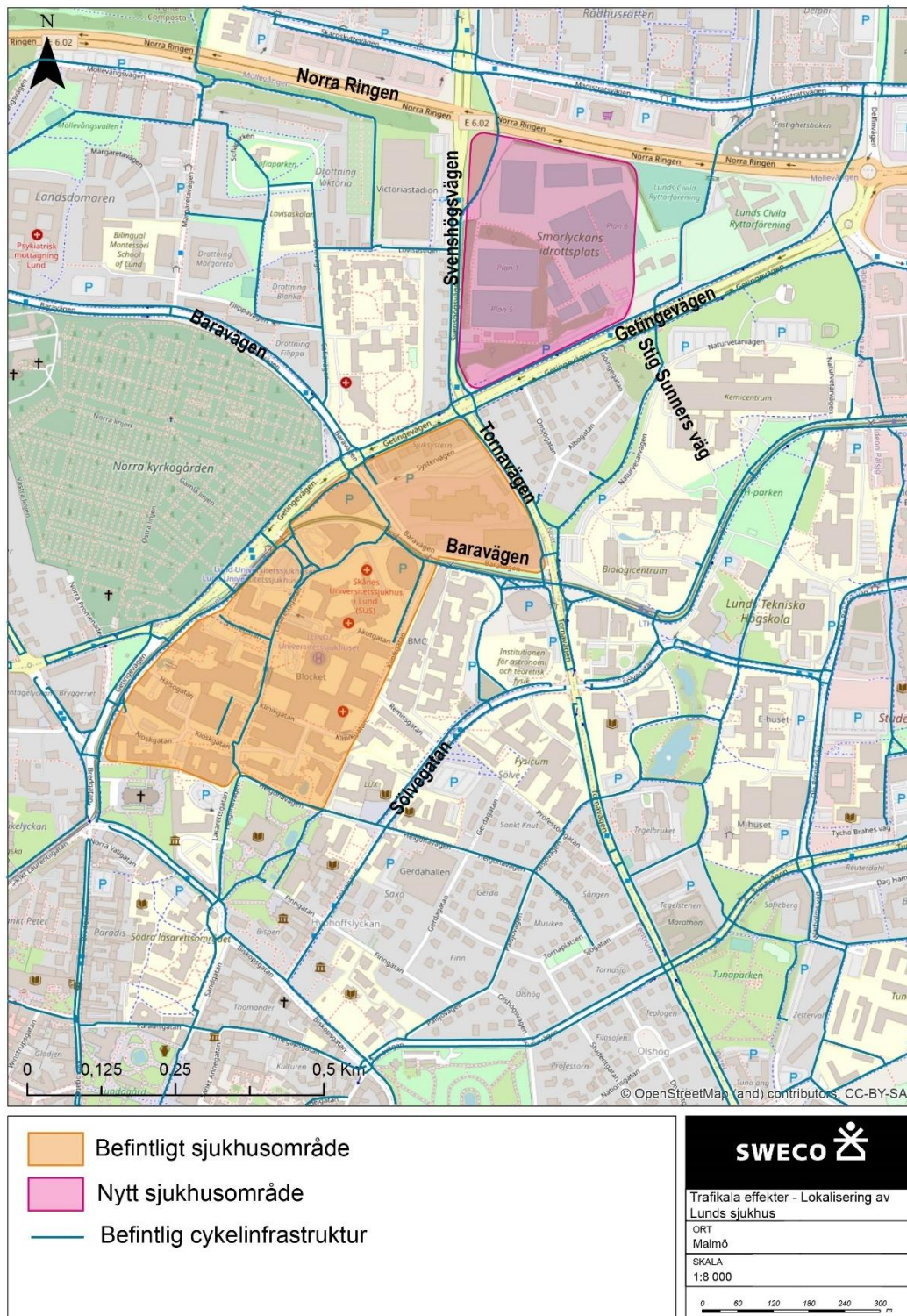
Det finns goda förutsättningar att gå och cykla till sjukhuset från olika riktningar i ett finmaskigt nät. Från sjukhuset ligger hela Lunds tätort inom 5 km radie, vilket innebär att cirka  $\frac{3}{4}$  av befolkningen i Lunds kommun täcks in. För de flesta boende i Lund är dock avstånden kortare än 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.



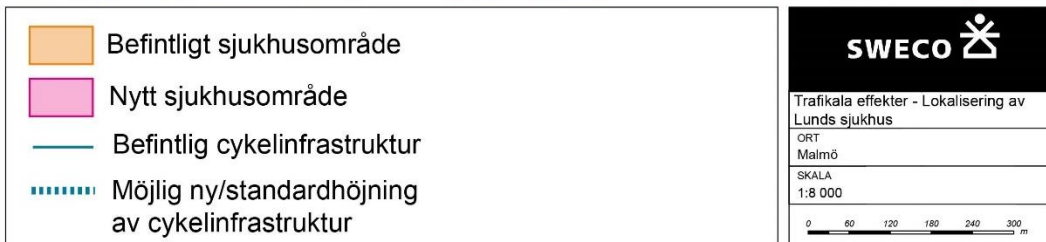
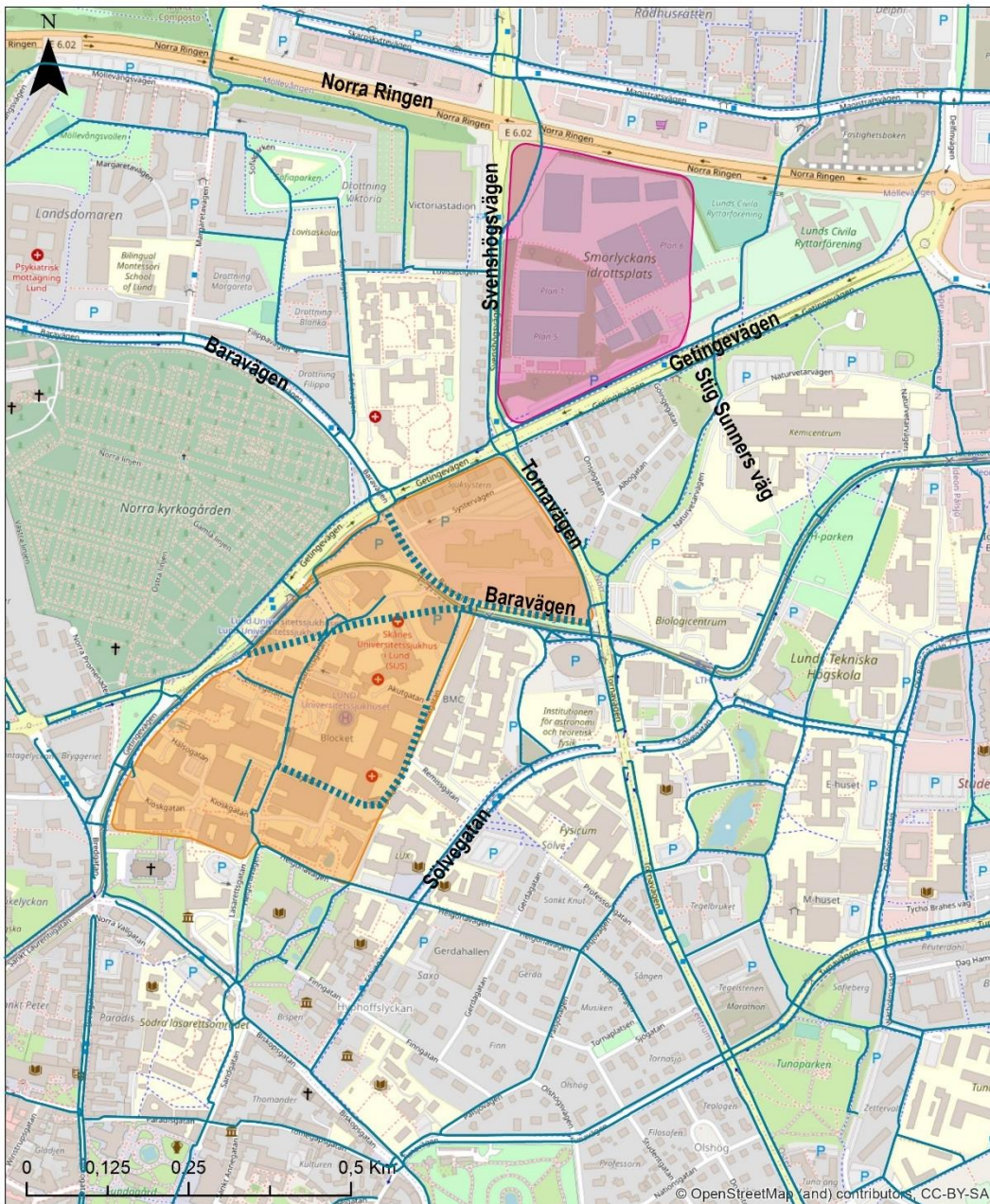
Figur 5 Befintlig cykelinfrastruktur kring befintligt och nytt sjukhusområde i centrala Lund.

