



Datum
2023-03-24
Diarienummer
TN-2021-1098

Tjänsteanteckning

Objektsgodkännande för projekt 9.5 (3395) Annetorpsvägen busskörfält inom linje 9, Storstadspaketet

Nedan följer information om projekt 9.5 (3395) Annetorpsvägen inför kommande ärende till tekniska nämnden avseende projektets objektsgodkännande:

Sammanfattning

Annetorpsvägen förbinder Limhamn med Hyllie och Ringvägarna. På delsträckan mellan Blåsebergavägen och Lorensborgsgatan, som tillika utgör projektområdet, är trafiken intensiv och under delar av dygnet har kollektivtrafiken utmaningar att ta sig fram. Den täta trafiken gör det också svårt för gående och cyklister att korsa Annetorpsvägen. Ett antal korsningar regleras med väljningsplikt, antingen i cirkulationsplatser eller vanliga korsningar. Den täta och periodvis ojämna trafikbelastningen, leder till att trafiken på vissa ställen har svårt att ta sig fram.

För att förbättra för kollektivtrafiken, underlätta för trafik till och från tvärgator och för gående att korsa Annetorpsvägen, föreslås att sträckan kompletteras med hastighetssäkrade övergångsställen, cykelbanelkoppling mellan Elinelundsstigen och Bispgatan, att hållplatser byggs om, att mittrefuger byggs om och att cirkulationsplatsen vid Elinelundsvägen byggs om till signalreglad fyrvägs korsning. Vidare föreslås busskörfält anordnas på ömse sidor av korsningen med Elinelundsvägen och i östlig riktning mellan Hyllie gårds väg och Lorensborgsgatan. Inför cirkulationsplatsen med Lorensborgsgatan föreslås en separat fil för högersvängande trafik anläggas och bron över Hyllie gårdsstig breddas.

Investeringskostnaden för de i projektet föreslagna åtgärderna uppgår till 60 mnkr brutto. Åtgärderna finansieras av investeringskategorin Storstadspaketet där 50 procent (30 mnkr) utgörs av statlig medfinansiering.

Projektet föreslås delas in i ett antal delprojekt med olika genomförandetider. I ett första delprojekt ingår ombyggnader av korsningarna med Bispgatan och Diakongatan med hastighetssäkrade övergångsställen. I det andra delprojektet ingår ombyggnad av cirkulationsplatsen Elinelundsvägen/Annetorpsvägen till signalreglerad korsning inklusive busskörfält på ömse sidor av korsningen samt ombyggnad av hållplats Hyllie gård med hastighetssäkring av övergångsställe. I det tredje och sista delprojektet ingår utbyggnad av busskörfält, breddning av bro över Killans stig samt utbyggnad av körfält för högersvängande trafik vid cirkulationsplatsen med Lorensborgsgatan.

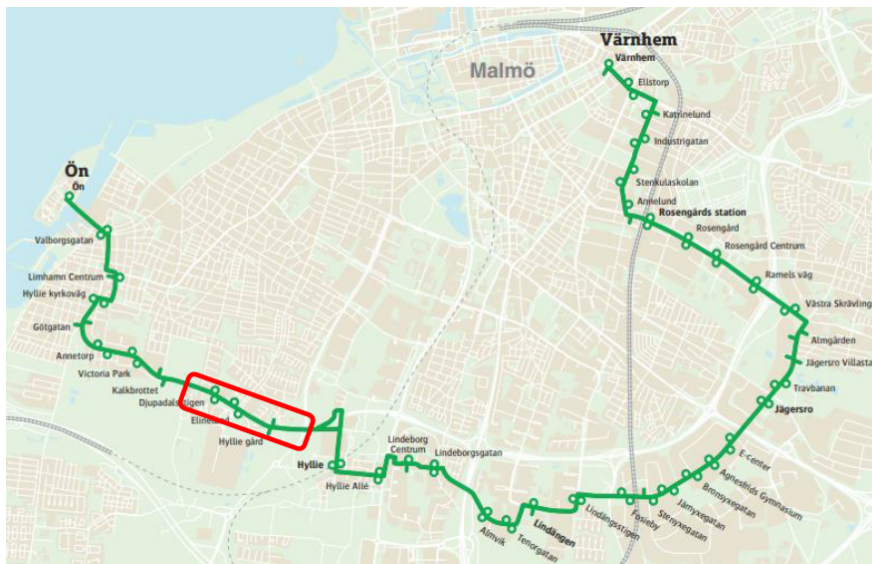
Det finns behov av kompletterande gång- och cykelbana på delen mellan Diakongatan och Elinelundsvägen. Denna åtgärd föreslås hanteras inom ramen för pågående detaljplan DP 5748 och därtill kopplat exploateringsprojekt.

