



ESLÖVS  
KOMMUN

# ESLÖVS TRAFIKPLAN 2035



*Eslövs trafikplan är antagen av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden den 28 september 2022. Planen är framtagen av Eslövs kommun och AFRY och ska revideras årligen.*

*Eslövs kommun: avdelningschef gata, trafik, park Christel Wohlin, utvecklingsstrateg Kristina Jönsson.*

*AFRY: uppdragsledare Charlotte Lindskog, biträdande uppdragsledare/trafikutredare Cecilia Johansson, trafikutredare Erik Malmström.*

*Omslagsbild: Susanne Hultman*

## **Innehållsförteckning**

<b>1</b>	<b>Eslövs trafikplan 2035.....</b>	<b>6</b>
1.1	Syfte och omfattning .....	7
1.2	Läshänvisning.....	7
1.3	Trafikplanen i kommunens planering .....	7
1.4	Arbetsprocess och metodik .....	8
<b>2</b>	<b>Vision och mål för trafiken i Eslöv .....</b>	<b>10</b>
2.1	Nationella mål .....	10
2.2	Barnrättslagen.....	11
2.3	Regionala mål.....	11
2.4	Lokala mål för Eslöv .....	12
2.4.1	Trafikens miljöpåverkan .....	13
<b>3</b>	<b>Trafik i Eslövs kommun .....</b>	<b>15</b>
3.1	Eslöv.....	16
3.2	Marieholm .....	16
3.3	Löberöd .....	16
3.4	Resvanor i Eslövs kommun.....	17
3.5	Bebyggelse och målpunkter .....	21
3.5.1	Målpunkter i Eslövs tätort.....	22
3.5.2	Framtida planer och pågående projekt för Eslöv .....	23
3.5.3	Målpunkter i Marieholm .....	24

3.5.4	Framtida planer och pågående projekt för Marieholm.....	25
3.5.5	Målpunkter i Löberöd .....	26
3.5.6	Framtida planer och pågående projekt för Löberöd.....	27
3.6	Gaturummens funktion och karaktär i Eslövs kommun.....	27
3.6.1	Livsrumsmodellen.....	28
3.7	Trygghet .....	31
3.8	Trafiksäkerhet.....	32
<b>4</b>	<b>Gång och cykel.....</b>	<b>39</b>
4.1	Gång .....	39
4.1.1	Krav och behov .....	39
4.1.2	Nuläge övergripande analys.....	41
4.1.3	Nuläge Eslövs tätort.....	42
4.1.4	Nuläge Marieholm .....	47
4.1.5	Löberöd .....	51
4.2	Cykel .....	55
4.2.1	Krav och behov .....	55
4.2.2	Nuläge övergripande .....	57
4.2.3	Eslövs tätort.....	58
4.2.4	Marieholm.....	63
4.2.5	Löberöd .....	68
4.3	Bristanalys.....	72
4.3.1	Övergripande.....	72
4.3.2	Eslöv.....	72
4.3.3	Marieholm.....	74
4.3.4	Löberöd .....	74
4.4	Åtgärdsförslag .....	75
4.4.1	Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort.....	76
4.4.2	Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholms tätort .....	85
4.4.3	Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöds tätort.....	87
4.5	Konsekvenser av förändringar.....	90

<b>5</b>	<b>Kollektivtrafik (buss och tåg).....</b>	<b>91</b>
5.1	Krav och behov .....	91
5.2	Nuläge övergripande .....	92
5.2.1	Eslövs tätort.....	94
5.2.2	Marieholm.....	96
5.2.3	Löberöd .....	97
5.3	Bristanalys .....	98
5.3.1	Eslöv.....	98
5.3.2	Marieholm.....	99
5.3.3	Löberöd .....	99
5.4	Åtgärdsförslag .....	100
5.4.1	Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort .....	102
5.4.2	Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholm .....	103
5.4.3	Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd.....	104
5.5	Konsekvenser av förändringar.....	104
<b>6</b>	<b>Bil och parkering.....</b>	<b>106</b>
6.1	Krav och behov .....	106
6.2	Nuläge övergripande .....	108
6.2.1	Eslöv.....	111
6.2.2	Marieholm.....	117
6.2.3	Löberöd .....	120
6.3	Bristanalys .....	123
6.3.1	Eslöv.....	123
6.3.2	Marieholm.....	124
6.3.3	Löberöd .....	124
6.4	Åtgärdsförslag .....	125
6.4.1	Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort .....	126
6.4.2	Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholm .....	129
6.4.3	Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd.....	131
6.5	Konsekvenser av förändringar.....	132

<b>7</b>	<b>Tunga transporter och gods .....</b>	<b>134</b>
7.1	Krav och behov .....	134
7.2	Nuläge - övergripande .....	135
7.2.1	Eslöv .....	135
7.2.2	Marieholm .....	137
7.2.3	Löberöd .....	137
7.3	Bristanalys .....	138
7.3.1	Eslövs tätort .....	138
7.3.2	Marieholm .....	138
7.3.3	Löberöd .....	138
7.4	Åtgärdsförslag .....	138
7.4.1	Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort .....	139
7.4.2	Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholm .....	141
7.4.3	Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd .....	142
7.5	Konsekvenser av förändringar .....	142
<b>8</b>	<b>Referenser .....</b>	<b>143</b>
	<b>Bilaga 1 - Kartor .....</b>	<b>145</b>

# 1 Eslövs trafikplan 2035

Eslövs trafikplan 2035 är en del av arbetet med att omsätta Eslövs trafikstrategi 2035 i handling. Arbetet har gjorts med utgångspunkt i de kvalitetsmått som beskrivs i handboken Trast, Trafik för en attraktiv stad. De förslag och de målsättningar som redovisas har sin utgångspunkt i Eslövs kommuns mål, strategier och visioner.

Planen visar hur Eslövs trafiksystem ska utvecklas och vilka investeringar som behöver genomföras för att nå Eslövs trafikstrategi 2035. Strategin beskriver hur trafiksystemet bör utformas för att gynna samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. Eslövs trafikstrategi 2035 förklarar vilka utmaningar som har identifierats och vilka strategier som bör tillämpas för att hantera dessa. Eslövs trafikplan 2035 realiserar strategierna till konkreta åtgärder för att uppsatta mål i trafikstrategin ska nås.

Eslövs trafikplan 2035 redovisar brister i det befintliga transportsystemet och redogör för lämpliga åtgärder för respektive trafikslag. Åtgärderna som föreslås är de mest angelägna för trafiksystemet, vilket skapar möjligheter att ställa om till ett hållbart transportsystem med hög tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet. Övergripande åtgärderna berör hela kommunen, medan de fysiska åtgärderna koncentrerats till de vägar i orterna Eslöv, Marieholm och Löberöd där Eslövs kommun är väghållare.

En övergripande strategi för att uppnå detta är beskriven i Eslövs trafikstrategi 2035. Strategin kan tillsammans med delar i trafikplanen tjäna som underlag för åtgärder vid nyexploatering och ombyggnationer.

Planen och strategin samlar samtliga trafikfrågor och ska fungera som stöd för politiker, tjänstemän, företag och organisationer som arbetar med eller berörs av den kommunala planeringen. Trafikplanen ska underlätta samarbete och kommunikation inom den kommunala organisationen. Vidare ska trafikplanen fungera som en utveckling av trafikfrågorna i Översiktsplan Eslöv 2035 och Eslövs trafikstrategi 2035. Planen ska stötta den utveckling som beskrivs där. Trafikplanen tar ett samlat grepp om trafikplaneringen i Eslöv, Marieholm och Löberöds tätort och dess kopplingar till övriga tätorter i kommunen och till det regionala trafiknätet. Trafikplanens övergripande syfte är att stödja ett långsiktigt hållbart transportsystem samtidigt som den syftar till att konkretisera trafikstrategin.

## 1.1 Syfte och omfattning

Eslövs trafikplan 2035 syftar till att konkretisera och beskriva hur kommunens trafiksystem bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikslagen som behandlas i trafikplanen är:

- Gång och cykel
- Kollektivtrafik (buss och tåg)
- Bil och parkering
- Tunga transporter och gods (väg och järnväg)

Trafikplanen är en handlingsplan som omfattar nulägesbeskrivning, målbild och delmål för beskrivna trafikslag, strategier, föreslagna åtgärder samt en övergripande konsekvensbeskrivning. Syftet med trafikplanen är att tydliggöra behov och brister inom respektive trafikslag, redovisa åtgärder som bidrar till att uppfylla de uppsatta målen, samt en prioritering av åtgärderna. I trafikplanen redovisas åtgärder inom fyrstegsprincipens samtliga steg. Åtgärdsförslagen har prioriterats utifrån samhällsekonomiska aspekter där de åtgärder som erhållit högst prioritering genererar mest samhällsnytta. Flertalet åtgärder som förordas påverkar trafikslagen i olika omfattning. På en plats kan en åtgärd resultera i samordningsvinster, medan det i andra fall kan förekomma målkonflikter som innebär att ett trafikslag får stå tillbaka till förmån för ett annat.

## 1.2 Lëshänvisning

Det inledande kapitlet, kap 1, beskriver trafikplanens syfte och omfattning tillsammans med arbetsprocess och metodik för framtagandet. Kapitel 2 innehåller visioner och mål för trafiken i Eslövs kommun, både övergripande och lokala mål. I kapitel 3 beskrivs trafiken i Eslövs kommun, med speciellt fokus på de tre tätorterna Eslöv, Marieholm och Löberöd. Kapitlet innehåller även en beskrivning av bebyggelse och målpunkter för tätorterna samt framtida planer. Utöver det innehåller kapitlet en beskrivning av gaturummens funktion och karaktär, trygghet och trafiksäkerhet. I kapitel 4–7 redovisas krav och behov, nuläge, bristanalys samt åtgärdsförslag och konsekvensen av förändringarna för respektive trafikslag. I konsekvensbeskrivningen beskrivs vilka delmål och strategier som föreslagna åtgärder kopplas till.

Kapitlen för de olika trafikslagen kan läsas fristående från varandra tillsammans med de inledande kapitlen, kap 1–3.

Samtliga kartor i rapporten återfinns i större format i Bilaga 1 - Kartor.

## 1.3 Trafikplanen i kommunens planering

Eslövs trafikplan 2035 med tillhörande strategi ska lyfta fram kommunens mål. Syftet med trafikplanen är att fastställa de åtgärder och insatser som krävs för att realisera de utmaningar och strategier som beskrivs i trafikstrategin. Trafikplanen

tydliggör vilka prioriteringar som behöver göras och utgör ett stöd i den årliga verksamhetsplaneringen. Trafikplanen kommer att ligga till grund för det årliga budgetarbetet.

Uppföljningar och justeringar av trafikplanen kommer att ske årligen. Varje år börjar med en uppföljning av föregående år, som visar vad som har genomförts. Under våren genomförs sedan en investeringsplanering för nästkommande år. Trafikplanen utgör ett stöd i verksamhetens årliga planering och sträcker sig till 2035.

#### **1.4 Arbetsprocess och metodik**

Eslövs trafikplan 2035 har tagits fram med utgångspunkt från Eslövs trafikstrategi 2035 tillsammans med inriktningsbeslutet och kommunens övriga inriktningsdokument. Metoden för arbetet har sin utgångspunkt i handboken Trast, Trafik för en attraktiv stad. Trast har tagits fram av Sveriges kommuner och Landsting i samarbete med Boverket och Trafikverket. Handbokens syfte är att vägleda planerare och beslutsfattare i processen med att ta fram och förankra en kommunal trafikplan, som är anpassad efter den egna stadens förhållanden. I trafikplanen har samtliga trafikslags behov och förutsättningar beaktas utifrån Trast. Trafikplanen omfattar trafikslagen gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, bil och parkering samt tunga transporter och gods. Trafikslagen har analyserats med fokus på de aspekter, anspråk och kvaliteter som beskrivs i Trast.

Arbetet med trafikplanen föregås av ett arbete med framtagande av trafikstrategi, mål och strategier där både politik och en arbetsgrupp bestående av tjänstemän på kommunen varit delaktiga i framtagandet. Se Figur 1 för en schematisk skiss över arbetsprocessen. I arbetet har även en SWOT-analys av trafiksystemet genomförts där styrkor och möjligheter pekats ut tillsammans med svagheter och hot. I framtagandet av trafikplanen inleddes arbetet med att arbetsgruppen samlades i möten för att ta fram delmål och strategier kring respektive fokusområde. Därefter pekades brister och behov ut, vilka låg till grund för åtgärdsgenereringen som innebar identifiering av potentiella framtida åtgärder. De framtagna åtgärdsförslagen bör genomföras som en del i arbetet att eftersträva den framtagna målbilden för kommunen. Materialet från arbetsgruppsmötena har sammanställts och följts upp av ett platsbesök på de utpekade kritiska platserna. Konkreta åtgärder för respektive trafikslag har tagits fram kopplat till trafikstrategin.

Framtagande av åtgärder baseras även på utförd övergripande nätanalys för respektive trafikslag. Som vägledning för analysen har handboken TRAST, Trafik för en attraktiv stad, använts. Analysen har utförts på en övergripande nivå med fokus på framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet.

Åtgärderna i trafikplanen är kategoriserade enligt fyrstegsprincipen och har delats in i två kategorier där den första kategorin som omfattar övergripande åtgärder



enligt steg 1–2 i fyrstegsprincipen berör hela kommunen. Åtgärderna som berör steg 1–2 kommer även att beaktas i arbetet med kommunens miljö-och klimatplan. Den andra kategorin av åtgärder omfattar fysiska åtgärder enligt steg 3–4. De åtgärderna har koncentrerats till de tre orterna Eslöv, Marieholm och Löberöd där det är kommunalt huvudmannaskap. Det kommunala huvudmannaskapet innebär att kommunen är väghållare och ansvarig för drift, underhåll och investeringar. För övriga delar av vägnätet i kommunen gäller enskilt huvudmannaskap, vilket innebär att det är andra än kommunen som är väghållare som till exempel Trafikverket, vägsamfälligheter eller vägföreningar.

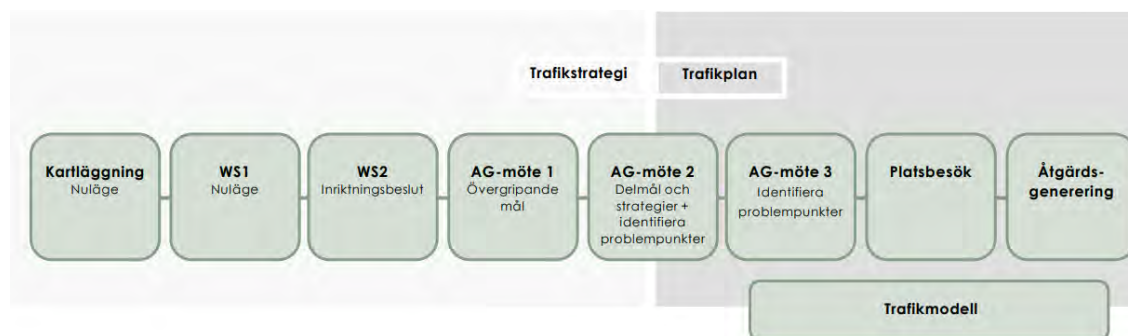
Förslagen har sorterats utifrån vilket trafikslag som berörs i första hand. De har även sorterats utifrån vilken funktion som uppnås med föreslagen åtgärd. För vissa åtgärder uppnås flera funktioner, och då sker sorteringen efter den funktion som bedöms påverkas i mycket hög grad. De aktuella funktionerna är Framkomlighet/Tillgänglighet (F/T), Trafiksäkerhet (Ts), Trygghet (Tr), Hållbara resor (Hr) och Övriga (Ö). Åtgärdsförslagen har även getts en prioritet från 1–3. Åtgärder som fått prioritering 1 bör kunna genomföras inom den kommande femårsperioden, dvs 2023–2028. Åtgärder som fått prioritet 2 bör kunna genomföras inom intervallet 2028–2035, och prioritet 3 efter år 2035. En del åtgärdsförslag har mycket gemensamt. För det fortsatta arbetet rekommenderas att genomförandet av åtgärdsförslagen samordnas för att spara tid och kostnader. En kategori som definieras som driftåtgärder presenteras separat.

Fyrstegsprincipen härstammar från Trafikverket och principen används vid planering av åtgärder inom vägtransportsystemet. Principen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, och den används för att säkerställa att valda åtgärder bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

Fyrstegsprincipens olika steg:

- **Steg 1. Tänk om**  
Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- **Steg 2. Optimera**  
Åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- **Steg 3. Bygg om**  
Åtgärder i form av begränsade ombyggnationer.
- **Steg 4. Bygg nytt**  
Åtgärder i form av nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

En trafikmodell för Eslövs tätort har tagits fram i programmet TransModeler. Trafikmodellen är en mikromodell där kommande planer och exploateringar lagts in. I modellen har trafiken räknats upp till målår 2035 för att kunna identifiera framtida brister i systemet. De platser som identifierades redovisas tillsammans med föreslagna åtgärder under trafikslaget bil och parkering.



Figur 1. Arbetsprocess för Eslövs trafikstrategi 2035 och Eslövs trafikplan 2035.

För att förankra arbetet med trafikplanen och inkludera ett användarperspektiv har Eslövs medborgare fått lämna synpunkter och åtgärdsförslag genom ett digitalt verktyg på webben. Samtliga inkomna synpunkter och åtgärdsförslag har behandlats och bemötts. Åtgärdsförslagen som kommit med i trafikplanen har genomgått en urvalsprocess med hjälp av kommunens tjänstemän. Driftåtgärder har åtgärdats direkt medan andra åtgärder har analyserats och kategoriserats för att sedan redovisas i karta och tabell i trafikplanen.

## 2 Vision och mål för trafiken i Eslöv

### 2.1 Nationella mål

Regeringen har tagit fram ett övergripande mål för den svenska transportpolitiken för att trygga en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet är uppdelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. **Funktionsmålet** syftar till att skapa en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet samt användbarhet för människor och gods i transportsystemet. Funktionsmålet behandlar även jämställdhet, med fokus på att transportsystemet ska svara mot både kvinnor och mäns transportbehov. Vidare ska målet bidra till utvecklingskraft i hela landet. **Hänsynsmålet** behandlar utvecklingen av miljö, hälsa och trafiksäkerhet, bland annat genom att transportsektorn ska bidra till begränsad klimatpåverkan, samt att miljö kvalitetsmålen nås. För trafiksäkerhetsfrågorna är nollvisionen av betydande vikt. **Nollvisionen** innebär att både systemutformare och trafikanterna, har ansvar och skyldigheter för trafiksäkerheten. Ansvaret att visa hänsyn och följa trafikreglerna vilar på trafikanterna, medan ett stort ansvar vilar på kommunen som är väghållare och därmed ansvarar för utformning, drift och underhåll.

## 2.2 Barnrättslagen

Enligt barnkonventionen är alla människor som inte fyllt 18 år barn. Sedan år 2020 är FN:s konvention om barnets rättigheter (1989) lag i Sverige. För trafik- och samhällsplaneringsfrågor innebär det att barnens bästa ska beaktas i alla beslut, ärenden och åtgärder som rör barn. Vidare innebär det att ett barnrättsbaserat synsätt ska genomsyra all offentlig verksamhet. Barn är individer med egna rättigheter och fyra grundläggande principer är vägledande och ska alltid beaktas vid frågor som rör barn;

- Artikel 2: Alla barn har samma rättigheter och lika värde.
- Artikel 3: Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn.
- Artikel 6: Alla barn har rätt till liv och utveckling.
- Artikel 12: Alla barn har rätt till att uttrycka sin mening och få den respekterad.

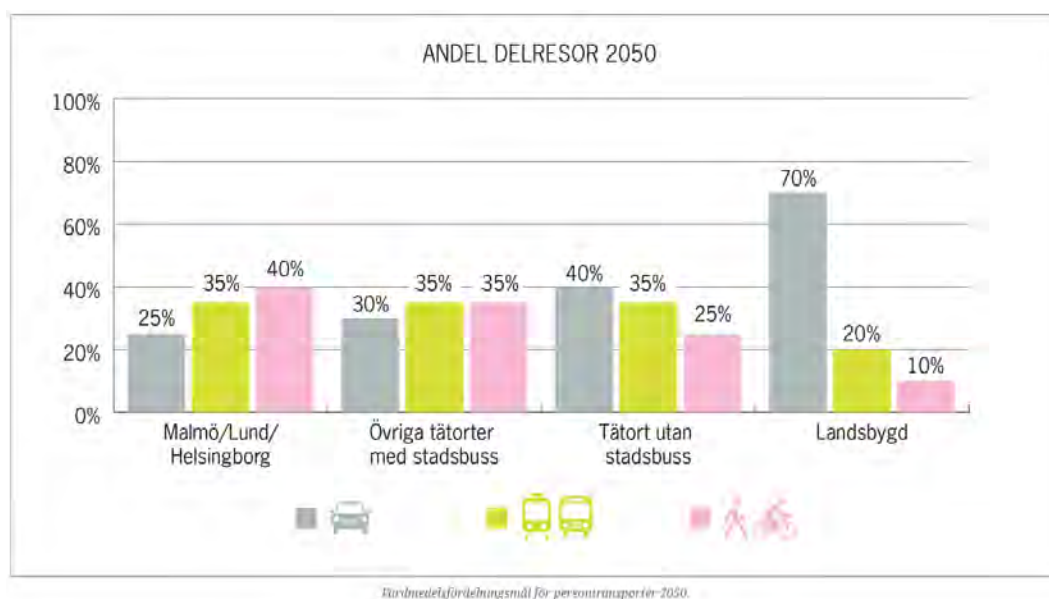
Barn har begränsade förutsättningar att visa ett trafiksäkert beteende, vilket måste beaktas vid genomförande av åtgärder i trafikmiljön. Barns begränsningar visar sig bland annat i svårigheter att bedöma avstånd och hastighet på fordon, identifiera varifrån ljud kommer, använda sitt perifera seende, samt bedöma risker. Vidare skiljer sig barns trafikmognad åt, och det är individuellt när ett barn klarar sig själv i trafiken. Barns varierande förmågor ställer krav på utformning av en säker och trygg trafikmiljö. För Eslövs kommun innebär det exempelvis att ta hänsyn till barn i trafiken genom att anpassa och begränsa motorfordons hastigheter, samt att bygga upp och anpassa trafiksystemet genom att verka för att skapa ett sammanhängande nät för oskyddade trafikanter med säkra korsningar och passager. Det innebär även att planera in tillräckligt stora friytor i staden som är lämpliga för barns utevistelse och lek. Vidare är det även av betydande vikt att förvalta och underhålla de trygga miljöer som skapas.

För barn och unga är trafikslagen gång, cykel och kollektivtrafik av stor betydelse för utveckling av självständighet och förmåga att röra sig fritt i samhället. Beskrivningar, analyser samt åtgärdsförslag beaktar därför särskilt barns och ungas behov avseende dessa trafikslag. Kollektivtrafiken är av särskild vikt i orter på landsbygd, där det inte är möjligt att ta sig till skola och fritidsaktiviteter till fots eller med cykel.

## 2.3 Regionala mål

Enligt den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018–2029 bör all planering sträva mot en hållbar utveckling. I planen redovisas planerade investeringar inom regionen för den kommande tolvårsperioden. I planen finns även medel avsatt till medfinansiering för åtgärder på det kommunala vägnätet som främjar kollektivtrafik, cykelvägar samt trafiksäkerhet, vilket kan vara aktuellt för Eslövs kommun.

I strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 (beslutad av regionala utvecklingsnämnden år 2017) finns riktlinjer för prioritering av åtgärder tillsammans med målsättningar för färdmedelsfördelningen för Skåne, se Figur 2. För Eslövs tätort bedöms målsättningar för ”övriga tätorter med stadsbuss”, vilket innebär att andelen resor för fotgängare och cyklister bör vara 35 %, andel resor med buss och tåg 35 %, samt andel bilresor 30 %. För orterna Löberöd och Marieholm bedöms målsättningen för ”tätort utan stadsbuss” som mest relevant, vilket innebär att andelen resor för fotgängare bör vara 25 %, andel bussresor 35 % och andel bilresor 40 % år 2050. Det finns inga utpekade mål för gruppen barn och unga.



Figur 2. Färdmedelsfördelningsmål för persontransporter 2050 (Region Skåne, 2017)

## 2.4 Lokala mål för Eslöv

I Eslövs kommun baseras inriktningsplaneringen på Översiktsplan Eslöv 2035 som karakteriseras av tre viktiga ledord; *regional stjärna*, *hållbara lägen* samt *lätt att leva livet*. Underordnat översiktsplanen finns en trafikstrategi för Eslöv. Trafikstrategin beskriver hur det kommunala trafiksystemet i Eslöv bör utformas för att stödja samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens uppsatta mål. Utgångspunkten för trafikstrategin är globala mål som Agenda 2030, nationella mål i form av de transportpolitiska målen och nollvisionen, samt de regionala målen i region Skåne.

I arbetet med åtgärdsplaneringen återfinns trafikplanen som är en handlingsplan med prioritet av det hållbara transportsystemet tillsammans med hela-resanperspektivet. Fokus ligger på att oskyddade trafikanter ska prioriteras och ha en tydlig plats i trafiksystemet samtidigt som det ska finnas en tydlig gatuhierarki så att samtliga färdmedelstyper kan samspela. I arbetet med att ta fram en

trafikstrategi och trafikplan har ett inriktningsbeslut tagits fram tillsammans med fyra övergripande mål;

- Lätt att resa hållbart i Eslövs kommun
- Framkomlighet till allt för alla
- Ett sammankopplat Eslöv
- Trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö.

Kommunens inriktningsbeslut:

*”Inom tätorterna Eslöv, Marieholm och Löberöd präglas gaturummen av trygga och säkra miljöer som skapar goda möjligheter för fotgängare och cyklister. Oavsett val av transportmedel är framkomligheten och tillgängligheten god. Infrastrukturen stödjer ett levande näringsliv och underlättar ett gott företagsklimat. De olika trafikslagen samverkar för att skapa en god stadsmiljö. Arbetspendling sker till hög grad med hållbara transportsätt tack vare goda kopplingar till kollektivtrafiknoder från gång-, cykel- och biltrafiken.”*

De globala, nationella och regionala målen är överordnade de kommunala målen som finns i Eslövs översiktsplan, trafikstrategi och trafikplan.

#### **2.4.1 Trafikens miljöpåverkan**

Transportsystemet bidrar till miljöproblem som påverkar människor och djurs hälsa, samtidigt som våra natur- och kulturmiljöer påverkas negativt. Transportsystemet påverkar vår miljö i alla steg, såväl som vid byggnation, drift, underhåll och avveckling, som när systemet används av motorfordonstrafiken. Det går att påverka människors behov av resor genom att planera transportsystemet och lägga fokus på utformning av trafiksystemet, markanvändning och regleringar för att systemet ska kunna nyttjas mer effektivt.

##### **2.4.1.1 Buller**

Ett återkommande problem i våra städer som påverkar vår hälsa negativt är den bullerproblematik som uppstår till följd av motorfordonstrafiken. Buller mäts i decibel, dB, och för att minska eller öka ljudnivån med 3 dBA krävs det en fördubbling eller halvering av mängden trafik på vägen. För att den upplevda ljudnivån ska halveras krävs emellertid att bullret minskar med 10 dBA, vilket innebär en betydande förflyttning av trafik för att skillnaden ska vara märkbar. Bullernivåerna minskar med ett ökat avstånd från bullerkällan. Exempel på bullerskyddsåtgärder är bullerplank, fönsteråtgärder samt åtgärdande av ventiler.

Det är väghållaren som ansvarar för att åtgärda bullernivåer över riktvärden som orsakats av vägtrafiken. Eslövs kommun är väghållare för vägarna i Eslövs tätort och Marieholm, samt för delar av vägarna i Löberöd. De större genomgående vägarna i Löberöd är statliga. I övrigt är det statlig eller enskilda väghållare för vägarna inom Eslövs kommun. Det finns ingen aktuell bullerkartläggning gjord

för Eslövs kommun, och trafikplanen behandlar inte buller i någon större utsträckning. För Eslövs infartsvägar, där det förekommer betydande trafikmängder, är målet i första hand att inte öka bullret på dessa sträckor, och i andra hand att försöka minska bullernivåerna.

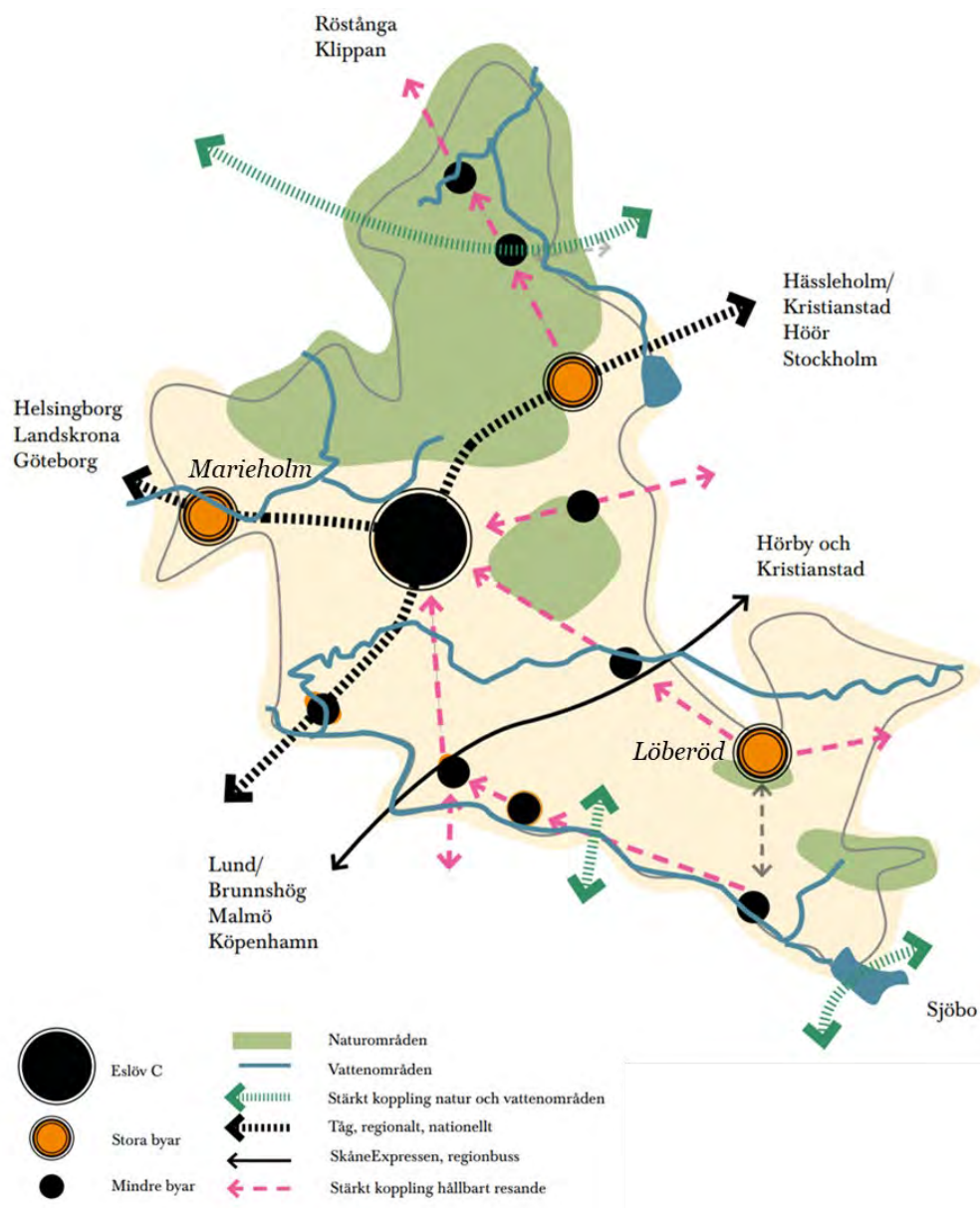
#### 2.4.1.2 Elbilar

I Sverige står inrikestransporter för en tredjedel av landets totala utsläpp av växthusgaser. Både på EU-nivå och på nationellnivå har skärpta utsläppskrav införts och utsläppen inom transportsektorn i Sverige ska minska med minst 70 % till år 2030 jämfört med år 2010. Statistik från fordonsförsäljning under den andra halvan av 2021 visar att elektrifieringen av den svenska fordonsflottan går snabbare än tidigare och under den senare delen av 2021 var över hälften av alla nyregistrerade bilar laddbara, samtidigt såldes det fler rena elbilar än laddhybrider (DI 2022:4). Den främsta anledning till ökningen tros vara EU:s skärpta utsläppskrav som trädde i kraft i början av 2021 (DI 2022:7). För att underlätta framväxten av el- och laddbara personbilar, behövs stödjande infrastruktur i form av laddstationer och elkapacitet (Stockholms handelskammare 2021:4).

Kommuner behöver vara med och skapa förutsättningar för omställningen till laddbara fordon genom exempelvis information, planering och elnätinfrastruktur. Fysisk planering är ett viktigt verktyg för kommunen att använda för att i ett tidigt skede möjliggöra och styra utvecklingen av laddinfrastrukturen. Trots att elbilen ställer nya krav innebär det fortfarande fordon som tar fysisk plats och är en central del i stadsbilden. På längre sikt spås en omställning med färre och mer automatiserade fordon på vägarna, men det ligger fortfarande långt fram. Fordonens påverkan och behov i gaturummet kvarstår och förändras och innebär att vägkapacitet krävs fortsatt.

### 3 Trafik i Eslövs kommun

Eslövs kommun är den 10:e största kommunen i Skåne med cirka 34 600 invånare. Enligt kommunens prognos beräknas invånarantalet öka med cirka 5000 invånare fram till 2038. I kommunen utgörs 73 % av ytan av åkermark som kommunen värnar. Kommunen ligger i de centrala delarna av Skåne och angränsar till 7 kommuner, bland annat Lund, Höör och Hörby. För översikt av Eslövs kommun och dess kopplingar, se Figur 3.



Figur 3. Översikt av Eslövs kommun och kopplingarna inom orten och till målpunkter i regionen (Eslövs kommun, 2018).

De viktiga transportstråken i kommunen är dels järnvägen, där Eslövs station är en knutpunkt för resor mot Helsingborg i väster, Lund och Malmö i söder samt

Hässleholm och Kristianstad i nordost. Det avgår både Öresundståg och Pågatåg från stationen. Pågatågen når även orterna Stehag, Marieholm och Öртоfta i kommunen.

För trafik på väg går väg E22 genom kommunen, vilken är en viktig länk för den bilburna trafiken med målpunkt Lund eller Malmö i sydväst, eller Hörby och Kristianstad i nordost. Även väg 113 är en viktig koppling mellan väg E22 och Eslövs tätort, samt mellan Eslöv och Höör.

I trafikplanen ligger fokus på tre orter i kommunen – Eslöv, Marieholm och Löberöd, där kommunen är väghållare.

### **3.1 Eslöv**

Tätorten Eslöv växte fram på 1800-talet i samband med att järnvägen anlades. Av kommunens drygt 34 000 invånare bor majoriteten av invånarna, cirka 20 000 personer år 2021, i Eslövs tätort.

Eslöv är en tätort med ett komplett utbud av service såsom vårdcentraler, stormarknader och en levande stadskärna med detaljhandel. Tätorten har även ett rikt näringsliv med allt från små företag till större livsmedelsproducenter. I tätorten finns även gymnasieskola med både teoretiska och praktiska program.

Eslövs tätort är belägen längs med Södra stambanan, vilket innebär goda tågförbindelser till andra städer i Skåne, men även vidare mot Danmark. Som komplement till detta finns det regionbusslinjer till orter i kommunen samt två stadsbusslinjer inom Eslövs tätort.

### **3.2 Marieholm**

Marieholm är kommunens näst största ort, efter Eslöv, med knappt 1700 invånare år 2021. Orten ligger i västra delen av kommunen och har en geografisk närhet till en stor del av arbetsmarknaden i södra Skåne.

I Marieholm finns förskolor samt grundskola för åk F-6. Orten erbjuder även viss service såsom livsmedelsbutik och restauranger, samt loppmarknad i de industrilokaler där Marieholms Yllefabrik tidigare hade sin tillverkning.

Sedan Pågatågen började trafikera orten år 2016 finns det möjligheter att ta sig till Helsingborg med direkttåg, eller vidare söderut till Lund och Malmö via Eslöv. Huvudparten av invånarna arbetspendlar till omkringliggande större orter. Det finns ingen busstrafik i Marieholm.

### **3.3 Löberöd**

Löberöd ligger i kommunens sydöstra del och har drygt 1200 invånare år 2021. Orten växte likt Eslöv samtidigt som järnvägen anlades, sedan 1981 har dock järnvägstrafiken upphört. Delar av orten ligger idag i Höörs kommun.

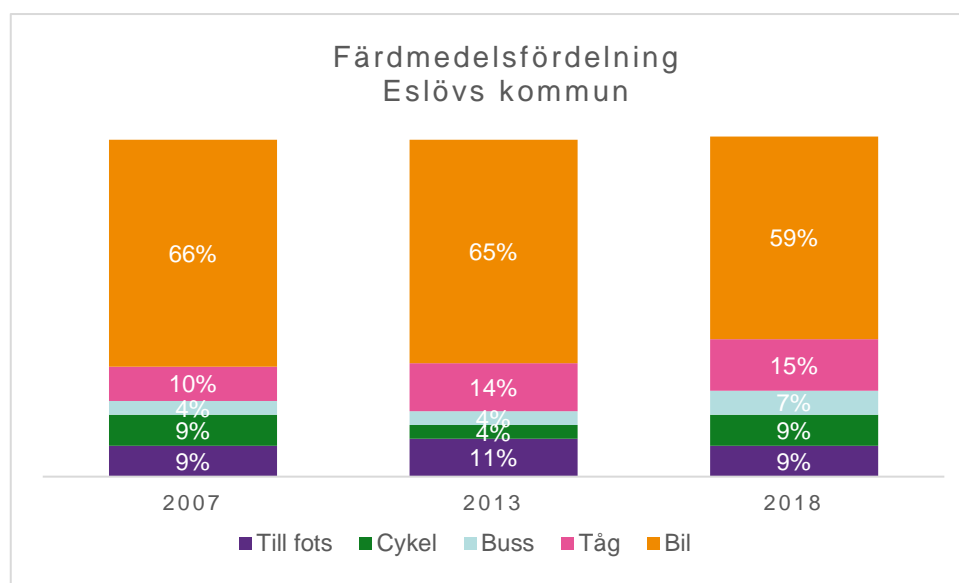


Löberöd utgör ett lokalt centrum i Eslövs kommun där den sydöstra delen av kommunen har sin närmsta matbutik, vårdcentral med mera. I orten finns förskolor, grundskola för åk F-9 samt service såsom bibliotek och handel. Runt Löberöd finns flera populära naturområden såsom Braheskogen och Rövarekulan.

Genom den regionbusslinje som trafikerar Löberöd går det att nå SkåneExpressen vid väg E22 samt tågtrafik i Eslöv.

### 3.4 Resvanor i Eslövs kommun

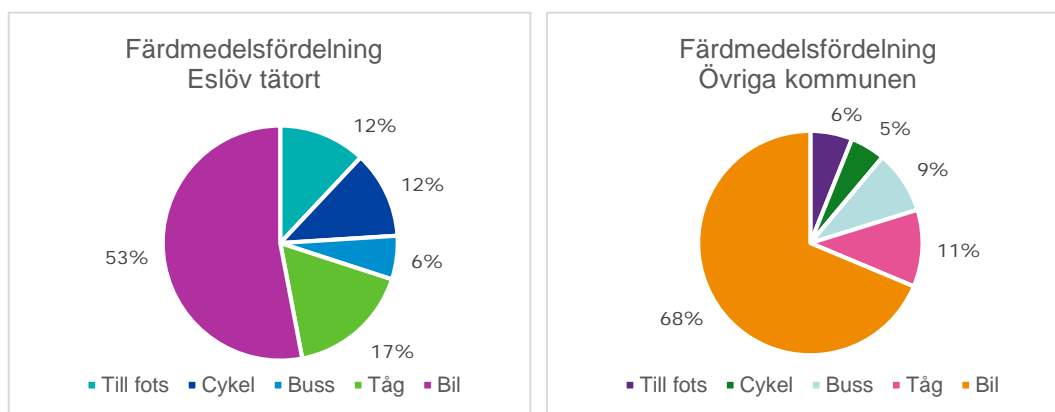
Kommuninvånarnas resvanor över tid redovisas nedan i Figur 4. Totalt sett är bilen det vanligaste färdmedlet i kommunen, följt av tåg. Från 2007 till 2018 går det att se att andelen resor som görs med bil har minskat med 7 procentenheter, samtidigt som andelen kollektivtrafikresor har ökat med totalt 8 procentenheter. Andelen resor med cykel och till fots har legat relativt konstant över tid och utgjorde 18 % av resorna år 2018, jämnt fördelat mellan cykel och fotgängare. Sammantaget visar detta på en positiv trend, där en högre andel kommuninvånare väljer hållbara färdmedel för sina resor.