### 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 framförallt 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

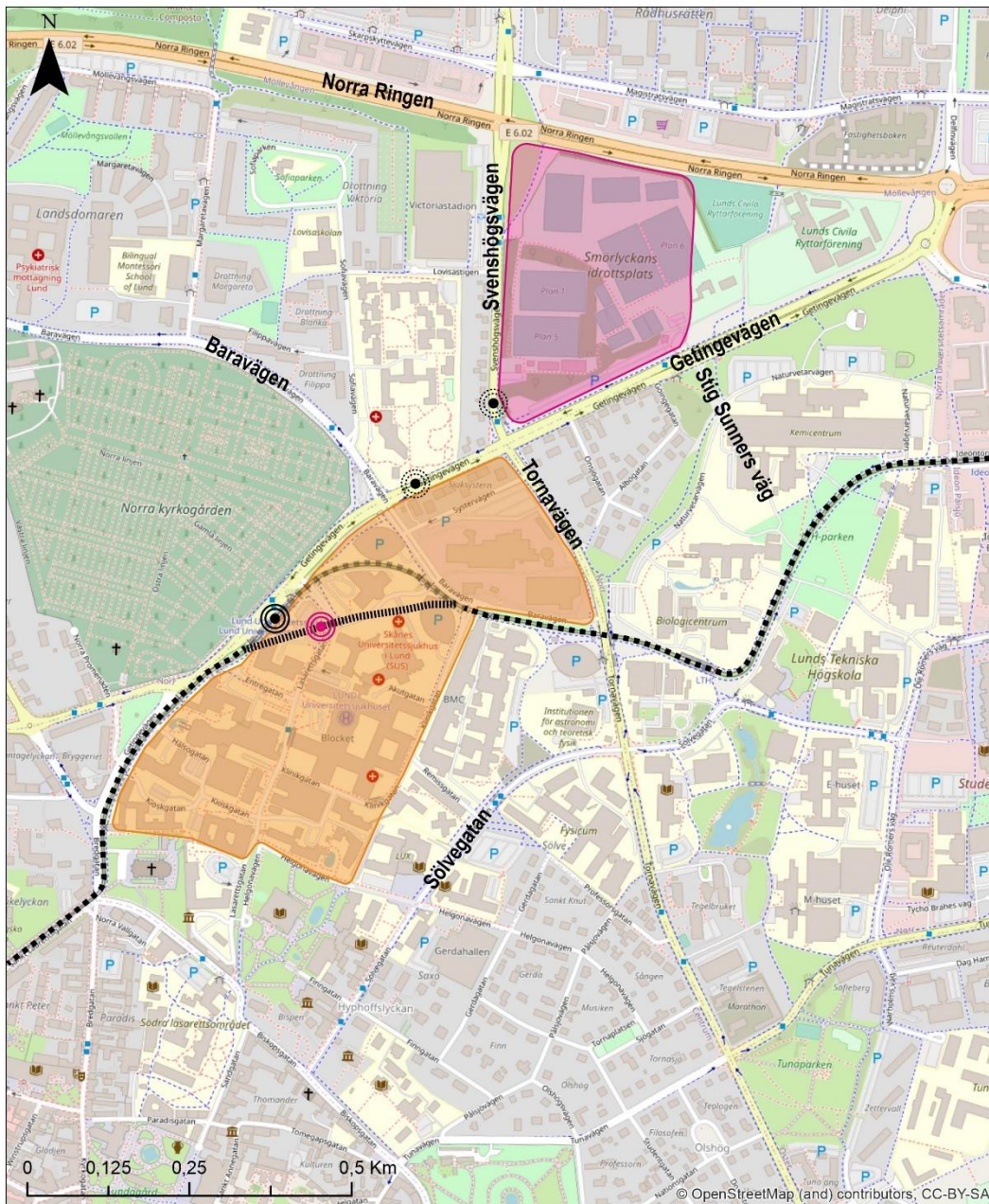
Kollektivtrafiken har anpassats för sjukhuset som är en viktig målpunkt och en knutpunkt för både region- och stadsbusslinjer. Fem av Lunds åtta stadsbuss- och spårvagnslinjer stannar på hållplatsen Universitetssjukhuset. Därtill stannar åtta regionbussar vid hållplatsen, se sammanställning med sträckning 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 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.