Bakgrund, syfte och mål

Linje 9 sträcker sig från Ön i väster via Limhamns centrum, Hyllie, Lindängen, Fosieby, Jägersro och Rosengård till Värnhem i nordost. Linjen ska trafikeras av eldrivna 18-meters bussar. Linje 9 fyller bland annat en tung funktion som matningslinje mellan Limhamn och Hyllie station och dess tågtrafikutbud vidare mot Lund, Köpenhamn mm. Bussens framkomlighet längs Annetorpsvägen är viktig för att kollektivtrafiken ska utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen för resor både inom Malmö och vidare ut i regionen.



Figur 1. Projektområdet utgörs av rödmarkerad del av Annetorpsvägen



Figur 2. Linje 9:s sträckning. Projektområdet inringat i rött.

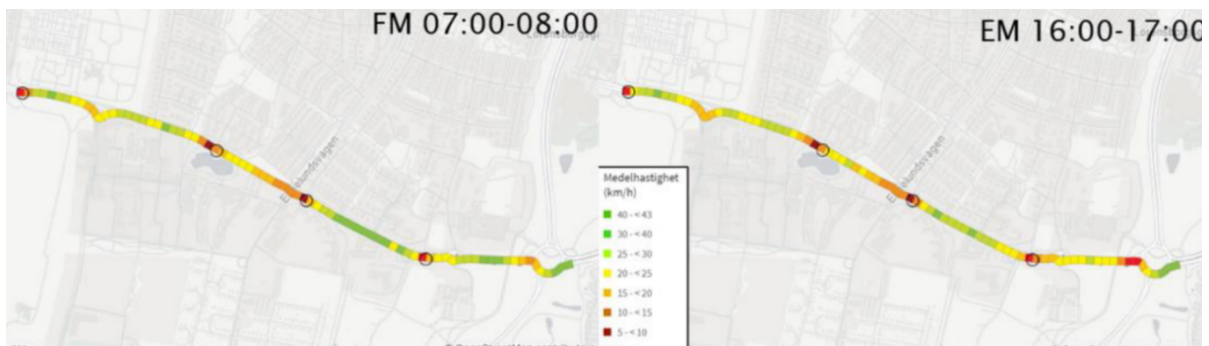


Figur 3. Förstoring över projektets avgränsning. Annetorpsvägen mellan Blåsebergavägen och Lorensborgsgatan.

Brister idag

I förstudiefasen har ett antal brister identifierats:

- Svårt för gående att korsa vägen – långt mellan övergångsställen
- Svårt för bilister att komma ut från tvärgator
- Köbildning bakom vänstersvängare till tvärgator
- Hållplatser i behov av ombyggnad/upprustning och förlängning
- Gång- och cykelbanor saknas på södra sidan av vägen
- Dålig framkomlighet för busstrafiken
- Cirkulationsplatsen vid Elinelundsvägen överbelastad och med ojämna flöden
- Köbildning vid cirkulationsplatsen vid Lorensborgsgatan
- Väjningsplikt för att lämna hållplats Hyllie gård i västlig riktning