Figur 4. Färdmedelsfördelning i hela Eslövs kommun under perioden 2007-2013-2018.  
Källa: RVU Skåne 2007, 2013 och 2018.

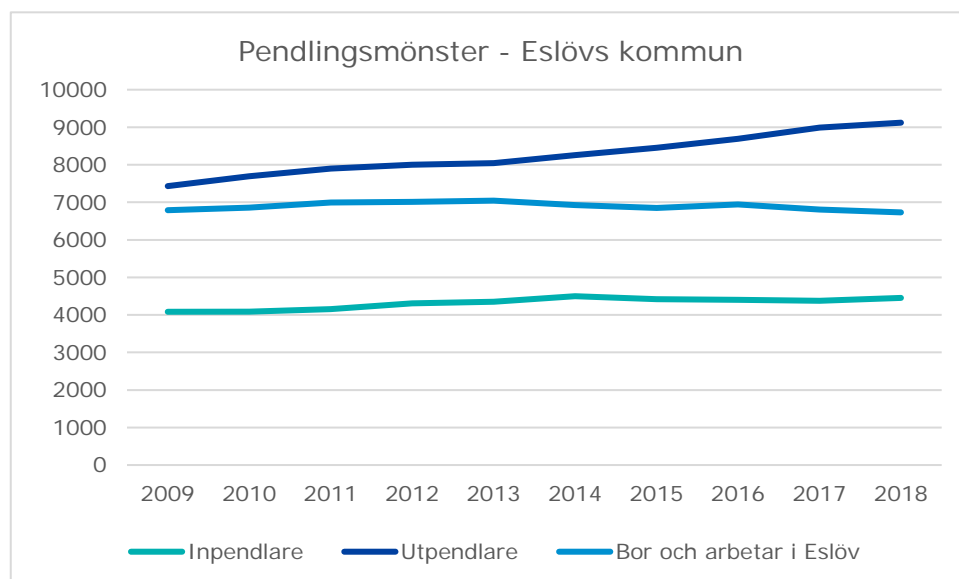
Från resvaneundersökningen år 2018 har färdmedelsfördelningen kartlagts för Eslöv tätort respektive den övriga delen av kommunen, se Figur 5. I Eslöv står bilen för drygt hälften av resorna. Av de resterande resorna utgör kollektivtrafiken respektive gång- samt cykelresor knappt en fjärdedel var. Bilresorna har en mer dominant ställning i övriga kommunen, vilken utgörs av mindre orter och landsbygd.

Jämfört med de regionala färdmedelsfördelningsmålen i Figur 2 saknas uppdelningen tätort respektive landsbygd i resvanedata för kommunen, vilket gör att en rak jämförelse inte är möjlig. I det fall man tolkar att *övriga kommunen* i Figur 5 representerar landsbygden, uppfylls regionens målbild för 2050 på landsbygd. Dock ingår tätorter i *övriga kommunen*. Sannolikt innebär detta att bilberoendet behöver minska i de övriga tätorterna i Eslövs kommun för att uppnå de regionala målen. Sett till Eslöv tätort behöver åtgärder ske för att biltrafiken ska minska i ett högre tempo än idag och att nå målet 30 % bilresor år 2050.

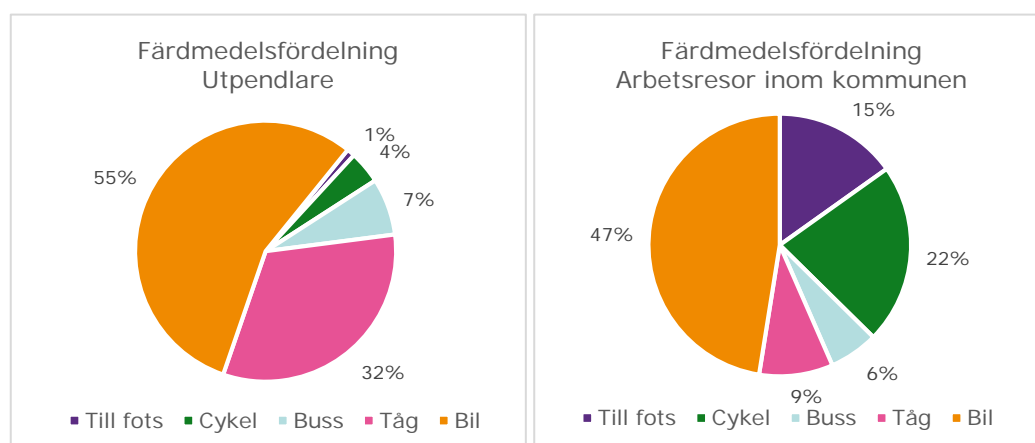


Figur 5. Färdmedelsfördelning i Eslövs tätort (till vänster) och övriga kommunen (till höger).  
Källa: RVU Skåne 2018.

Pendlingsmönster för de arbetande i Eslövs kommun redovisas i Figur 6. Den största delen av de arbetande är de som pendlar ut från kommunen. Antalet ökar över tid, mellan år 2000 och 2018 ökade utpendlarna med cirka 1500. Inpendlare samt de som både bor och arbetar i kommunen har varit på en mer konstant nivå under perioden.



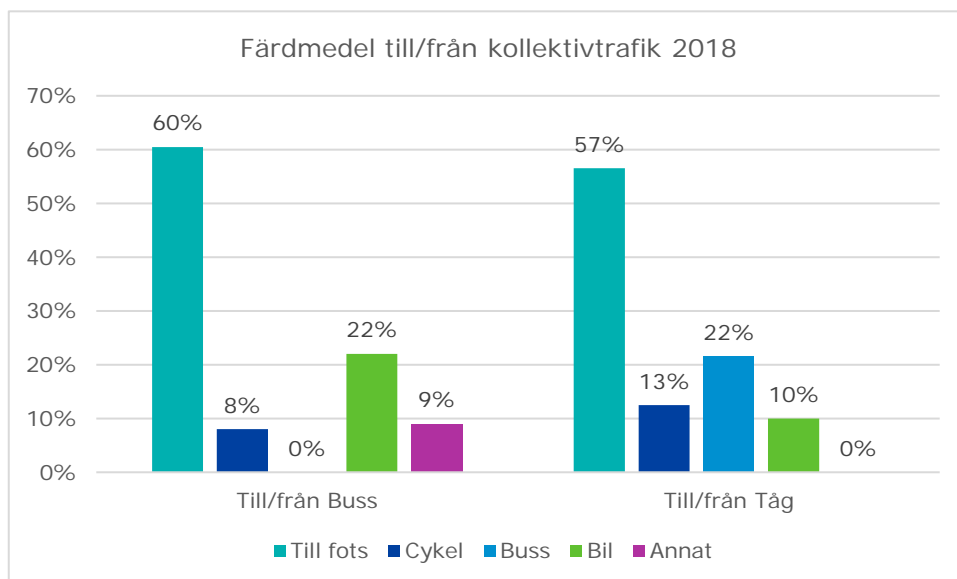
Figur 6. Pendlingsmönster över tid i Eslövs kommun.



Figur 7. Färdmedelsfördelning för de utpendlande resorna från Eslövs kommun (till vänster) samt pendlingsresor inom kommunen (till höger). Källa: RVU Skåne 2018.

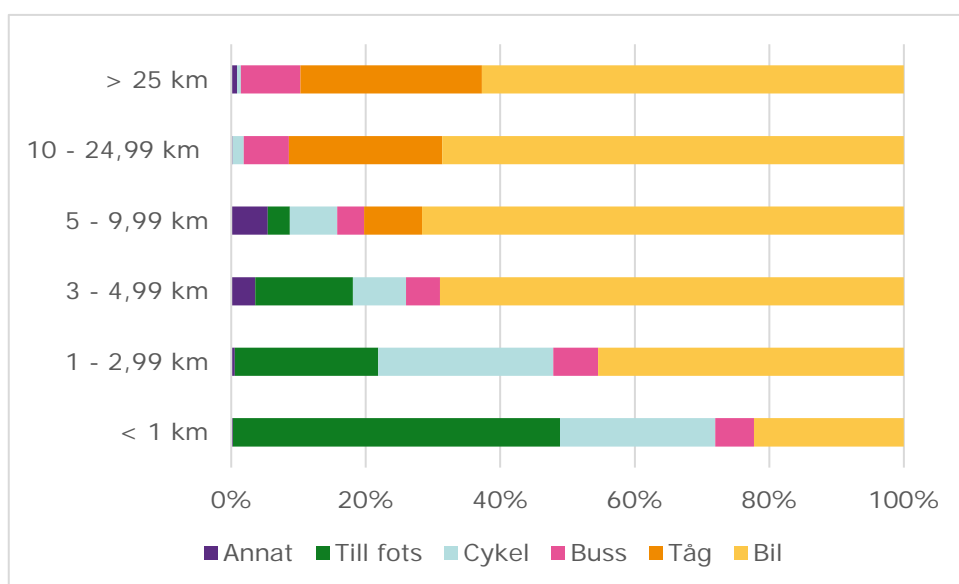
Av utpendlingsresorna sker 55 % med bil, vilket utgör knappt 5000 pendlingsresor om dagen, se Figur 7. Det finns en god potential att förflytta dessa resor till kollektivtrafik, då flera städer med en stor del arbetstillfällena går att nå via kollektivtrafik, i synnerhet via tåg. Cirka 60 % tar sig till och från hållplats eller tågstation till fots. För cykel är denna siffra 8 % till/från bussen och 13 % till/från tåget. Färdmedel till och från kollektivtrafiken redovisas nedan i Figur 8.

Bland arbetsresorna inom kommunen ser färdmedelsfördelningen annorlunda ut. En större andel resor görs till fots och med cykel, då dessa resor är kortare. Bland arbetsresorna som är 1–3 km och 3–5 km långa står bilen för 23 % respektive 66 % av färdmedelsandelen. Även här finns en potential att förflytta resor från bil till exempelvis gång eller cykel.



Figur 8. Färdmedelsfördelning till och från kollektivtrafik i Eslövs kommun.  
Källa: RVU Skåne 2018.

I dagsläget görs knappt hälften av resorna under en kilometer, och drygt 20 % av resorna mellan 1–3 kilometer, till fots. För resor under tre kilometer görs cirka 25 % med cykel och 45 % med bil. Det innebär att det finns potential att flytta över en del av de korta bilresorna till andra färdmedel, framförallt gång och cykel. Drygt 80 % av invånarna i kommunen uppger att de har tillgång till cykel, vilket innebär att det finns goda förutsättningar att välja cykel istället för bil. Se Figur 9 för färdmedelsfördelning för resor med olika längd.



Figur 9. Färdmedelsfördelning för resor med olika längd. Källa: RVU Skåne 2018.

### 3.5 Bebyggelse och målpunkter

Eslövs kommun växer och får kontinuerligt fler invånare. Enligt Översiktsplan Eslöv 2035 (antagen 2018) planeras förtätning i kollektivtrafiknära lägen, vilket framför allt innebär en förtätning inom Eslövs tätort, men även förtätning i en mindre skala i kommunens övriga orter. I översiktsplanen fastslås att förtätning inte får ske på bekostnad av kommunens grönområden. För att öka kommunens attraktionskraft och bidra till invånarnas välmående är tanken att alla invånare i Eslöv ska ha nära till natur och rekreation oavsett var man bor. Dagens Eslöv har växt fram utifrån järnvägsstationen och grundtanken har varit att planera staden utifrån principen att kombinera stadens och landsbygdens kvalitéer. Detta gjordes genom att kombinera grönska och trädgård, korta avstånd mellan kvarteren, låga hus tillsammans med gestaltade gator och torg i staden. Tanken är att fortsatt utveckla orterna i samma anda och länka ihop tätort och orternas grönområden med övrig övergripande grönstruktur, samtidigt som man värnar om den småskaliga bebyggelsestrukturen och karaktären. (Eslövs kommun, 2018)

Målpunkter utgörs främst av lokala centrum på orten, skola och förskola, arbetsplatser, fritidsområden, offentlig service, busshållplatser och stationer. Trafiknätets uppbyggnad med kopplingar mellan olika platser och målpunkter påverkar flödet av människor och resmönster. Det är viktigt att målpunkter är tillgängliga. Korta avstånd mellan bostadsområden och målpunkter tillsammans med ett finmaskigt nät är en förutsättning för att medborgarna ska välja hållbara transporter så som gång eller cykel. Även trygghetsaspekten är en viktig faktor som påverkar människors val av transportmedel.

I Eslövs kommun finns ett rikt utbud som täcker de flesta målgruppers önskemål av service, handel, rekreation och fritidsintressen. Det finns ett övervägande antal

målpunkter för barn och unga bland annat i form av ett stort utbud av fritidsaktiviteter, både inom sport och kultur. Barns fritidsintressen tenderar att variera under uppväxten där yngre barn har målpunkter nära hemmet för att sedan få målpunkter längre från bostaden i samband med att de blir äldre.

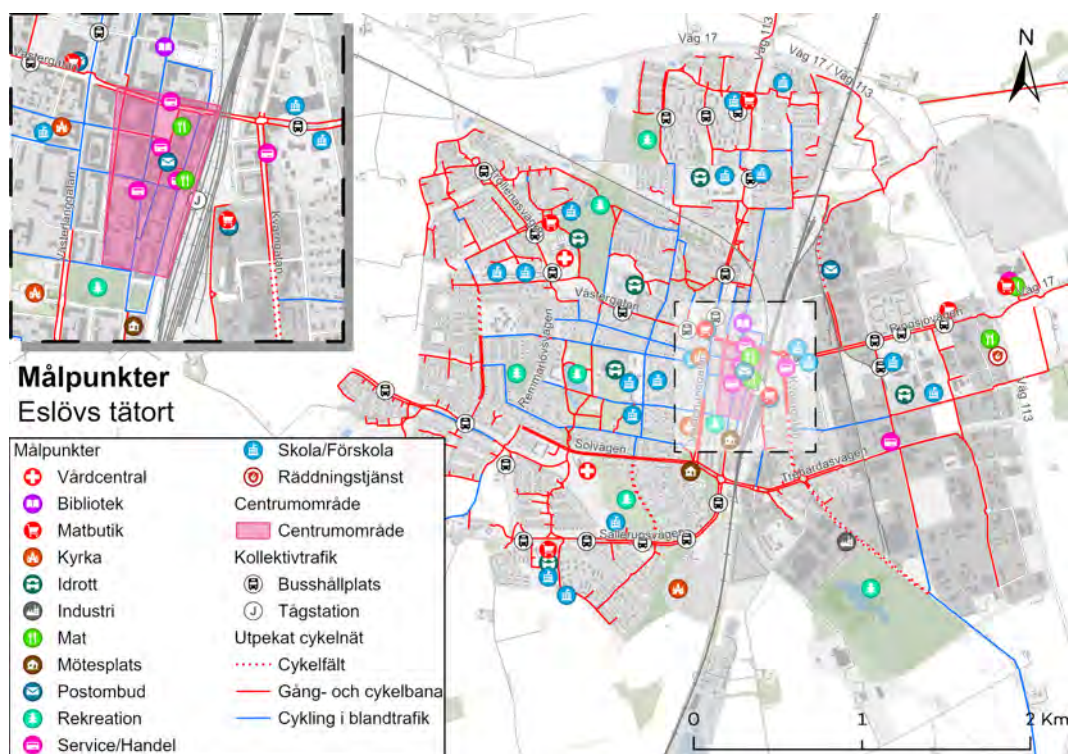
### **3.5.1 Målpunkter i Eslövs tätort**

De flesta målpunkterna i Eslövs tätort återfinns i västra delarna av staden i form av järnvägsstationen, Medborgarhuset, kyrkan, skolor/förskolor, vårdcentraler, Stora torg och handel längs med Norregatan/Södergatan, se Figur 10. I nära anslutning till järnvägsstationen, i Eslövs centrumkärna, finns en koncentration av målpunkter med caféer och restauranger. I centrum finns även ett flertal mindre livsmedelsbutiker och närlivs, medan de större livsmedelsbutikerna ligger i stadens ytterkanter.

I området öster om järnvägen finns verksamheter och sällanköpshandel tillsammans med ett fåtal bostäder. Delarna närmst järnvägsstationen ingår i riksintresse för kulturmiljövård och i området finns äldre karaktäristiska byggnader som Lagerhuset och Spritfabriken. I östra Eslöv finns Bergaområdet med flera målpunkter för unga såsom gymnasieskola och fotbollsplaner.

Öster om väg 17 ligger handelsområdet Flygstaden, där verksamheter, restaurang och sällanköpshandel har etablerats under det senaste decenniet.

Inom Eslövs tätort finns ett rikt utbud av platser och målpunkter för barn och unga i form av idrottsplatser, lekplatser samt ett flertal olika rekreativsområden som Trollsjöområdet. Det finns fyra utegym samt flertalet skolor och förskolor i tätorten.



Figur 10. Målpunkter i Eslövs tätort.

### 3.5.2 Framtida planer och pågående projekt för Eslöv

I Översiktsplan Eslöv 2035 finns planer på att utveckla stora delar av östra Eslövs tätort som i dag främst karakteriseras av industribyggnader. Se Figur 11 för framtida exploatering i Eslövs tätort. Det planeras för 1600 tillkommande bostäder fram till år 2035 och vidare utbyggnad med ytterligare 950 bostäder efter år 2035. Området kommer att få blandad bostadsbebyggelse som knyts samman av bygator och torgliknande platser där grönskan kommer att vara framträdande. Det planeras även för skola och föreningsaktiviteter som kommer att bidra till ökat folkliv och skapa mötesplatser i området.

I östra Eslöv finns ytterligare utbyggnadsplaner i form av verksamheter i anslutning till flygfältet och Flygstaden. Vidare finns det potential att skapa kopplingar till ett skogsområde, Snärjet, som möjliggör tätortsnära rekreation.

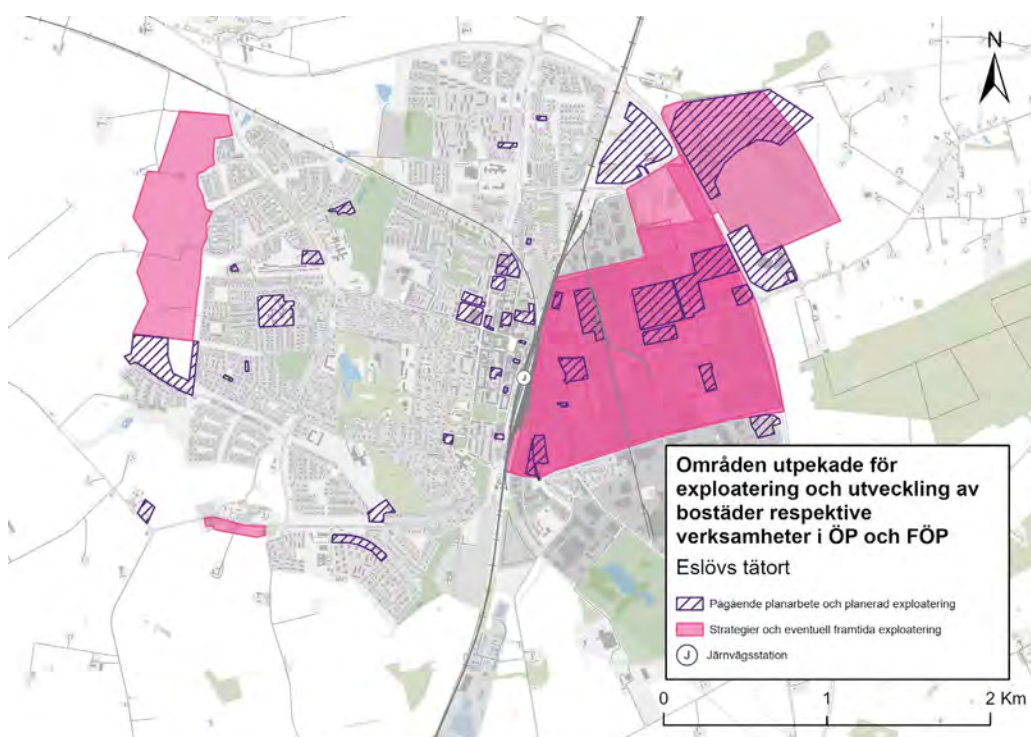
Det finns planer på att utveckla staden i väster med ytterligare bostäder, men utvecklingsmöjligheterna begränsas emellertid av att marken är högklassad jordbruksmark som inte bör bebyggas.

I de centrala delarna av Eslöv, i nära anslutning till järnvägsstationen, finns en plan för centrumutveckling. I planen beskrivs utvecklingsmöjligheter som kan bidra till att skapa en levande stadskärna med ett rikt utbud av service, handel och aktiviteter. I planen förespråkas även ökade möjligheter för grönska samt att skapa tydliga och attraktiva stråk med entréer till stadens stadskärna från alla större

infartsvägar. Söder om Eslövs centrum finns det planer på att förtäta och utveckla området, men även här begränsas stadens utveckling med hänsyn till den högkvalitativa jordbruksmarken, Natura 2000-område, Abullahagen samt Ellinge reningsverk.

Ytterligare en faktor som kan påverka Eslöv och dess invånare i stor utsträckning är den pågående lokaliseringstudien för en ny stambana mellan Hässleholm och Lund.

I Eslövs tätort pågår projekt med Gröna torg, omgestaltning av Stadsparken och Stora torg. Även Kanalgatan och Kvarngatan kommer att gestaltas om. Kvarngatan byggs om på sträckan mellan Östergatan och Pärलगatan. Det anläggs bland annat en gång- och cykelväg. I samband med ombyggnaden försvinner en del parkeringsplatser. Det planeras även för en gång- och cykelpassage samt hastighetsdämpande åtgärd på Trollenäsvägen söder om cirkulationsplatsen i korsning med Vetegatan/Anders Sassers väg.



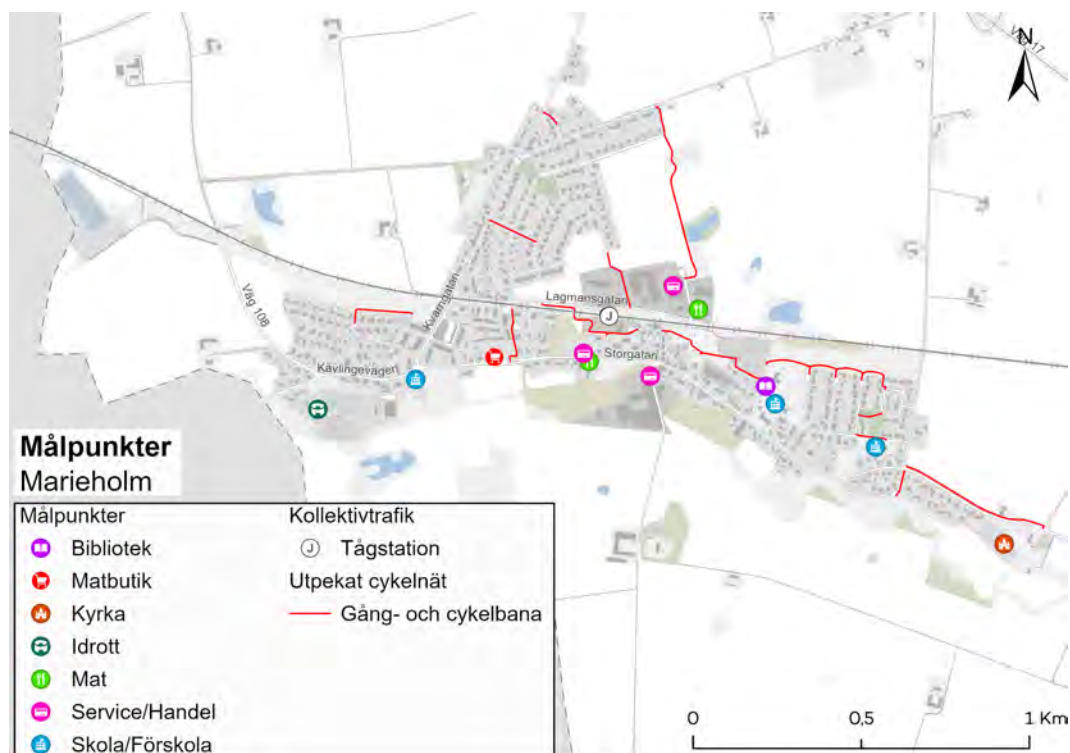
Figur 11. Exploatering i Eslövs tätort.

### 3.5.3 Målpunkter i Marieholm

Marieholm är en by med stadsmässig karaktär och rik kulturmiljö som kännetecknas av Saxån och Yllefabriken. Idag är målpunkterna utspridda i orten, och det finns ett behov av att arbeta för att knyta centrumfunktionerna till mer stationsnära lägen, se Figur 12. Betydelsefulla mötesplatser är stationen och stationsområdet som utgör en bytespunkt samtidigt som den fungerar som en entré



till orten. De största målpunkterna är de restauranger som finns i orten tillsammans med matbutik och två förskolor och skola. Andra målpunkter är Sundelius park, fritidsgården och rekreationsområdet Laddran. Det finns en idrottsplats och en utpekad motions slinga med en del som är tillgänglighetsanpassad. Även friluftsbadet är en betydande målpunkt för barn och unga under sommarhalvåret med anledning av sommarsimskolan. Det finns ett rikt föreningsliv i orten med aktiva föreningar inom PRO, boule, skytte och idrott.



Figur 12. Målpunkter i Mariefholms tätort.

### 3.5.4 Framtida planer och pågående projekt för Mariefholm

I Mariefholm finns det enligt den gällande översiktsplanen utvecklingsplaner i form av förtätning i kollektivtrafiknära läge, inom en radie på 1 km från stationen. Det står beskrivet att utvecklingen av Mariefholm ska ske så att ortens kvalitéer bibehålls tillsammans med de distinkta gränserna gentemot odlingslandskapet. Mariefholm ska inte heller växa ihop med orterna Sibbarp och Reslöv. I nordöstra delen av orten, norr om stationen, planeras det för ett område med blandad täthet och bebyggelse av bostäder och arbetsplatser. Det finns även behov av att utveckla möjligheterna för tätortsnära rekreation.

I orten planeras en utbyggnad av Mariefskolan (F-6) samt en ny förskola för cirka 70 barn. I gamla Yllefabriken finns planer på att bygga bostäder.

I Marieholm finns ett pågående projekt i centrumkorsningen Storgatan/Kvarngatan som innebär att korsningen smalnas av för att ge mer plats åt gång- och cykeltrafiken.

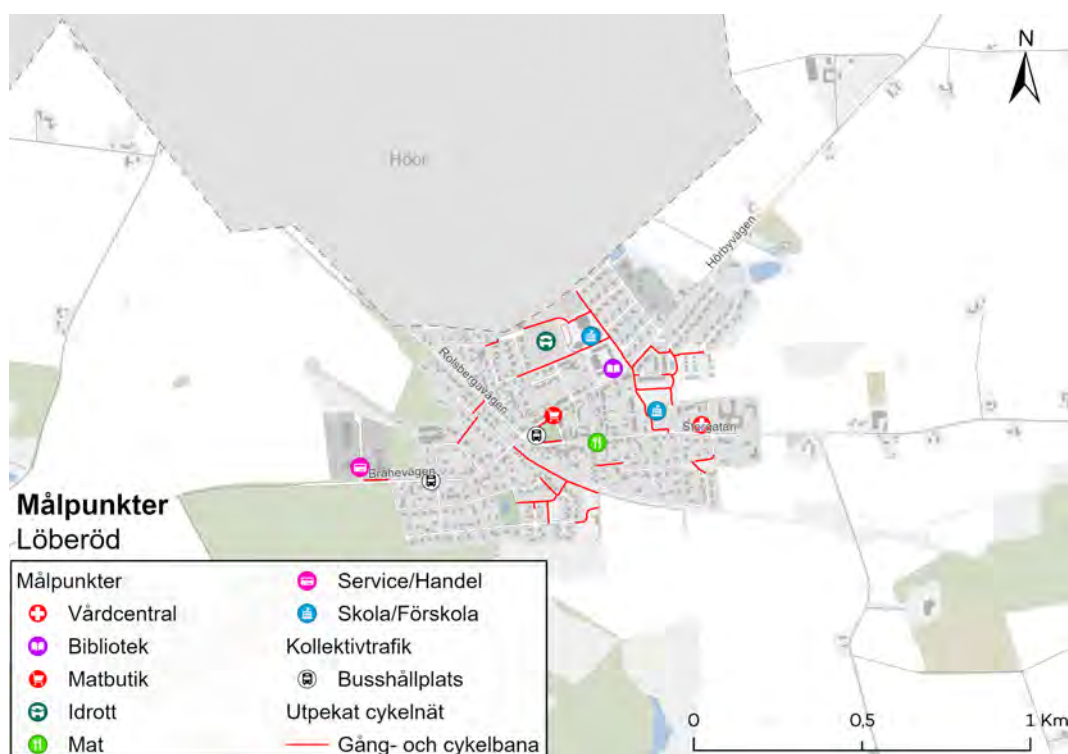
Det planeras även för två tätortsportar, en på Kvarngatan i norr, samt en på Storgatan i närheten av Östergatan vid kyrkan/kapellet.

### **3.5.5 Målpunkter i Löberöd**

Löberöd karakteriseras av småskalig och tät bebyggelsestruktur huvudsakligen för bostäder. I centrum finns både verksamheter och service tillsammans med en rik kulturmiljö. Ortens serviceutbud är målpunkt för boende på orten, men även för omkringliggande landsbygd. Gamla torget tillsammans med boulebanorna utgör en attraktiv mötesplats för ortsborna. Löberöd erbjuder målpunkter för samtliga användargrupper i form av skola och två förskolor, bibliotek, matbutik, vårdcentral, kyrkans hus, vård- och omsorgsboende och annan service/handel, se Figur 13.

Det finns även en utpekad motionsslinga, samt ett utegym intill Lönnebo förskola. Det finns även en aktiv idrottsförening, ryttarförening och hembygdsförening på orten som bidrar till att stärka den sociala samhörigheten.

I Löberöd är det nära till naturen och det finns potential att utveckla kopplingar ut i landskapet samt att skapa rekreativa stråk till naturområdet i väster. Det finns rekreativsområden och strövområden som exempelvis Braheskogen och dalgången Rövarekulan. Mellan Eslöv och Löberöd används den gamla banvallen som ett rekreativs- och cykelstråk.



Figur 13. Målpunkter i Löberöds tätort.

### 3.5.6 Framtida planer och pågående projekt för Löberöd

Löberöd karakteriseras av en småskalig och tät struktur där förtätning inte möjliggörs.

Enligt översiktsplanen ska Löberöd främst utvecklas på redan detaljplanelagd mark i ortens östra delar, och det finns ett behov av att skapa en variationsbredd av boendetyper, samt en efterfrågan på hyresrätter och flerfamiljshus. I söder begränsas utvecklingen av orten med anledning av det riksintresseområde som Försvarsmakten anger som ”särskilt behov av hinderfrihet”.

I Löberöd finns ett pågående projekt på Skolgatan/Åkervägen där det genomförs åtgärder för att främja oskyddade trafikanter.

### 3.6 Gaturummens funktion och karaktär i Eslövs kommun

Trafiksystemet i Eslövs kommun är uppbyggt av trafiknät för respektive trafikantgrupp. I orterna Eslöv, Marieholm och Löberöd har gator och vägar olika syften och funktioner.

I Eslövs tätort har större vägar pekats ut för infarts- och genomfartstrafik tillsammans med tung trafik, medan andra mindre vägar och lokalgator ska vara anpassade för stadsliv och mer långsamma rörelser. Järnvägen utgör en betydande barriär som delar upp staden i två delar. Östra Eslöv karakteriseras idag av ett

stormskigt gatunät med glesare och äldre bebyggelse samt industrier, medan västra Eslöv karakteriseras av ett gatunät med mer finmaskig struktur, bostäder och blandstad.

I Marieholms tätort passerar järnvägen Rååbanan som trafikeras av Pågatåg och möjliggör godstransporter. Den skapar en barriär mellan norra och södra Marieholm. Genom orten passerar ett par genomfartsgator som i förlängningen övergår i statligt vägnät som har en regional funktion. Orten karakteriseras av småskalig bostadsbebyggelse och mindre verksamhetsområden.

Löberöds tätort karakteriseras av småskalig och tät bebyggelsestruktur huvudsakligen för bostäder samt ett par mindre verksamhetsområden. Genom orten passerar genomfartsgator som tillhör det statliga vägnätet med regionala funktioner.

I Eslövs kommun har planeringen historiskt präglats av bilens framkomlighet och tillgänglighet. För att främja hållbara transporter bör fokus i stället riktas mot att prioritera fotgängare och cyklister i den fortsatta planeringen.

### **3.6.1 Livsrumsmodellen**

Livsrumsmodellen i TRAST kan användas för att tydliggöra gaturummens funktion och de olika trafikantgruppernas prioritering i stråket. Modellen syftar till att dela in stadens gator i tre olika ”rum”; frirum, mjuktrafikrum och transportrum, samt två ”mellanrum”, beroende på vilket trafikslag som prioriteras. Rummen beskrivs utifrån att marken och dess beläggning är golvet, medan väggarna är de ytor sidan om vägen som utgörs av bebyggelse eller vegetation.

Frirummet är ett trafikrum främst för oskyddade trafikanter. Utformningen av frirummet har sin utgångspunkt i fotgängares och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär en detaljrik miljö som främjar möjlighet till möten mellan människor. Exempel på frirum är torg och parker, lekplatser och rekreationsområden, samt gång- och cykelnätet. Torgytan vid Stora torg i centrala Eslöv är ett exempel på frirum, se Figur 14 .



Figur 14. Frirummet torgytan vid Stora Torg i Eslövs tätort. Fotograf: WernerNystrand.

Integrerat frirum är ett trafikrum där oskyddade trafikanter är prioriterade och motorfordonstrafiken ska anpassa sig efter de oskyddade trafikanterna, samtidigt som de håller låg hastighet. Väggarna består ofta av husfasader och det är tätt mellan entréerna. Malmgatan nära Stora torg i centrala Eslöv är ett exempel på integrerat frirum, se Figur 15.



Figur 15. Det integrerade frirummet Malmgatan nära Stora Torg i Eslövs tätort. Källa: Google Maps.

Mjuktrafikrummet är ett trafikrum där oskyddade trafikanter och motorfordon samsas om ytorna. Rummet innefattar ofta större delen av en tätorts gaturum. Oskyddade trafikanter ska ges utrymme, medan biltrafikens ytor ska begränsas i så stor utsträckning som möjligt, med hänsyn till gatans funktion. I mjuktrafikrummet utgörs väggarna av bebyggelse med många entréer mot vägen. Det är ofta tätt mellan korsningspunkterna samtidigt som trafikmiljön präglas av låga hastigheter. De låga hastigheterna ska ge människor rörelsefrihet i rummet. Storgatan i Marieholm är ett exempel på mjuktrafikrum, se Figur 16.



Figur 16. Exempel på mjuktrafikrum längs Storgatan i Marieholms tätort. Källa: Google Maps.

Integrerat transportrum är ett livsrum där gaturummet har en transportfunktion och det förekommer sällan bebyggelse som ramar in vägen. Oskyddade trafikanter rör sig längs med vägarna och korsar ofta motortrafiken i plan i korsningspunkter. Miljön inbjuder inte till vistelse för oskyddade trafikanter. I Figur 17 visas västra delen av Ringsjövägen, Östergatan, Södergatan, Onsjövägen och Industrivägen i Eslöv som är ett exempel på integrerat transportrum.



Figur 17. Exempel på integrerat transportrum längs Ringsjövägen/Östergatan i Eslövs tätort. Källa: Google Maps.

I transportrummet återfinns trafikleder, motorvägar eller spårvägar där person- och godstransporter prioriteras och skyltad hastighet är 60 km/tim eller högre. I Eslöv är det främst de större vägarna, i form av in- och utfarter, som kategoriseras som transportrum. Karakteristiskt för den här typen av gaturum är att de saknar omgivande bebyggelse, samt att oskyddade trafikanter främst korsar vägarna planskilt. Exempel transportrummet är Trehäradsvägen i Eslövs tätort, se Figur 18.



Figur 18. Exempel på transportrum längs Trehäradsvägen i Eslövs tätort. Källa: Google Maps.

### 3.7 Trygghet

En infrastruktur med ett förutsägbart trafiksystem skapar ökad trygghet hos användarna. Trygghet är subjektivt och upplevelsen av trygghet varierar mellan olika människor och grupper. Skillnaden mellan säkerhet och trygghet definieras av Boverket enligt följande; säkerhet är den faktiska risken att utsättas för brott och ordningsstörningar, medan trygghet är individens upplevelse av säkerheten eller risken. (Boverket, 2022) Känslan av att känna sig trygg är beroende av var och ens förutsättningar. Fysisk förmåga, erfarenhet och kunskap om trafikregler, samt dygns- och säsongvariationer är faktorer som kan inverka på trygghetskänslan. I stadsplaneringssammanhang kopplas känslan av otrygghet ofta till risken att råka ut för en trafikolycka eller rädsla för människor eller oöverskådliga gaturum. Hur miljön upplevs kan kopplas till individens möjlighet till överblickbarhet, känslan av kontroll och friheten att göra vägval. Vidare påverkas upplevelsen av platsens belysning och skötsel, bostäders fönster och entréer, samt om det upplevs vara hög närvaro av andra människor i rörelse.

Genom att arbeta med trygghetsfrågor i staden och anpassa miljön till en mänsklig skala går det att öka människors rörelsefrihet och främja människors val av hållbara transporter. Exempelvis bör det finnas ett fokus på trygghetshöjande åtgärder vid utformning av miljöer som större bytespunkter för kollektivtrafik, samt kopplingar till busshållplatser i form av exempelvis gång- och cykelvägar. Som oskyddad trafikant spelar belysningen längs gång- och cykelvägar en central roll för den upplevda tryggheten. Belysningen behöver vara jämn och enhetligt ljussatt längs med hela stråket för att man ska kunna se och upptäcka hinder, men även för att man ska känna sig sedd.

Exempel på miljöer med låg standard som många undviker kan vara ensliga, storskaliga och bullriga miljöer som ger låga upplevelsekvantiteter, trånga gångtunnlar och passager, hållplatser och terminaler till allmänna färdmedel, parkeringar för cykel och bil samt garage.

I Eslövs kommun upplevs trafiken som ett generellt trygghetsproblem som ofta lyfts av kommunens medborgare i såväl trygghetsmätningar som medborgardialoger. Kommunen arbetar kontinuerligt med trygghetsvandringar i olika områden för att kartlägga var medborgarna upplever att det finns otrygga platser. Material samlas in i dialoger och med hjälp av en digital karta. Det insamlade materialet ligger sedan till grund för framtagandet av en åtgärdsplan. År 2020 genomfördes en trygghetsmätning i Eslöv. Från resultatet gick det att utläsa att medborgarna identifierat flest trygghetsproblem i området Rönneberga, främst inom följande kategorier; konkret känsla av otrygghet, utomhusstörning, utemiljö.

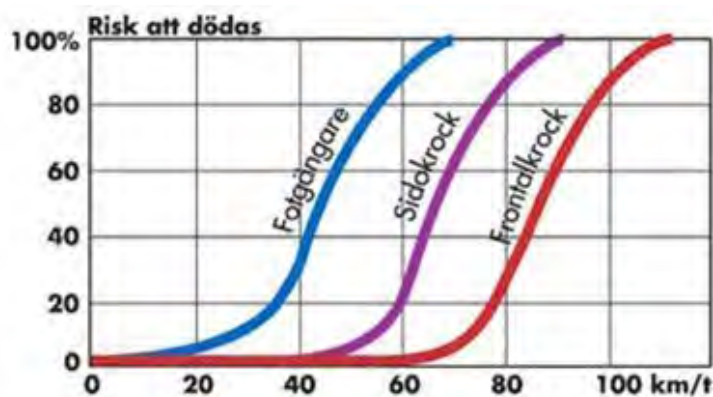
### **3.8 Trafiksäkerhet**

En upplevd hög trafiksäkerhet och trygghet har stor betydelse för människors vilja att röra sig i staden, inte minst för barn och äldre. Genom att förbättra trafiksäkerheten förbättras livskvaliteten för stadens medborgare, vilket ger en mer socialt hållbar stad. Exempelvis kan ett hastighetssäktrat övergångsställe göra att föräldrar låter sina barn gå på egen hand till skolan i stället för att skjutas med bil. Säkra cykelvägar kan bidra till ökat cyklande.

Bedömningar av behov för trafiksäkerhet utgår från nollvisionen, som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Eslövs målsättningar och denna trafikplan ska vara ett led i att nå nollvisionen.