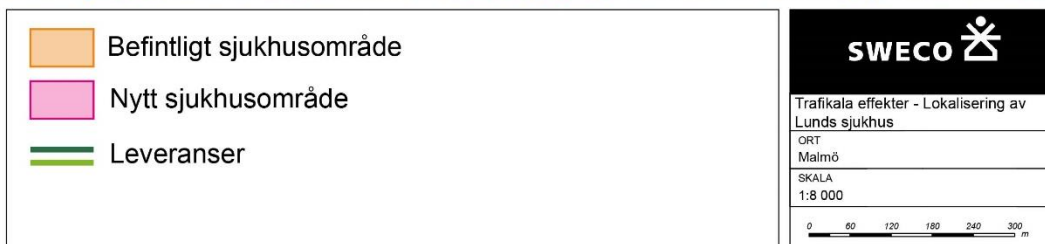
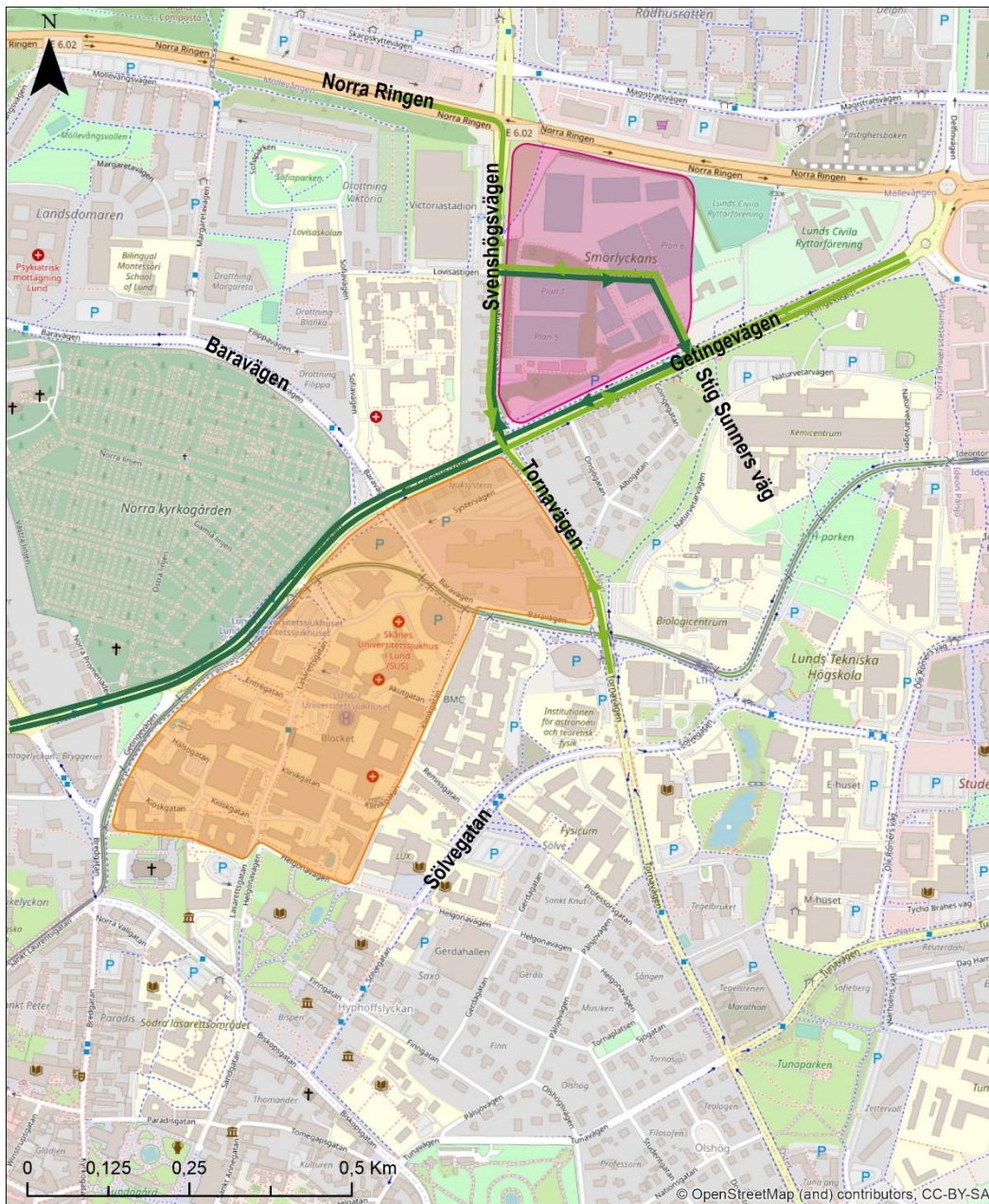
Placeringen innebär att i stort sett samma gatunät som idag används. De viktigaste vägarna är Svenshögsvägen, Getingevägen och Tornavägen som alla är del i den halvcentrala Mellanringen.

### 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

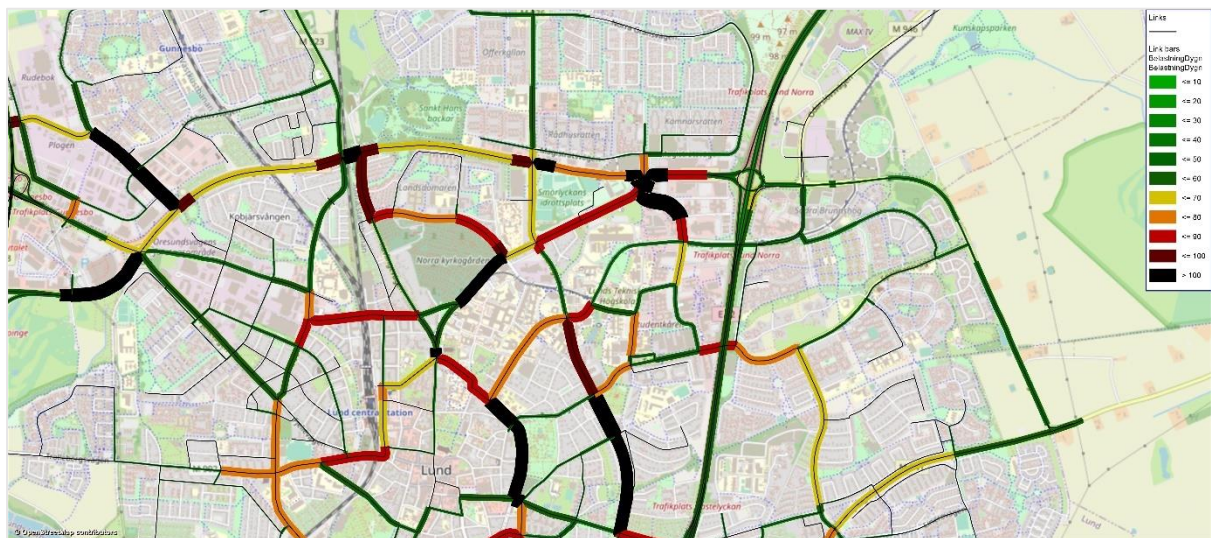
### 2.5.1 Förutsättningar

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 istället 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.

