

# Prioriteringar i gatuutrymmet

”En kvalitativ studie på spårvägsprojektet i Lund”

I flera decennier har bilen gjort stora anspråk på gatuutrymmet i våra städer. Kommuner runt om i landet har nu börjat planera bort bilen, men hur bra implimenteras kommunens hållbara mål i nya infrastrukturprojekt? I denna studie utreds den nya spårvägen i Lund för att försöka ta reda på vilka trafikslag som har prioriterats i de nyetablerade gaturummen och om det går i linje med kommunens uppsatta mål.

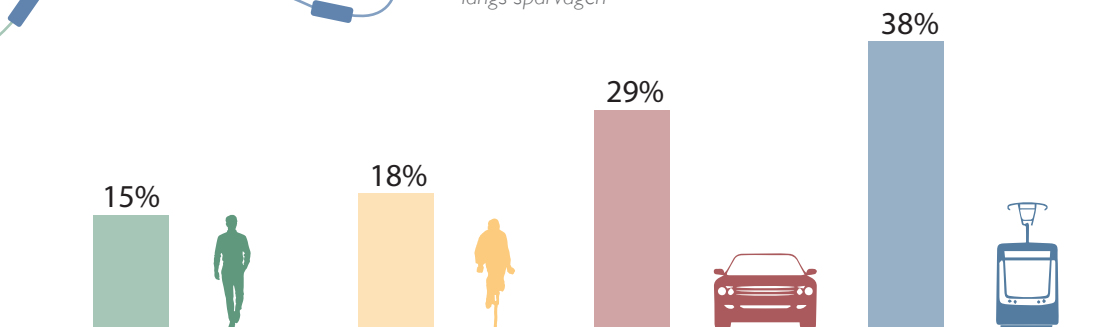
I studien undersöks det faktiska utrymmesbehovet för bil-, cykel- och gångtrafik utifrån vetenskapliga studier. Vidare undersöks disponeringen av gatuutrymmet för de olika trafikslagen i spårvägsprojektet i Lund och om det ligger i linje med kommunens uppsatta mål och strategier. Slutligen jämförs slutresultatet med de initiala planerna i projektet och de utmaningar som uppstått i planeringsprocessen kartläggs. Studiens övergripande frågeställningar lyder:

1. Vilket utrymme har de olika trafikslagen tilldelats i gaturummet och är utrymmet befogat?
2. Vilka faktorer påverkar hur gatuutrymmet disponeras och motsvarar slutresultatet de initiala planerna?
3. Går utformningen i linje med kommunens mål och visioner gällande transportsystemet?

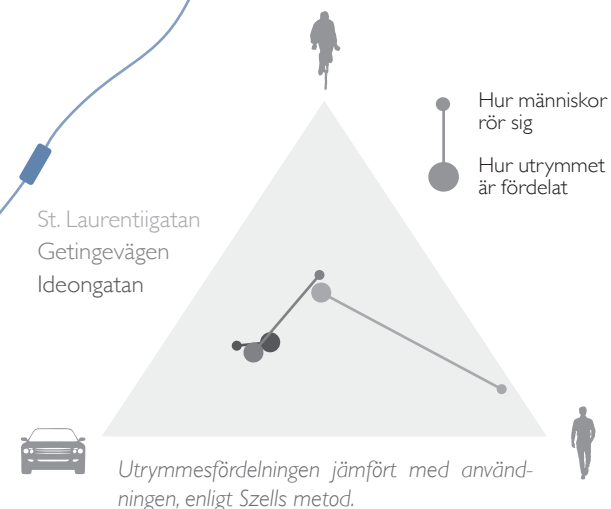
Studien genomförs som en fallstudie där dokumentanalyser, observationer och intervjuer har använts för att samla in data. Resultatanalysen bygger på en tredelad analysmetod som förtydligar studiens resultat. Analysmetoderna bygger på den vetenskapligt förankrade litteratur som inleder arbetet.

Resultatet visar att Lunds kommuns riktlinjer gällande breddmått för gång- och cykeltrafik ligger i underkant jämfört med rekommendationerna från litteraturen. För bilen kommunens riktlinjer att snarare ligga i överkant. Vid utvärdering av den övergripande utrymmesfördelningen i spårvägen, möter samtliga av de granskade gatusektionerna Tredjedelsmålet (66% hållbara trafikslag) samtidigt som det endast är St. Laurentiigatan som går i linje med kommunens 2030- mål (75% hållbara trafikslag). Resultatet visar även att utrymmesfördelningen, på en detaljerad nivå, inte går i linje med kommunens mål och ambitioner. Där är det tydligt att gång- och cykelinfrastrukturen fått ett reducerat utrymme där det varit ont om plats. Vidare kan det vara en indikation på att spårvägen, vegetationen och motortrafiken har prioriterats högre än exempelvis gång- och cykeltrafiken i de centrala delarna i spårvägsprojektet.

Den totala procentuella breddfördelningen mellan olika trafikslag i fyra gatusektioner längs spårvägen



Spårvägens sträckning från Lund C-ESS. Grön sträcka markerar de gatusektioner som analyseras i studien



Vidare analyserades balansen mellan utrymmesfördelning och andel trafikanter med Szells metod, se figur ovan. Resultatet visade att det råder en påtaglig obalans för de granskade sektionerna i de centrala delarna (St. Laurentiigatan & Getingevägen) samtidigt som det råder god balans i delarna utanför centrum (Ideongatan). Studien visar även på att avsmalningar gjorts framförallt på gång- och cykelbanor, som bedömts vara minst prioriterade i de situationerna.

Resultatet visar även att den procentuella förändringen i tilldelat utrymme från illustrationsplanerna till färdigt projekt var +4,6% för bilvägarna, +1,7% för cykelbanorna och +2,1% för gångbanorna. Slutligen visar den generella analysen att färdigställandet av spårvägsprojektet har, i sin helhet, genomförts i linje med kommunens initiala plan.

Författare: Petter Streiffert