En utgångspunkt bör vara att tätorters trafiksystem bör dimensioneras utifrån det krockvåld som den mest sårbara trafikanten klarar av i olika delar i systemet, se Figur 19. I tätortsmiljö innebär det i allmänhet att den oskyddade trafikanten är den dimensionerande faktorn i trafiknätet. På platser och i områden där bilar, fotgängare och cyklister samsas om ytan bör kollisionshastigheten mellan bil och gående samt cyklister inte överstiga 30 km/tim. Vid korsningar för biltrafik bör kollisionshastigheten vid sidokollision inte överstiga 50 km/tim, och när det gäller mötesolyckor får kollisionshastigheten vara max 70 km/tim. Ännu lägre hastigheter bör eftersträvas vid ovan nämnda ytor och korsningar. Se Figur 19.





Figur 19. Krockvåldskurvor som visar den principiella risken att dödas vid olika typer av kollisioner och vid olika kollisionshastigheter. (TRAST, 2007)

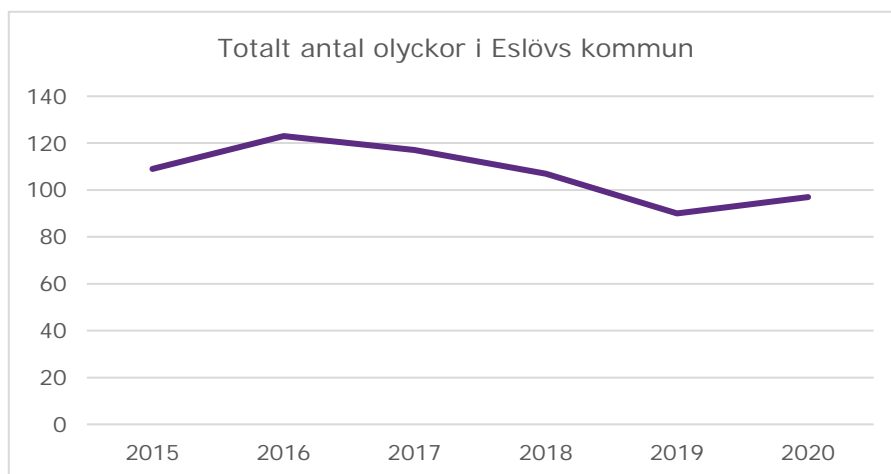
Fysiska åtgärder i trafikmiljön som ofta tillämpas i svenska städer är:

- Hastighetssäkra enskilda punkter, ofta gång- och cykelpassager inom huvudnätet.
- Hastighetssäkra stadsdelar, ofta lokalnätet i olika bostadsområden.
- Styra bort biltrafik från gaturum där genomfartstrafik och höga hastigheter inte är önskvärt.

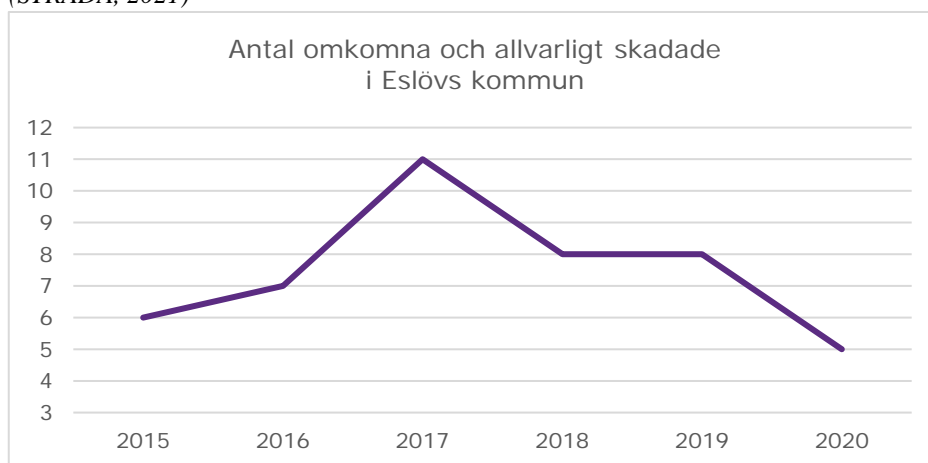
Övriga faktorer som också spelar roll för trafiksäkerheten, särskilt för oskyddade trafikanter, är detaljutformning liksom drift och underhåll av trafiknäten.

Trafiksäkerhetssituationen i Eslövs, Marieholms och Löberöds tätorter beskrivs utifrån olycksstatistik under perioden januari 2015 – december 2020 från polis och sjukhusrapporter som ingår i databasen STRADA för Eslövs kommun, se Figur 20.

Vid analys av kommunen som helhet går det att se en varierande kurva från år 2015 då det inträffade cirka 110 trafikolyckor fram till år 2020 då antalet trafikolyckor var cirka 95 stycken. Högsta noteringen skedde 2016 (123 olyckor) och lägsta noteringen skedde 2019 (90 olyckor). Se Figur 21 för antal omkomna och allvarligt skadade i Eslövs kommun.



Figur 20. Totalt antal trafikolyckor i Eslövs kommun per år under perioden 2015 till 2020. (STRADA, 2021)



Figur 21. Antal omkomna och allvarligt skadade i Eslövs kommun per år under perioden 2015 till 2020. (STRADA, 2021).

Tabell 1. Antal olyckor i Eslövs kommun 2015–2020, uppdelat per olyckans svårighetsgrad och väghållare. (STRADA, 2021).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Kommunal</b>	0	10	88	170	268	
<b>Statlig</b>	5	20	49	134	208	
<b>Enskild</b>	0	1	11	11	23	
<b>Okänd</b>	0	8	52	85	145	
<b>Totalt</b>	5	39	200	400	644	

Inom tätorterna Eslöv, Löberöd och Marieholm har det sammanlagt inträffat 311 olyckor under perioden januari 2015 - december 2020, varav 260 har skett i det

kommunala vägnätet, se Tabell 1. Olyckorna redovisas uppdelat per tätort i Tabell 2.

Tabell 2. Olyckor på kommunalt vägnät i utvalda tätorter, uppdelat per tätort och olyckans svårighetsgrad. (STRADA, 2021).

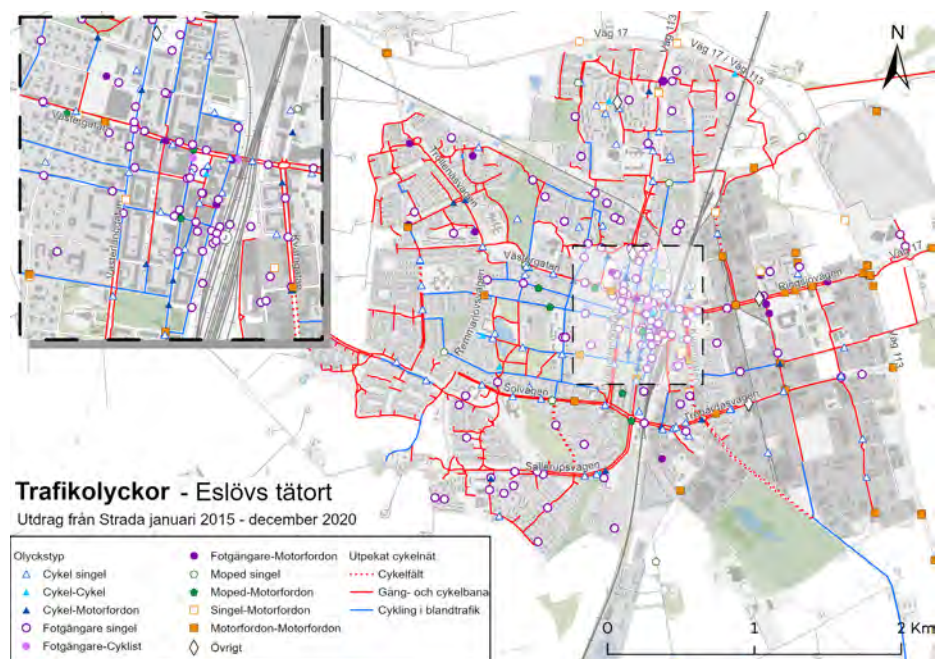
Tätort	Döds-olycka	Allvarlig olycka	Måttlig olycka	Lindrig olycka	Totalt
<b>Eslöv</b>	0	9	80	151	240
<b>Löberöd</b>	0	0	3	5	8
<b>Marieholm</b>	0	0	2	10	12
<b>Totalt</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>85</b>	<b>166</b>	<b>260</b>

Av olyckstabellerna, Tabell 2 och Tabell 3, framgår antal olyckor och dess svårighetsgrad för respektive konflikter med olika trafikslag. Det som redovisas i tabellerna är olyckor som inträffat på de kommunala gatorna inom tätbebyggt område som avgränsats enligt Figur 22, Figur 24 och Figur 26. Inga dödsolyckor finns i den officiella statistiken under perioden januari 2015 – december 2020.

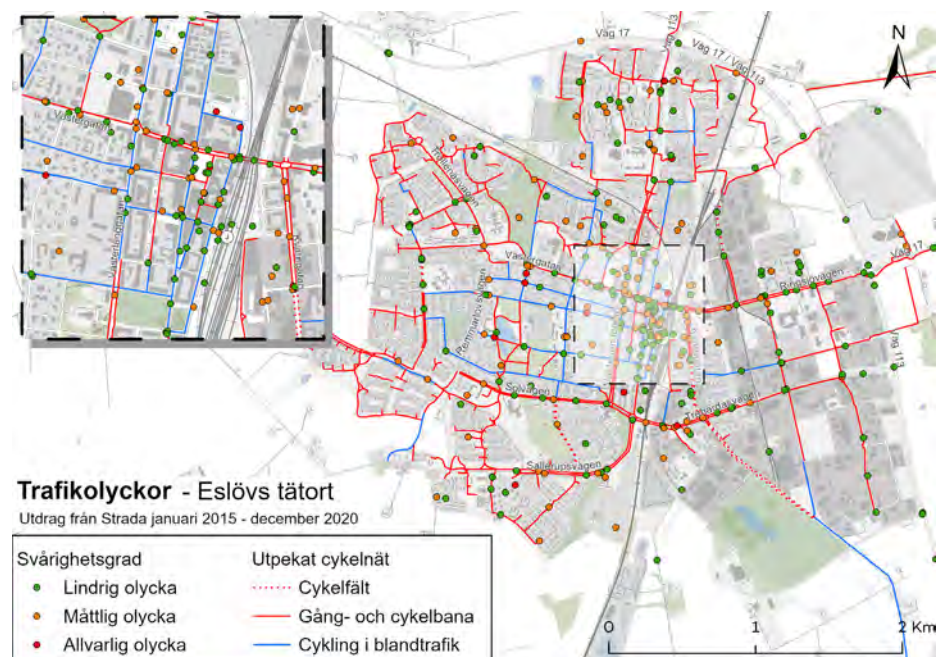
Tabell 3. Olyckor på kommunalt vägnät i utvalda tätorter, uppdelat per konflikt mellan olika trafikslag och olyckans svårighetsgrad. Inga dödsolyckor har skett under perioden. (STRADA, 2021).

Olyckor 2015–2020	Allvarlig olycka (ISS 9-)	Måttlig olycka (ISS 4–8)	Lindrig olycka (ISS 1–3)	Totalt
<b>Fotgängare - Singel</b>	3	47	38	88
<b>Fotgängare - Cyklist</b>	1	0	2	3
<b>Fotgängare - Motorfordon</b>	1	3	11	15
<b>Cykel - Singel</b>	3	21	47	71
<b>Cykel - Cykel</b>	0	1	2	3
<b>Cykel - Motorfordon</b>	0	3	21	24
<b>Moped - Singel</b>	0	2	6	8
<b>Moped - Motorfordon</b>	1	3	4	8
<b>Motorfordon - Singel</b>	0	2	8	10
<b>Motorfordon - Motorfordon</b>	0	1	25	26
<b>Övrigt - Övrigt</b>	0	2	2	4
<b>Totalt</b>	<b>9</b>	<b>85</b>	<b>166</b>	<b>260</b>

I Eslövs tätort har 310 olyckor inträffat under perioden år 2015–2020, varav 240 har inträffat på det kommunala vägnätet, se Figur 23. Under perioden har 9 olyckor varit av allvarlig grad. 67 % av olyckorna är singelolyckor, varav 51 % av dessa berör fotgängare. Personbil är inblandad i 32 % av olyckorna som inträffat på det kommunala vägnätet i tätorten.

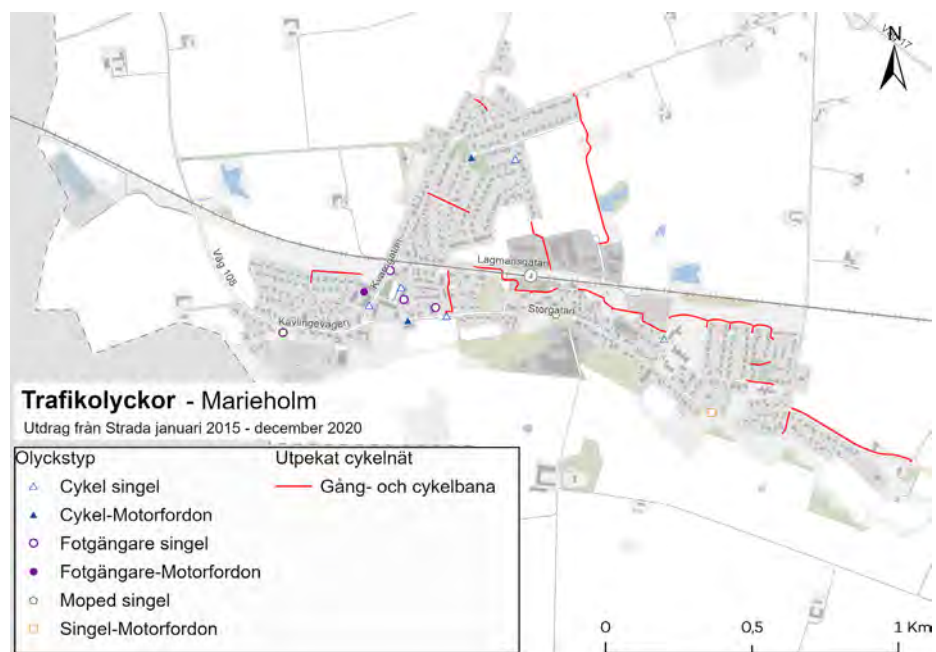


Figur 22. Trafikolyckor i Eslövs tätort under perioden januari 2015 – december 2020, uppdelat per olyckstyp i relation till trafknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).

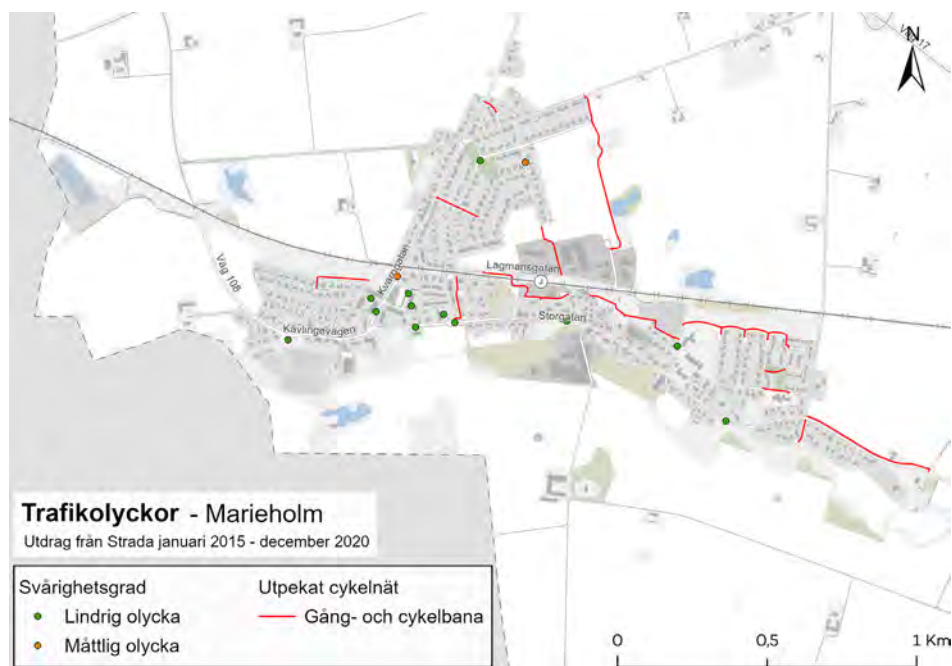


Figur 23. Trafikolyckor i Eslövs tätort under perioden januari 2015 – december 2020, uppdelat per svårighetsgrad av olycka i relation till trafknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).

I Marieholms tätort har 14 olyckor skett under perioden, varav 12 inträffat på det kommunala vägnätet. Under perioden har inga olyckor varit av allvarlig grad, men 2 olyckor har varit av måttlig grad, se Figur 25. Singelolyckor utgör 75 % av olyckorna, varav cirka 20 % berör fotgängare. Personbilar har varit inblandade i 2 av olyckorna som inträffat på huvudgator och lokalgator, där ena var en singelolycka och den andra var en konflikt med fotgängare.

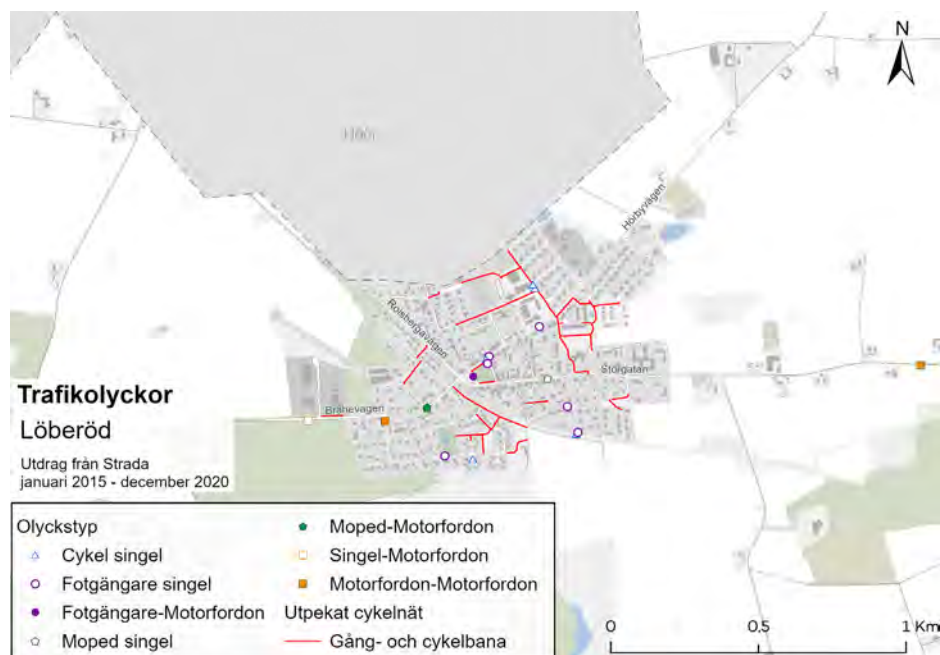


Figur 24. Trafikolyckor som visar vilka trafikslag som berörts i Marieholm i relation till trafiknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).

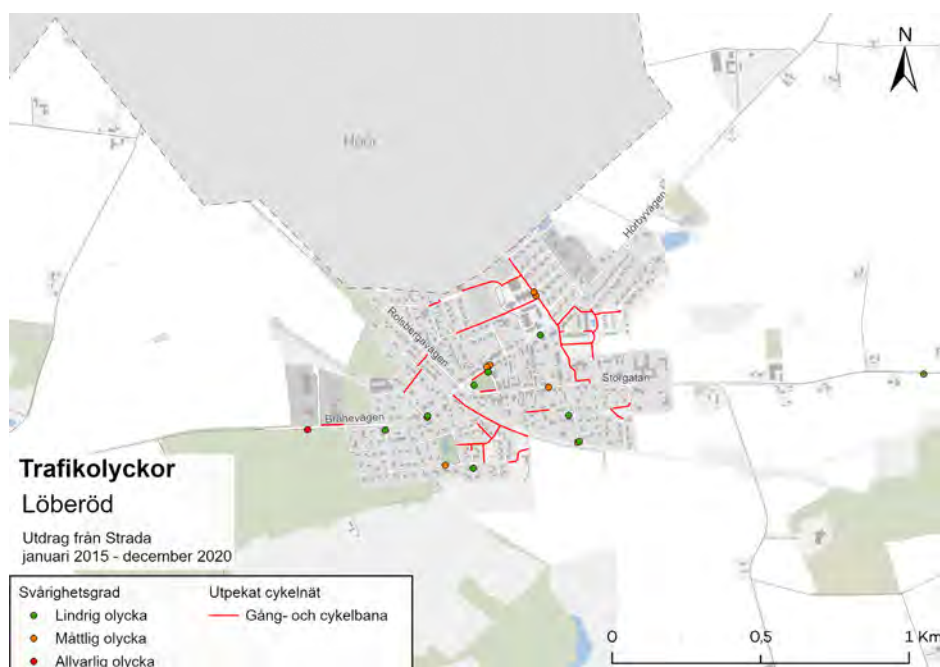


Figur 25. Trafikolyckors svårighetsgrad i Marieholm i relation till trafiknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).

Under perioden år 2015 – 2020 har det inträffat 17 olyckor i Löberöds tätort, varav 8 har inträffat på det kommunala vägnätet. Av olyckorna har 3 varit av måttlig grad samt 5 av lindrig grad, se Figur 27. Personbil har varit inblandad i en av olyckorna som inträffat på det kommunala vägnätet, resterande var singelolyckor för fotgängare (4 olyckor) och cyklister (3 olyckor).



Figur 26. Trafikolyckor som visar vilka trafikslag som berörts i Löberöd i relation till trafiknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).



Figur 27. Trafikolyckors svårighetsgrad i Löberöd i relation till trafiknät. (STRADA, 2021 samt NVDB).

Närmare analys av trafikolyckor för respektive trafikslag presenteras i kapitel 4 till 7.

## **4 Gång och cykel**

Gång- och cykeltrafik utgör grunden för hållbara resor och är hälsofrämjande samtidigt som dessa trafikslag bidrar till positiva sociala aspekter och ett attraktivt stadsliv. I Eslövs kommun hanteras idag gång- och cykeltrafik som ett trafikslag. Dessa två trafikantgrupper har olika krav och behov som behöver tillgodoses och det krävs att man separerar gång- och cykeltrafik från varandra i planeringsprocessen.

### **4.1 Gång**

#### **4.1.1 Krav och behov**

Människor går med olika syften. Gång används som förflyttning mellan olika målpunkter och ärenden, men också som rekreation för att till exempel motionera, flanera eller uppleva saker på vägen. I stort sett alla går och många olika behov behöver därför beaktas. Särskild hänsyn bör tas till barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Det finns potential att öka gångtrafiken genom att överföra bilresor under 1–1,5 km till gång.

Ett gångnät behöver vara sammanhängande, tätt och lokaliseras nära viktiga målpunkter. Vid förflyttning med gång mellan målpunkter och ärenden är det viktigt att avstånd upplevs korta och gångstråken gena. Andra faktorer som påverkar gåendet är lutningar, gångbanelängder och separeringsgrad med andra trafikslag, exempelvis cykel. Trafikslaget är känsligt för barriärer såsom till exempel hårt trafikerade och bullriga gator som påverkar trafiksäkerheten, kontinuiteten och attraktiviteten för gångnätet. Det är särskilt betydelsefullt att utveckla och gynna viktiga gångpassager tvärs och längs med gator med höga biltrafikflöden. Andra viktiga faktorer som påverkar gångtrafiken är markunderlagets kvaliteter, väghållning och belysning.

Upplevelsekväligheter är av stor vikt och fotgängare har ofta höga estetiska krav eftersom de rör sig långsammare och hinner uppfatta mer med alla sinnen jämfört med en bilist. Här kommer faktorer in som gestaltning, belysning, grönska, bilfria miljöer, närvaro och rörelser av andra människor samt upplevelse av den sociala miljön överlag.

Fotgängare är extra utsatta för olyckor i trafikmiljön varför trafiksäkerheten behöver beaktas både i korsningspunkter och längs sträckor.

TRAST redogör för följande funktionsindelning av ett gångnät, se Tabell 4.

Tabell 4. Funktionsindelning för gångnät. Källa: TRAST

Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Huvudnät för gående	För fotgängare som tar längre promenader som motion, rekreation eller för att färdas mellan till exempel bostad och arbetsplatser, centrum och större fritidsanläggningar. Nätet sammanfaller i stora delar med huvudnätet för cykeltrafiken och består därför till stor del av kombinerade gång- och cykelvägar.
Lokalnät för gående	För fotgängaren som dagligen färdas korta sträckor om cirka 1–2 km inom en stadsdel eller tätortens Centrum, till exempel lokalt centrum, affär, skola eller fritidsaktivitet. Viktiga målpunkter är till exempel lokalt centrum, enskilda affärer, bensinstationer, offentlig service, grundskola, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser

Gångtrafiknätets nulägesbeskrivning och bristanalys fokuserar på följande:

Viktiga målpunkter för fotgängare definieras och beskrivs såsom skolor, förskolor, offentliga inrättningar, resecentra, busshållplatser, centrum/handelsplatser och fritidsanläggningar/-områden. Utifrån nulägesanalysen definieras rörelsestråk för människor mellan olika målpunkter. En kilometers radie beaktas särskilt runt målpunkter som är speciellt viktiga för fotgängare och då framförallt barn och människor med funktionshinder.

Utformning av gångnätets länkar i nätet noteras och analyseras övergripande om dessa är gångbana, gång- och cykelbana, blandtrafik eller gångfartsgator.

Utformning av gångnätets passager beskrivs med fokus på trafiksäkerhet och tonvikt läggs därför vid om dessa är planskilda, hastighetssäkrade till 30 km/tim, eller inte hastighetssäkrade till 30 km/tim.

En olycksanalys i STRADA görs med avseende på hur fotgängare varit inblandade med olika trafikslag bil/fotgängare, cykel/fotgängare och singel.

Problemområden lyfts fram där dagens nät bedöms ge låg standard för fotgängare. För behov av framkomlighet/tillgänglighet/kontinuitet lyfts följande i analysen:

- Gångnätets avbrott i det övergripande respektive lokala nätet i förhållande till viktiga målpunkter.
- Gångnätets genhetskvot som innebär verkligt avstånd mellan två punkter inom gångnätet delat med fågelavståndet. Länkar med bedömd genhetskvot över 1,5 är inte acceptabelt. (SKL, 2007)
- För korsbarhet/barriär/passage är bland annat följande nyckeltal för bedömning av vikt: Enligt TRAST upplevs barriäreffekterna som stora vid



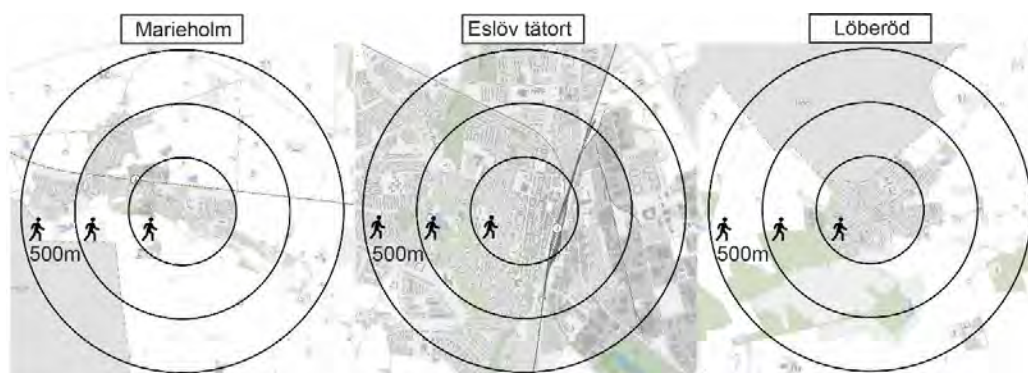
biltrafikmängder större än 800 fordon/tim eller när den skyltade hastigheten är 70 km/tim eller mer.

För behov av trafiksäkerhet lyfts bland annat följande i analysen:

- Avsaknad av hastighetssäkrad gångpassage till 30 km/tim. Passagebehov kan finnas längs en sträcka eller i punkter.
- Konfliktrisk med cykel, till exempel kombinerad gång- och cykelbana där gångtrafikflödet konkurrerar med cyklister med höga hastigheter.
- Upplevd trygghet som kan bero av sträckor, passager och platser som bedöms så otrygga att andra vägval uppenbart görs för att undvika dessa, till exempel avsaknad av belysning och närvaro av människor, trånga och ej överblickbara utrymmen.

#### 4.1.2 Nuläge övergripande analys

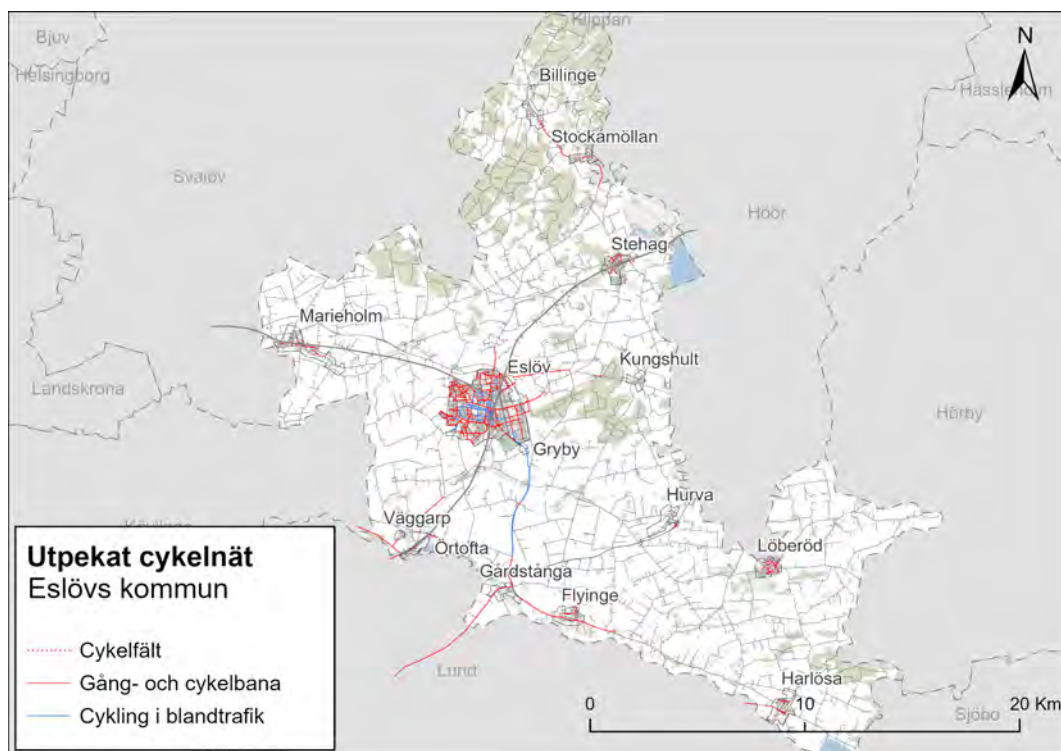
Hela Eslövs tätort ryms inom en cirkel med en radie på 2 km avstånd till centrum och tågstationen, se Figur 28. Marieholms tätort är mer långsträckt i östvästlig riktning, men även denna ryms med god marginal inom en radie mindre än 2 km. Löberöds tätort nås inom 1 km radie. De övergripande topografiska förhållandena i orterna bedöms inte innebära svårigheter för gående att röra sig mellan målpunkter. Avstånden inom orterna ger goda förutsättningar för att gå och cykla i alla orterna. Den senaste resvaneundersökningen, se kapitel 3.4, visar att för resor under tre kilometer görs cirka 45 % med bil. Potential för en överflyttning från bilresor för att istället färdas till fots eller med cykel bedöms vara stor.



Figur 28. Avstånd från mittpunkten av de tre tätorterna Eslöv, Löberöd och Marieholm. Avståndet mellan varje ring motsvarar 500 meter.

Det finns i dagsläget inget utpekat huvudnät för gång mellan orter inom Eslövs kommun. Av Figur 29 framgår en kommunöversikt över det huvudnät för cykel som Eslövs kommun pekat ut. I dagsläget antas att huvudnät för cykel får motsvara ett huvudnät även för gång. Utanför tätorterna i Eslövs kommun finns ett fåtal delsträckor som har gång- och cykelbanor. Gångtrafikanter är hänvisade till blandtrafik i bilvägnätet. Från gångtrafikanternas perspektiv kan orterna

upplevas vara isolerade på grund av avsaknad av anvisade gångbanor i kombination med avstånd. Eslöv och Marieholm har en närmare avstånd mellan varandra jämfört med Löberöd. Löberöd har en något närmare avstånd till Hörby jämfört med Eslöv med ungefärliga fågelsavstånden 1 mil respektive 1,5 mil. Fågelavstånd mellan Eslövs och Lunds tätorter är cirka 1,5 mil.



Figur 29. Utpekat cykelnät för Eslövs kommun.

### 4.1.3 Nuläge Eslövs tätort

#### 4.1.3.1 Gång

Gångtrafiknätet i Eslövs tätort består av gångbanor, gång- och cykelbanor längs huvdgator och friliggande i grönområden samt gång i blandtrafik. Det finns i dagsläget inget utpekat huvudgångnät, men de flesta huvdgator och större lokalgator har gångbanor på båda sidor om vägen. Av Figur 33 framgår huvudnät för cykel som delvis får motsvara huvudnät för gång i relation till målpunkter. I Eslövs centrala delar omges kvarteren av gångbanor och gångnätet är relativt tätt med maskvidder på 50 till 150 meter. Det finns delsträckor, till exempel vid Storgatan och Köpmansgatan, med relativt smala gångbanor. I centrum finns ett par gatusträckor, på Malmgatan och Storgatan, som skyltats och utformats för gångfart, se Figur 30.



*Figur 30. Storgatan har reglerats för gångfart på delsträcka förbi järnvägsstationen*

De finns två större och tydliga huvudstråk för gång och cykel i östvästlig riktning som löper parallellt med de större huvudgatorna:

- Längs stråket Trehäradsvägen/Solvägen /Sallerupsvägen löper från öster en friliggande kombinerad gång-och cykelbana. Närmare tätortens centrala delar och västerut, längs Solvägen fram till Remmarslövsvägen, löper gång- och cykelbanor på båda sidor om huvudgatan och för långa delsträckor är trafikslagen gång och cykel separerade med olika markbeläggning eller målning.
- Stråket Ringsjövägen/Östergatan/Västergatan/Trollenäsvägen påbörjas även här med friliggande kombinerade gång- och cykelbanor. En delsträcka på Ringsjövägens södra sida kantas av GCM-stöd och i övrigt åtskiljs biltrafiken med skiljeytor av gräs. Vid korsningen med Nils Johnsons väg ändras trafikrummet till en större anpassning för fotgängare och cyklister där gång och cykel separeras med olika markbeläggning, se Figur 31. Efter att Södra stambanan passerats upplevs mer torglik miljö med gångbanor på respektive sida. När Stora torg passerats får gångbanan på dess södra sida smalare dimensioner på längre delsträckor. Vid Trollenäsvägen övergår gång- och cykelstråket till mer friliggande banor igen.



Figur 31. Östergatan nära korsningen med Nils Johnsons väg.

I nordsydlig riktning bedöms längre utvecklade gångstråk finnas längs:

- Västerlånggatan/Smålandsvägen
- Södergatan/Norregatan
- delar av Kvarngatan
- Kronovägen
- En till stor del friliggande gång- och cykelbana leder från Sallerupskolan i söder, via grönområden och Ekenässkolan till Husarängens idrottsplats i norr.
- Remmarslövsvägen har gångbanor på båda sidor om vägen som övergår i en kombinerad gång- och cykelbanor söder om Solvägen söderut samt vid Trollnäs vägen norrut.

Skolgatan som leder till Ekenässkolan bedöms ha något eftersatta gångbanor. Utanför Västra skolan har en ombyggnation gjorts på Skolgatan. En äldre bussficka har tagits bort till förmån för gångbana och passager har säkrats.

Öster om Södra stambanan består tätorten till stor del av större och storskaliga verksamhetsområden där det saknas gångbanor längs vissa vägar. I Eslövs mer perifera västra delar leder utpekade huvudnät in på lokalgator i villaområden som delvis saknar gångbanor.

Vissa huvudgator i orten upplevs som barriärer på grund av höga biltrafikflöden och breda gaturum. Här bedöms också hastighetsöverskridanden vara vanliga för bilister, se Tabell 22 samt Figur 77 i kapitel 6.2.1. Här utmärker sig Ringsjövägen, Östergatan och Trehäradsvägen särskilt. Andra vägar som också utmärker sig är Västergatan, Smålandsvägen, Trollnäs vägen, Kvarngatan och Sallerupsvägen.

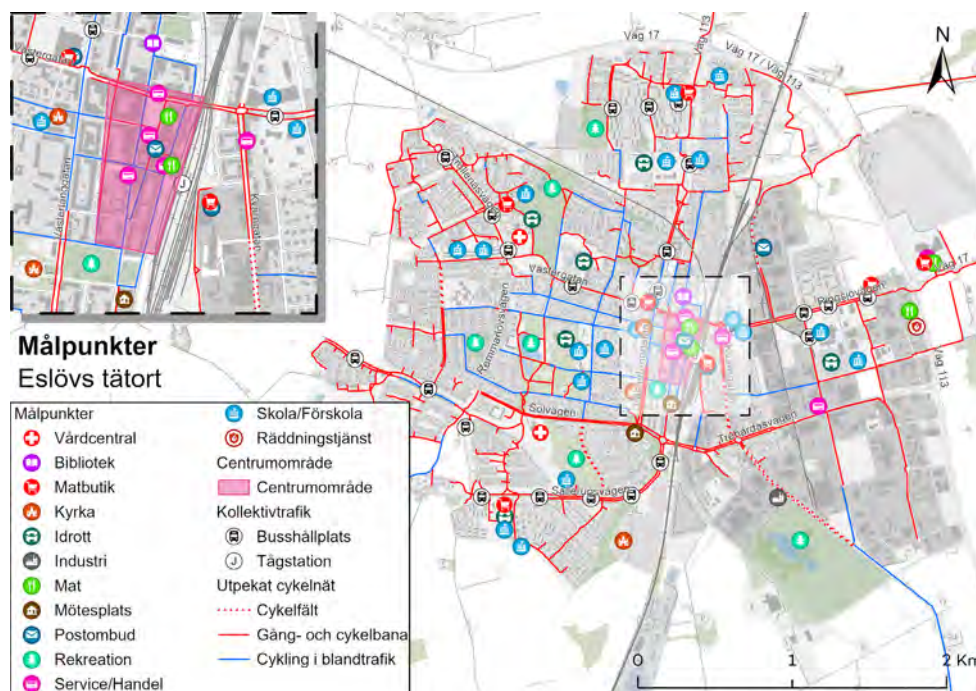
Hastighetssäkrade och planskilda gång- och cykelpassager liksom utveckling av gaturum kan motverka barriäreffekter. Hastighetssäkrade passager för gång och cykel är koncentrade till Eslövs centrala delar längs Västergatan, Östergatan och

Södergatan/Norregatan samt Solvägen. Exempel på hastighetsäkrad passage, se Figur 32. Planskilda passager finns i tätortens perifera delar främst relaterade till Rååbanan, Södra stambanan och väg 113. Det finns ett flertal planskilda passager för gång- och cykeltrafiken vid Smålandsvägen och enstaka vid Harjagersvägen och Trehäradsvägen. För ett flertal passager har refuger anlagts som inte är hastighetssäkrade och därmed inte helt trafiksäkra, se Figur 34.

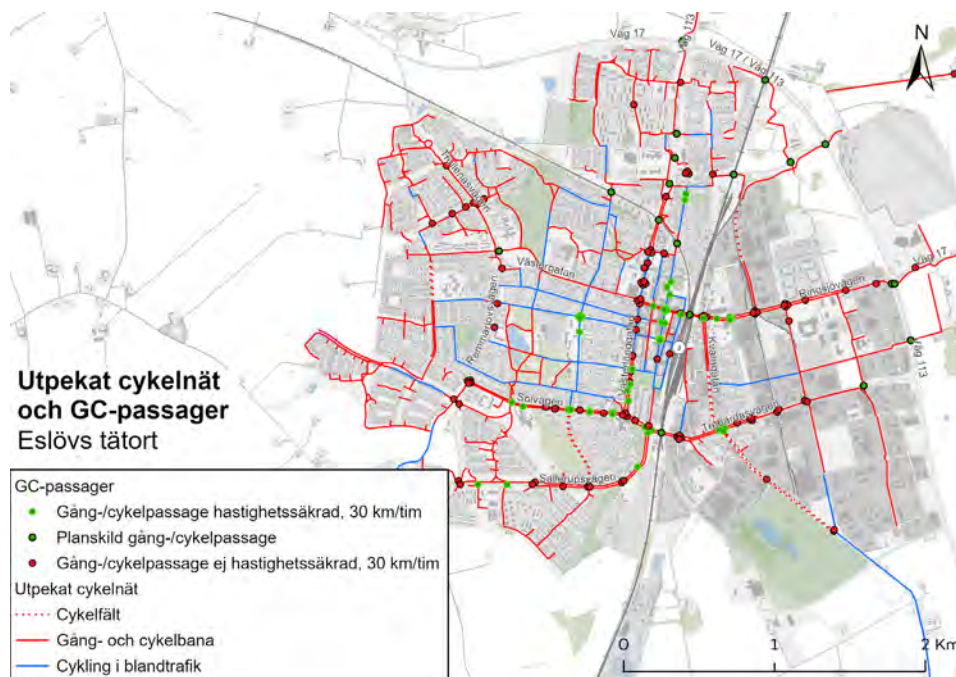


Figur 32. Hastighetssäkrad passage cirkulationsplatsen Trehäradsvägen /Södergatan.