Figur 4. Linje 9 - medelhastighet i östgående riktning nuläge



Figur 5. Illustration från Vissimanalys av prognosticerad trafiksituation 2040 under maxstimme eftermiddag på delsträckan mellan Svannedalsvägen och Lorensborgsgatan

För att avhjälpa bristerna föreslås projektet resultera i utbyggnad av busskörfält, förbättrade hållplatser och ombyggnad av en cirkulationsplats till signalreglerad korsning samt åtgärder vid cirkulationsplatsen med Lorensborgsgatan för att öka bussens framkomlighet. Samtidigt ska en god stadsmiljö byggas med förbättringar avseende grönska, trafiksäkerhet och tillgänglighet med kompletterande övergångsställen. Kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv och smidig att använda.

Komplettering av gång- och cykelbanor på södra sidan av vägen är angelägna och har studerats. En cykelbanekoppling mellan Elinelundsstigen och Bispgatan föreslås genomföras inom ramen för detta projekt. Eftersom cykelåtgärder på denna sträcka inte ingår i Storstadsavtalet finansieras åtgärden inom annan kategori. En gång- och cykelbana på delen mellan Diakongatan och Elinelundsvägen föreslås hanteras inom ramen för pågående detaljplan DP 5748 och därtill kopplat exploateringsprojekt.