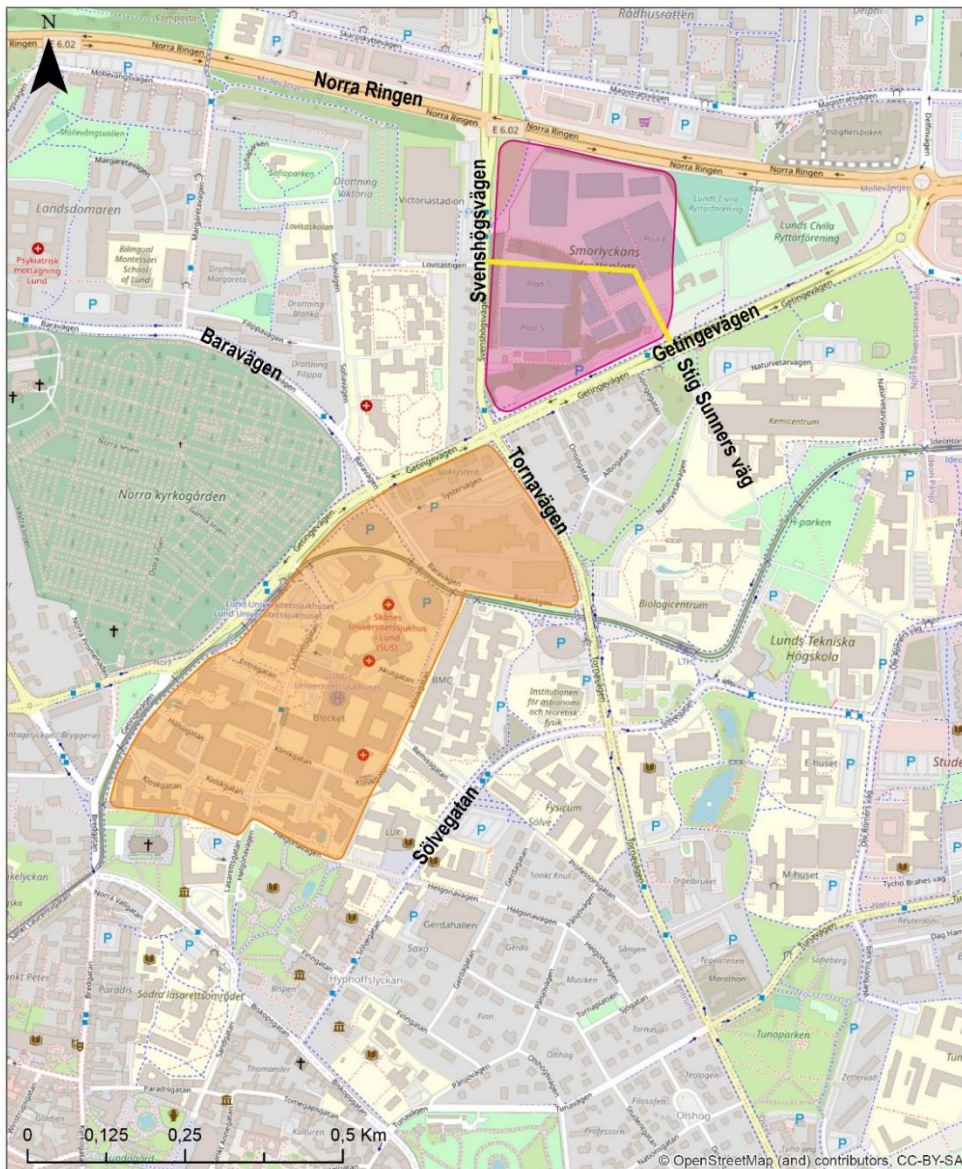


Figur 10. Resultat från trafikmodell för nuvarande lokalisering.