I östra Eslöv utgör väg 113/17 en barriär mot handelsområdet Flygstaden. Det nya området har skapat ökade behov för resor dit till fots, vilket kommer att förstärkas med ytterligare när fler handelsetableringar och målpunkter byggs. För att främja aktiva resor är det viktigt att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare.



Figur 33. Det av Eslövs kommun utpekade gång- och huvudcykelnätet i relation till utvalda målpunkter.



Figur 34. Det av Eslövs kommun utpekade gång- och huvudcykelnätet där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

I Eslövs tätort utgör järnvägarna Södra stambanan och Rååbanan liksom väg 113 betydande barriärer för fotgängare. Avstånden mellan järnvägarnas planskilda gång- och cykelpassager varierar mellan cirka 400 meter, 600 meter och 1 km, se Figur 34. Vid Rååbanan finns en gång- och cykelpassage och vid järnvägsstationen en gångpassage med ett respektive avstånd på 180 meter. Avstånden är överlag för långa för ett väl sammanhängande gångnät.

#### 4.1.3.2 Trafikolyckor

I Figur 22 och Figur 23 har olyckstyper och skadegrader för Eslövs tätort redovisats. För cirka 40 % av olyckorna som inträffat inom Eslövs tätort (januari 2015 - december 2020) har fotgängare varit involverade. Merparten av dessa (cirka 80 %) har varit singelolyckor. Vanliga orsaker har varit fallolyckor på grund av halka, ojämnt underlag eller trottoarkanter och till största delen bedömts vara lindriga eller måttliga olyckor. Ett fåtal, cirka 4 %, har lett till olyckor med allvarlig skadegrad.

Några olyckor med fotgängare/cyklist har ägt rum vid Stora torg/Östergatan. Flertalet av olyckorna mellan fotgängare och cyklist har skett vid stråk som används för att nå skolor och busshållplatser. Olyckor mellan fotgängare och motorfordon har varit vanligare än mellan fotgängare och cykel. Flest har skett i närheten av verksamhetsområdet Berga vid Ringsjövägen/Verkstadsvägen/Fiskargatan nära Nya Östra skolan. Några olyckor

har skett i tätortens nordvästra delar i områdena Fridasro och Solkullen. Enstaka olyckor har inträffat vid Smålandsvägen och Ystadsvägen.

#### 4.1.3.3 Trygghet

För fotgängares vägval och motivation att gå har upplevelsekvantiteter stor betydelse då man färdas i långsammare hastighet och upplever med alla sinnen. I centrala Eslöv upplevs en mer mänsklig skala och mer trygga miljöer med centrum och torglika stråk där fler oskyddade trafikanter rör sig. I ortens mer perifera delar upplevs ensligare miljöer som omges av grönska som under dagtid bidrar till attraktivitet, men som under kvällstid kan upplevas otryggt, exempelvis längs Trollenäsvägen och Smålandsvägen. Öster om Södra stambanan omfattas orten av storskaliga bilorienterade verksamhetsområden som omges av höga stängsel där få oskyddade trafikanter rör sig. Kvaliteten avseende tryggheten bedöms genomgående vara låg för gång- och cykelnätet för dessa stadsdelar. Det finns ett antal planskilda gång- och cykeltunnlar i gång- och cykelnätets perifera delar som bedöms trånga med sämre siktförhållanden och som kan upplevas otrygga.

Gatubelysningen i orten är av mer storskalig karaktär där belysning i första hand riktas för att underlätta för framkomlighet med bil. Det finns dock undantag såsom nyanlagd delsträcka vid Östergatan/Carl Engströmsskolan och delvis vid Trehäradsvägen/Solvägen där stolpar och armaturer anpassats efter en mer mänsklig skala och även riktas mot gång- och cykelbanor.

#### 4.1.3.4 Planerade åtgärder

I samband med utveckling av östra Eslöv finns ett förslag med en gång- och cykelbro över Södra stambanan i södra Eslöv. Det pågår även projekt med Gröna torg och omgestaltning av Stadsparken. Även Kanalgatan och Kvarngatan kommer att gestaltas om och delar av gatan får en gång- och cykelväg, vilket kommer gynna oskyddade trafikanter. Det planeras även för ett övergångsställe och en cykelöverfart samt hastighetsdämpande åtgärd på Trollenäsvägen söder om cirkulationsplatsen i korsning med Vetegatan/Anders Sassers väg.

### 4.1.4 Nuläge Marieholm

#### 4.1.4.1 Gångnät

Gångtrafiknätet i Marieholms tätort består av gångbanor samt några friliggande gång- och cykelbanor som binds samman med hjälp av bilvägnätet samt gång i blandtrafik. Det finns i dagsläget inget utpekat huvudgångnät, men de flesta huvudgator och större lokalgator har gångbanor på båda sidor om vägen. Av Figur

38 framgår huvudnät för cykel som delvis får motsvara huvudnät för gång i relation till målpunkter. Gångbanorna är smala och har markbeläggningsbrister.



Figur 35. Storgatan nära Marieskolan. Källa: Google Maps

Det finns tre starkare stråk för gång och cykel i östvästlig riktning:

- Storgatan är ett huvudstråk som kantas av smala gångbanor på båda sidor samt en delsträcka med en smal friliggande gång- och cykelbana på norra sidan, se Figur 35.
- Norr om Marieskolan löper en delvis friliggande gång- och cykelbana till järnvägsstationen som binds samman med hjälp av flera kortare gatusträckor med gångbanor, undantaget Marias väg som är en återvändsgränd med fullständig blandtrafik.
- Strax norr om järnvägen längs Lagmansgatan finns ett starkt gång- och cykelstråk som har en tydlig gångbana från öster till järnvägsstationen men som brister i kontinuitet och kvalitet på västra sidan, se Figur 36.





*Figur 36. Lagmansgatans östra vägsträcka. Källa: Google Maps*

Det finns även tre starkare gång- och cykelstråk i nordsydlig riktning:

- Längs Kvarngatan löper smala gångbanor på båda sidor.
- Längs Tegelvägen löper en gångbana på östra sidan som övergår i en friliggande gång- och cykelbana mot järnvägsstationen.
- Öster om denna finns en friliggande gång- och cykelbana som ansluter till Bruksgatan över plankorsning mot Storgatan där gångbana delvis saknas.

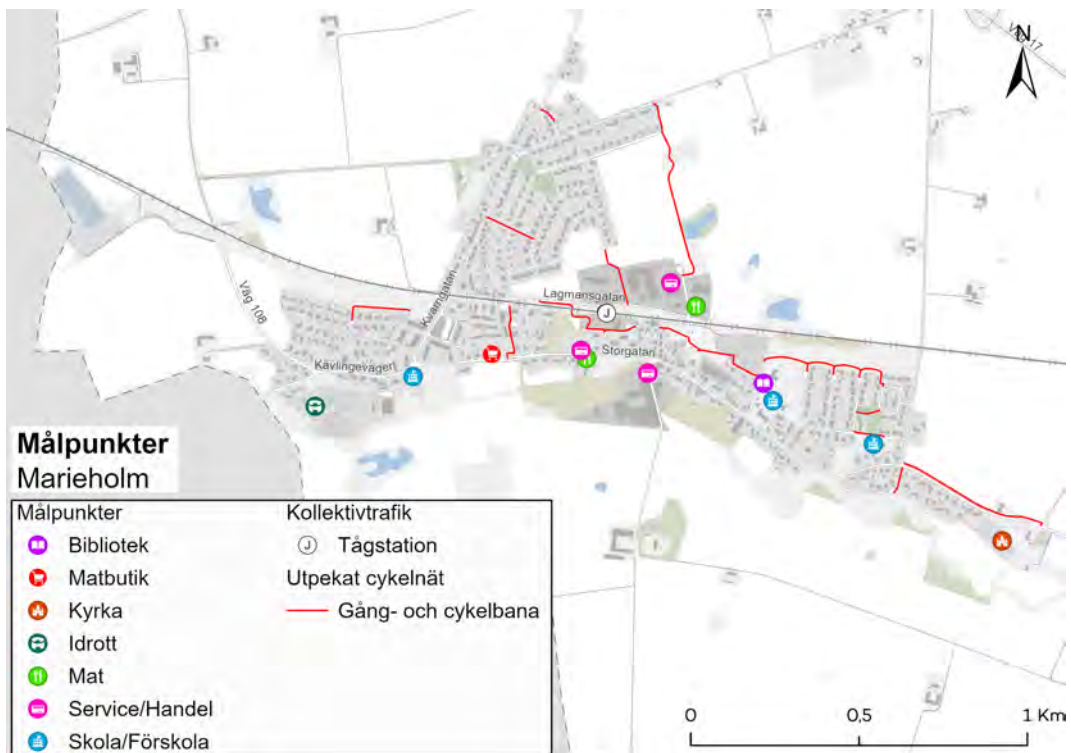
Skolgatan, Kungsgatan och Sandgatan har smala gångbanor och är viktiga kopplingar till Marieskolan.

Huvudgatorna i orten, Storgatan, Kvarngatan och Kävlingevägen har skyltad hastighet 40 km/tim. Storgatan är reglerad till 30 km/tim förbi Marieskolan. Övriga gator har skyltad hastighet 30 km/tim. Trafikmätningar på Kvarngatan och Storgatan visar markanta hastighetsöverskridanden.

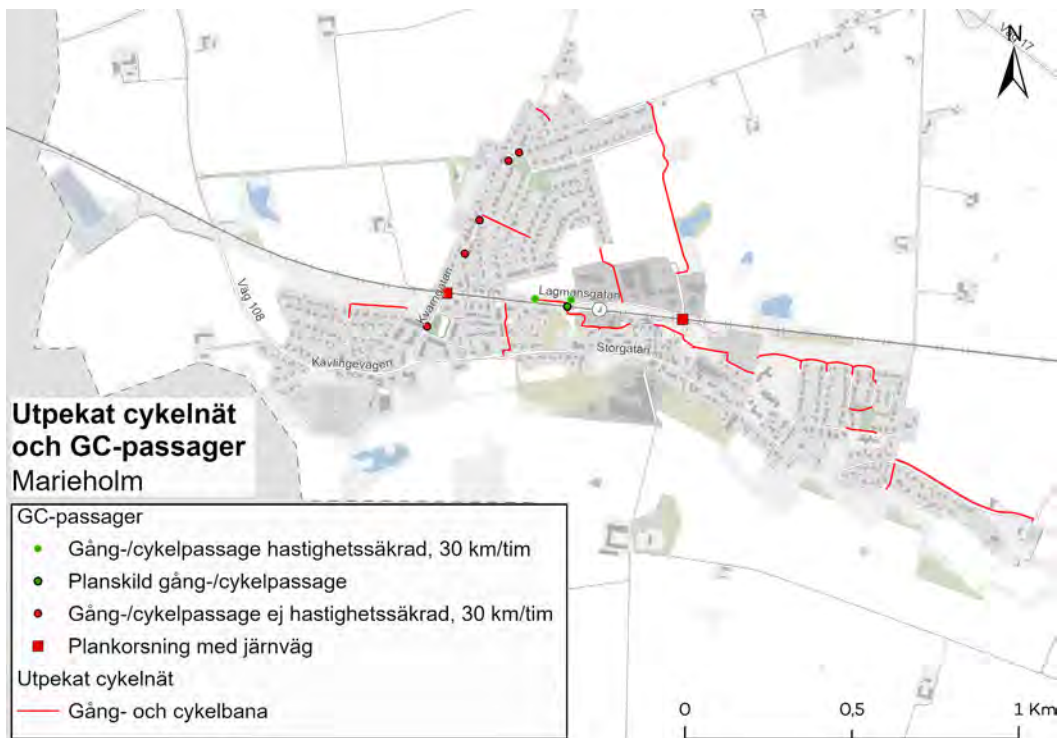
Två hastighetssäkrade passager är förlagda på Lagmansgatan vid järnvägsstationens cykelparkering, se Figur 37. I övrigt finns inga hastighetssäkrade passager i orten. Det finns en planskild gång- och cykelpassage vid järnvägsstationen, och två plankorsningar med järnväg där fotgängare och cyklister kan röra sig i vägrenar med begränsat utrymme. Se Figur 39.



*Figur 37. Hastighetssäkrad gångpassage på Lagmansgatan vid järnvägsstationens planskilda passage. Källa: Google Maps.*



Figur 38. Det av Eslövs kommun utpekade gång- och huvudcykelnätet i Marieholm i relation till utvalda målpunkter.



Figur 39. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Marieholm där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

#### 4.1.4.2 Trafikolyckor

En koncentration av olyckor som inträffat kan utläsas inom område mellan Storgatan och Kvarngatan där fotgängare eller cyklister varit involverade. Av de 12 olyckor som inträffat i Marieholms tätort (januari 2015 - december 2020) har 3 involverat fotgängare. Av dessa är 2 singelolyckor, en av måttlig och en av lindrig grad. Den tredje olyckan är en lindrig olycka mellan en fotgängare och ett motorfordon.

#### 4.1.4.3 Trygghet

För fotgängares vägval och motivation att gå har upplevelsekvantiteter stor betydelse då man färdas i långsammare hastighet och upplever med alla sinnen. I Marieholms tätort upplevs med sin småskaliga bebyggelse en relativt mänsklig skala och bilvägarnas barriäreffekter bedöms måttliga. Den planskilda gång- och cykeltunneln bedöms relativt rymlig, belyst och bedöms väl gestaltad. Det kan snarare vara trafikall trygghet vid Storgatan med smala gångbanor i kombination med hastighetsöverskridanden som kan vara ett problem. Den trafikala tryggheten kan också upplevas negativ vid Skolgatan och Lagmansgatan med smala respektive avsaknad av gångbanor.

Gatubelysningen i orten är av mer storskalig karaktär där belysning i första hand riktas för att underlätta för framkomlighet med bil. Undantag från detta finns vid friliggande gång- och cykelbanor samt den nyanlagda planskildheten under järnvägen. Belysning vid passager och korsningspunkter överlag bedöms vara bristfällig.

#### 4.1.4.4 Planerade åtgärder

I Marieholm finns ett pågående projekt i centrumkorsningen Storgatan/Kvarngatan som innebär att korsningen smalnas av för att ge mer plats åt gång- och cykeltrafiken.

### 4.1.5 Löberöd

#### 4.1.5.1 Gångnät

Gångtrafiknätet i Löberöds tätort består av gångbanor, några friliggande gång- och cykelbanor som binds samman med hjälp av bilvägnätet, samt gång i blandtrafik. Det finns i dagsläget inget utpekat huvudgångnät, men de flesta huvudgator och större lokalgator har gångbanor på båda sidor om vägen. Gångbanorna är smala och har markbeläggningsbrister. Av Figur 43 framgår huvudnät för cykel som delvis får motsvara huvudnät för gång i relation till målpunkter.



*Figur 40. Brahevägen vid Västra Industrigatan. Källa: Google Maps.*

Det finns två starkare stråk för gång i nordsydlig riktning:

- I östra Löberöd knyter en friliggande gång- och cykelbana till målpunkter såsom Ölyckeskolan, idrottsplaner och förskola. Vid förskolan upphör gång- och cykelbanan för att övergå till Ölyckevägen med en smal gångbana mot vårdcentral och servicehus. Se Figur 43.
- Det andra starkare stråket följer Sassarpsvägen, en smal bilväg utan gångbanor i norr och en gångbana på södra delsträckan, samt Rolsbergavägen, en cirka 6 meter bred väg med gångbana på ena sidan. Se Figur 41. Stråket passerar Brahevägen och fortsätter som friliggande gång- och cykelbana mot Södra Promenaden.



*Figur 41. Sassarpsvägens södra vägsträcka har gångbana på ena sidan. Källa: Google Maps.*

Det finns några starkare gång- och cykelstråk i östvästlig riktning:

- I norra Löberöd finns ett par friliggande gång- och cykelbanor som sammanbinds med mindre lokalgator som saknar gångbanor och som leder till Ölyckeskolan och idrottsplatsen.
- Brahevägen som ansluter till Hörbyvägen och Storgatan är starkare stråk för fotgängare och cyklister för att ta sig till ortens alla större målpunkter. Merparten av Brahevägen har gångbanor på respektive sida liksom Hörbyvägen och Storgatan, se Figur 40.

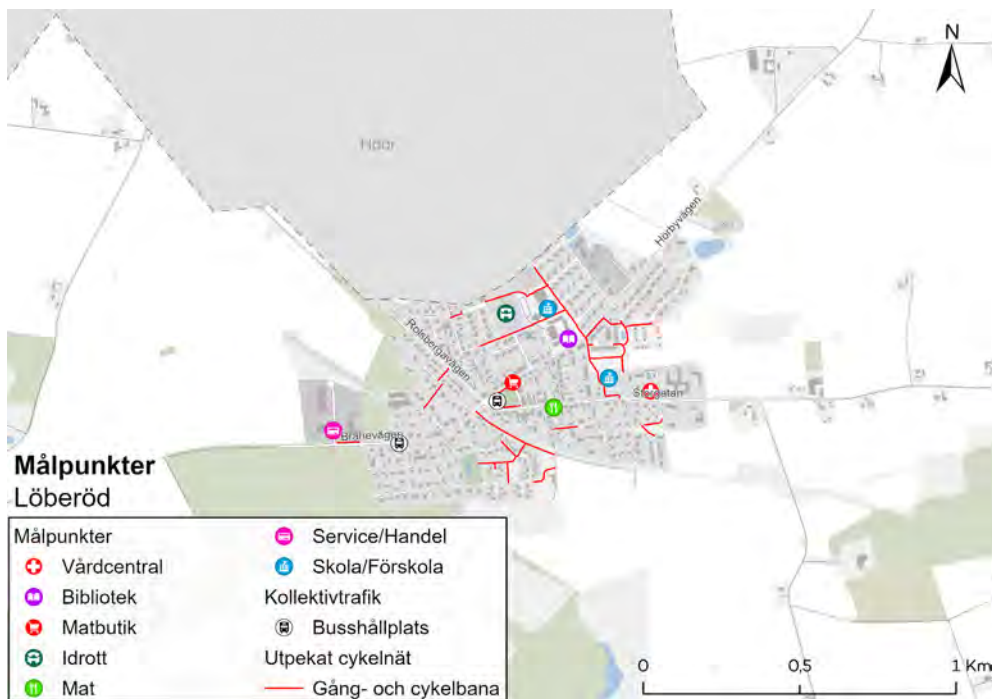
Huvudgatorna i orten, Brahevägen, Storgatan, Hörbyvägen, Rolsbergavägen och Sassarpsvägen har skyltad hastighet 40 km/tim, med undantag för en delsträcka med 30 km/tim på Hörbyvägen vid Ölyckeskolan. Storgatan har också en sträcka med 30 km/tim vid Brahehälsan. Dessa vägar är statliga med Trafikverket som väghållare. Övriga gator har skyltad hastighet 30 km/tim.

Trafikmätningar har inte utförts av Trafikverket och framgår av kapitel 6.2.3. Mätningar indikerar hastighetsöverskridanden för Hörbyvägen och Storgatan. Brahevägen, Hörbyvägen och Storgatan har långa raksträckor, vilket medför stor risk för hastighetsöverskridanden längs dessa vägar.

Det finns en hastighetssäkrad gångpassage på Hörbyvägen som är i eftersatt skick, se Figur 42 och Figur 44.



*Figur 42. Hastighetssäkrad gångpassage på Hörbyvägen vid Ölyckeskolan. Källa: Google Maps.*



Figur 43. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Löberöd i relation till utvalda målpunkter.



Figur 44. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Löberöd där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

#### 4.1.5.2 Trafikolyckor

Flest olyckor har inträffat vid Hörbyvägen där en ansamling av olyckor skett vid Gamla torget där fotgängare och cyklister varit involverade. Av de 8 olyckor som inträffat i Löberöds tätort (januari 2015 - december 2020) har 4 involverat fotgängare. Samtliga av dessa har varit singelolyckor varav 1 har varit av måttlig grad och 3 av lindrig.

#### 4.1.5.3 Trygghet

I Löberöds tätort upplevs en relativt mänsklig skala på grund av småskalig bebyggelse samtidigt som bilvägarnas barriäreffekter bedöms måttliga. Den viktigaste trygghetsaspekten bedöms vara den trafikala tryggheten längs huvudgatorna som delvis kantas av smala gångbanor, eller inga gångbanor alls, i kombination med risk för hastighetsöverskridanden.

Gatubelysningen på orten är av mer storskalig karaktär där belysning i första hand riktas för att underlätta framkomligheten med bil. Undantag från detta finns vid friliggande gång- och cykelbanor. Belysning vid passager och korsningspunkter bedöms överlag fungerande, men en fördjupad översyn bör säkerställa detta.

#### 4.1.5.4 Planerade åtgärder

I Löberöd finns ett pågående projekt på Skolgatan/Åkervägen där det genomförs åtgärder för att främja oskyddade trafikanter.

## 4.2 Cykel

### 4.2.1 Krav och behov

Liksom för gång kan människor ha olika syften med cykling. Cykling används som förflyttning lokalt mellan olika målpunkter och ärenden, som längre pendling till exempelvis arbetet, men också som rekreation. Det finns en stor potential att överföra bilresor till cykel. För barn är cykling ett steg i utveckling mot självständighet och större rörelsefrihet. Att börja cykla i tidig ålder uppmuntrar till vana att cykla även i vuxen ålder. Hänsyn behöver tas till flera målgrupper, men särskild hänsyn bör tas till barn när cykelinfrastruktur planeras. Det finns potential att öka cykeltrafik inom avstånd av 5 km och högre i undantagsfall. För pendling och rekreation kan avstånden vara betydligt längre och ökad användning av elcykel ökar avstånden i sammanhanget. Pendlingssträckor med cykel upp till 1–2 mil blir vanligare.

Ett cykelnät behöver vara sammanhängande och lokaliseras i närheten av viktiga målpunkter. Cykelstråk bör upplevas gena och maskvidder i ett cykelnät behöver vara tillräckligt stora. För ett huvudcykelnät rekommenderas minst 500 meters maskvidd (avstånd mellan anslutande cykelbanor), men gärna mindre. Andra faktorer som påverkar cykling är lutningar, cykelbanebredder och separeringsgrad med andra trafikslag såsom gång och bil. Trafikslaget är, liksom för gång, känsligt

för barriärer såsom till exempel hårt trafikerade och bullriga gator som påverkar trafiksäkerheten, kontinuiteten och attraktiviteten för cykelnätet. Det är särskilt betydelsefullt att utveckla och gynna viktiga cykelpassager tvärs och längs med gator med höga biltrafikflöden. Andra viktiga faktorer som påverkar cykeltrafiken är markunderlagets kvaliteter, väghållning och belysning.

Upplevelsekvaiteter är för cykling, liksom för gång, av stor vikt och har ofta höga estetiska krav eftersom man rör sig långsammare och hinner uppfatta mer med alla sinnen jämfört med en bilist. Här kommer faktorer in som gestaltning, belysning, grönska, bilfria miljöer, närvaro och rörelser av andra människor samt upplevelse av den sociala miljön överlag.

Cyklister är liksom fotgängare extra utsatta för olyckor i trafikmiljön varför trafiksäkerhet behöver beaktas både i korsningspunkter och längs sträckor.

TRAST redogör för följande funktionsindelning av ett cykelnät, se Tabell 5.

Tabell 5. Funktionsindelning för cykelnät. Källa: TRAST.

Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
<b>Huvudnät för cykel</b>	För cyklister som färdas längre sträckor inom tätorten. Nätet består till övervägande delen av separerade cykelvägar som binder ihop olika stadsdelar med varandra och med andra viktiga målpunkter. Viktiga målpunkter är till exempel större arbetsplatsområden, tätortens kommersiella centrum, stationer/terminaler, gymnasieskolor, högskolor/universitet, sjukhus och större fritidsanläggningar.
<b>Lokalnät för cykel</b>	För cyklister som dagligen färdas kortare sträckor inom en stadsdel. Nätet består av både cykelvägar och lokalgator som binder ihop olika målpunkter inom stadsdelen. Viktiga målpunkter är till exempel lokalt centrum, enskilda affärer, bensinstationer, offentlig service, grundskola, fritidsområden/anläggningar och busshållplatser där omstigning sker mellan cykel och buss.

Cykeltrafiknätets nulägesbeskrivning och bristanalys fokuserar på följande:

Viktiga målpunkter för cyklister definieras och beskrivs såsom skolor, förskolor, offentliga inrättningar, resecentra, busshållplatser, centrum/handelsplatser och fritidsanläggningar/-områden. Utifrån nulägesanalysen definieras rörelsestråk för människor mellan olika målpunkter. Fem kilometers radie beaktas särskilt runt målpunkter som är speciellt viktiga för cyklister.



Utformning av cykelnätets länkar i nätet noteras och analyseras övergripande om dessa är cykelbana, cykelfält, gång- och cykelbana, blandtrafik eller gångfartsgator.

Utformning av cykelnätets passager beskrivs med fokus på trafiksäkerhet och tonvikt läggs därför vid om dessa är planskilda, hastighetssäkrade till 30 km/tim, eller inte hastighetssäkrade till 30 km/tim.

En olycksanalys i STRADA görs med avseende på hur cyklister varit inblandade med olika trafikslag bil/cyklist, cykel/ fotgängare och singel.

Problemområden lyfts fram där dagens nät bedöms ge låg standard för cyklister.

För behov av framkomlighet/tillgänglighet/kontinuitet lyfts följande i analysen:

- Cykelnätets avbrott i det övergripande respektive lokala nätet i förhållande till viktiga målpunkter.
- Cykelnätets genhetsknot som innebär verkligt avstånd mellan två punkter inom cykelnätet delat med fågelavståndet. Länkar med bedömd genhetsknot över 1,5 är inte acceptabelt. (SKL 2007)
- För korsbarhet/barriär/passage är bland annat följande nyckeltal för av vikt bedömning: Enligt TRAST upplevs barriäreffekterna som stora vid biltrafikmängder större än 800 fordon/h eller när den skyltade hastigheten är 70 km/tim eller mer.

För behov av trafiksäkerhet lyfts bland annat följande i analysen:

- Avsaknad av hastighetssäkrad cykelpassage till 30 km/tim. Passagebehov kan finnas längs en sträcka eller i punkter.
- Upplevd trygghet som kan bero av sträckor, passager och platser som bedöms så otrygga att andra vägval uppenbart görs för att undvika dessa, till exempel avsaknad av belysning och närvaro av människor, trånga och ej överblickbara utrymmen.

#### **4.2.2 Nuläge övergripande**

I kapitel 4.1.2 finns en mer utförlig nulägesbeskrivning. Det kan konstateras att det finns goda grundförutsättningar att både cykla och gå i alla orterna och att potential till överflyttning av bilresor är stor för både cykel och gång.

Det finns i dagsläget ett utpekat huvudnät för cykel mellan orter inom Eslövs kommun och av Figur 29 framgår en kommunöversikt över detta. Utanför tätorterna i Eslövs kommun finns ett fåtal delsträckor som har gång- och cykelbanor. I övrigt är cykeltrafikanter hänvisade till blandtrafik i bilvägnätet. Från cykeltrafikanternas perspektiv kan orterna upplevas vara isolerade på grund av avsaknad av anvisade cykelbanor. Av kapitel 4.1.2 framgår att avstånd för cykling mellan Eslöv och Marieholm är fullt rimliga. Löberöd har ett längre

avstånd till Eslöv och Hörby liksom avståndet mellan Eslöv och Lund. Avstånden är fortfarande rimliga för arbetspendling eller rekreation, särskilt med elcykel.

### 4.2.3 Eslövs tätort

#### 4.2.3.1 Cykel

Cykeltrafiknätet i Eslövs tätort består av gång- och cykelbanor längs huvudgator och friliggande i grönområden, samt cykling i blandtrafik. Eslövs kommun har pekat ut ett huvudnät för cykel som består av gång- och cykelbanor och cykling i blandtrafik, se Figur 48. I Eslövs centrala delar har nätet täta maskvidder, men i dess mer perifera delar är maskvidderna något för stora. Det gäller för områdena Väster/Trollsjöområdet i västra tätorten samt områdena Öster, Sjöhusen och Berga i östra Eslöv. Större maskvidder finns även för cykelnätet som korsar Södra stambanan som är en stor barriär.

De finns två större och tydliga huvudstråk för gång och cykel i östvästlig riktning som löper parallellt med de större huvudgatorna, vilka beskrivs närmare i kapitel 4.1.3.1.:

- Trehäradsvägen/Solvägen /Sallerupsvägen
- Ringsjövägen/Östergatan/Västergatan/Trollenäsvägen

För det sistnämnda stråket finns en delsträcka, mellan Stora torg och Kanalgatan, nyligen byggts om till separerade gång- och cykelbanor, se Figur 45.



Figur 45. Cyklister hänvisades tidigare till blandtrafik på Västergatan mellan Stora Torg och Kanalgatan, men ombyggnation har skett till separerade gång- och cykelbanor.

I nordsydlig riktning finns starkare cykelstråk i centrumnära läge längs:

- Västerlånggatan/Smålandsvägen
- Södergatan/Norregatan
- delar av Kvarngatan

De nämnda stråken ovan har delsträckor med cyklister i blandtrafik.

- Västergatan ligger nära centrum men är också ett starkare cykelstråk som når skolor, handel och busshållplatser från norra till södra tätorten. Gatan bedöms ha potential och generösa vägbredder för att utveckla separata cykelbanor.
- Stråket Skolgatan/Vångavägen är även det ett starkare cykelstråk som sträcker sig från norra till södra Eslövs tätort. Stråket passerar viktiga målpunkter för barn såsom skolor, idrottsplatser, förskolor och grönområden. För de nämnda gatorna sker cykling i blandtrafik. Stråket kopplas vidare på Hundramannavägen söder om Skolgatan, där cykling sker i blandtrafik och cykelfält, och leder sedan hela vägen ned till gång- och cykelnätet på Sallerupsvägen.
- En till stor del friliggande gång- och cykelbana leder från Sallerupskolan i söder, via grönområden och skolor till Husarängens idrottsplats i norr. Cyklister övergår i blandtrafik längre norrut via Baldersvägen och Ängavägen.

Det finns ytterligare två starkare stråk i östra Eslöv:

- Remmarslövsvägen är en länk till gång- och cykelbanor som knyter samman norra och södra Eslöv där cykling sker i blandtrafik, se Figur 46.
- Ytterligare väster om detta stråk löper Kronovägen med gång- och cykelbanor samt cykelfält.



*Figur 46. Remmarslövsvägen med långa raksträckor och cykling i blandtrafik. Källa: Google Maps.*

Öster om Södra stambanan består tätorten till stor del av större och storskaliga verksamhetsområden där cyklister hänvisas till blandtrafik längs vissa vägar, såsom Bruksgatan, Gasverksgatan, Per Håkanssons väg, Fiskaregatan och Åkermans väg. Längs Bruksgatan finns dock cykelfält och separerade cykelbanor norr om Östergatan. Lundavägen/Kvarngatan och Bruksgatan är idag ett starkare stråk i nordsydlig riktning med längre cykelfältsträckor.

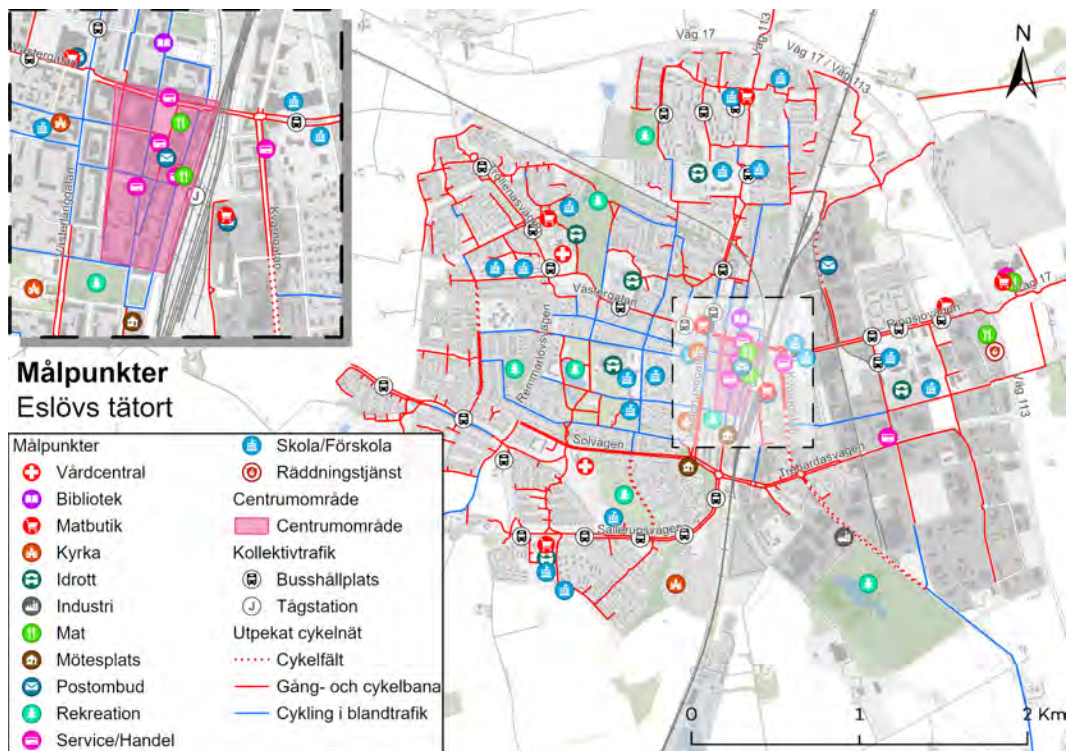
Vissa huvudgator i orten upplevs som barriärer på grund av höga biltrafikflöden, låg hastighetsefterlevnad och breda gaturum och beskrivs närmare i kapitel 4.1.3.1.

Hastighetssäkrade och planskilda gång- och cykelpassager liksom utveckling av gaturum kan motverka barriäreffekter. Hastighetssäkrade passager för gång och cykel är koncentrade till Eslövs centrala delar längs Västergatan, Östergatan och Södergatan/Norregatan samt Solvägen. Se Figur 49 men även exempel i Figur 47. Planskilda passager finns i tätortens perifera delar främst relaterade till Rååbanan, Södra stambanan och väg 113. Det finns ett flertal planskilda passager för gång- och cykeltrafiken vid Smålandsvägen och enstaka planskilda passager vid Harjagersvägen och Trehäradsvägen. För ett flertal passager har refuger anlagts som inte är hastighetssäkrade och därmed inte helt trafiksäkra.

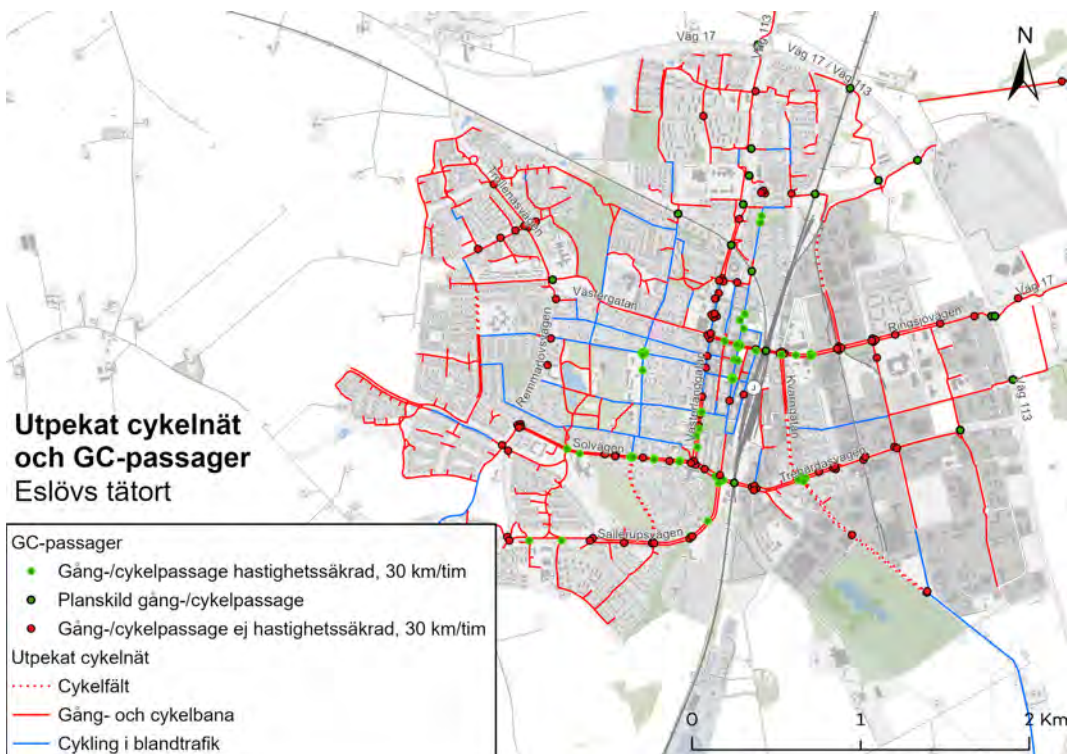
Likt för fotgängare utgör väg 113/17 en barriär för cyklister som ska till handelsområdet Flygstaden. Fler cykelresor bedöms ske i framtiden, vilket kräver att framkomlighet och trafiksäkerhet för fotgängare säkerställs.



*Figur 47. Hastighetssäkrad gång och cykelpassage på Solvägen, anpassad för busstrafik.*



Figur 48. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i relation till utvalda målpunkter.



Figur 49. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

I Eslövs tätort utgör järnvägarna Södra stambanan och Rååbanan liksom väg 113 betydande barriärer för cyklister. Avstånden mellan järnvägarnas planskilda gång- och cykelpassager varierar mellan cirka 400 meter, 600 meter och 1 km. Avstånden är överlag för långa för ett väl sammanhängande cykelnät.

#### 4.2.3.2 Trafikolyckor

För cirka 38 % av olyckorna som inträffat inom Eslövs tätort (januari 2015 - december 2020) har cyklister varit involverade. Merparten av dessa, cirka 70 %, har varit singelolyckor. Totalt har 5 % av trafikolyckorna lett till allvarlig skadegrad.

Vanliga orsaker för olyckor bland cyklister har främst varit på grund av att man på egen hand cyklat omkull. Anledningarna till singelolyckor varierar och det går inte att se några trender såsom exempelvis brist på drift- och underhåll. Bland övriga cykelolyckor har mer än 25 % varit i konflikt med motorfordon. Olyckorna har främst skett vid korsningar eller med svängande motorfordon. Ett antal av singelolyckorna har uppkommit där en cyklist har fått väja för ett motorfordon.

Ansamlingar av singelolyckor med cykel har inträffat på Kronovägen, vid Trehäradsvägen strax öster om Södra stambanan, i stadsdelen Norrevång, i centrum samt vid Trollsjöområdet och Västergatan nära målpunkter för barn. Några olyckor med fotgängare/cyklist har ägt rum vid Stora torg/Östergatan. Flertalet av olyckorna mellan fotgängare och cyklist har skett vid stråk som används för att nå skolor och busshållplatser. Fler olyckor mellan cyklist och motorfordon (22 stycken) är registrerade än mellan fotgängare och cykel (3 stycken). Olyckor mellan motorfordon och cyklist har inträffat i centrum, Trollenäsvägen och Sallerupsvägen.

#### 4.2.3.3 Trygghet

För cyklistens liksom fotgängares vägval och motivation att gå har upplevelsekvantiteter stor betydelse då man färdas i långsammare hastighet och upplever med alla sinnen. Trygghetsförhållandena bedöms vara likartade med fotgängarna och beskrivs i kapitel 4.1.3.3.

#### 4.2.3.4 Planerade åtgärder

I den nuvarande regionala cykelvägsplanen inkluderas följande projekt som kommunen berörs av:

- Eslöv-Östra Asmundstorp-Trollenäs, produktion tidigast 2026
- Stabbarp-Bosarp-Öslöv, produktion tidigast 2024
- Billinge-Röstånga, produktion tidigast 2024

Projekten sker i samverkan med Trafikverket och ligger utanför tätorterna. De är även planerade åtgärder i budgeten, men nämns i detta kapitel för att ge en

helhetsbild över av vad som pågår. För ytterligare planerade åtgärder i Eslövs tätort som främjar oskyddade trafikanter, se kap 4.1.3.4.