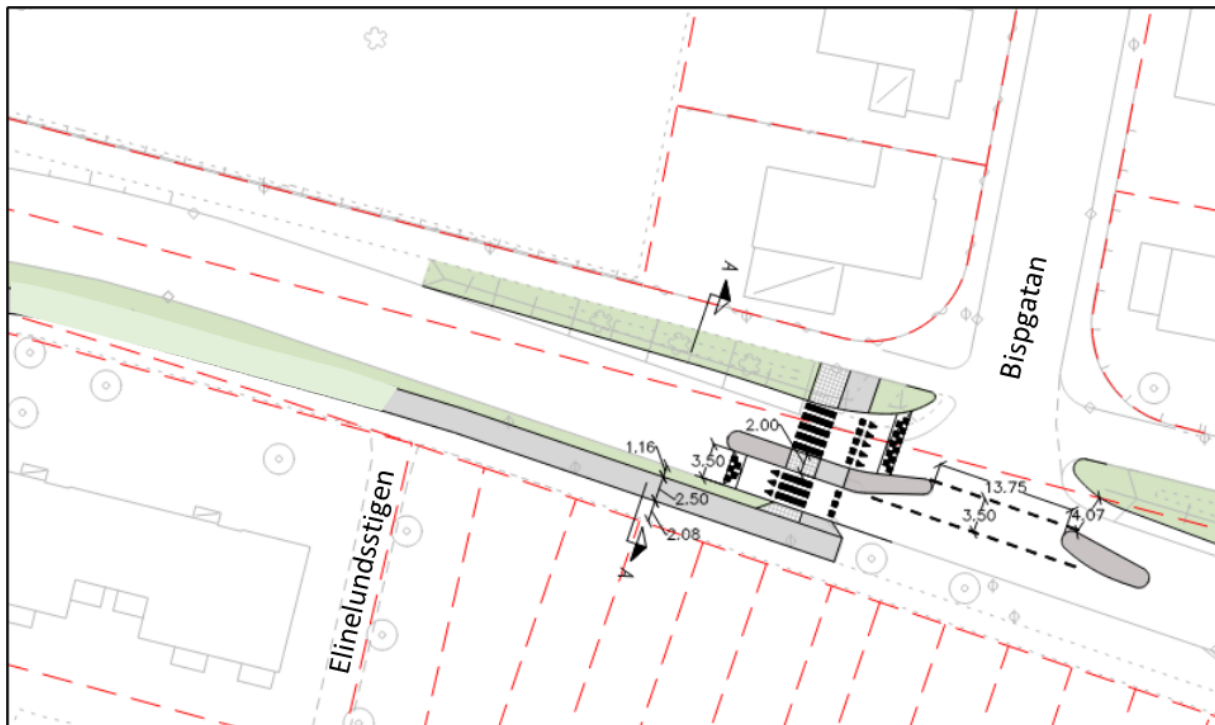
Förslag till åtgärder

Korsningen med Bispgatan

Ett nytt upphöjt övergångsställe med cykelöverfart över Annetorpsvägen föreslås i anslutning till Bispgatan. Körbanan breddas norrut för att inrymma refuger och skapa erforderlig väntyta för korsande oskyddade trafikanter men även för svängande motortrafikanter och på så vis minska problem med köbildning. En kompletterande ca 35 meter lång cykelbanekoppling som ansluter Elinelundsstigen med cykelöverfarten föreslås.



Figur 6. Korsningen Annetorpsvägen/Bispgatan med befintlig gångpassage.



Figur 7. Åtgärder vid Bispgatan.

Korsningen med Diakongatan och hållplats Djupadalsstigen

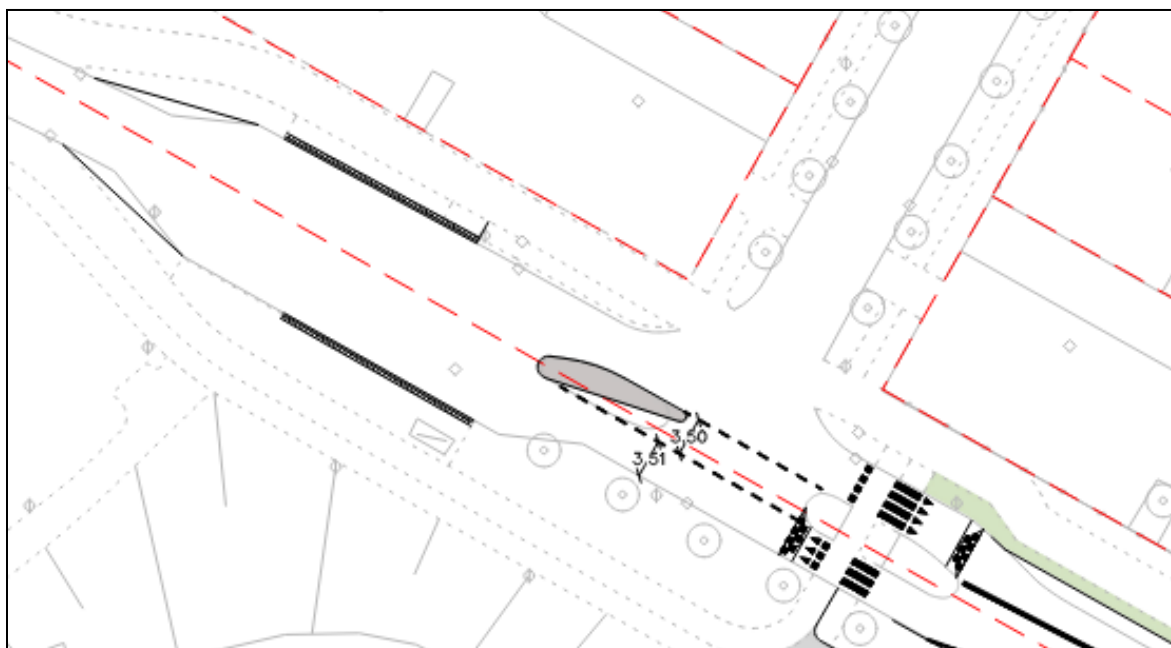
Hållplats Djupadalsstigen i östergående riktning justeras så att inkörning förbättras i förhållande till idag vilket medför att gräsyta strax väster om hållplatsen tas i anspråk för att möjliggöra en bättre angöring. I västgående riktning justeras kantstenen för att underlätta utkörning. Busskantstöden förlängs. Placeringen av cykelparkeringen på den södra hållplatsens västra sida ses över för att underlätta avstigande från en angörande buss.