### 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

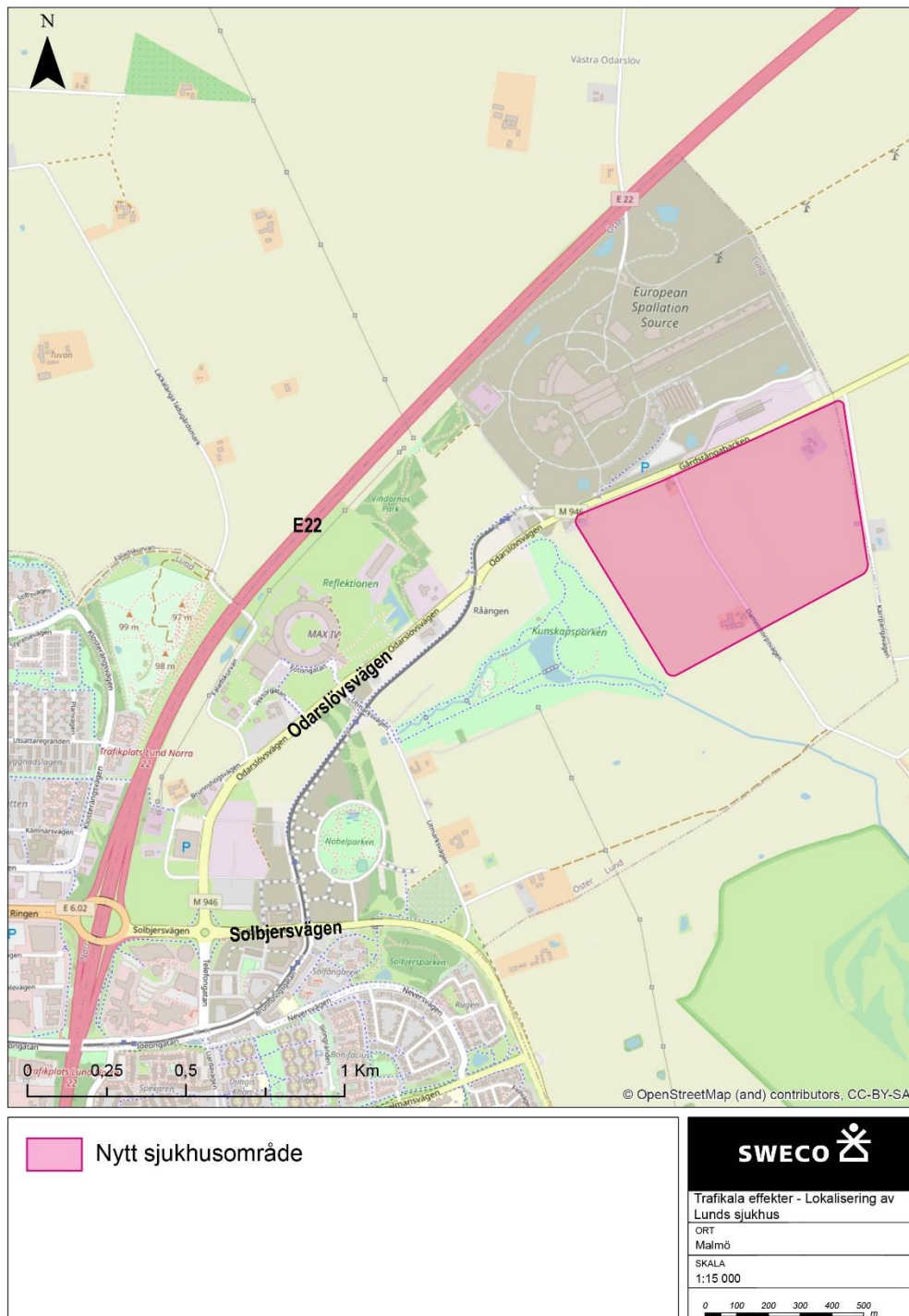


Figur 11. Huvudsakligt biltrafiknät



### 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.

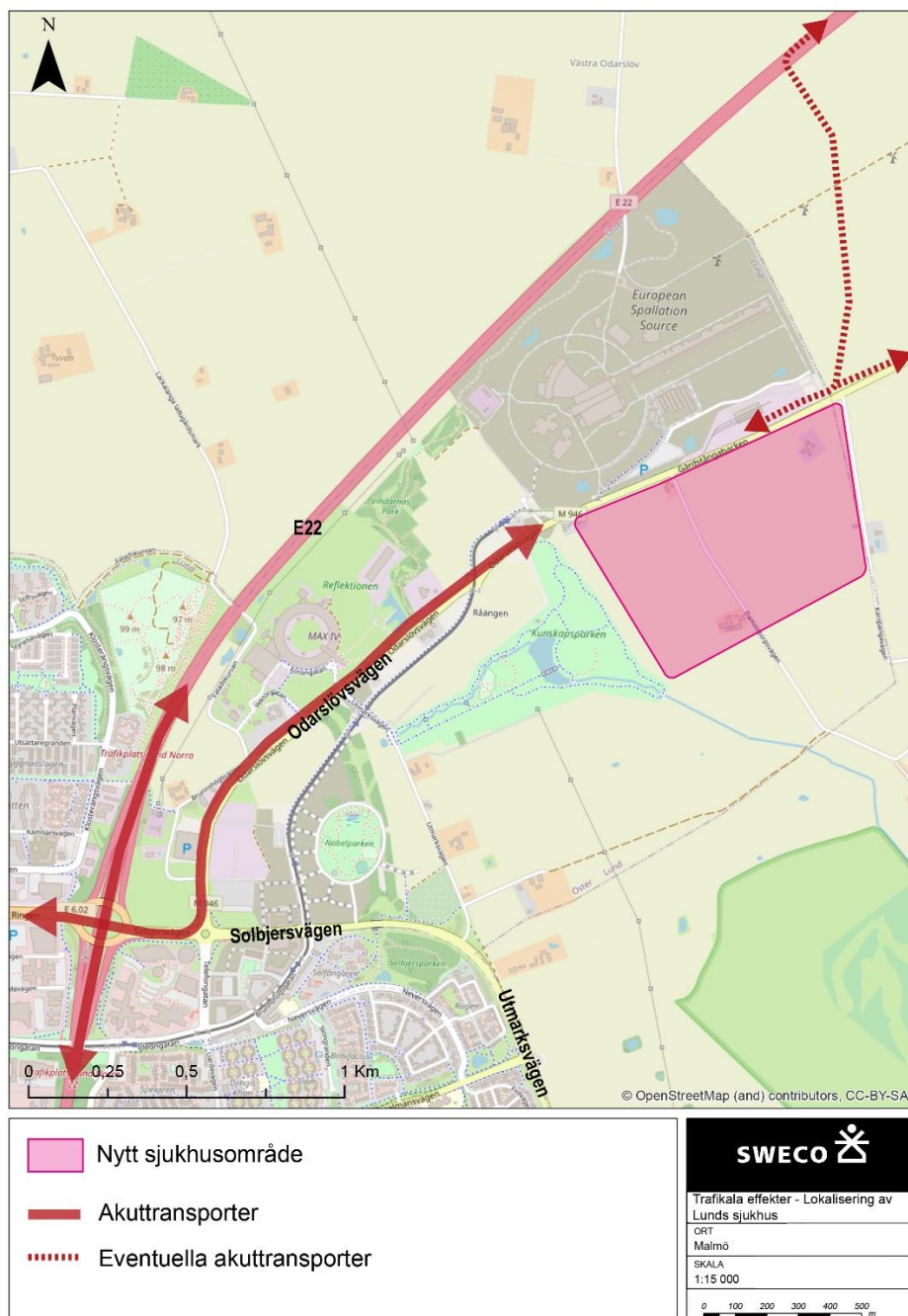


Figur 12 Nytt läge för Lunds sjukhus vid Brunnhög

### 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 Gårdstunga. Denna sträcka är dock mycket lång och har idag farthinder i form av chikaner för att förbättra trafiksäkerheten i Gårdstunga/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 Brunnsberg 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.

Brunnsberg står inför en stor utveckling. Analyser som gjorts visar dock på kapacitetsproblem på Odarslövsvägen, norr om Solbjersvägen. 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