#### 4.2.4 Marieholm

##### 4.2.4.1 Cykelnät

Cykelnätet i Marieholms tätort består av några friliggande gång- och cykelbanor som binds samman med hjälp av bilvägnätet, samt längre cykelstråk i blandtrafik. Det cykelnät som är utpekat av Eslövs kommun består i dagsläget endast av de friliggande gång- och cykelvägarna. Cykelnätets relation till målpunkter framgår av Figur 52.

Det finns tre starkare stråk för gång och cykel i östvästlig riktning:

- Storgatan är ett huvudstråk, som är cirka 6 meter bred och som kantas av smala gångbanor på båda sidor där cyklister färdas i blandtrafik, samt en delsträcka med en smal friliggande gång- och cykelbana på norra sidan.
- Norr om Marieskolan löper en delvis friliggande gång- och cykelbana till järnvägsstationen som binds samman med hjälp flera kortare gatusträckor med cykling i blandtrafik.
- Strax norr om järnvägen längs Lagmansgatan finns ett starkt gång- och cykelstråk som har cykling i blandtrafik, en tydlig gångbana från öster till järnvägsstationen men en smal sträcka på västra sidan där alla trafikslag ska samverka.

Det finns även tre starkare gång- och cykelstråk i nordsydlig riktning:

- Längs Kvarngatan, som är cirka 7 meter bred, löper smala gångbanor på båda sidor, men cykling sker i blandtrafik, se Figur 50.
- Längs Tegelvägen sker cykling i blandtrafik som övergår i en friliggande gång- och cykelbana mot järnvägsstationen.
- Öster om denna finns en friliggande gång- och cykelbana som ansluter till Bruksgatan över plankorsning mot Storgatan där cyklister hänvisas till blandtrafik.



Figur 50. Kvarngatan med relativt brett gaturum och smalare gångbanor. Källa: Google Maps.



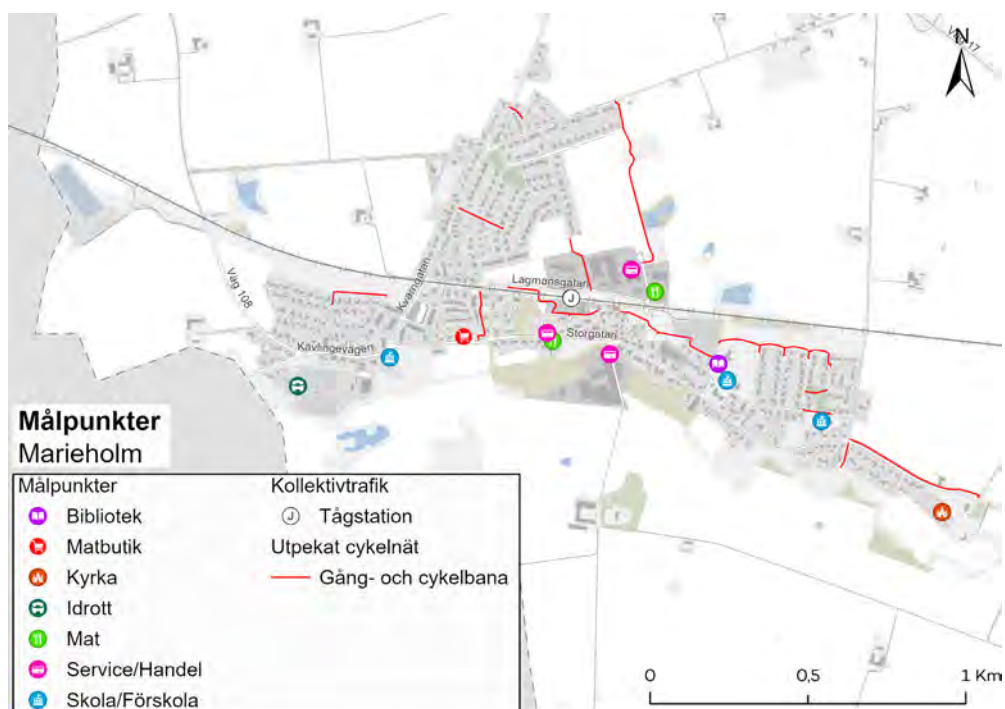
*Figur 51. Bruksgatan och plankorsning med järnväg. Källa: Google Maps.*

Skolgatan, Kungsgatan och Sandgatan har cykel i blandtrafik och är viktiga kopplingar till Marieskolan.

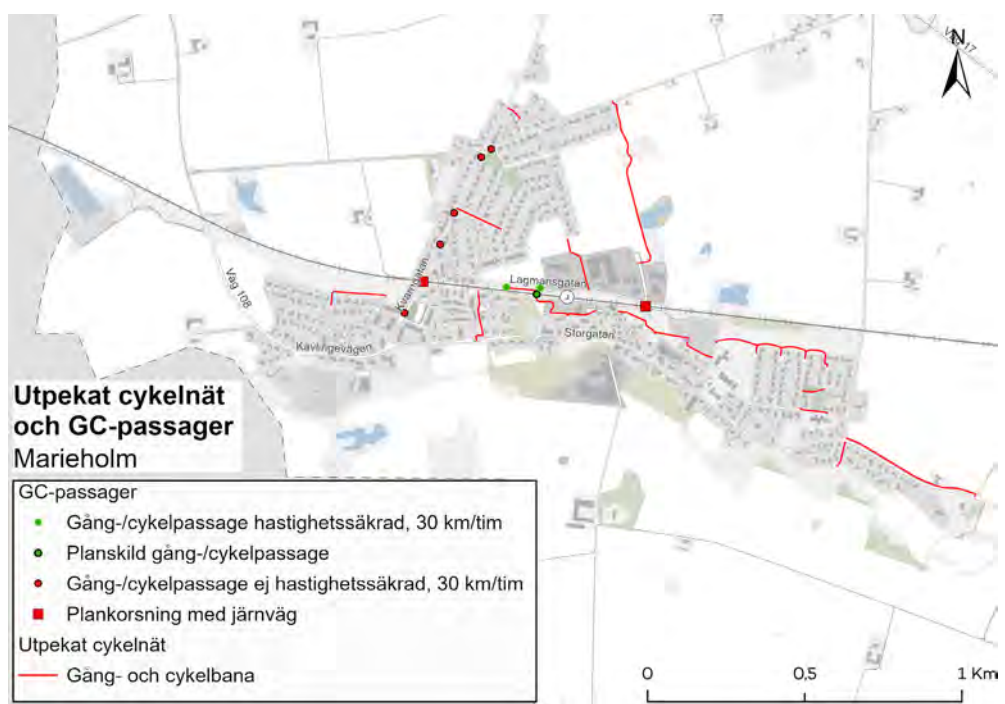
Huvudgatorna i orten, Storgatan, Kvarngatan och Kävlingevägen, har skyltad hastighet 40 km/tim. Storgatan är skyltad 30 km/tim förbi Marieskolan. Övriga gator har skyltad hastighet 30 km/tim. Trafikmätningar på Kvarngatan och Storgatan visar på hastighetsöverskridanden.

Det finns en planskild gång- och cykelpassage vid järnvägsstationen, se Figur 53. Två hastighetssäkrade passager är förlagda på Lagmansgatan vid järnvägsstationens cykelparkering. I övrigt finns inga hastighetssäkrade passager i orten. I orten finns två plankorsningar med järnväg där fotgängare och cyklister kan röra sig i vägrenar med begränsat utrymme, se Figur 51.





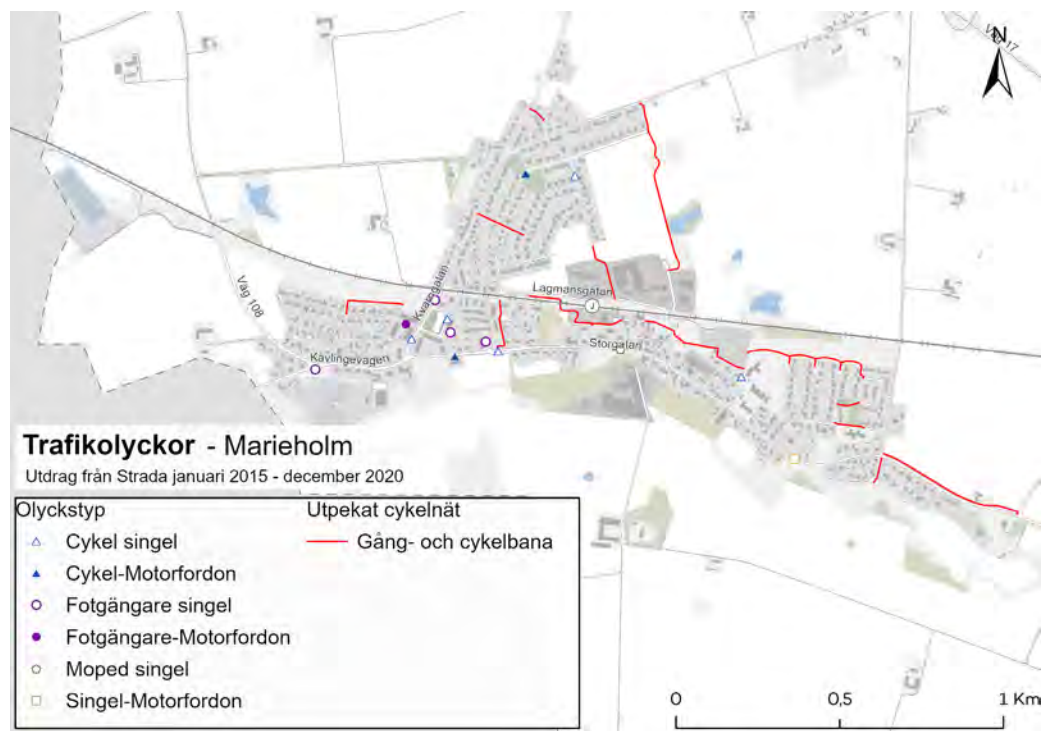
Figur 52. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Marieholm i relation till utvalda målpunkter.



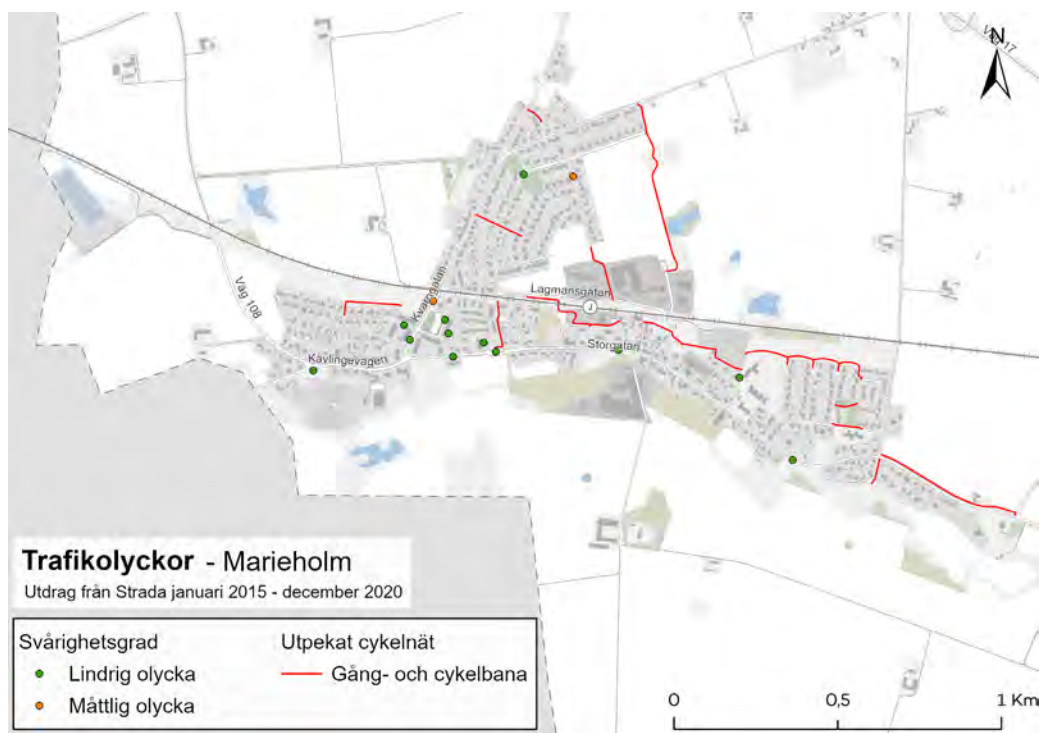
Figur 53. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Marieholm där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

#### 4.2.4.2 Trafikolyckor

En koncentration av olyckor som inträffat kan utläsas inom område mellan Storgatan och Kvarngatan där fotgängare eller cyklister varit involverade, se Figur 54. Av de 12 olyckor som inträffat i Marieholms tätort (januari 2015 - december 2020) har 5 varit singelolyckor hos cyklister. Det har skett 2 olyckor mellan cykel och motorfordon, där båda varit av lindrig skadegrad, se Figur 55. Det går inte att se några trender bland cykelolyckornas orsaker.



Figur 54. Trafikolyckor som visar vilka trafikslag som berörts i Marieholm. (STRADA, 2021 samt NVDB).



Figur 55. Trafikolyckors svårighetsgrad i Mariefholm. (STRADA, 2021 samt NVDB).

#### 4.2.4.3 Trygghet

För cyklistens vägval och motivation att cykla har upplevelsekvantiteter stor betydelse då man färdas i långsammare hastighet och upplever med alla sinnen. I Mariefholms tätort upplevs, med sin småskaliga bebyggelse, en relativt mänsklig skala och bilvägarnas barriäreffekter bedöms måttliga. Den planskilda gång- och cykeltunneln bedöms relativt rymlig, belyst och väl gestaltad. Det kan snarare vara trafikall trygghet vid Storgatan, med smala gångbanor och cykel i blandtrafik i kombination med hastighetsöverskridanden som kan vara ett problem. Den trafikala tryggheten kan också upplevas negativ vid Skolgatan och Lagmansgatan med cykel i blandtrafik och med smala gångbanor respektive avsaknad av dem.

Gatubelysningen på orten är av mer storskalig karaktär där belysning i första hand riktas för att underlätta för framkomlighet med bil. Undantag från detta finns vid friliggande gång- och cykelbanor samt den nyanlagda planskildheten under järnvägen. Belysning vid passager och korsningspunkter överlag bedöms vara bristfällig.

#### 4.2.4.4 Planerade åtgärder

I Mariefholm finns ett pågående projekt i centrumkorsningen Storgatan/Kvarngatan som innebär att korsningen smalnas av för att ge mer plats åt gång- och cykeltrafiken.

## 4.2.5 Löberöd

### 4.2.5.1 Cykelnät

Cykeltrafiknätet i Löberöds tätort består av några friliggande gång- och cykelbanor som binds samman med hjälp av bilvägnätet samt längre cykelstråk i blandtrafik. Det cykelnät som är utpekad av Eslövs kommun består i dagsläget endast av de friliggande gång- och cykelvägarna. Cykelnätets relation till målpunkter framgår av Figur 57.



Figur 56. Storgatan vid Lönnebro förskola. Källa: Google Maps.

Det finns två starkare stråk för cykel och gång i nordsydlig riktning:

- I östra Löberöd knyter en friliggande gång- och cykelbana till målpunkter såsom Ölyckeskolan, idrottsplaner och förskola. Vid förskolan upphör gång- och cykelbanan för att övergå till Ölyckevägen med blandtrafik för cykel och en smal trottoar mot vårdcentral och servicehus.
- Det andra starkare stråket följer Sassarpsvägen, en smal bilväg med cykel i blandtrafik utan gångbanor i norr och en gångbana på södra delsträckan, och Rolsbergavägen, en cirka 6 meter bred väg med cykel i blandtrafik och gångbana på ena sidan. Stråket passerar Brahevägen och fortsätter som friliggande gång- och cykelbana mot Södra Promenaden.

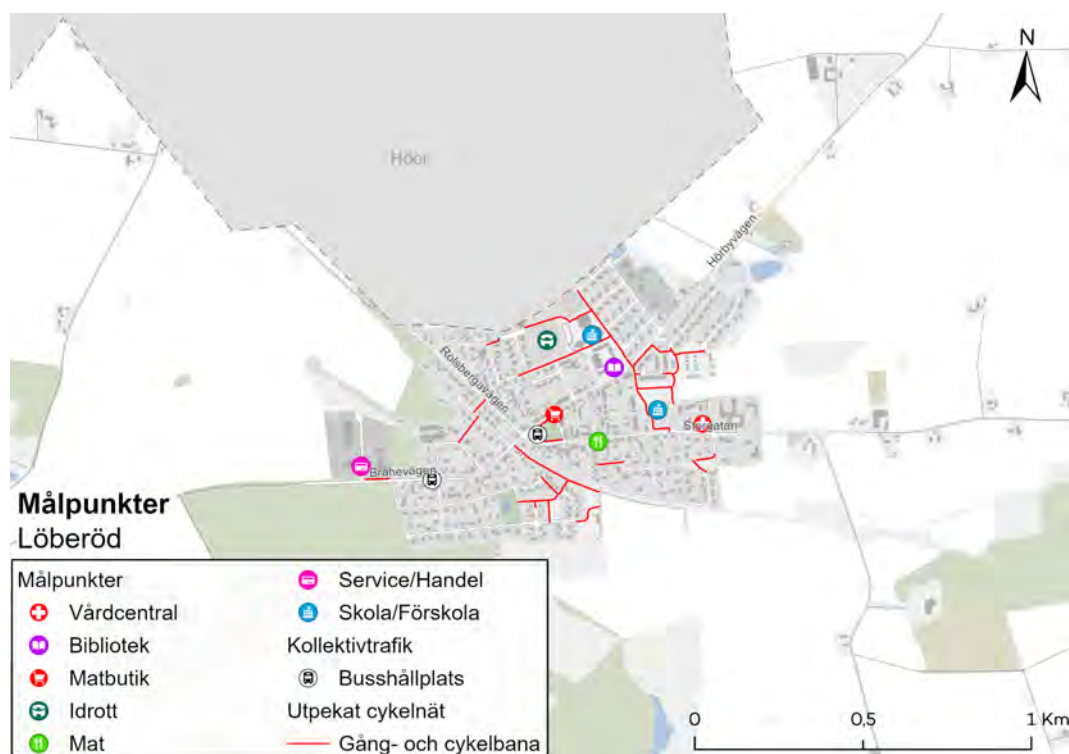
Det finns några starkare gång- och cykelstråk i östvästlig riktning:

- I norra Löberöd finns ett par friliggande gång- och cykelbanor som sammanbinds med mindre lokalgator som saknar gångbanor och som leder till Ölyckeskolan och idrottsplatsen.
- Brahevägen som ansluter till Hörbyvägen och Storgatan är starkare stråk för fotgängare och cyklister för att ta sig till ortens alla större målpunkter. Merparten av Brahevägen har gångbanor på respektive sida och cyklister färdas i blandtrafik liksom på Hörbyvägen och Storgatan, se Figur 56.

Huvudgatorna i orten, Brahevägen, Storgatan, Hörbyvägen, Rolsbergavägen och Sassarpsvägen är skyltade 40 km/tim, med undantag för en delsträcka med 30 km/tim på Hörbyvägen vid Ölyckeskolan. Storgatan har också en sträcka med 30 km/tim vid Brahehälsan. Dessa vägar är statliga med Trafikverket som väghållare. Övriga gator har skyltad hastighet 30 km/tim.

Trafikmätningar har inte utförts av Trafikverket och framgår av kapitel 6.2.3. Mätningar indikerar hastighetsöverskridanden för Hörbyvägen och Storgatan. Brahevägen, Hörbyvägen och Storgatan har långa raksträckor, varför det finns stor risk för hastighetsöverskridanden längs dessa vägar.

Det finns en hastighetssäkrad gångpassage på Hörbyvägen som är i eftersatt skick, se Figur 42 och Figur 58.



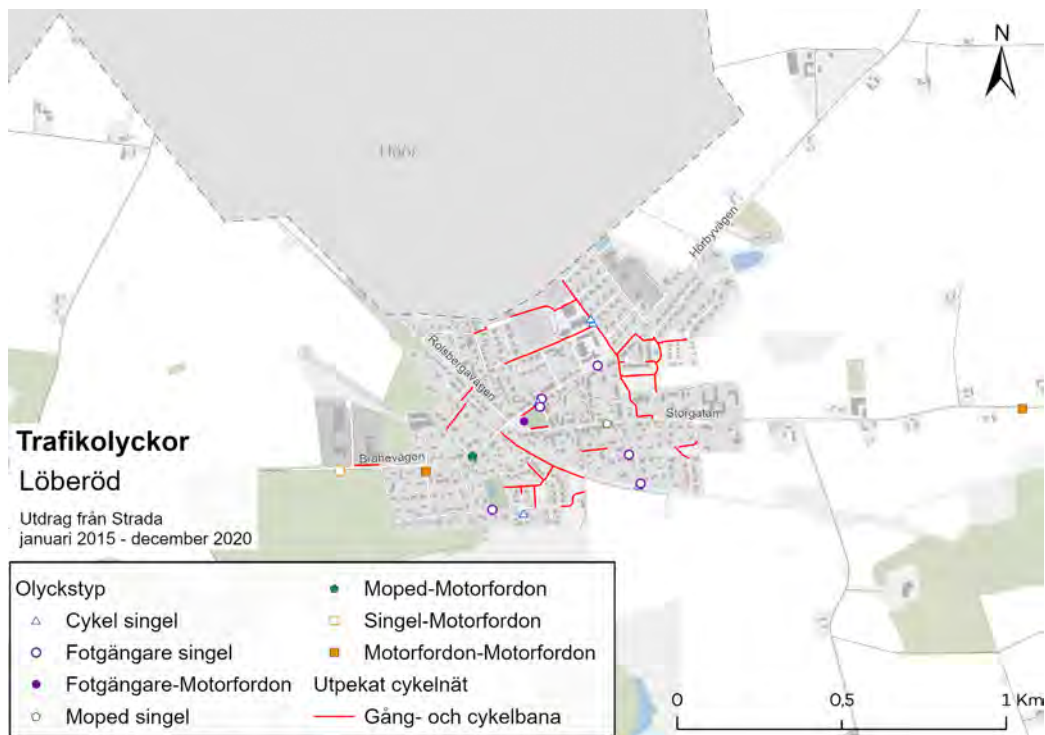
Figur 57. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Löberöd i relation till utvalda målpunkter.



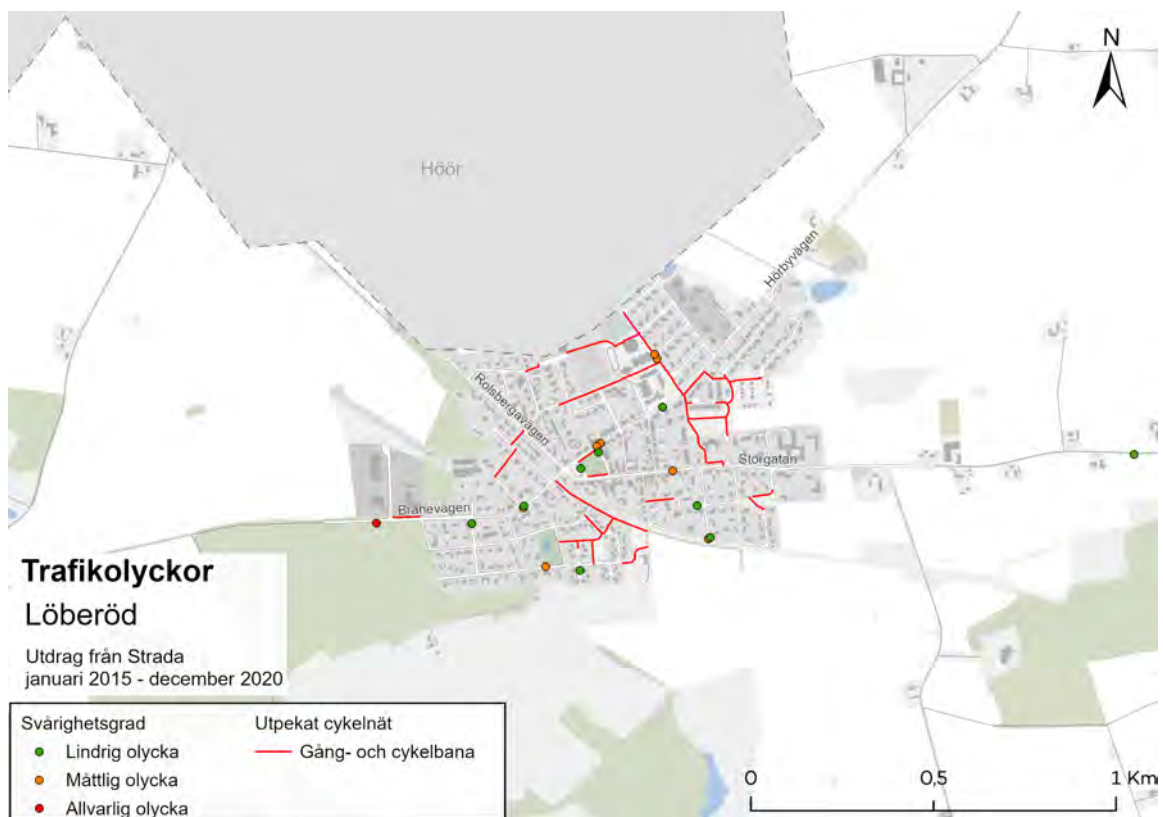
Figur 58. Det av Eslövs kommun utpekade huvudcykelnätet i Löberöd där trafiksäkra passager synliggjorts (hastighetssäkrade/planskilda passager). Inventeringen är översiktlig och kan behöva kompletteras.

#### 4.2.5.2 Trafikolyckor

Flest olyckor har inträffat vid Hörbyvägen där en ansamling av olyckor skett vid Gamla torget med fotgängare och cyklister involverade, se Figur 59. Av de 8 olyckor som inträffat i Löberöds tätort (januari 2015 – december 2020) har de 3 som inkluderar cyklister varit singelolyckor. Bland dessa har 2 skett på grund av halka på rullgrus och lett till skada av måttlig grad, se Figur 60.



Figur 59. Trafikolyckor som visar vilka trafikslag som berörts i Löberöd. (STRADA, 2021 samt NVDB).



Figur 60. Trafikolyckors svårighetsgrad i Löberöd. (STRADA, 2021 samt NVDB).

#### 4.2.5.3 Trygghet

I Löberöds tätort upplevs, med sin småskaliga bebyggelse, en relativt mänsklig skala och bilvägarnas barriäreffekter bedöms måttliga. Den viktigaste trygghetsaspekten bedöms vara den trafikala tryggheten längs huvudgatorna, som delvis kantas av smala gångbanor eller inga gångbanor alls, där cyklister färdas i blandtrafik i kombination med risk för hastighetsöverskridanden.

Gatubelysningen i orten är av mer storskalig karaktär där belysning i första hand riktas för att underlätta för framkomlighet med bil. Undantag från detta finns vid friliggande gång- och cykelbanor. Belysning vid passager och korsningspunkter bedöms överlag fungerande, men en fördjupad översyn bör säkerställa detta.

#### 4.2.5.4 Planerade åtgärder

I Löberöd finns ett pågående projekt på Skolgatan/Åkervägen där det genomförs åtgärder för att främja oskyddade trafikanter. En åtgärd som sedan tidigare är utpekad i kommunens översiktsplan är en gång- och cykelväg på banvallen mellan Eslöv och Löberöd via Hurva och Skarhult.

### 4.3 Bristanalys

#### 4.3.1 Övergripande

I dagsläget finns inget utpekad huvudnät för gång, men Eslövs kommun har pekat ut ett huvudnät för cykel. Som utgångspunkt har därför huvudnät för cykel samt utvalt bilvägnät analyserats utifrån fotgängarens perspektiv. Nätet har i första hand analyserats för den fotgängar- och cyklistgrupp som behöver förflytta sig mellan målpunkter och fokus för denna har varit att definiera saknade länkar, barriärer, samverkan mellan olika trafikslag och trafiksäkerhetsaspekter. Trygghet har berörts genom att övergripande analysera belysningsförhållanden, upplevd närvaro av andra människor samt trånga utrymmen.

En fördjupad analys avseende kontinuitet i gångnätet behövs för att definiera saknade gånglänkar. Fördjupad analys behöver även göras av cykelnätet där huvudnät och lokalnät bör definieras närmare. Ett huvudcykelnät har definierats av Eslövs kommun, men informationen behöver kompletteras. Det är även en fördel om det finns tillhörande GIS-information kring vilka gång- och cykelpassager som är hastighetssäkrade eller planskilda.

#### 4.3.2 Eslöv

##### 4.3.2.1 Gång

Öster om Stambanan består tätorten till stor del av större och storskaliga verksamhetsområden där det saknas gångbanor längs vissa vägar, till exempel Bruksgatan (längs delsträckor) och Lundavägen. I Eslövs mer perifera västra delar



leder utpekade huvudnät in på lokalgator i villaområden som delvis saknar gångbanor, till exempel Göingevägen.

Skolgatan som leder till Ekenässkolan och Västra skolan, liksom Odengatan och Malmgatan bedöms ha något eftersatta gångbanor avseende beläggning och utrymme för framkomlighet.

I Eslövs tätort upplevs ett flertal gator vara barriärer med högre flöden, breda gaturum och hastighetsöverskridanden. Olyckor mellan fotgängare och motorfordonstrafik har inträffat särskilt i närheten av starka stråk med kopplingar till skolor och busshållplatser.

I Eslövs tätort utgör järnvägarna Södra stambanan och Rååbanan liksom väg 113 betydande barriärer för fotgängare. För att skapa en väl sammanhållen stad rekommenderas fler kopplingspunkter mellan östra och västra Eslöv över/under Södra stambanan.

Brister avseende trygghet har identifierats i Eslövs mer storskaliga och perifera miljöer där belysning och mindre gång- och cykeltunnlar bör vara föremål för närmare studier. Exempel på storskaliga miljöer är Eslövs verksamhetsområden i tätortens östra delar. Planskilda passager för gång och cykel upplevs ofta trånga och mörka med dåliga siktförhållanden. Sådana passager som är viktiga för gång- och cykeltrafikanter att ta sig mellan olika stadsdelar och som kan behöva förbättras avseende belysning och upplevelsekvantiteter är passagerna under Smålandsvägen och Rååbanan.

Det finns även behov att se över fotgängares behov av belysning i Eslövs centrala delar och längs starka gångstråk. Sämre belysningsförhållanden har noterats vid delsträckor för gång- och cykelbanor vid Östergatan, Smålandsvägen, Trollenäsvägen och Sallerupsvägen.

#### 4.3.2.2 Cykel

I Eslövs mer perifera delar är maskvidderna i cykelnätet något för stora. Det gäller för områdena Väster/Trollsjöområdet i västra tätorten samt områdena Öster, Sjöhusen och Berga i östra Eslöv. Större maskvidder finns även för cykelnätet som korsar Södra stambanan. Järnvägarna Södra stambanan och Rååbanan liksom väg 113 är stora barriärer för cyklister.

I Eslövs centrala delar är cyklister hänvisade till delsträckor i blandtrafik, vilket kan vara negativt för trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten. Sådana delsträckor finns på Västerlånggatan, Södergatan/Norregatan och Kvarngatan.

Stråket Skolgatan/Vångavägen passerar viktiga målpunkter för barn såsom skolor, idrottsplatser, förskolor och grönområden och cykling sker i blandtrafik med motorfordon. Söderut övergår stråket via Hundramannavägen som har smala cykelfält på båda sidor. Det friliggande stråket ansluts norrut till bilvägar med

cykel i blandtrafik. Även Remmarslövsvägen är ett starkare stråk med cykel i blandtrafik.

Öster om Södra stambanan består tätorten till stor del av större och storskaliga verksamhetsområden där cyklister hänvisas till blandtrafik längs vissa bilvägar, såsom Bruksgatan (längs delsträckor), Gasverksgatan, Per Håkanssons väg, Fiskaregatan och Åkermans väg.

I Eslövs tätort upplevs ett flertal gator vara barriärer med högre flöden, breda gaturum och hastighetsöverskridanden. Olyckor mellan motorfordon och cyklist har inträffat i centrum, Trollenäsvägen och Sallerupsvägen.

#### **4.3.3 Marieholm**

Längs vissa vägar förekommer smala gångbanor och längs andra vägar saknas gångbanor, vilket innebär att fotgängare rör sig i blandtrafik. Det förekommer cykling i blandtrafik med motorfordon i starka cykelstråk. Förhållandena påverkar framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet negativt för både fotgängare och cyklister. Vägar som berörs av ovan nämnda brister är bland annat Storgatan, Kvarngatan, korsningen Storgatan/Kvarngatan, Lagmansgatan, Bruksgatan och Skolgatan. Trafikmätningar visar låg hastighetsefterlevnad och i kombination med smala gångbanor och avsaknad av gång- och cykelpassager som är hastighetssäkrade till 30 km/tim påverkas både trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten negativt.

Det finns även behov att se över fotgängares och cyklisters behov av belysning i Marieholms tätort längs starka gång- och cykelstråk och passager. Storgatan, Kvarngatan och Bruksgatan föreslås prioriteras.

#### **4.3.4 Löberöd**

I Löberöd förekommer smala gångbanor eller avsaknad av gångbanor längs bilarnas huvudvägnät. Cykling sker i blandtrafik med motorfordon i starka cykelstråk. Det har negativ påverkan på framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet för fotgängare och cyklister. Vägar som berörs av ovan nämnda brister är bland annat Brahevägen, Hörbyvägen, Storgatan, Rolsbergavägen och Sassarpsvägen. Dessa vägar har långa raksträckor och stor risk finns för låg hastighetsefterlevnad. I kombination med smala gångbanor, cykling i blandtrafik och avsaknad av gång- och cykelpassager som är hastighetssäkrade till 30 km/tim påverkas både trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten negativt. Trafikverket är väghållare för dessa vägar.

En översiktlig bedömning är att belysningsförhållandena generellt kan vara fungerande i Löberöds tätort, men fördjupad studie behövs för att säkerställa detta.

#### 4.4 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslagen för gång och cykel har delats in enligt fyrstegsprincipen och presenteras indelade efter kategori, samt utifrån vilken typ av åtgärd/funktion som berörs i första hand. Fyrstegsprincipens olika steg inkluderar; *steg 1: tänk om, steg 2: optimera, steg 3: bygg om, steg 4: bygg nytt*. De aktuella funktionerna är Framkomlighet/Tillgänglighet (F/T), Trafiksäkerhet (Ts), Trygghet (Tr), Hållbara resor (Hr) och Övriga (Ö). Respektive åtgärd har även getts en prioritet. För det fortsatta arbetet rekommenderas att genomförandet av åtgärdsförslagen samordnas för att spara tid och kostnader. Driftåtgärder presenteras för sig då det är åtgärder som anses kunna genomföras i direkt närtid. Steg 1- och 2-åtgärder presenteras i Tabell 6.

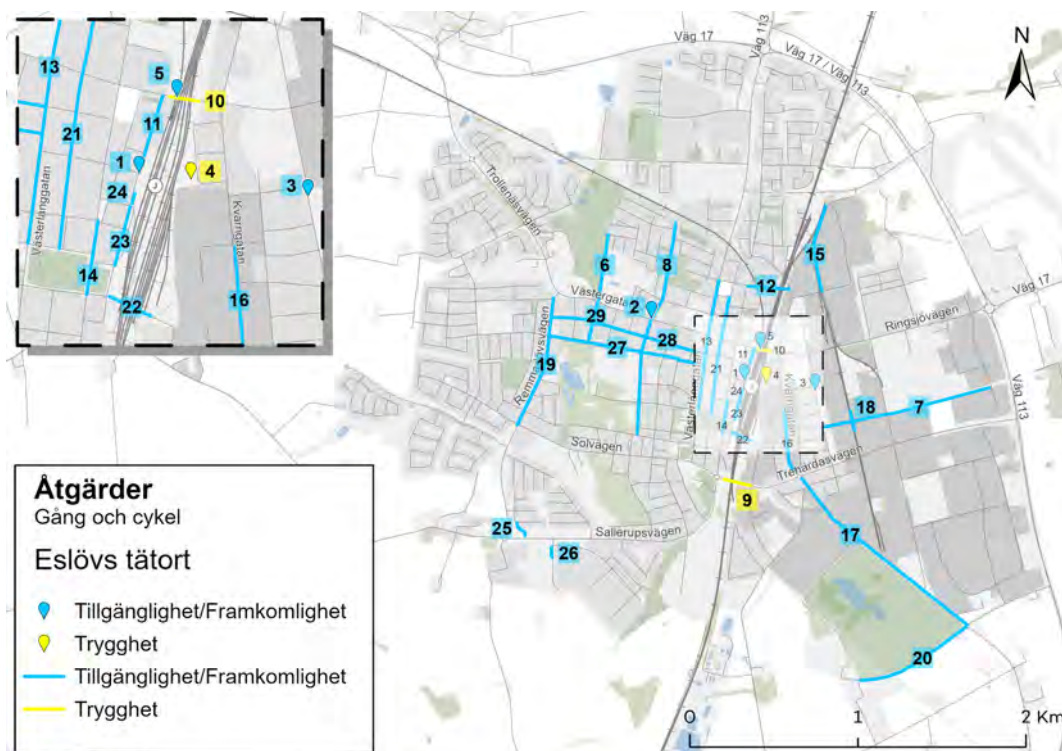
Tabell 6. Steg 1- och 2-åtgärder för gång och cykel.

Åtgärd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Gång</b>		
Identifiera <b>de viktigaste gångstråken</b> i Eslövs tätort, Marieholm och Löberöd samt vad respektive gångstråk har för behov.	T/F, Ts, Tr	1
Fördjupad analys av huvudnät och lokalnät. Ta fram en <b>gångplan</b> .	T/F, Ts, Tr	2
<b>Gång och cykel</b>		
Ta fram en <b>gång- och cykelstandard</b> med tre nivåer för vägnätet, som tar hänsyn till geografiskt läge och kvalitet (exempelvis framkomlighet, genhet, trafiksäkerhet och upplevelsekaraktär).	T/F, Ts, Tr	1
<b>Inventering och utvärdering av gång- och cykelpassager</b> med avseende på framkomlighet och trafiksäkerhet.	T/F, Ts, Tr, Hr	1
Fördjupad analys avseende <b>belysningsförhållanden</b> utifrån fotgängares och cyklister perspektiv längs banor och i korsningspunkter.	T/F, Ts, Tr, Hr	1
Ta fram en <b>standard</b> för hur tillgängligheten för gång och cykel ska tillgodoses i <b>offentlig miljö vid ombyggnationer</b> .	T/F, Ts, Tr, Hr	2
<b>Definiera och utreda gång- och cykelnätet till stora målpunkter för barn och unga</b> såsom skolor, fritidsanläggningar, busshållplatser och tågstationer.	T/F, Ts, Tr, Hr	1

Införa en <b>årlig trafiksäkerhetsuppföljning</b> (genom exempelvis kartläggning av olycksstatistik) och utifrån det prioritera trafiksäkerhetsåtgärder.	<b>Ts</b>	1
Inventering av <b>enkelt avhjälpta hinder</b> i gång- och cykelnätet.	<b>T/Fr</b>	1
Utveckla <b>tydligare skyltning</b> till viktiga målpunkter.	<b>T/F, Tr, Hr</b>	2
<b>Implementera Mobility Management arbete</b> , exempelvis genom olika informationskampanjer eller incitament för att välja mer hållbara transporter.	<b>Ts, T/F, Tr, Hr</b>	2
<b>Motverka skjutsning med bil till skolan</b> genom Mobility Management åtgärder.	<b>Ts, Hr</b>	1
Studera <b>ytterligare kopplingar över järnvägen</b> för att säkerställa långsiktig utveckling av attraktiva och gena stråk för gång och cykel i relation till kommande stadsutveckling.	<b>Ts, T/F, Tr, Hr</b>	1
<b>Cykel</b>		
Fördjupad analys av huvudnät och lokalnät. Ta fram en <b>cykelplan</b> .	<b>T/F, Ts, Tr</b>	1
Utveckla en <b>cykelkarta</b> med befintligt och önskat cykelnät indelat i olika kategorier (exempelvis separering, cykelfält och blandtrafik) för att tydliggöra cykelnätet.	<b>T/F</b>	2
<b>Samverka med Trafikverket</b> för utveckling av cykelvägar längs det statliga huvudvägnätet och till utvalda målpunkter såsom busshållplatser.	<b>T/F, Ts, Tr</b>	2
Identifiera målpunkter där det bör byggas <b>högkvalitativa cykelparkeringar</b> (exempelvis väderskydd, möjlighet till ramlås och god belysning).	<b>T/F, Tr</b>	1
<b>Mäta cykelflöden</b> i utvalda cykelstråk i Eslöv för att kunna prioritera var åtgärder behövs.	<b>T/F</b>	2

#### 4.4.1 Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort

Åtgärdsförslag presenteras i karta i Figur 61-Figur 63 med närmare beskrivningar enligt Tabell 7. - Tabell 9. Åtgärdsförslagen sorteras efter trafikslag och funktioner på motsvarande sätt som för steg 1- och 2-åtgärder.