Figur 8. Korsningen Annetorpsvägen/Diakongatan. Hållplats Djupadalstigen i förgrunden

Vid refuger smalnas körfälten av till 3,5 meter. Vid korsningen med Diakongatan justeras den västra refugen för att underlätta för vänstersvägande bilar in på Diakongatan att stå i väntytan utan att blockera för bakomvarande fordon.

Ett nytt hastighetssäkrat övergångsställe med cykelöverfart anläggs vid befintlig passage över Annetorpsvägen i höjd med Diakongatan. Befintlig refug med en bredd om 3,5 meter bevaras. Förutom att det hastighetssäkrade övergångsstället underlättar för gående att korsa Annetorpsvägen underlättas också ut- och infart för boende och besökare på Diakongatan. I nuläget är det stundtals svårt att med bil ta sig ut från Diakongatan (som är en återvändsgata) på grund av det täta trafikflödet på Annetorpsvägen.



Figur 9. Åtgärder vid Diakongatan och hållplats Djupadalstigen

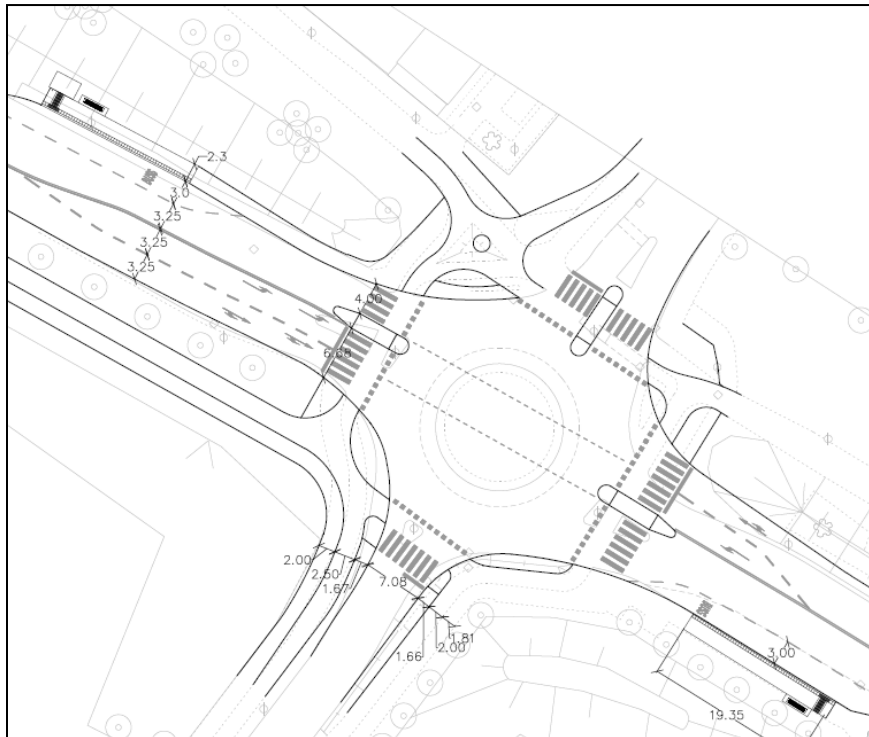
Korsningen med Elinelundsvägen inklusive hållplatsjustering och busskörfält

Förslaget innebär en ombyggnad av nuvarande cirkulationsplats till en signalreglerad fyrvägs korsning. Sträckan mellan Diakongatan och Elinelundsvägen föreslås breddas med ca en meter så att ett busskörfält kan inrymmas i östergående riktning. Likaså föreslås en breddning av sträckan med ca en meter mellan Elinelundsvägen och Svennedalsgångens gång- och cykelbro för att inrymma ett busskörfält i västergående riktning.