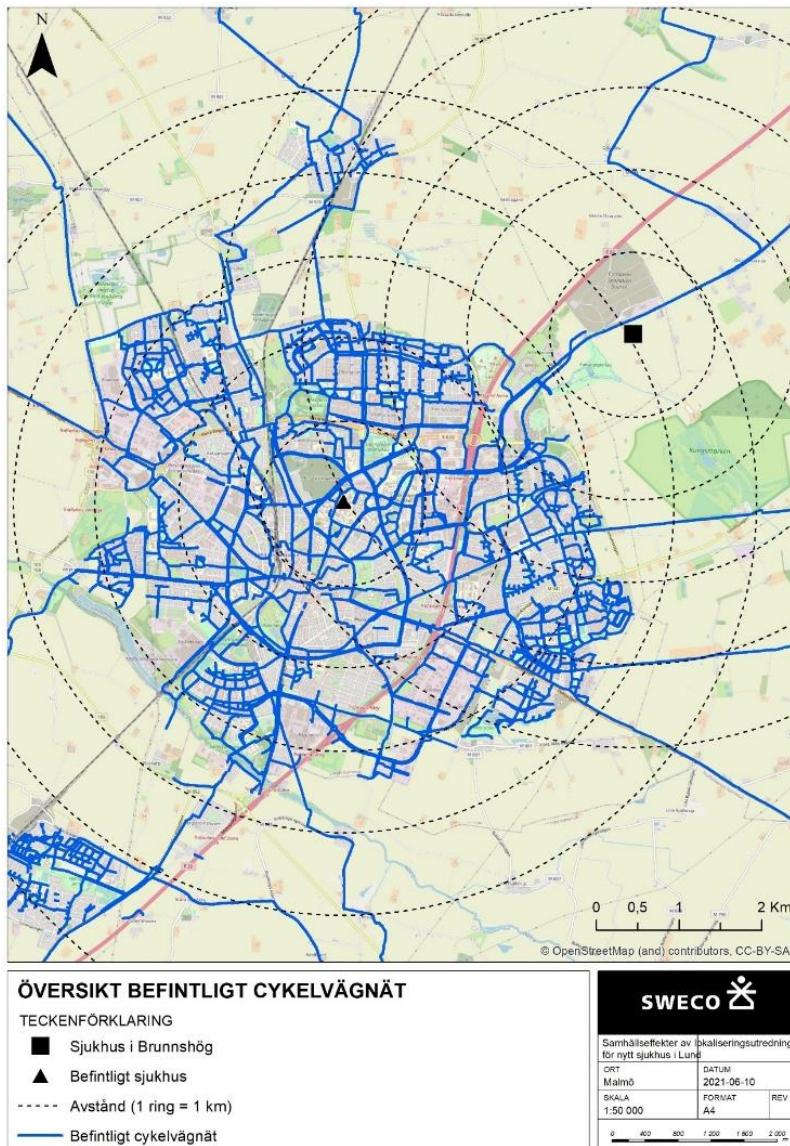
## 3.2 Gång- och cykeltrafik

### 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.

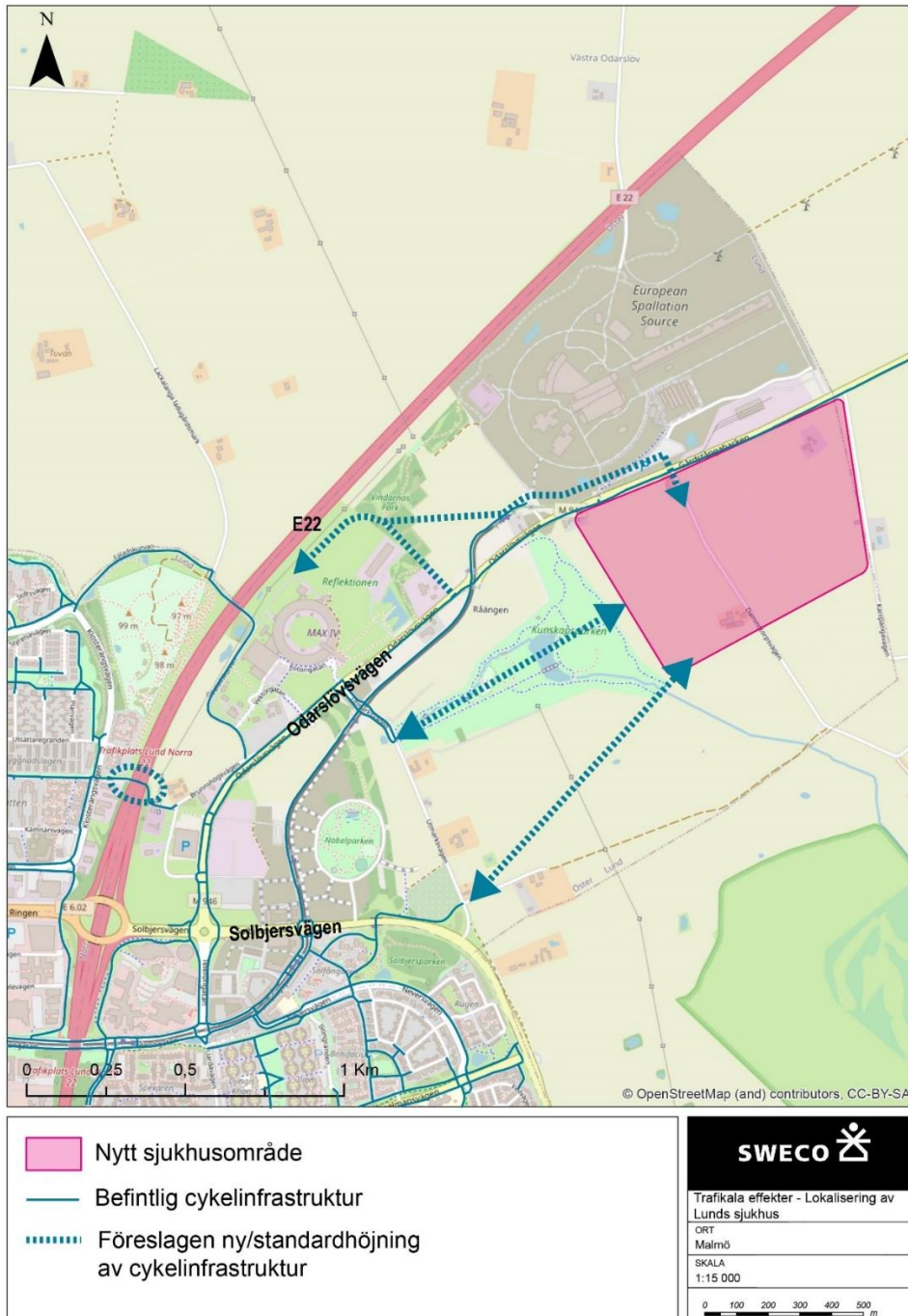
Behov av åtgärder:

- Standardhöjning av befintlig planskild gång-, cykel och ridväg under E22 som kopplar mot Norra Fäladen. 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 Odarslövsvågen 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 Solbjersvågen, 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 Brunnshög.

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	Staffanstorp – Södra Sandby	Brunnshög V	2 km	15 min
169	Malmö – Lund Univ-sjukhuset	Brunnshög 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 Brunnshög är begränsat då det är lokaliserat i utkanten av staden. I nuvarande situation är det få bussar som trafikerar i närheten av Brunnshög och det är stora avstånd mellan hållplatser. Med utblick framåt i tiden är det troligt att det finns underlag för fler linjer och hållplatser kring området då det planeras att bebyggas.

Spårvagnen är ett relativt nytt kollektivt färdmedel i Lund som invigdes för trafik i december 2020. På grund av problematik med vagnar är det färre vagnar i drift än planerat. Vissa avgångar är därför ersatta med ersättningsbussar på samma sträcka. Att enbart förlita sig på spårvagnen som enda kollektivt färdmedel för ett sjukhus innebär att det är ett sårbart system om oförutsedda händelser inträffar.