Figur 61. Åtgärder för tillgänglighet och framkomlighet för gång och cykel i Eslövs tätort.

Tabell 7. Åtgärder avseende tillgänglighet och framkomlighet för gång och cykel i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Gång och cykel – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Gång</b>			
1	Utforma som gångfartsområde vid stationen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
4	Öka tryggheten genom exv. Utökad belysning vid stationen.	Tr	2
11	Bredda gångbana till stationen och tillgänglighetsanpassa oordnade passager längs Storgatan.	T/F	1
28	Uppgradera gångbana längs Malmgatan.	T/F	2
<b>Cykel</b>			
2	Se över korsningsutformning och säkra cyklisters utfart i blandtrafik på Vångavägen/Västergatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
3	Tydliggör cykelkoppling med hjälp av vägvisning på Gasverksgatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3

5	Utred skyltning för enkelriktad cykelväg på Östergatan.	T/F	3
7	Omgestaltning av gaturummet samt utveckla ytterligare ett starkt cykelstråk från Östra Eslöv till järnvägsstationen i samband med ny exploatering. Längs Per Håkanssons väg.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
12	Bygg ny cykelkoppling över järnvägen mellan Norregatan och Hildasfältsgatan.	T/F	2
13	Bygg cykelbana och utred hastighetssäkring till 30 km/tim för gång- och cykelpassager längs stråket Västerlånggatan och förlängningen norrut.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
14	Bygg cykelbana mellan Villavägen och Kyrkogatan längs Södergatan.	<b>T/F</b>	2 (pågår)
15	Bygg cykelbana, i andra hand bygg GCM-stöd längs Bruksgatan.	T/F	2
16	Bygg cykelbana längs Kvarngatan.	T/F	1
17	Bygg cykelbana, i andra hand bygg GCM-stöd längs Lundavägen.	T/F	
18	Måla cykelfält på Bruksgatan. Utred omfattning.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3
19	Utred cykelbana alternativt cykelfält längs Remmarlövsgatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
20	Bygg cykelbana, i andra hand bygg GCM-stöd längs Södra vägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3
26	Bygg cykelkoppling från befintlig cykelväg till cykelparkering vid livsmedelsbutik vid Sockenvägen.	T/F	2
29	Utred ny cykelbana längs Baldersvägen.	<b>T/F</b>	3

	<b>Gång och cykel</b>		
6	Utred förbud av motorfordonstrafik längs Ängavägen.	Tr, <b>T/F</b>	3
8	Utred ny cykelbana längs Vångavägen och uppgradering av gångbana, utred cykelbana längs Skolgatan och i förlängning mot Sallerupsvägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3
9	Tydligare skyltning och fler vägmarkeringar gällande enkelriktad GC-bana på Trehärdasvägen.	Tr	1
10	Öka belysningen i tunneln under järnvägen på Östergatan.	Tr	2
21	Omgestaltning av gaturummet för att främja oskyddade trafikanter tex genom att anlägga en cykelgata eller ett gångfartsområde längs Kanalgatan.	T/F	2
22	Gång- och cykelkoppling över järnvägen mellan Storgatan och Bangårdsgatan.	T/F	1
23	Utred separering av oskyddade trafikanter från övrig trafik och tydliggör passager på Storgatan.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	3
24	Utred separering av oskyddade trafikanter från övrig trafik på Storgatan vid stationen.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	3
25	Bredda gångbana till gång- och cykelväg mellan Ringarevägen och Sallerupsvägen	T/F	3
27	Uppgradera gångbana och utred ny cykelbana längs Odengatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2





Tabell 8. Passageåtgärder för gång- och cykel i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Gång och cykel – Passager – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Gång</b>		
12	Hastighetssäkra cykelöverfart över befintlig passage på Trollenäsvägen. Upphandling pågår.	Ts, Tr, T/F	2 (Klart)
15	Hastighetssäkra övergångsställe vid skolan på Skolgatan.	Ts, Tr, T/F	1
26	Hastighetssäkra övergångsställe vid skolan på Trollsjögatan.	Ts, Tr, T/F	1
	<b>Cykel</b>		
8	Utred lämplig cykelkoppling Västergatan/Ängavägen.	Ts, Tr, T/F	1
10	Måla cykelpassage vid korsningen Per Håkanssonsväg/Verkstadsvägen.	Ts, Tr, T/F	2
16	Utred möjlig passage under järnvägen på Norregatan.	Ts, Tr, T/F	1
17	Bygg övergångsställe med cykelpassage på Vångavägen/Västergatan.	Ts, Tr, T/F	1
	<b>Gång och cykel</b>		
1	Hastighetssäkra passage vid korsningen Östergatan/Brukskatan.	Ts, Tr, T/F	1
2	Hastighetshetsssäkra övergångsställen på Trehärdasvägen.	Ts, Tr, T/F	2
3	Hastighetshetsssäkra övergångsställen på Smålandsvägen.	Ts, Tr, T/F	2
4	Förtydliga passage i gaturummet på Brukskatan.	Ts, Tr, T/F	3
5	Bygg upphöjd passage på Västergatan.	Ts, Tr, T/F	2
6	Bygg upphöjd passage på Hemmansvägen.	Ts, Tr, T/F	3
7	Bygg passage på Lantmannavägen.	Ts, Tr, T/F	1
9	Bygg planskild passage på Väg 17.	Ts, Tr, T/F	1
11	Ta bort refug i norra benet av korsningen (Verkstadsvägen).	Ts, Tr, T/F	3

13	Hastighetssäkra passage på Harjagersvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
14	Hastighetssäkra passager i cirkulationsplats på Trolleånsvägen/Vetegatan/Anders Sassers väg.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
18	Hastighetssäkra passage på Västergatan/Ulvåsgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
19	Bygg passage på Skogsvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	2
20	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim vid passagera i korsningen Marieholmsvägen/Trolleånsvägen/Husarvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	2
21	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim passage över Smålandsvägen mellan Lindebo förskola och Paletten förskola.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
22	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim för gång- och cykelpassager längs stråket Verkstadsvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	3
23	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim passage Trehäradsvägen/Järnvägsgatan	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
24	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim för gång- och cykelpassager längs stråket från Sallerupskolan till Husarängens idrottsplats i norr.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
25	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim för gång- och cykelpassager längs stråket från Ekenässkolan till Eslövshallen och i förlängningen ned till Sallerupsvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1



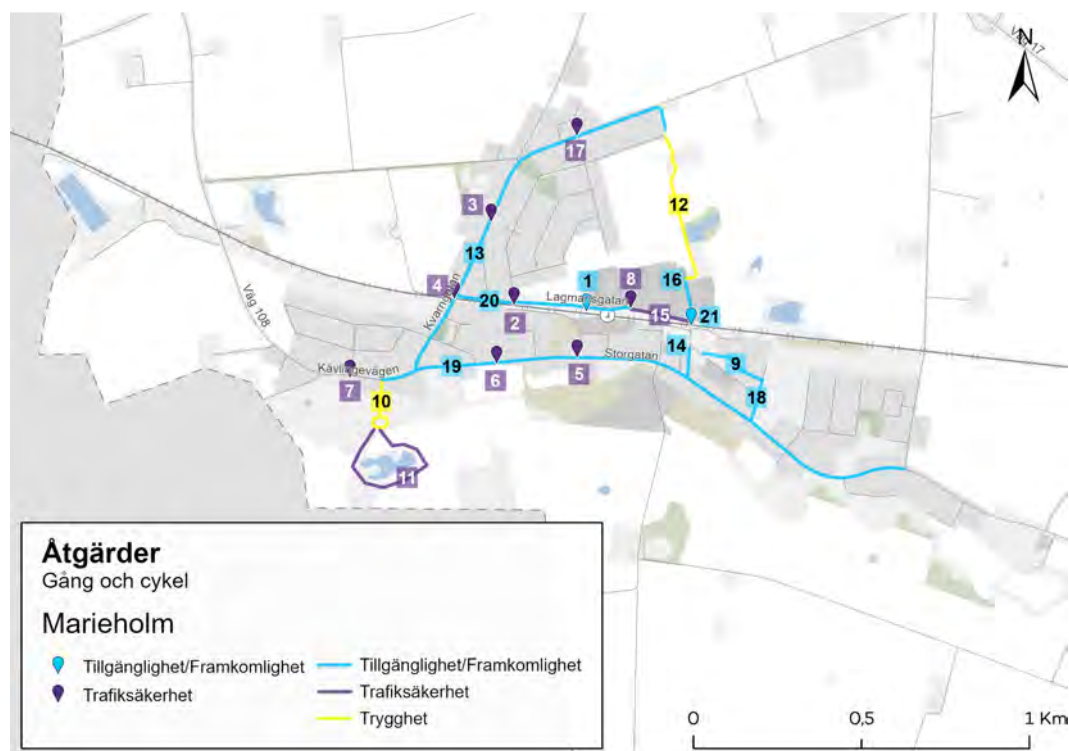
Figur 63. Åtgärder för drift för gång- och cykel i Eslövs tätort.

Tabell 9. Driftåtgärder för gång- och cykel i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Gång och cykel – Driftåtgärder – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Cykel</b>			
1	Väderskyddade cykelställ vid Trollsjögatan i Sahlins park.	T/F, Tr, Hr	2
2	Väderskyddade cykelställ vid stationen.	T/F, Tr, Hr	2
3	Se över antalet cykelparkeringar och komplettera vid behov på Södergatan.	T/F, Tr, Hr	3
5	Se över antalet cykelparkeringar och komplettera vid behov vid Eslövs station.	T/F, Tr, Hr	2
6	Se över antalet cykelparkeringar och komplettera vid behov på Norregatan.	T/F, Tr, Hr	2
<b>Gång och cykel</b>			
4	Ersätt bommar med pollare på Tröskevägen.	T/F	2
7	Siktröj växtlighet med avseende på dålig sikt vid övergångsställe på Solvägen.	Ts	2
8	Siktröj växtlighet med avseende på dålig sikt vid övergångsställe på Lantmannavägen/Säterivägen.	Ts	3

#### 4.4.2 Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholms tätort

Åtgärdsförslag presenteras i Figur 64 med närmare beskrivningar enligt Tabell 10.



Figur 64. Åtgärder för gång- och cykel i Marieholms tätort.

Tabell 10. Gång- och cykelåtgärder i Marieholms tätort.

Nr	Åtgärd – GC - Marieholm	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Gång</b>		
5	Bygg övergångsställe på Järnvägsgatan vid Storgatan.	Ts, Tr, T/F	3
10	Förbättra belysning på grusvägen runt Laddran.	Tr	3
16	Bygg ihop saknad länk i gångnätet mellan järnvägs korsning - korsning och rekreationsstråk norrut längs Bruksgatan.	Ts, Tr, T/F	3
	<b>Cykel</b>		

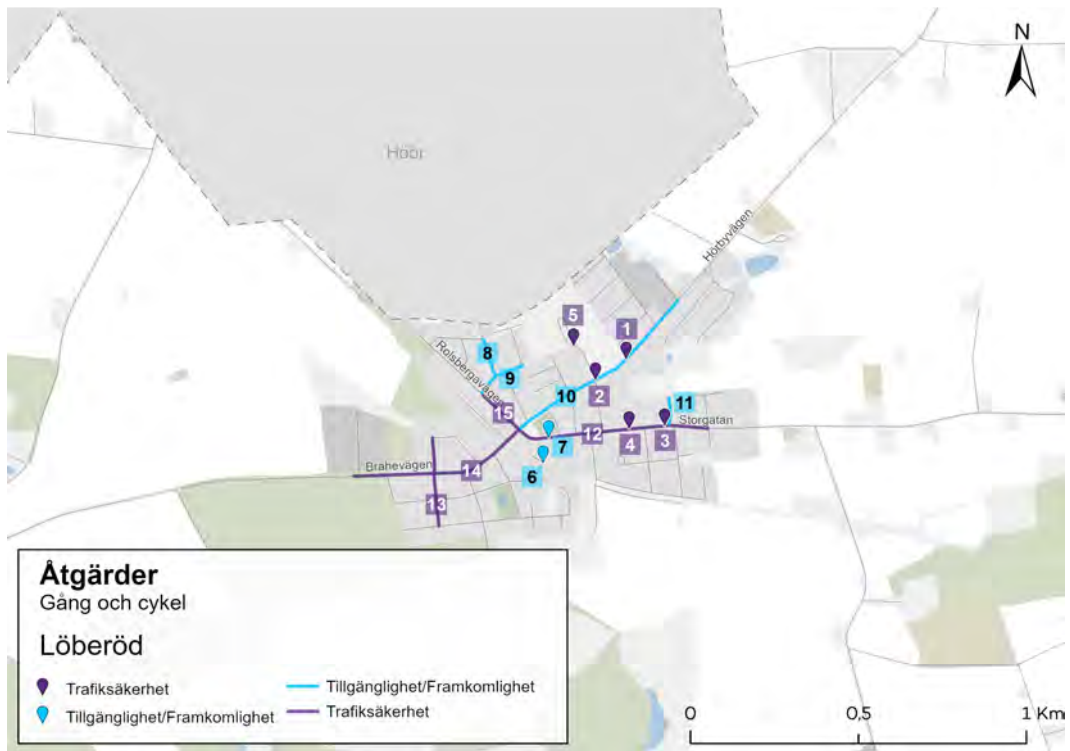
1	Väderskyddade cykelställ vid busshållplats på Lagmansgatan.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2
	<b>Drift</b>		
9	Förbättra drift och underhåll på GC-väg mellan Skolgatan och Sandgatan.	T/F	3
11	Förbättra drift - och underhåll av grusvägen runt Laddran.	Ts	3

	<b>Gång och cykel</b>		
2	Siktröj växtlighet med avseende på dålig sikt i korsningen Lagmansgatan/Ringvägen.	<b>Ts</b>	3
3	Hastighetssäkra passage på Kvarngatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	-
4	Hastighetssäkra passage inklusive väntyta vid plankorsning. Utveckla mer utrymme och bättre trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter vid planpassager mellan järnväg och Kvarngatan respektive Bruksgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	3
6	Hastighetssäkra passage vid livsmedelsbutik på Storgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
7	Hastighetssäkra passage vid Kävlingevägen/Tvärgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1
8	Skapa passage på Lagmansgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	2
12	Inför belysning längs gång- och cykelstråket mellan Bruksgatan och Ringvägen.	Tr	2
13	Bygg gemensam gång- och cykelväg på ena sidan vägen. Utred kombinerad gång- och cykelbana längs Kvarngatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
14	Breda trottoar och tillgänglighetsanpassa oordnade passager. Uppgradera gångbana längs Bruksgatan. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
15	Skapa passage längs Lagmansgatan.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	2
17	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim passage mot Tegelvägen.	<b>Ts, Tr,</b> T/F	1

18	Uppgradera gångbana längs Skolgatan. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel trots smal bilväg.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3
19	Uppgradera gångbana längs Storgatan och Kävlingevägen. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel trots smal bilväg. Utred hastighetsäkning av passager Storgatan vid Marieholmsbadet/idrottsplatsen, Järnvägs-gatan, Bruksgatan, Skolgatan och Östra Karaby.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
20	Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder för gång och cykel på Lagmansgatans västra del.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
21	Utveckla mer utrymme och bättre trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter vid planpassager mellan järnväg och Kvarngatan respektive Bruksgatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1

#### 4.4.3 Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöds tätort

Åtgärdsförslag presenteras i karta i Figur 65 med närmare beskrivningar enligt Tabell 11. Brahevägen, Hörbyvägen, Storgatan, Rolsbergavägen och Sassarpvägen är statliga vägar och samverkan bör ske med Trafikverket.



Figur 65. Åtgärder för gång- och cykel i Löberöds tätort.



Tabell 11. Gång- och cykelåtgärder i Löberöds tätort

Nr	Åtgärd – Gång och cykel - Löberöd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Cykel</b>		
5	Utred cykelkopplingar vid skolan på Skolgatan.	Ts, Tr, T/F	3
7	Väderskyddade cykelställ vid busshållplats på Storgatan.	Tr, Hr, T/F	2
	<b>Gång och cykel</b>		
1	Hastighetssäkra passage på Hörbyvägen.	Ts, Tr, T/F	3
2	Hastighetssäkra passage vid korsningen Hörbyvägen/Stora Tvärgatan/Skolgatan.	Ts, Tr, T/F	1
3	Hastighetssäkra passage på Storgatan intill Ölyckevägen.	Ts, Tr, T/F	2
4	Hastighetssäkra passage på Storgatan.	Ts, Tr, T/F	3
6	Utökad skyltning och markering av GC-bana på Battavägen.	Tr, Hr, T/F	3
8	Utred förstärkning av gång- och cykelstråk längs Sassarpsvägen samtidigt som tillräcklig vägbredd behöver åstadkommas. Mycket smal vägbredd.	T/F	2
9	Utred förstärkning av gång- och cykelstråk för att uppnå ett mer sammanhängande gång- och cykelnät på Nygatan. Samtidigt som tillräcklig vägbredd behöver åstadkommas.	T/F	2
10	Uppgradera gångbana längs Hörbyvägen. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel. Uppgradering av befintlig hastighetssäkrad gång- och cykelpassage.	Tr, Hr, T/F	2
11	Utred förstärkning av gång- och cykelkoppling till friliggande gång- och cykelstråk från Storgatan via Ölyckevägen.	T/F	2
12	Uppgradera gångbana längs Storgatan. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel. Utred hastighetssäkring av passage i närheten av korsningen med	Ts, Tr, T/F	1

	Apoteksgatan som bör samordnas med en tydligare gång- och cykelkoppling till det friliggande gång- och cykelstråket norrut via Ölyckevägen.		
13	Utveckla tydligare gång- och cykelstråk längs Parkgatan/Hemvägen för ett mer sammanhängande nät.	Ts, Tr, T/F	3
14	Uppgradera gångbana längs Brahevägen. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel. Utred hastighetssäkring av passage vid korsningen med Parkgatan och busshållplatsen.	Ts, Tr, T/F	2
15	Uppgradera gångbana längs Rolsbergavägen. Utred möjligheter till bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för cykel samtidigt som tillräcklig vägbredd behöver åstadkommas.	Ts, Tr, T/F	2

#### 4.5 Konsekvenser av förändringar

Föreslagna åtgärder bedöms bidra till alla Eslövs lokala mål, men särskilt målen som eftersträvar att det ska vara lätt att resa hållbart i Eslövs kommun, ett sammankopplat Eslöv samt trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö. I detta skede har kostnadsbedömningar av respektive åtgärder inte genomförts. Vissa vägar som har åtgärdsbehov är statliga vägar och här behövs samverkan med Trafikverket.

Flera åtgärder är utredningsinriktade och innebär att inventeringar och utvärderingar behöver göras. Det är viktigt för att skapa ett tillräckligt bra kunskapsunderlag och ett helhetsperspektiv för fortsatta åtgärdsprioriteringar på lång sikt. Ett sådant arbete underlättar också för utveckling av kommande exploateringsområden där möjligheter finns att prioritera rätt från början.

Ett flertal åtgärdsförslag, både avseende utredning och fysiska åtgärder, bidrar till barns och ungas resande och bör prioriteras. Delmålet **ta fram en tydlig prioritering för trafiksäkerhetsåtgärder gällande säkra gång- och cykelvägar till större målpunkter** gynnas i hög grad då skolor och fritidsaktiviteter utgör målpunkter för barn och unga. För barn och unga är trafiksäkerhet en viktig aspekt. Det är viktigt att tänka hela stråk mellan barnens viktiga målpunkter och utveckla hastighetssäkrade passager till 30 km/tim samt säkra gång och cykellänkar. Att säkra hela stråk på detta sätt bidrar även till bättre framkomlighet och kontinuitet. För barn är dess upplevelser längs gång- och cykelnätet viktiga. Barn och föräldrar ska känna sig trygga när de går och cyklar, men nog så viktigt är att även omgivande miljöer bidrar till ett attraktivt gång- och cykelnät som förhöjer upplevelsen av att gå och cykla. Kommande utredningsuppdrag bör inkludera även detta.

Åtgärdsförslag såsom nya gång- och cykelbanor, hastighetssäkrade passager, bättre cykelparkering, förbättrad belysning och upplevelsekvantiteter i kombination med mobility managementåtgärder leder till att fotgängaren och cyklisten jämföras med bilen då de ges utrymme och får ta mer plats. Det inbjuder till fler att gå och cykla inom tätorten och ger möjlighet att ställa bilen när kortare resor ska göras. **Åtgärdsförslagen kommer att bidra till alla de delmål som Eslövs kommun formulerat för trafikslagen gång- och cykel.**

Vissa åtgärdsförslag, såsom exempelvis hastighetssäkrade passager och nya gång- och cykelbanor, påverkar framkomlighet för bil. Det kan leda till att, den idag på flera vägar, bristfälliga hastighetsefterlevnaden förbättras i orterna. Sådana åtgärdsförslag kan påverka framkomlighet för utryckningstrafik och buss negativt, varför anpassningar behöver utredas för att skapa acceptabla förhållanden där behoven är extra stora för dessa användare.

## 5 Kollektivtrafik (buss och tåg)

### 5.1 Krav och behov

Kollektivtrafiken är en viktig del i ett hållbart och effektivt transportsystem. Nyttan i att få fler att resa med kollektivtrafik är att resorna flyttas från bil till buss och tåg. För att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik behövs bra resandeunderlag, vilket är en förutsättning för hög turtäthet.

Det innebär att bebyggelseutveckling bör ske utmed befintliga eller planerade kollektivtrafikstråk. Linjenätet och järnvägsstationen bör samlokaliseras för bra samverkan mellan trafiknätets olika nivåer. Det är också viktigt med effektiva förbindelser till stora målpunkter (till exempel högskola och sjukhus) i de större städerna.

Kollektivtrafikens attraktivitet påverkas av restiden, effektiva linjesträckningar, närhet till hållplats vid start- och målpunkt, turtäthet, lokalisering av resecentra och bytesmöjligheter mellan olika trafikslag. Kollektivtrafiken har anspråk på snabbhet, korta restider men även enkelhet och trygghet för resenärerna.

För tåg bör gångavståndet till stationen inte vara mer än 1000 meter. Gångavstånd till hållplats för lokal busstrafik är svårt att tillgodose eftersom olika människor har olika förutsättningar och preferenser. Exempelvis kan avståndet 200 meter anses vara för långt för personer med nedsatt rörelseförmåga. För normalresenären är snarare ett hållplatsavstånd på 400–600 meter. Mindre än 400 meters gångavstånd bör eftersträvas vid nya områden.

Kollektivtrafikens turtäthet i rusningstrafik bör vara cirka 15–30 minuter i Eslövs tätort, bedömt efter stadens storlek. För att vara konkurrenskraftig mot biltrafiken bör restidskvoten<sup>1</sup>, inklusive gång-, vänte- och eventuell bytestid, inte vara större

---

<sup>1</sup> Restidskvot = Restid med kollektivtrafik / Restid med bil

än 2,0. Detta ställer i sin tur krav på färdhastigheten (inklusive tid för hållplatsstopp) men innebär också att linjedragningen måste vara rimligt gen.

För aktuell nulägesbeskrivning och bristanalys i Eslöv, Marieholm och Löberöd har bedömningar skett utifrån riktlinjer enligt Tabell 12 samt bytesmöjligheter mellan kollektivtrafiklinjer.

Tabell 12. Kvalitetsbehov för kollektivtrafiken.

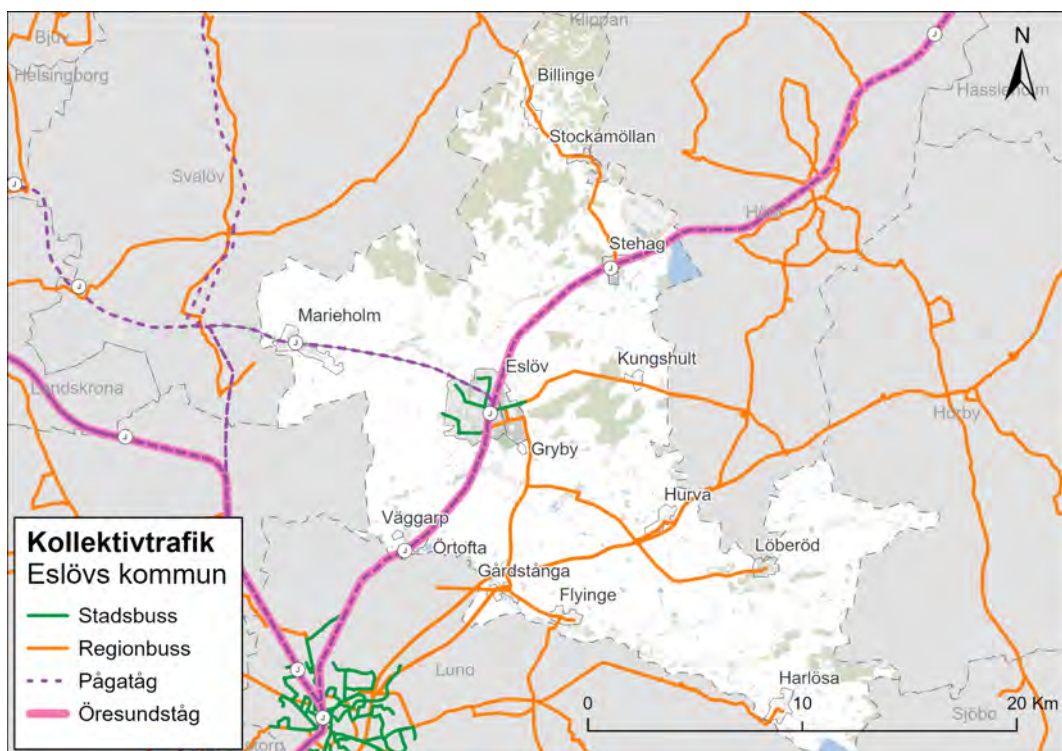
Kvalitet	Mått
Turtäthet	15–30 minuter
Gångavstånd järnväg	1000 meter
Gångavstånd buss	400 meter

## 5.2 Nuläge övergripande

Inom Eslövs kommun finns det ett brett utbud av kollektivtrafik i form av stadsbuss i Eslövs tätort, regionbuss samt tåg. Av det totala antalet resor år 2018 gjordes cirka 22 % med kollektivtrafik (15 % med tåg och 7 % med buss).

I Eslövs kommun är utpendlingen större jämfört med inpendlingen till kommunen. År 2018 var det knappt 4500 inpendlare jämfört med drygt 9100 utpendlare, vilket motsvarar 13% respektive 27 % av kommunens invånare. Av det totala antalet utpendlare skedde 32 % av resorna med tåg och 7 % med buss. Motsvarande siffror för inpendlingen var 20 % med tåg och 7 % med buss. För både in- och utpendlingsresorna är det bilen som dominerar.

Eslövs kollektivtrafiklinjer redovisas nedan i Figur 66. Finast maskvidd av linjer finns i Eslöv tätort, där det även finns stadsbuss. Regionbusslinjerna trafikerar främst söder och öster om staden samtidigt som tågtrafiken tjänar Marieholm och Stehag i norr. Även Örtofta i sydväst har tågtrafik.



Figur 66. Kollektivtrafiklinjer i Eslöv kommun.

Turtätheten för flera av busslinjerna är av god standard, se Tabell 13. Tätast trafik körs av SkåneExpressen-linjerna (SkE) längs väg E22. Turtätheten till Löberöd och andra omgivande orter i kommunen är mindre god och är jämnt fördelad under dagen. Tågtrafiken har i genomsnitt 10-minuterstrafik under maxtimme mot Lund och Malmö, respektive 20-minuterstrafik mot Hässleholm, vilket är en god standard.

Många av de orter som SkE trafikerar nås även via tåg eller regionbuss från Eslövs tätort, vilket gör att linjerna troligtvis främst nyttjas av de boende på orterna söder om väg E22 eller på landsbygden nära väg E22.

Tabell 13. Busstrafik i Eslövs kommun.

Linje	Linjetyp	Sträckning	Antal avgångar per vardag per riktning	Turtäthet under rusningstrafik
1	Stadsbuss	Solkullen–Stationen–Flygstaden	38 + 38	20-minuterstrafik
2	Stadsbuss	Rönneberga–Stationen–Bäckdala	39 + 38	20-minuterstrafik

SkE1	Regionbuss	Kristianstad– Malmö	42 + 42	15-minuterstrafik
SkE2	Regionbuss	Hörby–Lund	44 + 42	15-minuterstrafik
155	Regionbuss	Harlösa–S Sandby–Lund	16 + 17	30-minuterstrafik
157	Regionbuss	Eslöv– Gårdstånga– Flyinge	6 + 6	-
436	Regionbuss	Eslöv–Löberöd	10 + 10	-
474	Regionbuss	Hörby–Eslöv	10 + 10	-
518	Regionbuss	Klippan– Ljungbyhed– Röstånga– Stehag	14 + 12	-

Tabell 14. Tågtrafik i Eslövs kommun. \*Avgångar från Eslöv station mot Helsingborg går via Marieholm och trafikering redovisas på denna rad.

Station	Typ av tåg	Riktning	Trafikering
Eslöv	Öresundståg Pågatåg	Linjer mot Helsingborg*, Malmö, Hässleholm	Under maxtimme (per riktning och timme) Fem avgångar mot/från Malmö Tre avgångar mot Hässleholm
Marieholm	Pågatåg	Helsingborg - Malmö	En avgång per riktning och timme
Stehag	Pågatåg	Kristianstad - Malmö	Två avgångar per riktning och timme
Örtofta	Pågatåg	Kristianstad - Malmö	Två avgångar per riktning och timme

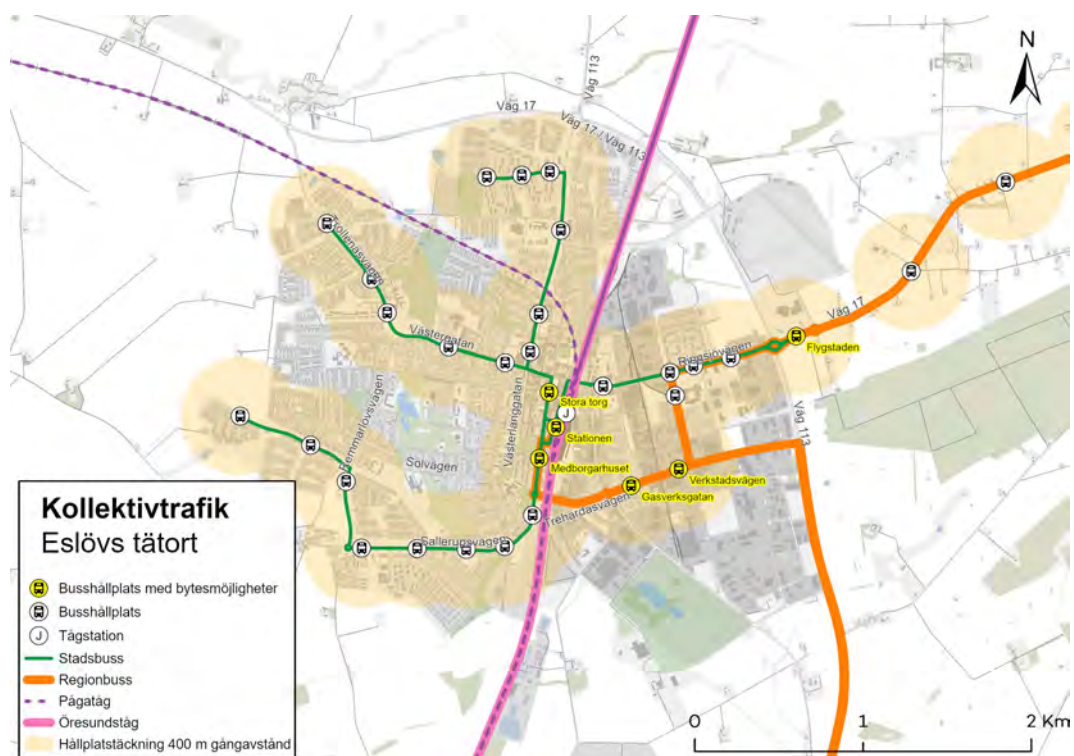
### 5.2.1 Eslövs tätort

Eslövs station är den stora knutpunkten i orten och kommunen. Här trafikerar två stadsbusslinjer sedan en tredje linje lades ned vid årsskiftet 2019/2020. Flera av regionbussarna i kommunen går inom staden tillsammans med Pågatåg och Öresundståg. Det är troligtvis här som flest byten sker mellan stads- och regionbuss, även om det finns möjlighet att göra detta vid andra hållplatser i Eslöv. Avstånden mellan hållplatsläge för stads- och regionbuss till järnvägsstationen är cirka 150 respektive 200 meter.

Stadsbussarna inom orten har en god turtäthet och har ett upptagningsområde (se Figur 67) som täcker merparten av den västra delen av orten och större målpunkter. Upptagningsområdet på 400 meter representerar fem minuters resa till fots.

Det finns områden i Eslövs tätort som saknar god tillgänglighet till kollektivtrafik. Dessa områden sträcker sig likt en korridor i västra Eslöv. Här ingår bland annat området Ekenässkolan, samt ett antal bostadsområden. Även i verksamhetsområdet i sydöstra Eslöv saknas god tillgång till kollektivtrafik.

Inom en radie på 1 kilometer från stationen går det att nå Eslövs stadskärna med centrumverksamheter, flera skolor och förskolor samt bibliotek och vårdcentral.



Figur 67. Kollektivtrafiklinjer och upptagningsområde i Eslöv.

För pendling med tåg mot de arbetsplatstäta städerna Malmö och Lund avgår det sex tåg i respektive riktning från Eslöv station. Från stationen nås Malmö centralstation inom 25 minuter, vilket ger en god tillgänglighet. Restidskvoten från ett bostadsområde i västra Eslöv till Stortorget i Malmö är cirka 1,7 i restidskvot, vilket är acceptabelt. Restidskvoten sjunker desto närmare stationen man är.

Färre avgångar med tåg går till och från Hässleholm och Kristianstad, som troligtvis har färre arbetspendlare från Eslöv.

Den största delen av invånarna i Eslöv har mindre än 2 kilometer (fågelvägen) till stationen, vilket motsvarar 10 minuter med cykel. Trots detta står endast 13 % av resorna till tågtrafiken i kommunen med cykel (se Figur 8). För busstrafik är samma siffra 8 %.

### 5.2.1.1 Planerade åtgärder

Det finns inga kända planerade åtgärder för kollektivtrafiken i Eslövs tätort.

## 5.2.2 Marieholm

Genom Marieholm sträcker sig Rååbanan, där det sedan år 2016 går Pågatågstrafik. Från Marieholm avgår ett tåg per timme mot Malmö och Eslöv, respektive ett tåg mot Helsingborg. Detta är det enda kollektivtrafikutbudet i orten. I Figur 68 visas befintliga kollektivtrafiklinjer med upptagningsområde.

Närmast tågstationen ligger verksamheter. Detta innebär att en stor andel av resandeunderlaget, som utgörs av de boende, har längre än 5 minuter till den enda kollektivtrafiknoden i orten. Ser man till det acceptabla gångavståndet till en järnvägsstation (1 km, se Tabell 12), nås dock i stort sett hela tätorten.

Norr om stationen planeras ett nytt bostadsområde. Även detta område kommer att ligga inom ett acceptabelt avstånd till järnvägsstationen.



Figur 68. Kollektivtrafiklinjer och upptagningsområde i Marieholm.

### 5.2.2.1 Planerade åtgärder

Det finns inga kända planerade åtgärder för kollektivtrafiken i Marieholm.



### 5.2.3 Löberöd

Bland regionbussarna går SkåneExpressen-linjerna 1 och 2 endast längs med väg E22. Detta innebär att det är långt att resa till fots eller med cykel för de flesta i kommunen. Från Löberöd är det möjligt att resa med regionbuss 436 och byta i Hurva till dessa linjer och resa vidare mot Malmö och Lund eller Hörby och Kristianstad. Det är även möjligt att resa med linje 436 till Eslövs station och byta till tåg.

Linje 436, som är den enda kollektivtrafiken i Löberöd, har ett upptagningsområde som redovisas i Figur 69. Stora delar av orten når någon av hållplatserna inom fem minuter till fots. Undantaget är de östra delarna av orten, där apotek, vårdcentral och tandläkare är lokaliserade.

Även om SkE och tågtrafiken har en god turtäthet, har anslutande linje 436 endast en avgång per timme, vilket ger en mindre god tillgänglighet med kollektivtrafik i Löberöd. Det går ingen busstrafik till Löberöd under helger. Restidskvoten från centrala Löberöd till Stortorget i Malmö är strax över 2,0, vilket innebär att kollektivtrafiken inte utgör ett attraktivt resalternativ.

Många av de orter som SkE går till nås även via tåg eller regionbuss från Eslövs tätort, vilket gör att linjerna troligtvis främst nyttjas av de boende på orterna söder om väg E22 eller på landsbygden nära väg E22.



Figur 69. Kollektivtrafiklinjer och upptagningsområde i Löberöd.

### 5.2.3.1 Planerade åtgärder

Åtgärder som sedan tidigare pekats ut i kommunens översiktsplan är följande:

- Kommunen ska verka för ökad turtäthet för Löberöd inklusive granskning av vilka kopplingar som är av särskild betydelse för Löberödsborna (samarbete med Skånetrafiken)
- Kommunens ska verka för mer tillgängliga och användarvänliga busshållplatser i Löberöd (samarbete med Trafikverket och Skånetrafiken)

## 5.3 Bristanalys

Kollektivtrafiken i Eslövs kommun har analyserats utifrån krav och behov. Kraven rör kvaliteter såsom turtäthet, närhet till hållplats/station från målpunkter samt bytesmöjligheter.

Generellt saknas i kommunen avgångar under kvällstid och helger för regionbussarna som knyter samman de mindre orterna med Eslövs tätort.

Sett till Eslövs kommun som helhet varierar restidskvoten till andra orter i regionen kraftigt. Boende i Eslövs tätort och de andra järnvägsanslutna orterna kan på konkurrenskraftig tid ta sig till exempelvis Lund och Malmö.

För orter med regionbusstrafik är detta inte fallet, och det tar ofta mer än dubbelt så lång tid att ta sig till målpunkter med buss jämfört med bil. Detta gäller även en sträcka som exempelvis Löberöd och Eslöv. Det saknas kollektivtrafikkopplingar mellan flera av de mindre orterna i kommunen, speciellt under kvällar och helger, exempelvis från Löberöd samt orterna längs med berörd busslinje. Från Hurva, Flyinge och Harlösa är det möjligt att resa kollektivt till Eslöv under helger, men detta kräver ett eller flera byten och en resa via Lund för att byta till tåg mot Eslöv station. Även större orter i andra kommuner, såsom Hörby, saknar trafikering under kvällar och helger från Eslöv.

### 5.3.1 Eslöv

Flera målpunkter saknar närhet till stadsbuss sedan den tredje stadsbusslinjen, som främst trafikerade västra Eslöv, drogs in. Målpunkter som skolor (åk F-6 samt 7–9) som saknar närhet till kollektivtrafik medför ofta att föräldrar skjutsar sina barn i bil, vilket leder till mer utsläpp och en mindre trafiksäker miljö vid skolorna.

Vid byten mellan buss och tåg i Eslöv är sträckan mellan hållplats och station över 200 meter. Detta innebär att byten tar lång tid för resenärerna, särskilt för personer med rörelsehinder.

I Eslövs tätort finns det goda förutsättningar för att nyttja kollektivtrafiken i högre utsträckning, särskilt för pendling. Cykelnätet till stationsområdet är idag inte tillräckligt bra och behöver förstärkas. Det saknas även säkra och väderskyddade

cykelparkeringar vid stationen. Samtidigt finns en stor potential för fler pendlare att använda cykel på väg till kollektivtrafiken, se Figur 8.

### **5.3.2 Marieholm**

Från Marieholm avgår ett tåg i timmen i respektive riktning under hela dygnet, bortsett från nattetid mellan klockan 01 – 04. Turtätheten är konstant, vilket innebär att resenärerna har liten möjlighet att vara flexibla i sin resa till och från jobbet. Under samtal med tjänstepersoner har det även framkommit att det finns bekymmer med tillförlitligheten längs Helsingsborgsbanan där inställda avgångar förekommer.

Efter att tåglinjen lanserades i Marieholm har busslinje mot Eslöv dragits in. Detta betyder att invånare mellan Marieholm och Eslöv saknar god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Vid Marieholms station saknas väderskyddade cykelparkeringar på båda sidorna av spåret.

### **5.3.3 Löberöd**

Löberöd utgör ett lokalt centrum i Eslövs kommun där den sydöstra delen av kommunen har sin närmsta matbutik, vårdcentral med mera. Kollektivtrafiken i Löberöd utgörs av linje 436. Linjen fortsätter inte längre österut i kommunen än Löberöd, vilket innebär att de som vill resa dit behöver ta sig till orten med bil eller cykel.