Figur 10. Cirkulationsplatsen i korsningen Annetorpsvägen/Elinelundsvägen

De främsta skälen till att ersätta cirkulationsplatsen med en signalreglerad korsning är dels möjligheten att kunna justera framkomligheten för olika trafikströmmar i korsningens olika ben och dels möjligheten att kunna prioritera kollektivtrafik med så kallad bussprio i signalen. Hållplatsen väster om korsningen förses med väderskydd vilket i nuläget saknas.



Figur 11. Korsningen Annetorpsvägen/Elinelundsvägen föreslås byggas om till signalreglerad korsning. Ny gång- och cykelbana väster om korsningen föreslås genomföras utanför detta projekt.



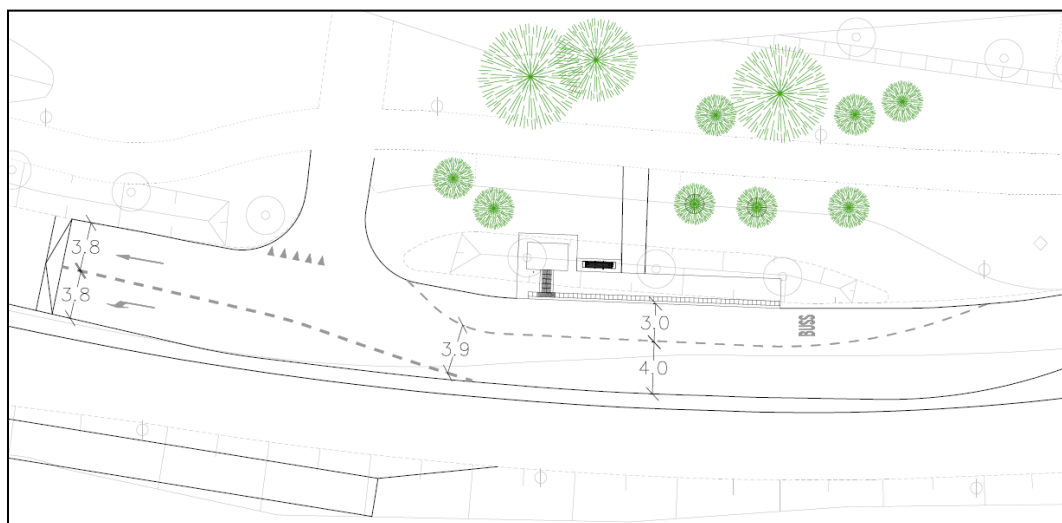
Hållplats Hyllie Gård

Nuvarande hållplats och den separata bussfilen norr om Annetorpsvägen föreslås rivas. Ett nytt hållplatsläge utmed huvudkörbanan anläggs istället. Detta underlättar för bussen vid både in- och utkörning från hållplatsen. Mittrefugen utmed hållplatsen föreslås smalnare så att trafik kan passera bussar som angör hållplatsen. På platsen för den befintliga hållplatsen och bussfilen anläggs grönyta med trädplantering. De träd som står i markremsan mellan vägen och befintlig bussfil ses över och integreras med hållplatsmiljön med ambitionen att skapa bättre växtförutsättningar än i nuläget.



Figur 12. Hållplats Hyllie gård i separat bussfil med väjningsplikt vid utfart.

Befintligt övergångsställe öster om infarten till räddningstjänsten/kvarteret Brandvaken hastighetssäkras med ramper. Befintligt övergångsställe väster om infarten tas bort och utformas som gångpassage.