### 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.

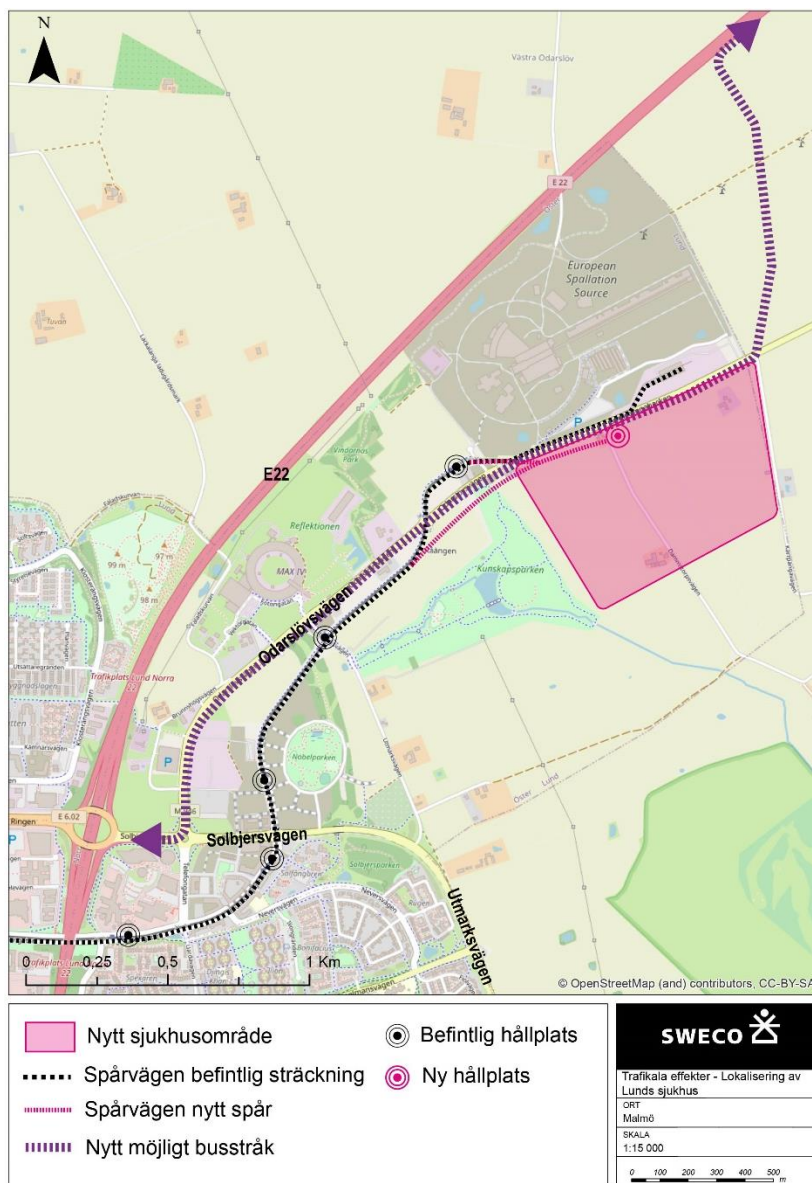
Möjligheten för att fler busslinjer ska kunna trafikera i längs med Odarslövsvägen bör undersökas närmre. Skåneexpressen 1 och 2 går förbi området men via E22 vilket gör det svårt att i nuläget enkelt skapa en hållplats för dessa linjer vid lokaliseringsalternativet. En trafikplats norr om den befintliga 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 istället 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 lokaliseringsalternativet vid Brunnsnäs:

- 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.

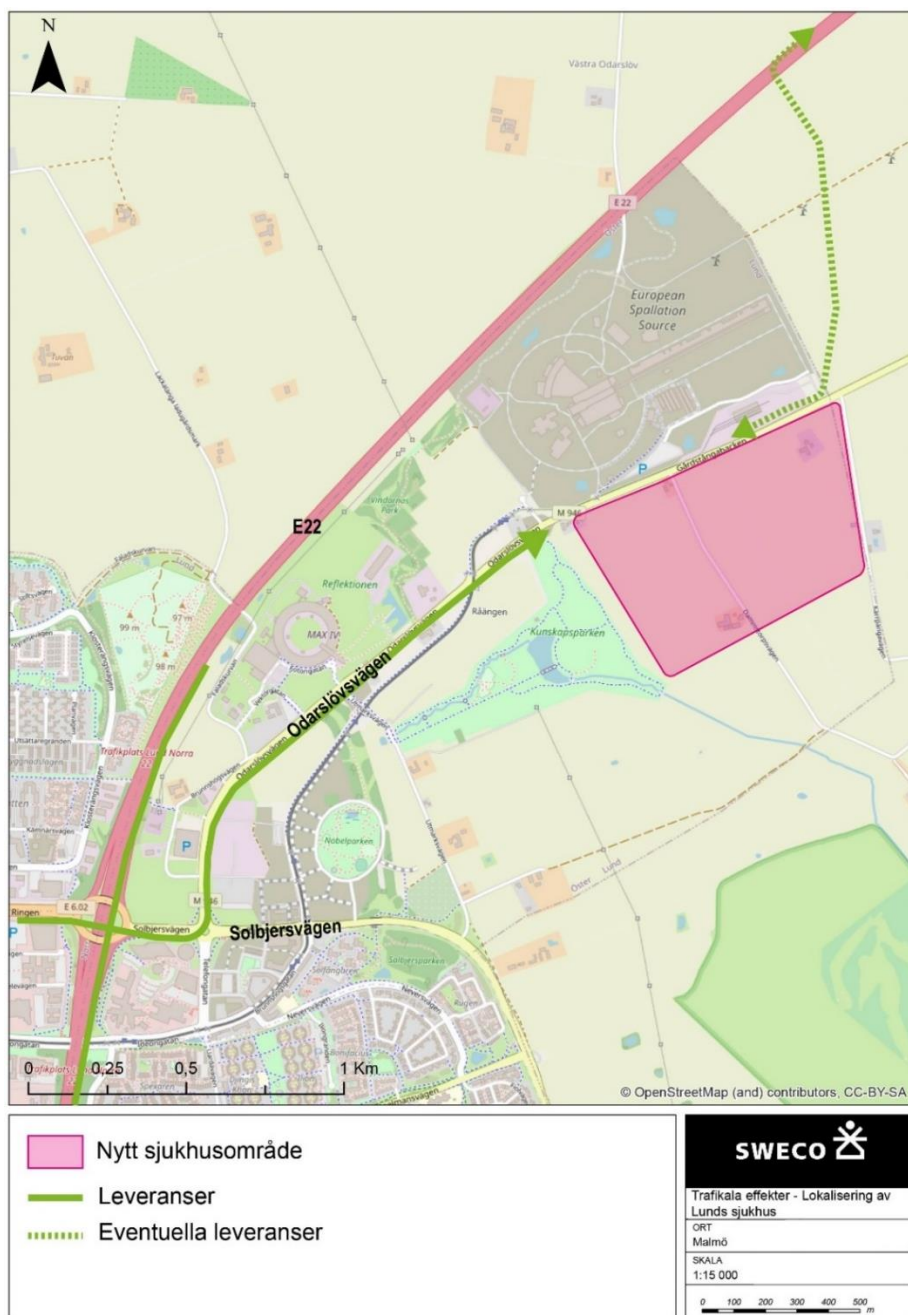


Figur 17 Åtgärder för kollektivtrafik.

### 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

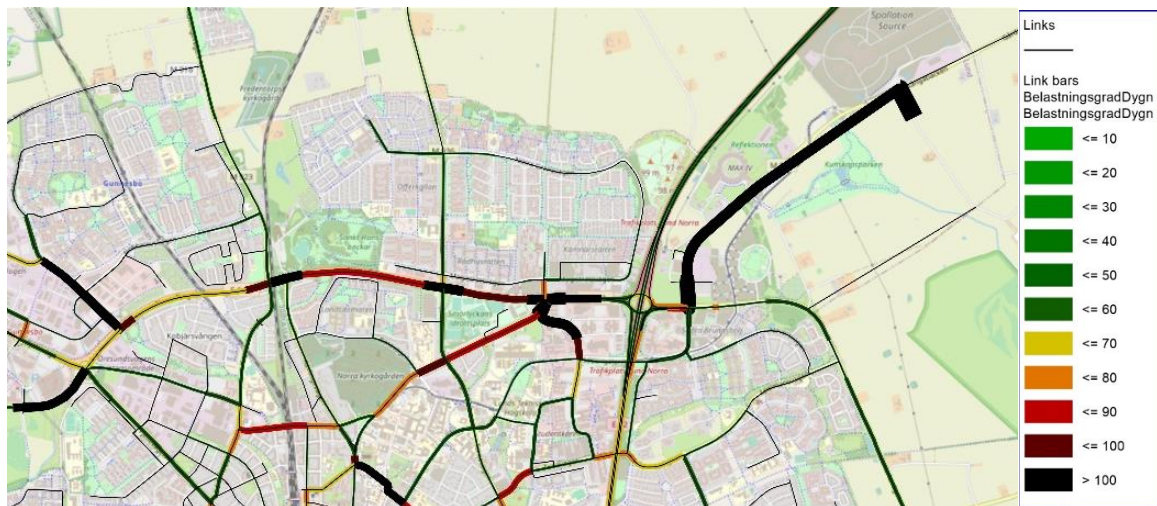
Lokaliseringen vid Brunnsnäs innebär att Odarslövsvägen blir den primära vägen för persontransporter till och från sjukhuset. I närheten ligger också E22:an som får en stor betydelse för biltrafikens framkomlighet till sjukhuset.