Sista avgången från Löberöd till Eslöv sker vid 17:30, och sista avgång från Eslöv sker vid 17:00. Detta innebär att det finns begränsade möjligheter att pendla med kollektivtrafik till och från Löberöd, vare sig resenären ska till arbete eller skola. Under helgerna avgår ingen busstrafik till eller från Löberöd, vilket gör invånarna i och runt orten helt beroende av bil för att göra utflykter och ärenden. Det begränsar även barn och ungas rörelsefrihet och möjlighet att ta sig till och från aktiviteter utanför orten.

Trots att det finns täta avgångar från väg E22 genom SkåneExpressen eller tågtrafik i Eslöv är restidskvoten i flera reserelationer, exempelvis Löberöd till Malmö eller Eslöv, över 2,0.

Vid båda hållplatserna i Löberöd saknas cykelparkering.

## 5.4 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslagen för kollektivtrafik har delats in enligt fyrstagsprincipen och presenteras indelade efter kategori, samt utifrån vilken typ av åtgärd/funktion som berörs i första hand. De aktuella funktionerna är Framkomlighet/Tillgänglighet (F/T), Trafiksäkerhet (Ts), Trygghet (Tr), Hållbara resor (Hr) och Övriga (Ö). Respektive åtgärd har även getts en prioritet. För det fortsatta arbetet rekommenderas att genomförandet av åtgärdsförslagen samordnas för att spara tid och kostnader.

Fyrstagsprincipens olika steg inkluderar; *steg 1: tänk om, steg 2: optimera, steg 3: bygg om, steg 4: bygg nytt*. I Tabell 15 presenteras steg 1- och steg 2-åtgärder för kollektivtrafik och i Tabell 16 steg 3- och 4-åtgärder.

Tabell 15. Steg 1- och 2 åtgärder för kollektivtrafik.

Åtgärd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Samverka med Skånetrafiken</b> för att hitta alternativa lösningar till kollektivtrafik, exempelvis <b>anropsstyrning</b> .	Hr, T/F	1
Utökat samarbete på <b>samverkansmöten</b> mellan Skånetrafiken och kommunen (exempelvis översyn av stadsbusstrafiken, ökad <b>turtäthet</b> , förlänga <b>trafikeringstider</b> och förbättrad <b>realtidsinformation</b> ).	Hr	1
Inventera och utveckla attraktiva och väl upplysta <b>hållplatslägen</b> med tillhörande <b>cykelparkering</b> för järnvägsstationer samt busshållplatser.	Hr	2
Införa låncykelsystem likt exempelvis Malmö by bike i anslutning till Eslövs station för inpendlande resenärer.	Hr	2
Utred om det går att minska <b>avståndet mellan färdmedelsbyten</b> vid resecentrum och hur väl tidtabellerna synkar för att skapa ett samlat resecentrum samt attraktiva restider med kollektivtrafik.	Hr	2
Utred <b>behov av säkra passager</b> för att minska järnvägens barriäreffekt.	Ts, T/F	2
Implementera Mobility Management arbete, exempelvis genom olika <b>informationskampanjer</b> eller <b>incitament</b> för att välja mer hållbara transporter, för	Hr, Öv	2

kommuninvånare i allmänhet och nyinflyttade i synnerhet.		
Utred <b>trygghet</b> vid hållplatser och stationer, särskilt där mätningar har visat att otrygghet upplevs såsom Rönneberga.	Tr	2
Inventera <b>enkelt avhjälpna hinder</b> enligt Boverkets föreskrifter, HIN, för att säkra att hållplatserna i kommunen är <b>tillgängliga</b> .	T/F	2
<b>Samverka med Trafikverket</b> för utveckling av cykelvägar längs det statliga huvudvägnätet till busshållplatser.	T/F	2
Utred <b>framkomligheten</b> för busstrafiken i vägnätet för att kartlägga vilka flaskhalsar som finns.	T/F	2

Tabell 16. Steg 3- och 4 åtgärder för kollektivtrafik.

Åtgärd		Prioritet
Införa <b>cykelparkeringar</b> vid större knutpunkter för kollektivtrafiken med <b>väderskydd</b> , möjlighet att <b>låsa i ram</b> . Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Hr	1
Förbättra och <b>säkra</b> cykelstråk (inklusive passager) till Eslövs <b>tågstation</b> . Detta bör göras med hänsyn till kollektivtrafik så att framkomligheten inte försämras, exempelvis med anpassade farthinder. (se åtgärdsförslag i kap 4.4)	Ts, F/T	1
Förbättra och <b>säkra</b> cykelstråk (inklusive passager) till Marieholms <b>tågstation</b> . Detta bör göras med hänsyn till kollektivtrafik så att framkomligheten inte försämras, exempelvis med anpassade farthinder. (se åtgärdsförslag i kap 4.4)	Ts, F/T	2
Förbättra och <b>säkra</b> cykelstråk (inklusive passager) till Löberöds <b>busshållplatser</b> . Detta bör göras med hänsyn till kollektivtrafik så att framkomligheten inte försämras, exempelvis med anpassade farthinder. (se åtgärdsförslag i kap 4.4)	Ts, F/T	3

### 5.4.1 Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort

Åtgärdsförslag för steg 3- och 4-åtgärder för Eslövs tätort presenteras i Figur 61 med närmare beskrivningar enligt Tabell 17.



Figur 70. Åtgärder för kollektivtrafik i Eslövs tätort.

Tabell 17. Åtgärder för kollektivtrafik i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Kollektivtrafik – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Tillgänglighetsanpassa busshållplats vid Västerlånggatan.	T/F	2
2	Skapa ett sammanhållet resecentrum vid Eslövs station.	<b>Hr, T/F</b>	1
3	Se över busshållplatsens placering vid Ringsjövägen.	T/F	2
4	Inför cykelparkering med väderskydd, möjlighet att låsa i ram vid Eslövs station. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2
5	Inför cykelparkering med väderskydd, möjlighet att låsa i ram vid Storgatan. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2

### 5.4.2 Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholm

Åtgärdsförslag för steg 3- och 4-åtgärder för Marieholm presenteras i Figur 71 med närmare beskrivningar i Tabell 18.



Figur 71. Åtgärder för kollektivtrafik i Marieholms tätort.

Tabell 18. Åtgärder för kollektivtrafik i Marieholms tätort.

Nr	Åtgärd – Kollektivtrafik – Marieholm	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Komplettera hållplatsläge med väderskydd på Lagmansgatan.	Tr, T/F	2
2	Inför cykelparkeringar med väderskydd, möjlighet att låsa i ram vid Marias väg. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, T/F	2
3	Inför cykelparkeringar med väderskydd, möjlighet att låsa i ram i vid Sundelius väg. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, T/F	2
4	Inför cykelparkeringar med väderskydd, möjlighet att låsa i ram vid Lagmansgatan. Det	Tr, Hr, T/F	2

	kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.		
5	Inför cykelparkeringar med väderskydd, möjlighet att låsa i ram vid Lagmansgatan. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2

### 5.4.3 Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd

Åtgärdsförslag för steg 3- och 4-åtgärder för Löberöd presenteras i Figur 72 med närmare beskrivningar i Tabell 19.



Figur 72. Åtgärder för kollektivtrafik i Löberöds tätort

Tabell 19. Åtgärder för kollektivtrafik i Löberöds tätort.

Nr	Åtgärd – Kollektivtrafik - Löberöd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Tillgänglighetsanpassa busshållplats på Brahevägen intill Parkgatan.	T/F	1
2	Inför cykelparkeringar med väderskydd, möjlighet att låsa i ram på Storgatan intill Gamla torget. Det kan även finnas möjlighet att låsa in batteri till elcykel.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2

### 5.5 Konsekvenser av förändringar

Ovan beskrivna åtgärder bedöms sammantaget ha positiva konsekvenser på kollektivtrafiksystemet i Eslövs kommun och bidra till ett ökat hållbart resande i kommunen. I detta skede har kostnadsbedömningar av respektive åtgärder inte genomförts.



Genom att utföra föreslagna inventeringar och utredningar skapas ett kunskapsunderlag för att införa riktade åtgärder för de utmaningar som finns idag, samt för att förutse kommande behov av åtgärder.

För att nå målen att **öka andelen kollektivtrafikresor** i kommunens resor i allmänhet, samt för **arbetsresor** i synnerhet, bidrar flertalet åtgärder föreslagna ovan. Samtliga förslag bedöms ge en attraktivare kollektivtrafik, vilket har potential att öka andelen kollektivtrafikresor.

Att förbättra kollektivtrafiken på orter på landsbygden, exempelvis Löberöd, ger en mer levande landsbygd. En förbättrad kollektivtrafik ger barn och ungdomar rörelsefrihet, vilket bidrar till att de kan ta sig till och från aktiviteter och skola utan att vara beroende av skjuts från vårdnadshavare eller ett eget fordon. På landsbygden krävs en dialog med Skånetrafiken och Trafikverket för att komma överens om en ambitionsnivå i relation till potentiellt resandeunderlag. Vid lågt resandeunderlag är det möjligt att erbjuda anropsstyrd kollektivtrafik. Detta ger en ökad tillgänglighet för dem som saknar bil eller körkort samt ett alternativ för dem som har tillgång till någotdera.

Delmålet att **skapa bättre förutsättning för kombinationsresor** uppnås genom att förbättra möjligheterna utifrån hela-resan-perspektivet, från dörr till dörr. Åtgärder såsom utveckla cykelparkeringar vid hållplats och station innebär att en skolungdom eller arbetspendlande på ett bekvämt och tryggt sätt kan ställa sin cykel för att därefter använda kollektivtrafiken som nästa del i sin resa. Att sadeln är torr tillsammans med att cykelhjälm och batteri till elcykeln går att låsa in gör vardagen enklare för kollektivtrafikanvändarna. Att införa låncykelsystem i Eslövs tätort som kan användas både av inpendlare och boende skapar goda möjligheter för att byta från tåg eller buss till cykel. Exempelvis kan inpendlare som kommer med tåg byta till cykel och på ett flexibelt sätt ta sig vidare till sin arbetsplats i staden.

Vidare skapas även förutsättningar för kombinationsresor genom att ha goda möjligheter till pendlarparkeringar i anslutning till kollektivtrafiknoderna. Dessa åtgärder redogörs för i kapitel 6.4.

**Tryggt att ta sig till och från kollektivtrafik** innebär vägen till och från hållplatsläge, samt under väntetiden på stationen eller hållplatsen. Denna trygghet förbättras genom att först kartlägga och utreda var det upplevs otryggt för att därefter göra riktade åtgärder på dessa platser. En åtgärd som innebär ökad trafiktrygghet är att förbättra cykelstråken (inklusive passager) till de stora knutpunkterna i Eslöv, Marieholm och Löberöd. En annan åtgärd som bidrar till ökad trygghet är att förstärka med belysning i korsningspunkter, längs gång- och cykelvägar samt vid hållplatser och stationer. Den ökade tryggheten från åtgärderna bedöms göra kollektivtrafiken attraktivare som i sin tur bidrar till ett ökat hållbart resande.

## 6 Bil och parkering

### 6.1 Krav och behov

Planering för biltrafik behöver balanseras med övriga trafikslag och en hållbar stadsutveckling. Ett biltrafiksystem behöver vara i samklang med det totala resbehovet liksom med stadens attraktivitet och en hållbar utveckling. En avvägning behöver ske mellan olika trafikslag och olika kvaliteter i de olika näten.

Biltrafiken har anspråk på god framkomlighet, tillgänglighet och hög trafiksäkerhet. Biltrafikens krav och behov på tätorternas väg och gatunät beror på om resan utförs helt inom tätorten, har börjat utanför med mål inom tätorten, eller om resan går genom tätorten. Den totala restiden är viktig, men inom tätorten är tillgängligheten viktigare än framkomligheten, medan genomfartstrafiken önskar en hög framkomlighet, mätt i såväl hastighet som kapacitet. Bilismens behov behöver relateras till olika livsrum och olika funktionskrav på vägar. Se även kapitel 3.6.

TRAST redogör för följande funktionsindelning av ett bilnät, se Tabell 20.

Tabell 20. Funktionsindelning för bilnätet. Källa: TRAST

Nättyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Huvudnät för bil	Nätet består av gator för trafik genom tätorten och gator för trafik till/från tätorten samt mellan stadsdelar inom tätorten. Inom huvudnätet finns länkar som ingår i ett övergripande nät som används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter. Viktiga målpunkter är centrum, verksamhetsområden och besökspunkter inom staden och fjärrpunkter utanför tätorten.
Lokalnät för bil	Nätet omfattar gator för trafik som till övervägande del har målpunkt utmed gatan. Viktiga målpunkter är huvudnätet för bil och målpunkter inom stadsdelen.

Bilparkering är en viktig faktor för biltrafikens tillgänglighet och bilnätets funktion. Tillgången på parkeringsplatser är en av de faktorer som har störst betydelse för resmönstret och kan påverka biltrafikmängden i ett område. Parkering kan användas som ett aktivt instrument i stadsplaneringen. Kommunen kan med hjälp av parkeringsbehovstal och styrdokument kompromissa mellan tillgänglighetsanspråk från biltrafik och andra anspråk i staden.

*Biltrafiknätets nulägesbeskrivning och bristanalys fokuserar på följande:*

Viktiga målpunkter för bilister definieras och beskrivs såsom arbetsplatser, resecentra, busshållplatser, handelsplatser, skolor, dagis, fritidsanläggningar/-områden och bostäder.

Bilnätets länkar beskrivs med avseende på hastigheter och relateras till funktioner och trafikrum samt storlek på biltrafikflöden.

För uttryckningsfordon har framkomligheten stor betydelse och för ambulanstransporter är raka och jämna vägar viktiga. För analysen bedöms de större huvudgatorna samt anslutningsvägar till räddningstjänstens station.

För närmare beskrivning av tung trafik och godstransporter hänvisas till Kapitel 7.

Av Figur 73 framgår tolkning av vägklasser för förståelse av hierarkier i ett väg- och gatunät.

Klass	Trafik-försörjnings-funktion	Lugna gatan	TRAST/ VGU	Statligt vägnät
0	Europa		Övergripande huvudnät	Europa-väg
1	Sverige		Övergripande huvudnät	Nationell stamväg Riksväg
2	Storregion	Genomfart/ Infart	Övergripande huvudnät	Nationell stamväg Riksväg
3	Storregion Region	Genomfart/ Infart Huvudgata	Övergripande huvudnät Huvudnät	Riksväg Primär länsväg
4	Region	Huvudgata	Huvudnät	Primär Sekundär länsväg
5	Stad Tätort	Huvudgata	Huvudnät	Sekundär Tertiär länsväg
		Lokalgata*	Lokalnät	
6	Stadsdel Tätortdel	Lokalgata*	Lokalnät	Tertiär länsväg
7	Kvarter	Lokalgata	Lokalnät	
8	Fastighet			

Figur 73. Översättningstabell för vägklass från NVDB (Nationell vägdatabas)

Bilnätets korsningar beaktas såsom till exempel planskildhet, signalreglering, cirkulationsplats och väjning/stopp.

En olycksanalys i STRADA görs med avseende på bil mellan olika trafikslag bil/bil, bil/ cykel, bil/fotgängare. Problemområden lyfts fram där dagens nät bedöms ge låg standard för bilister i relation till andra behov för orten.

För behov av framkomlighet/tillgänglighet/kontinuitet lyfts följande för analysen:

- Avsaknad av länkar i bilnätets huvudnät respektive lokala nät i förhållande till viktiga målpunkter.
- Kapacitet i länkar eller korsningspunkter.
- Förekomst av passager som är hastighetssäkrade alternativt belastade av fotgängare och cyklister på ett sådant sätt att biltrafikens framkomlighet är låg.

För behov av trafiksäkerhet beaktas följande för analysen:

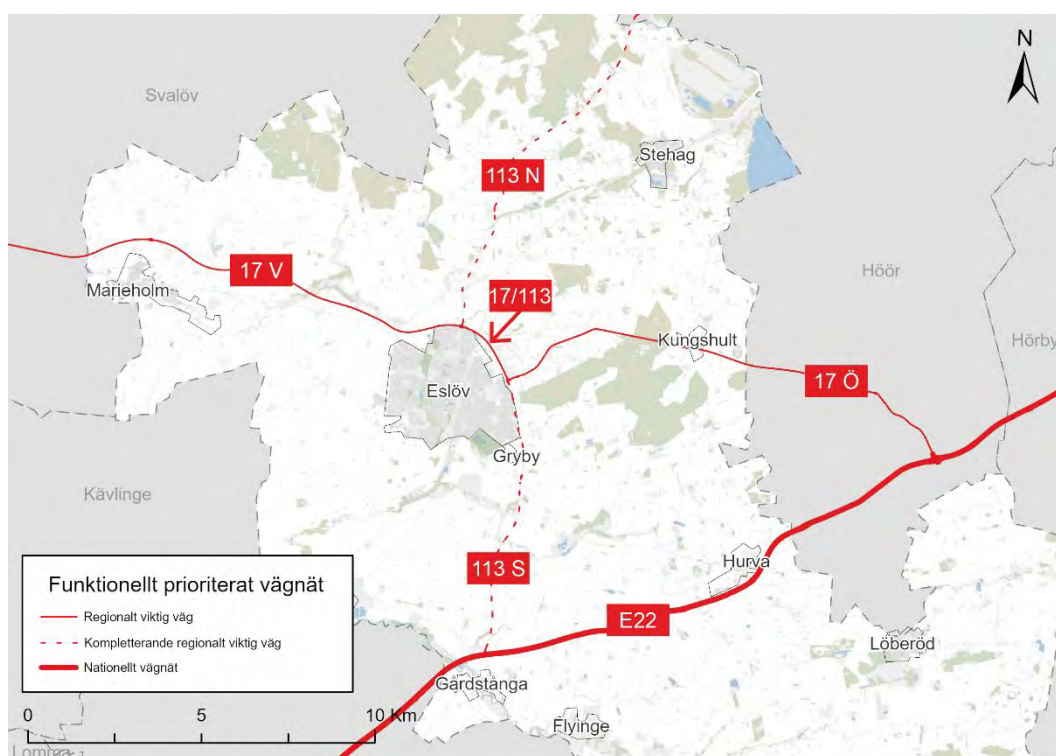
- Hastighetsnivåer för konfliktsituationer med alla trafikslag.

Hastigheten har stor betydelse för trafiksäkerheten. Den är ofta avgörande för en olyckas konsekvenser och påverkar starkt förarens möjligheter att undvika den. Närmare beskrivning finns i kap 3.8 Trafiksäkerhet.

Vid bedömning av trafiksäkerhet kan 85-percentilen av motorfordons punkthastigheter uppmätas. Detta görs med fördel omedelbart före konfliktpunkten – till exempel strax före en gång- och cykelkorsning. Med 85-percentil menas att högst 85 av 100 bilar har den angivna hastigheten. Men det finns andra faktorer utöver 85-percentil som bör vägas in i samband med att hastighetssäkrade åtgärder sätts in, exempelvis om ett stråk används mycket av barn och unga eller där framkomligheten för oskyddade trafikanter kan gynnas i kombination med en trafiksäkerhetsåtgärd.

## **6.2 Nuläge övergripande**

För det nationella vägnätet som passerar Eslövs kommun innehar väg E22 de högre trafikflödena. Väg 17 och väg 113 har stor inverkan på bilisternas rörelsemönster och skapar en god tillgänglighet till närliggande kommuner och regioner, se Figur 74 och Tabell 21.



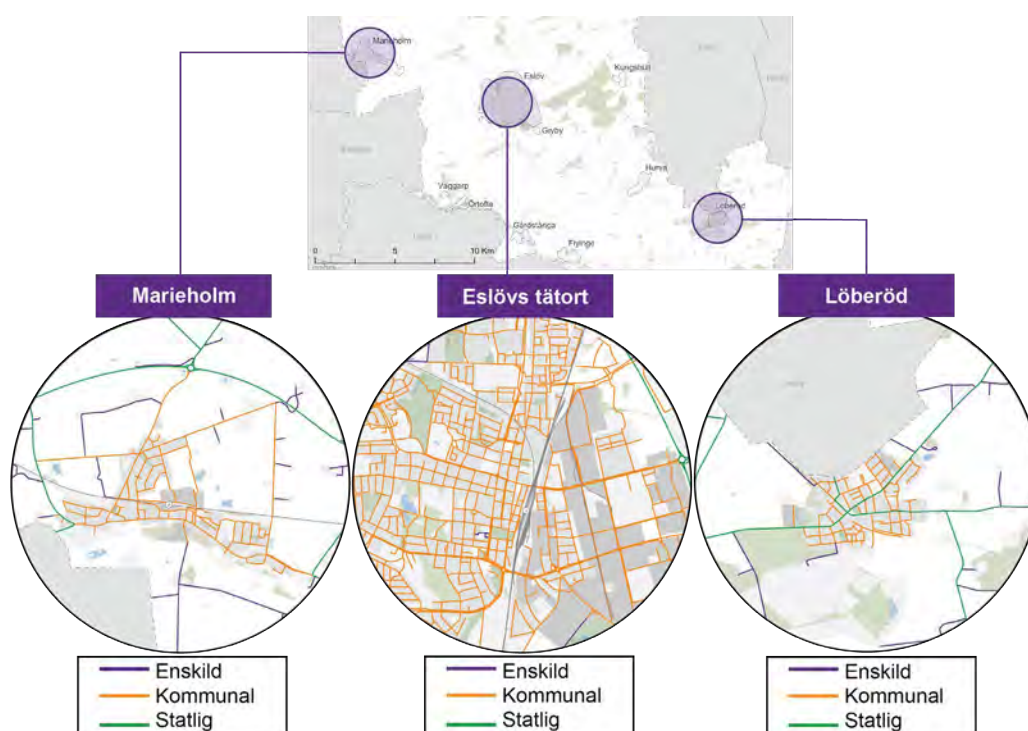
Figur 74. Nationellt och regionalt vägnät.

Tabell 21. Biltrafikflöden på det nationella och det regionala vägnätet.

Väg	Flöde fordon/dygn (mätår)
E22	23 000 (2019)
17/113	9500 (2018)
17 V	6500 (2018)
17 Ö	6000 (2018)
113 S	13 000 (2017)
113 N	5500 (2017)

Bilen är det dominerande färdmedlet i kommunen och cirka 60 % av alla resor görs med bil. I Eslövs tätort finns en tydlig hierarki med huvudgator och ett finmaskigt lokalnät.

I tätorterna Eslöv, Marieholm och Löberöd utgörs största delen av vägnätet av kommunala vägar, men det förekommer även enskilda och statliga vägar. Det som skiljer Löberöd från de två andra orterna är att de centrala huvudvägarna genom samhället är statliga vägar, vilket innebär att kommunen inte är väghållare. Se Figur 75 och Tabell 29.



Figur 75. Väghållare i Eslövs tätort, Marieholm och Löberöd.

Utveckling av strategier och planer för bilparkering i kommunen är ett ständigt pågående arbete. Parkeringsnormen delar in Eslövs kommun i två zoner, en för Eslövs tätorts centrala delar och en för kommunens övriga delar, med olika minikrav på parkeringsbehov vid nybyggnation. Genom att implementera olika typer av mobilitetsåtgärder finns det möjlighet att reducera parkeringstalet med 20–30 %. Storleken på reduktionen beror på platsens förutsättningar och vilka typer av åtgärder som genomförs.

I Eslövs tätorts centrala delar är allmän parkering avgiftsbelagd eller försedd med krav på P-skiva. I de mest centrala delarna finns 10- och 30-minutersparkering som utgörs av kantstensparkering. Större parkeringsytor i nära anslutning till

centrum har längre tidsgräns med avgift för 4- respektive 24-timmars parkering. Se Figur 78.

Parkeringsnormen liksom utveckling av avgiftszoner är styrmedel för en mer hållbar markanvändning, att underlätta för människor att resa hållbart samt styra biltrafikflöden för att minimera dess störningar.

I Eslövs tätort finns tre pendlarparkeringar. I Marieholm finns en pendlarparkering norr om järnvägsstationen, och i Löberöd finns en vid busstorget i nära anslutning till affären.

### **6.2.1 Eslöv**

Biltrafikens övergripande huvudnät vid Eslövs tätort består av väg 17 och väg 113, vilka omger ortens nordöstra del, se Figur 76. I Eslövs tätort leder merparten av huvudnätet till dessa övergripande vägar. Huvudnätet består av Trehäradsvägen, Lundavägen, Ringsjövägen, Östergatan, Västergatan, Västerlånggatan, Trollenäsvägen, Smålandsvägen och Harjagersvägen. Ett mindre prioriterat huvudnät sammankopplar orten, dels till mindre regionala vägar mot sydväst, dels mellan huvudgatorna, och omfattas av Sallerupsvägen, Remmarslövsvägen och Bruksgatan.

Vissa gator har klassats som mer betydelsefulla lokalgator såsom Solvägen, Kvarngatan och Verkstadsvägen och även dessa gator sammanbinder huvudvägnätet. Övriga gator ingår i det lokala nätet varav ett flertal har en viktig uppsamlingsfunktion.

Östergatan/Ringsjövägen är idag en av de större infartslederna som leder till Eslövs tätort och utgör en sammanbindande ryggrad för östra Eslöv, som kopplar till tvärgående gator. Östergatan/Ringsjövägen inklusive Trehäradsvägen är de större infartsvägarna med flöden mellan 8000–10000 fordon/dygn. Ringsjövägen har en högre andel tung trafik vilket innebär att ett stort antal tunga transporter väljer denna väg dels mot centrala Eslöv, dels mot verksamhetsområdena i östra Eslöv.

Trehäradsvägen är förhållandevis bred och har en kombinerad funktion som infartsled för person- och godstrafik samtidigt som dess karaktär ändras till stadsgata när den leder via bostadsbebyggelse. Tillsammans med Harjagersvägen och Södra vägen/Lundavägen ska den avlasta Östergatan/Ringsjövägen.

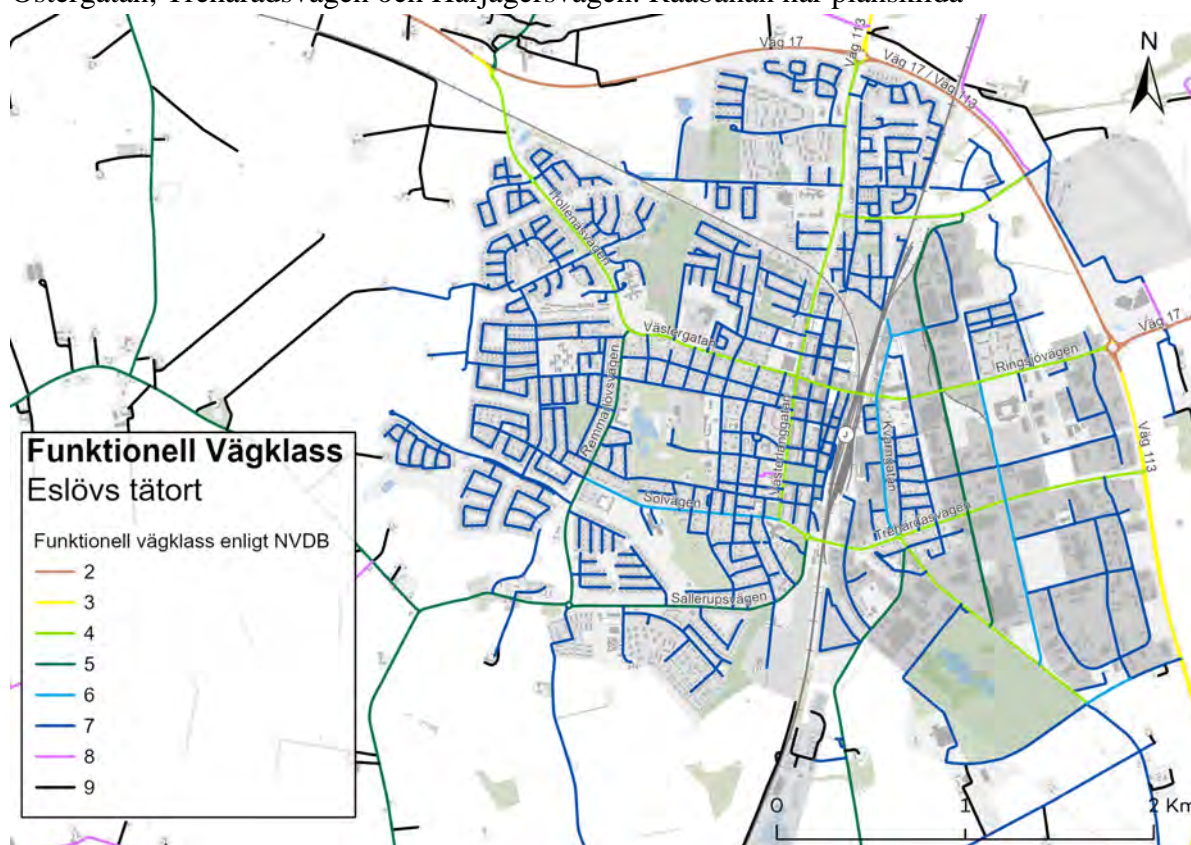
Harjagersvägen har ett något lägre flöde, cirka 2600 fordon/dygn, med en jämförelsevis högre andel tung trafik (cirka 9,2 %). Lundavägen har flödet cirka 1900 fordon/dygn.

Kvarngatan, Smålandsvägen, Trollenäsvägen, Västergatan och Sallerupsvägen innehar något lägre biltrafikflöden mellan cirka 4000–6000 fordon/dygn.

Biltrafiken bedöms omfattas av genomfartstrafik till de perifera stadsdelarna och lokal trafik.

Även Solvägen har ett lägre flöde med cirka 3000 fordon/dygn och en lägre andel tung trafik (cirka 4,9 %).

I Eslövs tätort utgör järnvägarna Södra stambanan och Rååbanan barriärer för lokaltrafiken vilket kan göra att trafiken belastar huvudnätet i högre grad. Inom Eslövs tätort finns planskilda bilvägskorsningar med Södra stambanan för Östergatan, Trehäradsvägen och Harjagersvägen. Rååbanan har planskilda



korsningar med Smålandsvägen och Trollenäsvägen. Se Figur 34.

Figur 76. Funktionell vägklass enligt NVDB. För tolkning av vägklasserna se Figur 73.

Flöden uppmätta 2019 på det kommunala vägnätet i Eslövs tätort redovisas nedan i Tabell 22. De mätningar som genomförts under 2020 och 2021 har varit påverkade av pandemin samt en ombyggnad av Östergatan, vilket har gjort att flöden på denna samt omkringliggande nät inte anses representativa.

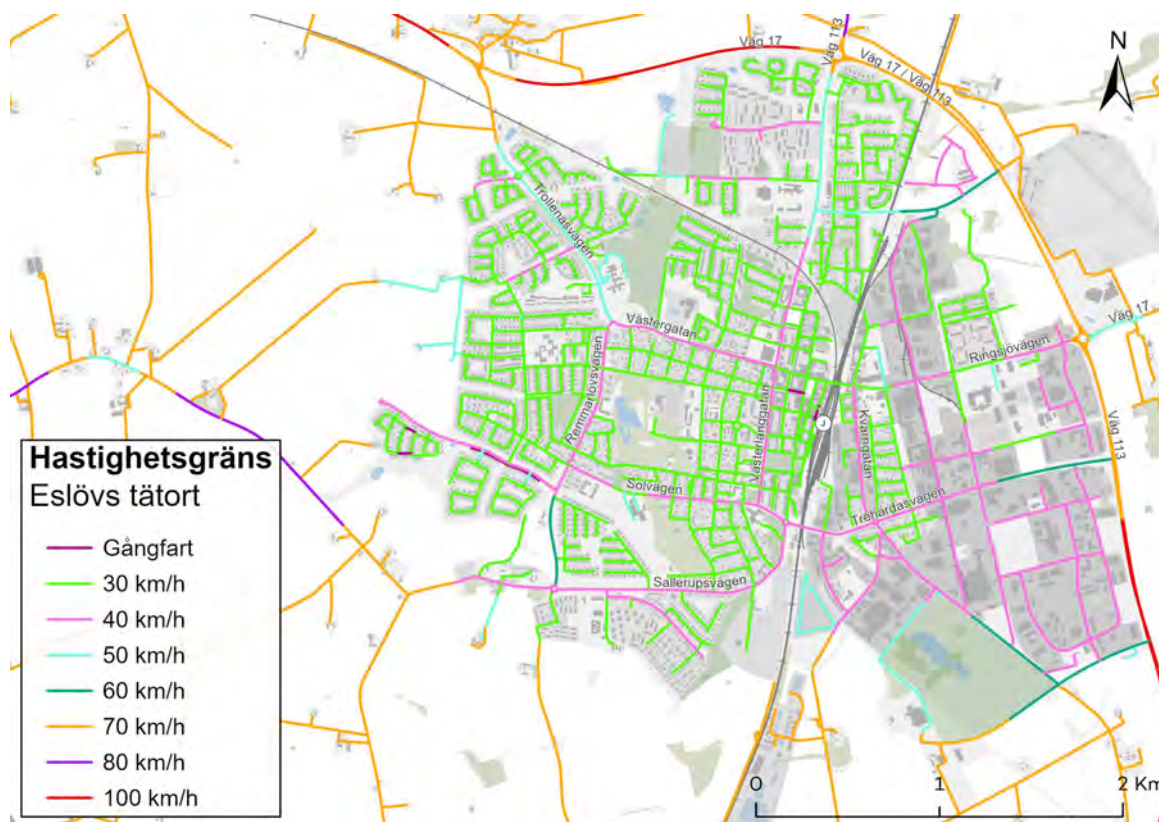
Tabell 22. Flöden på det kommunala vägnätet i Eslöv tätort. 85-percentil innebär att 15 % av bilisterna kör den uppmätta hastigheten eller fortare.



Eslöv Gata	Dygns- trafik (f/d)	Mätår	Skyltad hastighet (km/tim)	Medel- hastighet (km/tim)	85- percentil (km/tim)	Tung trafik
Harjagersvägen	2600	2019	60	57	63	9,2%
Kvarngatan N	5100	2019	40	36	42	4,3%
Kvarngatan S	4800	2019	40	42	47	5,3%
Ringsjövägen	8700	2019	40	43	52	8,9%
Sallerupsvägen N	4500	2019	40	43	52	6,3%
Smålandsvägen	5600	2019	40	35	42	5,8%
Solvägen	3100	2019	30	39	47	4,9%
Södra vägen	1900	2019	60	58	68	13,5%
Trehäradsvägen	9400	2019	40	37	42	4,5%
Trollenäsvägen	5300	2019	50	48	54	4,6%
Västergatan	6000	2019	40	40	47	5,4%
Östergatan	9800	2019	30	31	35	4,2%

I dagsläget finns vissa kapacitetsbrister i Eslövs tätorts tre större huvudinfartsvägar vilka beskrivs i kapitel 6.3 - Bristanalys. I Eslövs centrum kan en viss tröghet upplevas för bilister vid Västergatan/Östergatan, men förhållandena bedöms vara på en acceptabel nivå.

Eslövs kommun har så långt möjligt anpassat bilvägarnas hastighetsgränser till ”Rätt fart i staden”. Av Figur 77 framgår tätortens skyltade hastigheter. Bashastigheten i huvudnätet är 40 km/tim med undantag för infarter till verkshetsområden och ortens centrala delar. Bashastigheten för lokalnätet är 30 km/tim.



Figur 77. Skyltade hastighetsgränser i km/tim enligt NVDB.

Bilvägnätet har kompletterats med olika hastighetssänkande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder. För Eslövs huvudgator finns refuger vid ett flertal gång- och/eller cykelpassager, men upphöjda passager har även utvecklats över huvudgator, på anslutande tvärgator eller upphöjda korsningar. Endast upphöjda passager bedöms säkerställa hastigheten 30 km/tim och ge en trafiksäker passage. Även planskilda passager bedöms trafiksäkra. En översiktlig inventering visar omfattning av trafiksäkra passager i orten, se Figur 34 i kapitel 4 - Gång och cykel. Hastighetssäkrade passager är koncentrerade till Eslövs centrumfunktioner vid till exempel Östergatan, Stora torg, Norregatan och Solgatan.

Av Tabell 22 kan utläsas att det generellt sker hastighetsöverskridanden på alla uppmätta vägar. De vägar som utmärker sig med större hastighetsöverskridanden av skyltad hastighet är Kvarngatan (södra delen), Ringsjövägen, Sallerupsvägen, Solvägen, Västergatan, Östergatan och Trolleånsvägen. Av Figur 34 framgår

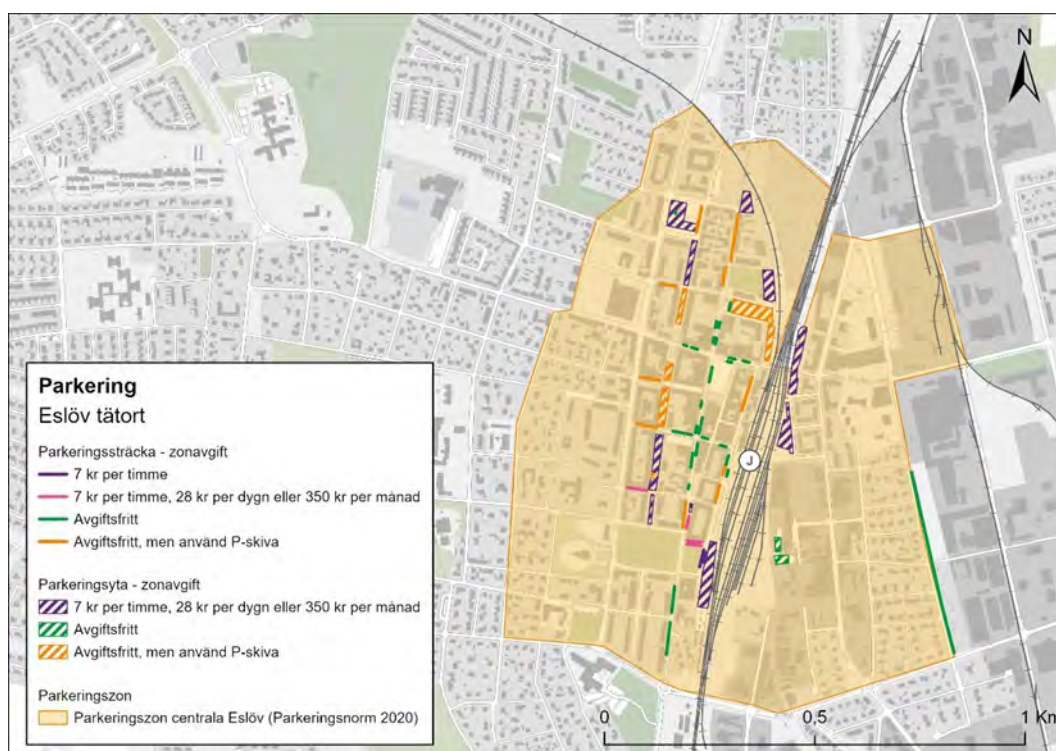
förekomst av hastighetssäkrade gång- och cykelpassager i orten. Bedömningen är att antalet hastighetssäkrade passager samt andra hastighetssänkande åtgärder behöver utökas för att möjliggöra hastighetsefterlevnad.

För uttryckningstrafiken är räddningstjänstens station, som är lokaliserad vid Vikhemsvägen som ansluter till Ringsjövägen nära cirkulationsplatsen med väg 113, viktig att beakta.

### 6.2.1.1 Parkering

I Eslövs tätort finns tre pendlarparkeringar. Dessa är lokaliserade vid Medborgarhuset (nära järnvägsstationen), Stinstorget och norr om Stinstorget. Det finns cirka 800 allmänna parkeringsplatser att tillgå i centrala Eslöv.

Beläggningsstudier av allmänna parkeringsytor genomfördes i april 2019. Studierna visar att beläggningen i centrala Eslöv varierar under dygnet och beroende på dag och helgdag. Jämfört med tidigare beläggningsstudier som gjorts år 2018 har beläggningsgraden minskat något under förmiddag och helg, medan eftermiddag och kväll ökat marginellt. Utöver de allmänna parkeringsplatserna finns flertalet korttidsparkeringar på 10–30 min längs gatorna i centrala Eslöv. (Sweco, 2019)



Figur 78. Avgiftszoner i Eslöv. Parkeringszonen för Eslövs centrala delar enligt parkeringsnorm syns i bakgrunden.