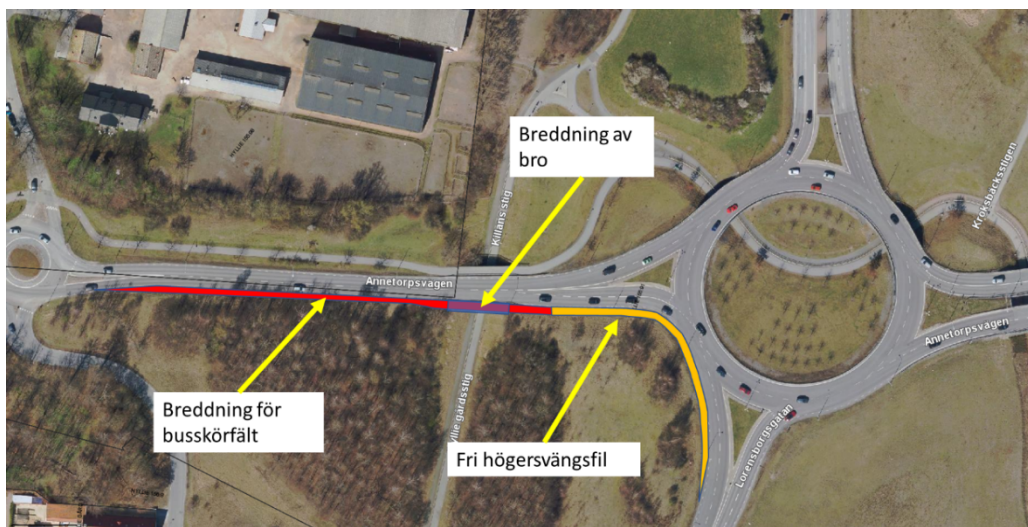
Figur 13 Åtgärder vid hållplats Hyllie Gård.

Sträckan Hyllie Gårds väg - Lorensborgsgatan

För att öka bussens framkomlighet österut vid köbildning föreslås ett busskörfält öster om cirkulationsplatsen vid Hyllie Gårds väg. Busskörfältet föreslås sträcka sig fram till bron innan cirkulationsplatsen vid Lorensborgsgatan. Vidare föreslås cirkulationsplatsen förses med en separat högersvängsfil. Åtgärderna medför att bron behöver breddas. Breddning av bron görs genom att en ny bro anläggs intill befintlig bro och de båda broarna sammanfogas så att det blir en sammanhängande körbana. Åtgärderna rymms inom område som är detaljplanelagt med användning infart/huvudgata.



Figur 14. Bro över Killans stig/Hyllie gårdsstig och cirkulationsplats vid Lorensborgsgatan



Figur 7 Åtgärder i anslutning till Lorensborgsgatan



Tidplan och genomförande

Projektet planeras tas upp till tekniska nämnden för objektsgodkännande i maj. Under genomförandefasen föreslås projektet delas in i ett antal delprojekt med olika genomförandetider.

Ett första delprojekt bestående av ombyggnader av korsningarna med Bispgatan och Diakongatan med ändrade refuger och övergångsställen med ramper planeras projekteras under 2023 och byggas under 2023/2024. Ett andra delprojekt med ombyggnad av cirkulationsplatsen Elinelundsvägen/Annetorpsvägen till signalreglerad korsning inklusive busskörfält på ömse sidor av korsningen samt ombyggnad av västgående hållplats Hyllie gård planeras projekteras under 2024 och byggas under 2025. Det tredje och sista delprojektet bestående av utbyggnad busskörfält, breddning av bro över Killans stig samt utbyggnad av körfält för högersvängande trafik vid cirkulationsplatsen med Lorensborgsgatan föreslås handlas upp som en totalentreprenad under 2026 med projekteringsfas under 2027 och byggnationsfas under 2028.

Kostnader

Investeringskostnaden bedöms uppgå till 60 mnkr brutto. Bortsett från cykelkopplingen mellan Elinelundsstigen och Bispgatan ingår projektets åtgärder i storstadsavtalet vilket innebär att staten medfinansierar åtgärderna med 50 procent av kostnaden. Stadens nettoinvesteringskostnad bedöms således bli 30 mnkr. Kostnaden för ovan nämnd cykelkoppling bedöms uppgå till ca 0,5 mnkr.

Magnus Fahl
Strateg