Leveranser till sjukhuset kommer vid en placering på Brunnsnäs 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.

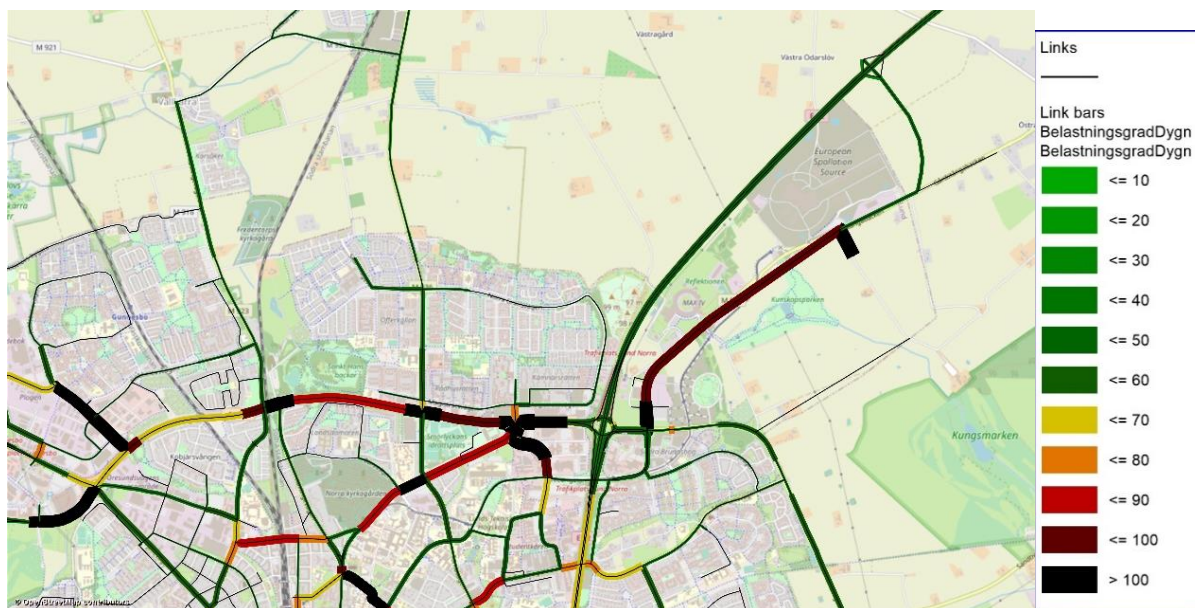
### 3.5.2 Kapacitetsanalys

En trafikanalys av kapaciteten på gatorna i Lund har genomförts för nytt sjukhusläge i Brunnsnäs. 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.



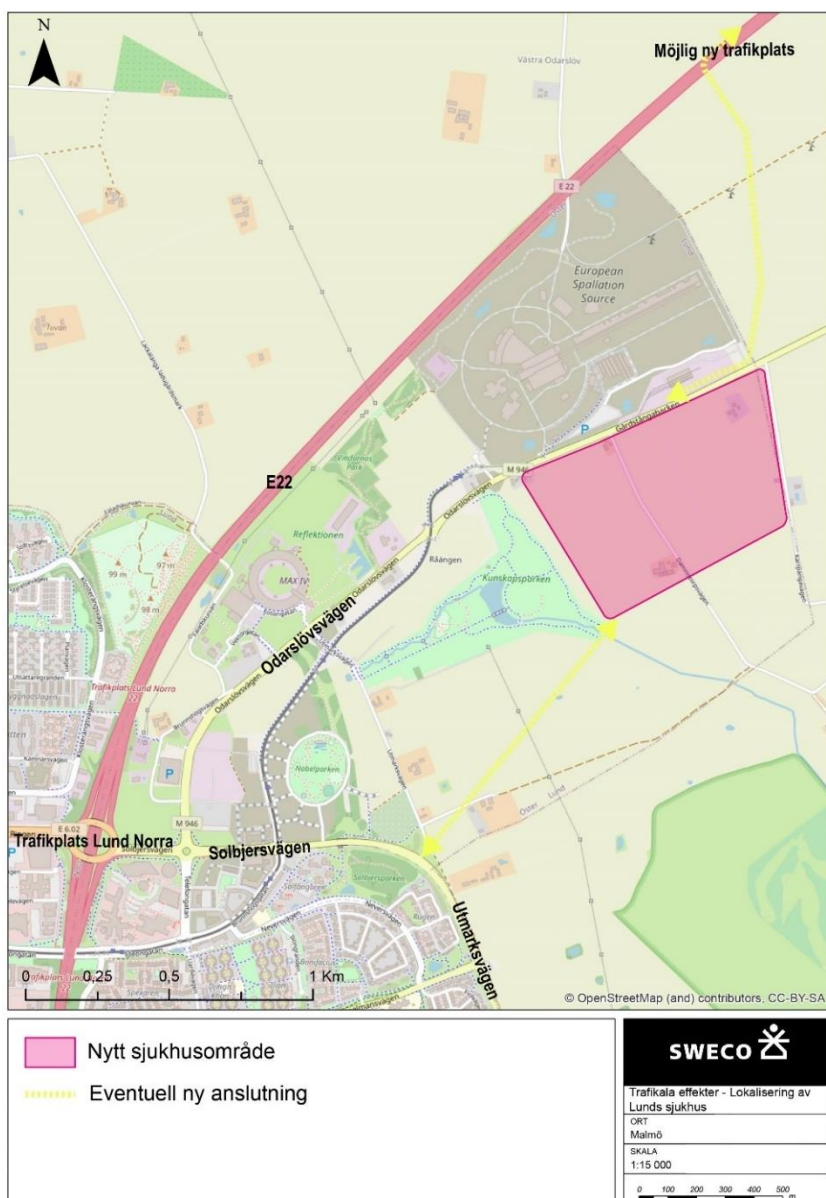
Figur 20 Resultat från trafikmodell, med ny trafikplats på E22

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. 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