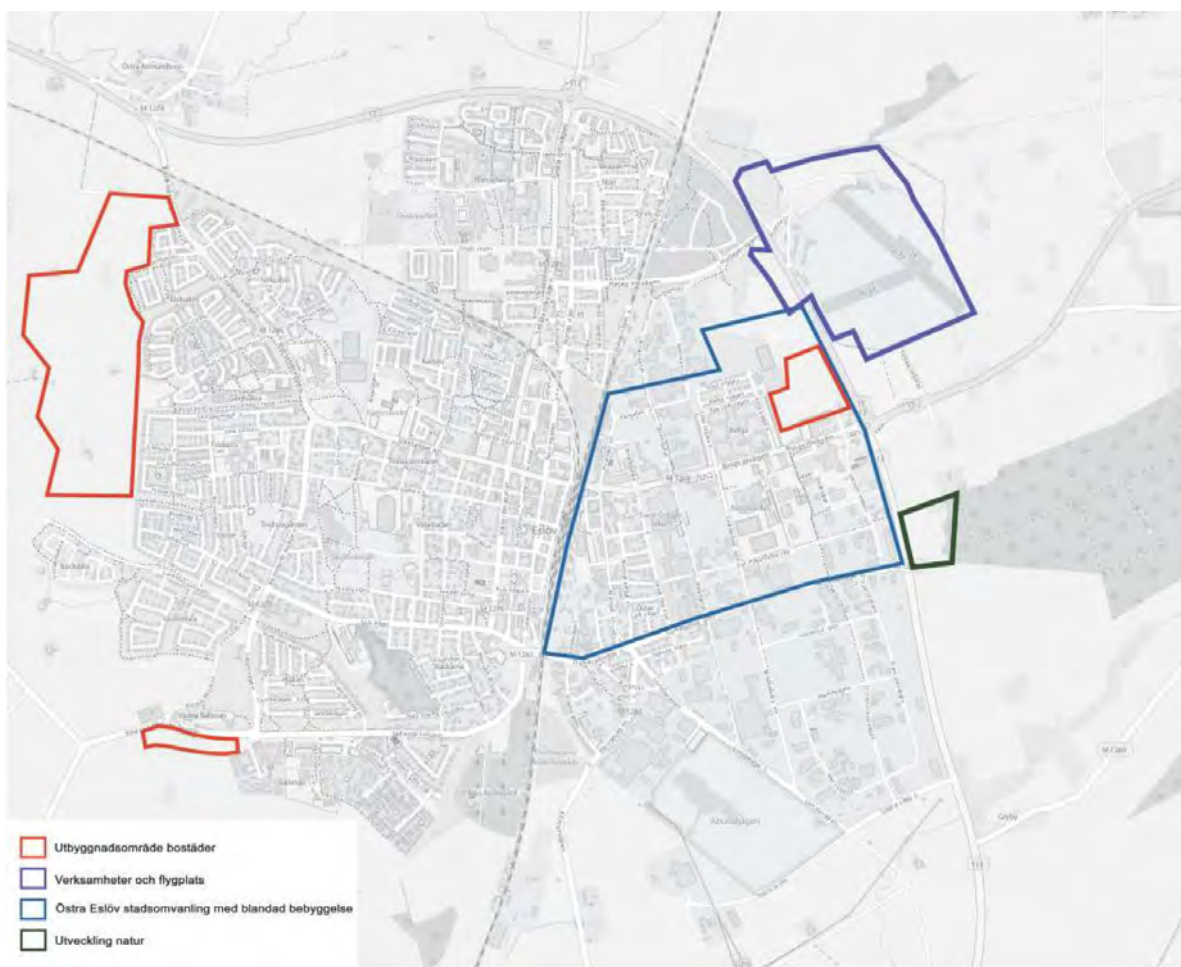
### 6.2.1.2 Trafikolyckor

För cirka 32 % av olyckorna som inträffat inom Eslövs tätort (januari 2015 - december 2020) har motorfordon varit involverade. Bland knappt hälften av dessa, cirka 46 %, har oskyddade trafikanter varit inblandade. Dessa olyckor sker främst vid korsningar och där motorfordon svänger och korsar en gång- eller cykelväg. Av olyckorna där motorfordon är inblandade är majoriteten (cirka 82 %) lindriga skador. Totalt har 2 olyckor med motorfordon varit av allvarlig grad under perioden, se Figur 22 och Figur 23.

Olyckor mellan fotgängare och motorfordon har varit vanligare än mellan fotgängare och cykel, se närmare beskrivning i Figur 22. Olyckor mellan motorfordon och cyklist har inträffat i centrum, Trollenäsvägen och Sallerupsvägen. Olyckor mellan motorfordon har främst inträffat i de östra delarna av tätorten, längs med Östergatan/Ringsjövägen och vid cirkulationsplatsen väg 113/väg 17/Ringsjövägen.

### 6.2.1.3 Planerade åtgärder

Eslöv har i dagsläget flera utbyggnadsområden, se Figur 79. Området Flygstaden i nordost består av ett stadsnära externt handelscentrum med livsmedelsbutik och sällanköpshandel. Öster om järnvägen pågår omvandling av verksamhetsområde till stationsnära stadsbygd med blandad stad. Området ska präglas av blandad täthet och funktioner med 1 600 nya bostäder som byggs fram till år 2035. Öster om väg 113 ska ett naturområde skapas för tätortsnära rekreation. Området blir då en del av ett större natur- och rekreationsstråk ihop med det befintliga naturområdet Snärjet längre österut. I västra Eslöv planeras för ny bostadsbebyggelse med varierande täthet och funktioner med 600 nya bostäder fram till år 2035. I sydvästra Eslöv planeras för småskalig bostadsbebyggelse i bymiljö.



Figur 79. Utvecklingsområden i Eslöv från kommunens översiktsplan. Källa: Åtgärds trafik genomfart i Eslöv.

I samband med utveckling av östra Eslöv kommer behov och förutsättningar att ändras för biltrafiken. En åtgärdsvalsstudie utfördes för genomfartstrafiken i Eslöv med hänsyn till nuläge och framtida planer. Eslövs kommun har beslutat att vidare utreda åtgärds paket 1 och 3 som föreslås i denna. Eslövs kommun har även lyft åtgärds förlag som berör väg 113 som inspel till den regionala planen, där ett helhetsgrepp behöver göras från Eslövs tätort till Gårdstånga. I samband med arbetet med trafikplanen har en trafikmodell för Eslövs tätort tagits fram, i programmet TransModeler, där kommande planer och exploateringar lagts in. I modellen har trafiken räknats upp till målår 2035 för att kunna identifiera framtida brister i systemet.

### 6.2.2 Marieholm

Biltrafikens övergripande huvudnät i Marieholms tätort består av Kävlingevägen och Storgatan i östvästlig riktning som ansluter till väg 108 vilken har en förbifartskoppling till väg 17, se Figur 80. Även Kvarngatan tillhör huvudnätet och är en nordsydlig koppling mot väg 17. Förbifarten avlastar ortens vägnät från

genomfartstrafik. Tätortens kopplingar till väg 17 kan innebära risk för genomfartstrafik även om skyltningen för en större reserelation till och från Kävlinge leder via förbifarten.

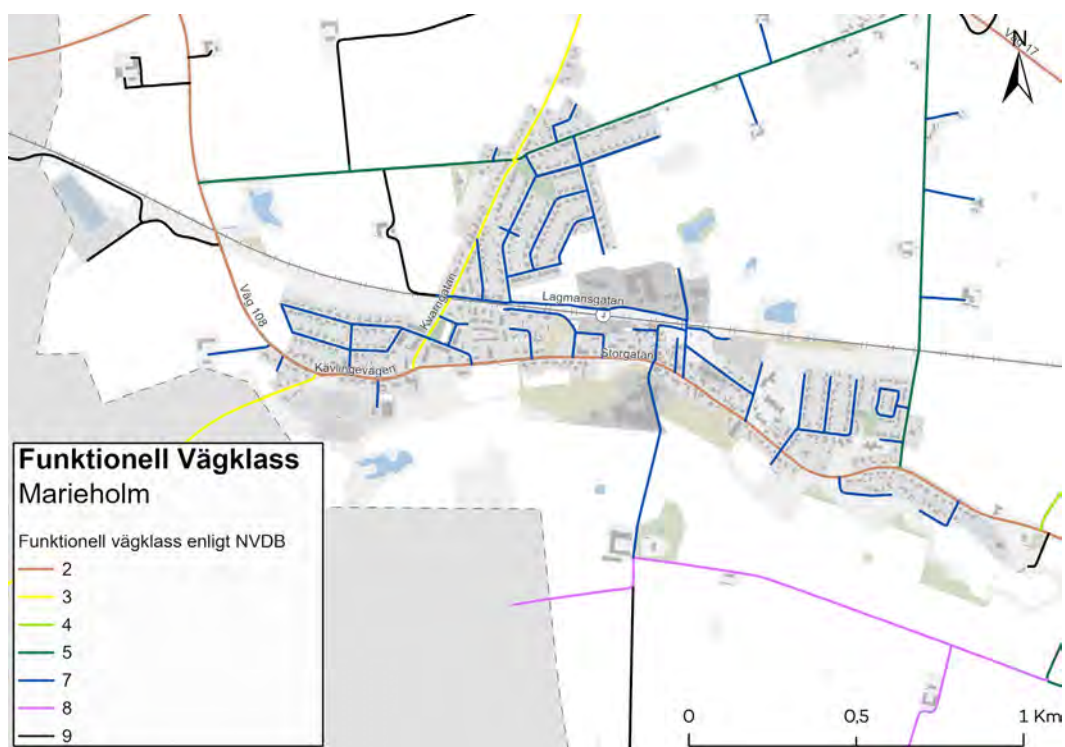
Sibbarpsvägen och Östergatan kantar orten i nordsydlig riktning. Övriga gator har klassats som lokalgator.

Storgatan och Kvarngatan är viktiga för utryckningstrafikens framkomlighet. Räddningstjänstens lokal är belägen vid Kvarngatan strax söder om plankorsningen med järnvägen.

Kvarngatan, Lagmansgatan och Bruksgatan leder till järnvägsstationen. Järnvägen Rååbanan utgör en barriär i orten mellan norra och södra Marieholm och har korsningar i plan för blandtrafik med alla trafikslag vid Kvarngatan och Bruksgatan. Bilpendelparkering är belägen på norra sidan vilket innebär att den större andelen som bor på södra sidan behöver passera plankorsningarna med järnvägen för att parkera och ta sig till tåget. Se Figur 39.

Lagmansgatan är viktig för tillgängligheten till järnvägsstationen och har delvis en smal körbana med blandtrafik.

Storgatan är förhållandevis smal, cirka 6 meter bred, medan Kvarngatan har cirka 7 meters körbanebredd.



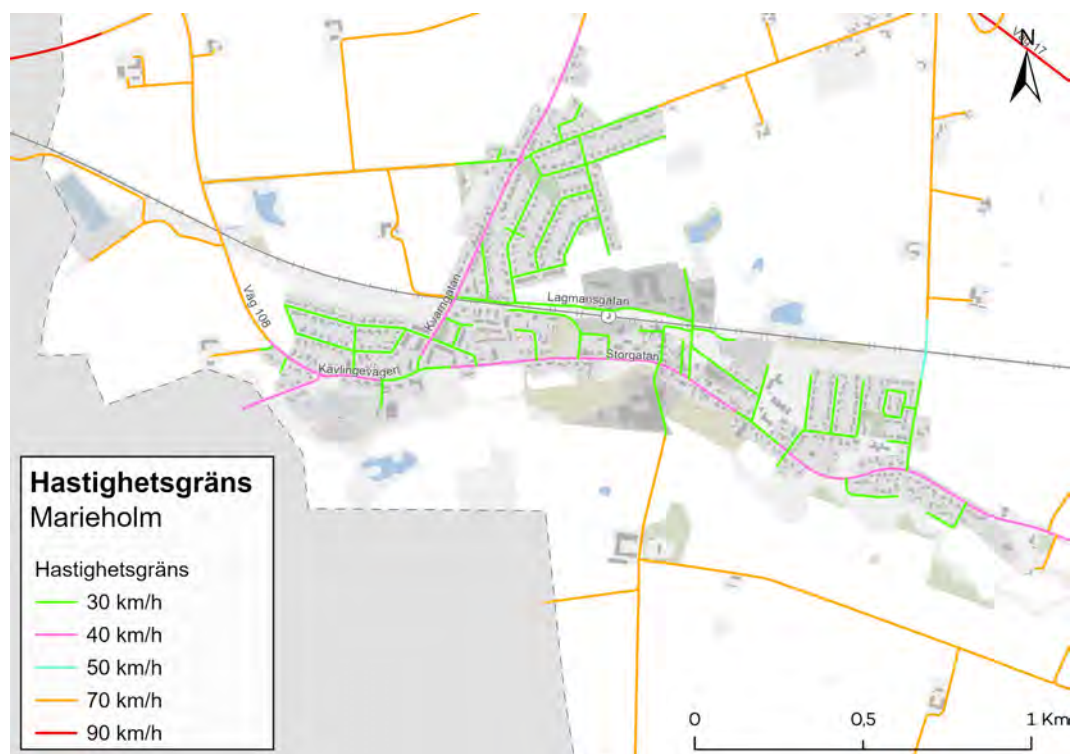
Figur 80. Funktionell vägklass i Marieholm enligt NVDB. För tolkning av vägklasserna se Figur 73.

Uppmätta flöden på Kvarngatan och Storgatan är cirka 1300 respektive 1400 fordon/dygn. Se Tabell 23. Kapacitet för bilflödet bedöms fungera.

*Tabell 23. Flöden på det kommunala vägnätet i Marieholm tätort. 85-percentil innebär att 15% av bilisterna kör den uppmätta hastigheten eller fortare.*

Marieholm Gata	Dygns- trafik (f/d)	Mätår	Skyltad hastighet (km/tim)	Medel- hastighet (km/tim)	85-perc (km/tim)	Tung trafik
Kvarngatan	1300	2019	40	52	63	5,6%
Storgatan	1400	2019	40	49	58	6,7%

Eslövs kommun har så långt möjligt anpassat bilvägarnas hastighetsgränser till ”Rätt fart i staden”. Av Figur 81 framgår tätortens skyltade hastigheter. Bashastigheten i huvudnätet är 40 km/tim med undantag för korsningspunkten Kvarngatan/Storgatan samt en delsträcka förbi skolan på Storgatan. Bashastigheten för lokalnätet är 30 km/tim.



Figur 81. Skyltade hastighetsgränser i km/tim enligt NVDB i Marieholm.

Bilvägnätet har kompletterats med två upphöjda hastighetssänkande gång- och cykelpassager på Lagmansgatan nära cykelparkering och den enda planskilda gång- och cykelpassagen under järnvägen. Utöver detta saknas upphöjda gång- och cykelpassager i gång- och cykelnätet. Se Figur 39.

Av Tabell 23 kan utläsas att hastighetsefterlevnaden är låg på Kvarngatan och Storgatan.

För utryckningstrafiken är Räddningstjänstens station lokaliserad vid Kvarngatan söder om järnvägen viktig att beakta.

#### 6.2.2.1 Trafikolyckor

Bland de 12 olyckor som inträffat i Marieholm under perioden januari 2015 - december 2020 har motorfordon varit involverade i 4 av dem. Av dessa har fotgängare varit inblandade i 2 och cyklist i 1 olycka. Samtliga olyckor har varit av lindrig grad. Från olycksdata går det inte att utläsa några mönster eller områden där motorfordon löper större risk att vara inblandade i olyckor.

#### 6.2.2.2 Planerade åtgärder

Utveckling av korsningen Storgatan/Kvarngatan planeras med syfte att förbättra trafiksäkerheten. Två tätortsportar planeras, dels en på Kvarngatan norrifrån, dels en på Storgatan i öster vid kyrkan/kapellet nära Östergatan.

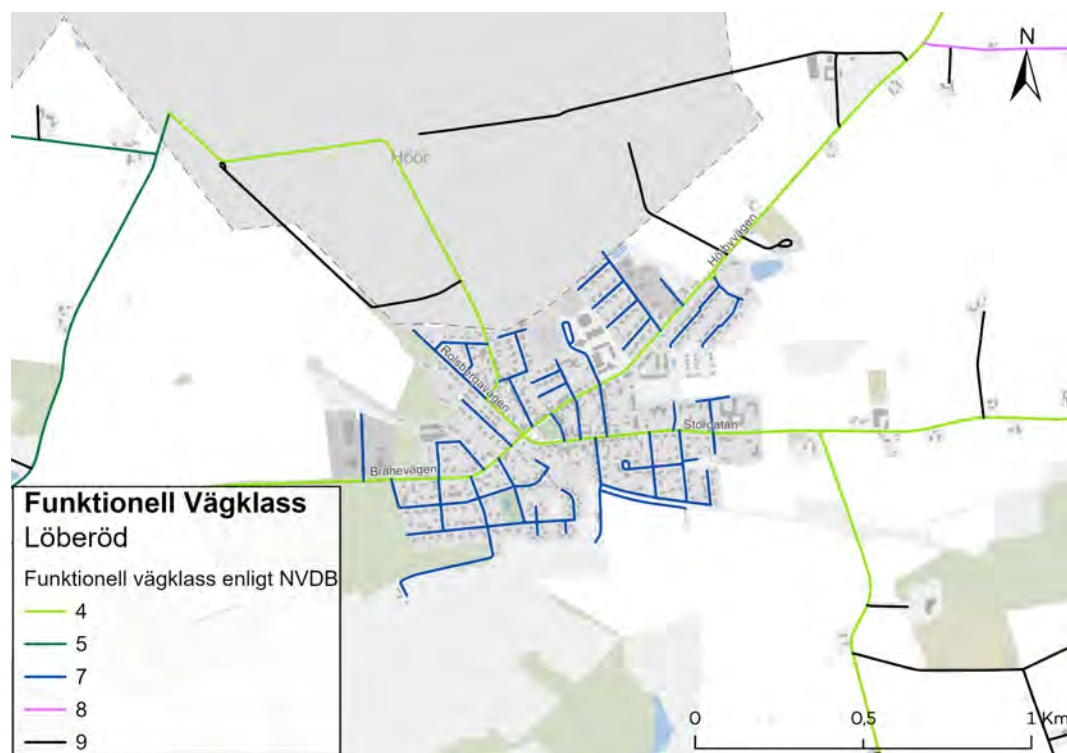
### 6.2.3 Löberöd

Biltrafikens övergripande huvudnät i Löberöds tätort består av Brahevägen, Hörbyvägen, Storgatan, Rolsbergavägen och Sassarpsvägen, se Figur 82. Dessa vägar tillhör det statliga vägnätet varför Trafikverket är väghållare för dessa vägar. Övriga gator har klassats som lokalgator.

Huvudvägnätet är viktigt för utryckningstrafikens framkomlighet. Räddningstjänstens lokal är belägen vid västra utkanten av orten vid Brahevägen.



Huvudnätets körbanebredder är relativt smala, cirka 6,5 meter, undantaget Sassarpsvägen och Rolsbergavägen, som är 5–6 meter breda. Brahevägen har ett högre bilflöde jämfört med de andra vägarna och är på gränsen att upplevas som en större barriär. Brahevägen, Hörbyvägen och Storgatan har något högre flöden av tung trafik jämfört med Marieholm, vilket kan bero på att de är statliga vägar som har funktion av genomfart och inte bara en lokal funktion.



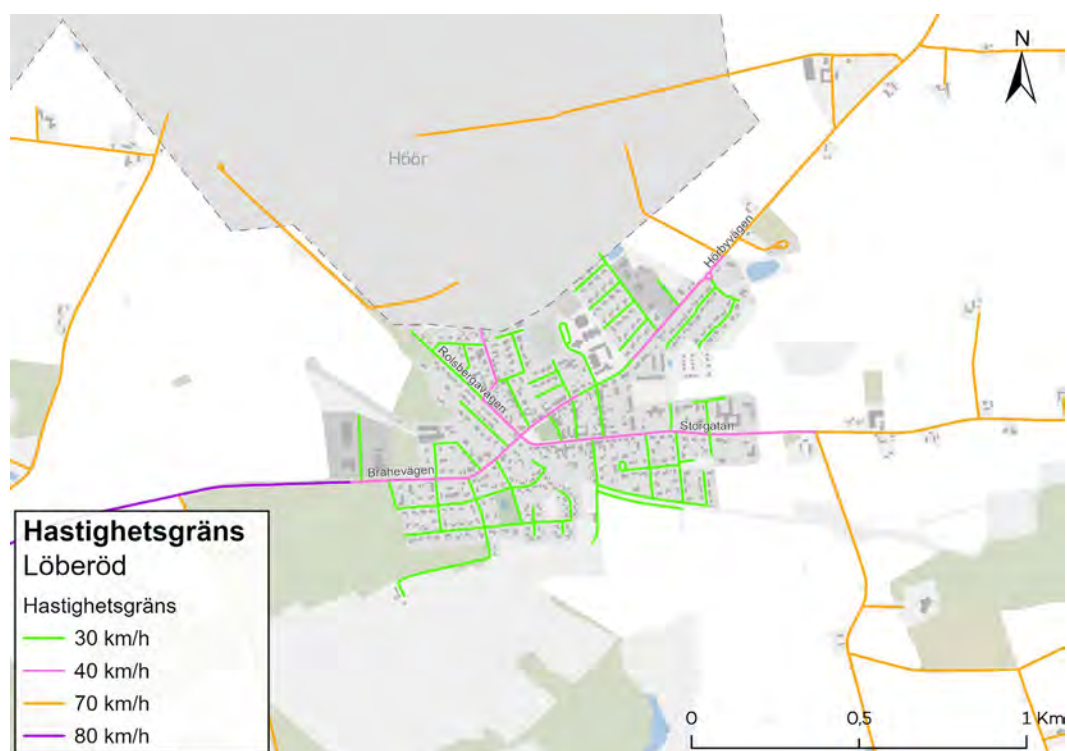
Figur 82. Funktionell vägklass i Löberöd enligt NVDB. För tolkning av vägklasserna se Figur 73.

Uppmätta flöden på Brahevägen och Storgatan är cirka 3500 respektive 2100 fordon/dygn. Se Tabell 24. Kapacitet för bilflödet bedöms fungera.

Tabell 24. Flöden på det statliga vägnätet i Löberöds tätort. Källa: Trafikverket

Löberöd Gata	ÅDT	Mätår	Skyltad hastighet (km/tim)	Medel- hastighet (km/tim)	Tung trafik
Brahevägen	3420	2011	80	75	7,3%
Hörbyvägen	900	2013	70	77	8,9%
Sassarpsvägen	490	2015	50	46	5,1%
Storgatan	2040	2020	40	50	8,8%

Eslövs kommun har så långt möjligt anpassat bilvägarnas hastighetsgränser till "Rätt fart i staden". Av Figur 83 framgår tätortens skyltade hastigheter. Bashastigheten i huvudnätet är 40 km/tim med undantag för en delsträcka förbi Ölyckeskolan som skyltas 30 km/tim. På Storgatan skyltas 30 km/tim på delsträcka utanför Brahehälsan. Bashastigheten för det lokala vägnätet är 30 km/tim.



Figur 83. Skyltade hastighetsgränser i km/tim enligt NVDB i Löberöd.

Bilvägnätet har kompletterats med en upphöjd hastighetssänkande gång- och cykelpassage på Hörbyvägen som sammanbinds av gång- och cykelbana på båda sidor, men som idag är relativt sliten. I övrigt saknas upphöjda gång- och cykelpassager i gång- och cykelnätet. Se Figur 44.

Av Tabell 24 kan utläsas att hastighetsefterlevnaden bedöms vara låg på Hörbyvägen och Storgatan.

I Löberöd finns en pendlarparkering vid busstorget, i nära anslutning till affären.

#### 6.2.3.1 Trafikolyckor

Av olyckorna som inträffat i Löberöds tätort under perioden januari 2015 - december 2020 har motorfordon varit inblandat vid 1 tillfälle. Den lindriga olyckan skedde genom en kollision mellan ett motorfordon i cirka 30 km/tim och en stillastående taxi.

### 6.2.3.2 Planerade åtgärder

I Löberöd finns ett pågående projekt på Skolgatan/Åkervägen där det genomförs åtgärder för att främja oskyddade trafikanter.

## 6.3 Bristanalys

Biltrafiken i Eslövs kommun har analyserats utifrån krav och behov redogjorda för i kapitel 6.1. Krav och behov rör kvaliteter för framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i första hand. Här lyfts också att biltrafikens behov behöver balanseras med behov för andra trafikslag och en hållbar stadsutveckling. Trafiksystemet som helhet i ett stadsutvecklingsperspektiv behöver analyseras.

Generellt sett kan utläsas problem med hastighetsefterlevnad i de aktuella orternas huvudvägnet och att mycket genomfartstrafik samt tung trafik förekommer på vissa vägar.

För Eslövs tätort har problematiken med genomfartstrafik utretts tidigare, vilket utmynnat i åtgärdsförslag som även tas upp i denna trafikplan.

### 6.3.1 Eslöv

I Eslövs tätorts bilvägnet förekommer brister i hastighetsefterlevnad på flertalet huvudgator. Vissa huvudgator har även så pass höga trafikflöden att de upplevs som barriärer för oskyddade trafikanter. Följande vägsträckor har hittills lyfts i utredningssammanhang:

- Väg 113 är utpekad som en regionalt prioriterad väg, vilket innebär att framkomlighet är prioriterad. Hastighetsefterlevnaden är generellt sett låg. Gång- och cykeltrafik är tillåtet längs med vägen, men anses olämplig på grund av de höga hastigheterna.
- Ringsjövägen och Östergatan karaktäriseras av hög framkomlighet för biltrafik, vilket leder till mycket genomfartstrafik och höga hastigheter. Sträckningen utgör en av huvudinfarterna mot Eslöv, vilket innebär att trafiken västerut behöver passera Stora torg. Sträckan är olycksdrabbad.
- Trehäradsvägen har hög framkomlighet i förhållande till mängden trafik med höga hastigheter som följd. Det anses också vara anledningen till att de olyckor som inträffat på denna gata är allvarligare än motsvarande olyckor på andra infartsvägar. I övrigt anses Trehäradsvägen ha god standard och potential att klara av ökade trafikmängder.
- Södra vägen och Lundavägen är naturliga infartsvägar, men framkomlighet och trafiksäkerhet begränsas av tung trafik. Orkla är en verksamhet som alstrar mycket korsande tung trafik.

I dagsläget upplevs kapacitetsbrister i huvudvägnet enligt följande:

- Trevägs korsningen mellan Trehäradsvägen och väg 113 där det under eftermiddagens dimensionerande timme kan uppkomma köbildning på Trehäradsvägen mot Traktorvägen.
- Köbildning kan uppkomma på Södra vägen på grund av trevägs korsningen med väg 113. Finns risk att trafik omfördelas till andra korsningar. Kan bli problem eftersom mängden tung trafik är stor på Södra vägen och riskerar omfördelas till andra vägar istället.
- Vid cirkulationsplatsen Ringsjövägen/väg 113 kan köbildning skapas i cirkulationsplatsen på grund av kö för vänstersvängande bilister till Vikhemsvägen, vilket kan leda till framkomlighetsproblem för Räddningstjänsten. Köbildning uppkommer även söderut. Cirkulationsplatsen är olycksdrabbad.

Trafikmodellen för år 2035 visar att de definierade problemområdena enligt ovan ökar. I övrigt kan utläsas att ökningen av flöden på de flesta huvudvägarna medför en viss minskning av framkomligheten på mer lokala vägar, men den bedöms fortfarande acceptabel. Framkomlighetsproblem vid cirkulationsplatsen Ringsjövägen/113 bedöms vara mest problematisk åtföljd av korsningarna Trehäradsvägen/väg 113 och Södra vägen/väg 113.

Avseende parkeringssituationen i centrala Eslöv finns fortsatt utredningsbehov. Beläggningsgraden av ytorna har kartlagts år 2019. Allmänna parkeringsytor öster om Södra stambanan bedöms inte vara tillräckligt tillgängliga. Skyltning till de allmänna parkeringsytorna behöver förbättras.

### **6.3.2 Marieholm**

I Marieholms tätorts bilvägnät förekommer brister i hastighetsefterlevnad vid Storgatan och Kvarngatan, vilket i kombination med smala gångbanor och cykling i blandtrafik påverkar säkerheten och den upplevda tryggheten negativt.

Trots förbifart och anpassad skyltning finns risk för genomfartstrafik. Sådan trafik kan bidra till höga hastigheter.

Bilvägspassager i plan med järnväg kan utgöra hinder för utryckningstrafik. Dessa passager har ingen tydlig separering av gång- och cykeltrafiken från biltrafiken.

### **6.3.3 Löberöd**

I Löberöds tätorts bilvägnät förekommer brister i hastighetsefterlevnad vid Hörbyvägen och Storgatan, vilket i kombination med smala gångbanor och cykling i blandtrafik påverkar säkerheten och den upplevda tryggheten negativt.

Troligen förekommer en större andel genomfartstrafik via Brahevägen, Hörbyvägen och Storgatan som kan bidra till höga hastigheter.

## 6.4 Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslagen för bil baseras på utförd övergripande nätanalys samt ”Åtgärdsvalsstudie Genomfartstrafik” i Eslöv genomförd år 2018.

Åtgärdsförslagen har delats in enligt fyrstagsprincipen och presenteras indelade efter kategori, samt utifrån vilken typ av åtgärd/funktion som berörs i första hand. Fyrstagsprincipens olika steg inkluderar; *steg 1: tänk om, steg 2: optimera, steg 3: bygg om, steg 4: bygg nytt*. De aktuella funktionerna är Framkomlighet/Tillgänglighet (F/T), Trafiksäkerhet (Ts), Trygghet (Tr), Hållbara resor (Hr) och Övriga (Ö). Respektive åtgärd har även getts en prioritet. För det fortsatta arbetet rekommenderas att genomförandet av åtgärdsförslagen samordnas för att spara tid och kostnader. Steg 1 och steg 2 åtgärder framgår av Tabell 25.

Tabell 25. Steg 1- och 2 åtgärder för bil och parkering.

Åtgärd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
<b>Bil</b>		
<b>Styr trafiken till lämpliga färdvägar</b> genom olika åtgärder i trafiksystemet. Arbeta med vägvisning.	Ts, F/T, Tr, Hr	1
<b>Samverka med Trafikverket</b> gällande bland annat vägvisningen mot Eslövs tätort.	F/T	2
Identifiera gator/vägar för att <b>hitta lämpliga hastighetsdämpande åtgärder</b> och var de bör lokaliseras, exempelvis Kvarngatan.	Ts, F/T, Tr, Hr	1
Identifiera <b>korsningspunkter</b> i kommunen <b>för att se över trafiksäkerheten.</b>	Ts	1
<b>Utveckla mer permanenta hastighetsbegränsande lösningar</b> för att kunna avskaffa hastighetsbegränsande blomsterlådor. Inventera var det är lämpligt.	Ts	1
<b>Minska antalet korta bilresor</b> (under 3 km) genom <b>Mobility Management</b> åtgärder.	Ts, F/T, Tr, Hr	1
Utföra <b>Mobility Management åtgärder riktade mot motorfordonstrafiken</b> för att tydliggöra cyklisters och fotgängares behov i trafiken.	Ts, F/T, Tr, Hr	1
<b>Bilparkering</b>		
Genomför <b>en beläggningsstudie</b> för att få en uppfattning om det faktiska behovet av parkeringsplatser.	Ts, F/T, Tr, Hr	1

Ta fram en <b>parkeringsstrategi</b> med fokus på Eslövs tätort.	Ts, F/T, Tr, <b>Hr</b>	1
Undersök möjlighet till <b>parkeringsytor för husbilar i tätorten</b> - parkering/rastplats/uppställningsplats.	<b>F/T</b>	3
<b>Samnyttja parkeringsytor</b> för funktioner med olika ändamål.	<b>F/T</b>	2
Arbeta systematiskt med <b>avgiftsbeläggning och tidsreglering av parkeringsplatser</b> , utöka zonen för betalparkering.	Ts, <b>F/T</b> , Tr, Hr	1
Undersöka <b>för- och nackdelar</b> med att <b>bilda ett kommunalt parkeringsbolag</b> .	Ts, <b>F/T</b> , Tr, Hr	1
Ta fram en <b>metod för</b> att arbeta med <b>parkeringsköp</b> .	Ts, <b>F/T</b> , Tr, Hr	1
<b>Utryckningstrafik</b>		
Öka samarbetet med räddningstjänsten för att säkerställa god <b>framkomlighet på utryckningsvägar</b> .	Ts, <b>F/T</b>	2

#### 6.4.1 Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort

Åtgärdsvalsstudien som utfördes år 2018 föreslår åtgärdspaket som bör implementeras i bilvägnätet. Åtgärdsförslag presenteras i karta i Figur 84 med närmare beskrivningar enligt Tabell 26. Åtgärdsförslagen sorteras efter trafikslag och funktioner på motsvarande sätt som för steg 1- och 2-åtgärder.



Figur 84. Åtgärder för bil och parkering i Eslövs tätort.

Tabell 26. Åtgärder för bil och parkering i Eslövs tätort.

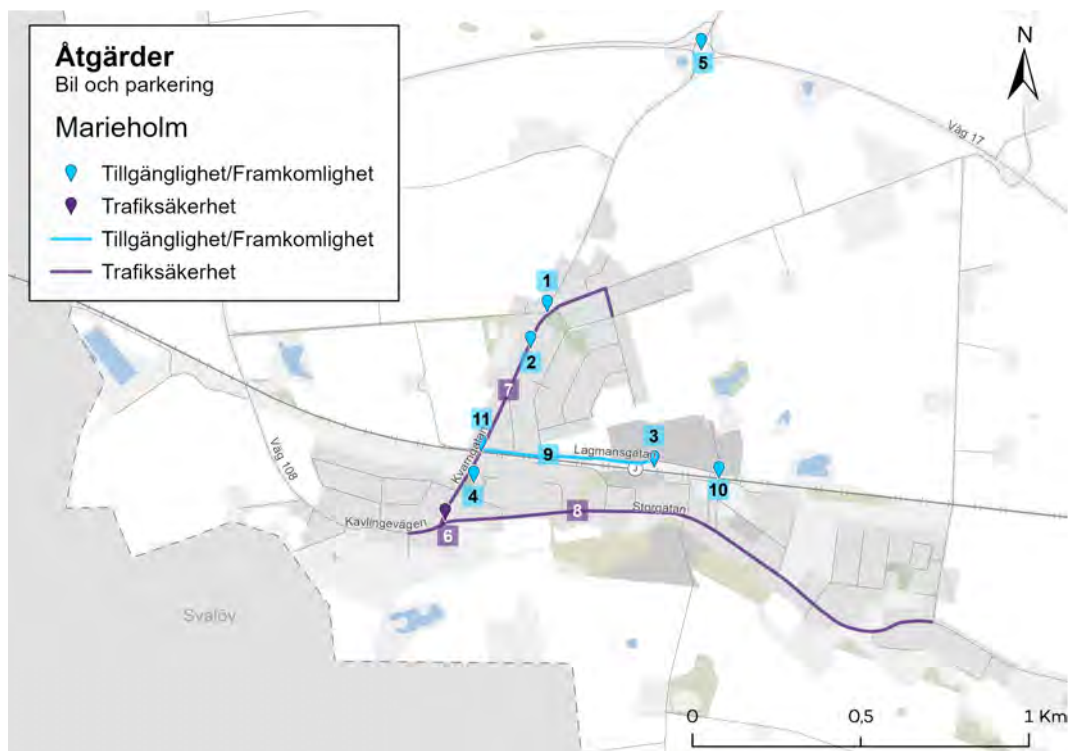
Nr	Åtgärd – Bil och parkering – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Bil</b>		
2	Bygg cirkulationsplats vid korsningen Trehärdsvägen/Väg 113.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
3	Se över korsningsutformning, eventuell avsmalning vid korsningen Klippanvägen/Bosarpsvägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	3
4	Bygg cirkulationsplats i korsningen Västergatan/Skolgatan/Vångavägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
7	Justera spårvidshinder på Södergatan för att omöjliggöra smitväg vid cirkulationsplats.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	2
9	Se över korsningsutformning, exempelvis cirkulationsplats i korsningen Solvägen/Säterivägen/Remmarlovsvägen	Ts, Tr, <b>T/F</b>	
11	Säkra sikt genom att beskära träd på Västergatan.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	1

14	Se över reglering och inför väjningsplikt vid korsningen Maskinvägen/Åkerivägen.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2
16	Utred framkomlighet och kapacitet för motorfordonstrafikanter samt se över cykelpassage vid korsningen Ringsjövägen/Lidängsvägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
17	Bygg högersvängskörfält mot väg 113 på Södra vägen.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
18	Inför hastighetsdämpande åtgärder längs Södra vägen.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	2
19	Ny ringled.	T/F	2
20	Ringsjövägen/Östergatan bör utredas avseende trafiksanerande åtgärder avseende skyddade trafikanter och motorfordon.	<b>Ts</b> , Tr, T/F	1
22	Hastighetsdämpande åtgärder längs Kvarngatan	<b>Ts</b> , Tr, T/F	2
25	Väg 113 bör utredas i ett helhetsperspektiv. Samverkan med Trafikverket.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	1
	<b>Parkering</b>		
1	Skylta till hämta- och lämnazon bakom ICA Kvantum.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	3
5	Reglera parkering på Vångavägen.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	3
6	Planera för ett mobilitetshus på parkering vid Bastugatan/Glasgränd.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2
8	Sätt upp skylt med parkeringsförbud på Ystadsvägen.	T/F	2
10	Sätt upp laddstolpar på parkering vid Kvarngränd.	Hr, <b>T/F</b>	2
12	Sätt upp laddstolpar på parkering vid Kvarngatan.	Hr, <b>T/F</b>	2
13	Ta ett helhetsgrepp om parkering på Föreningstorget	Tr, Hr, <b>T/F</b>	2
15	Ökad bevakning av parkering på Storgatan.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	3
21	Ta bort gatuparkering på Stallgatan (Mellan Tröskevägen och Vångavägen).	Tr, Hr, <b>T/F</b>	1
23	Ta bort markparkering på Bryggaregatan (Mellan Kvarngatan och Västerlånggatan)	Tr, Hr, <b>T/F</b>	3
24	Översikt av P-ledningssystem vid Malmgatan/Stora torg.	Tr, Hr, <b>T/F</b>	1



### 6.4.2 Steg 3- och 4-åtgärder, Marieholm

Åtgärdsförslag presenteras i karta i Figur 85 med närmare beskrivningar enligt Tabell 27. Åtgärdsförslagen sorteras efter trafikslag och funktioner på motsvarande sätt som för steg 1- och 2-åtgärder.



Figur 85. Åtgärder för bil och parkering i Marieholms tätort.

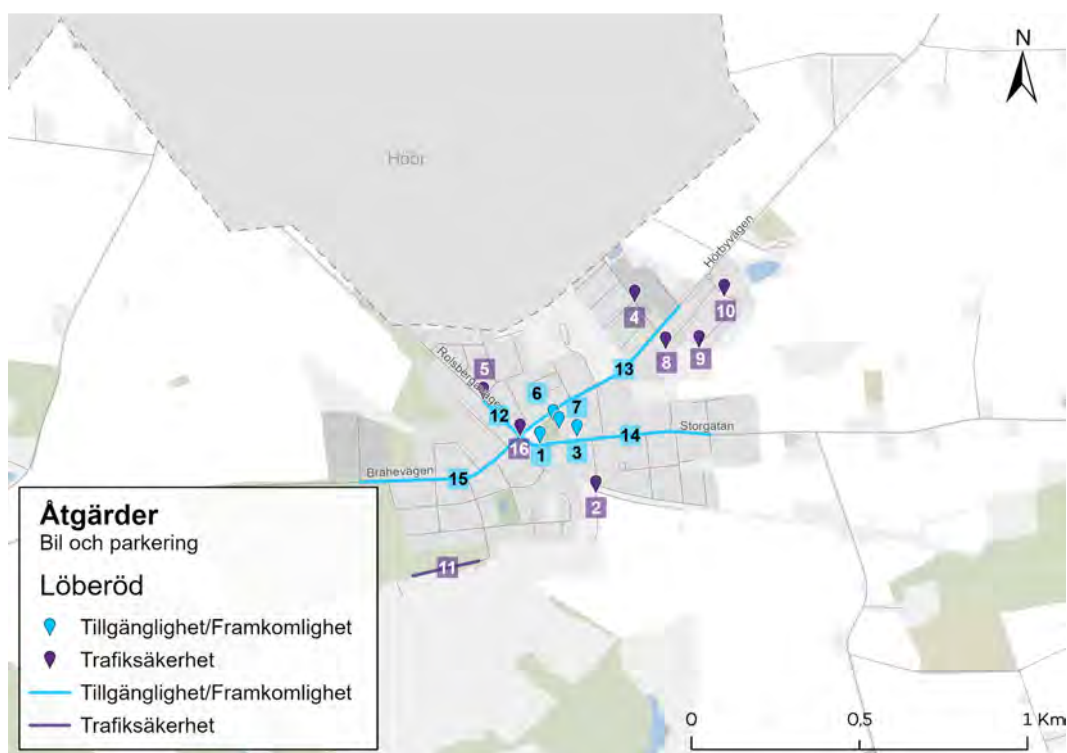
Tabell 27. Åtgärder för bil och parkering i Marieholms tätort.

Nr	Åtgärd – Bil och parkering – Marieholm	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Bil</b>		
1	Förtydliga cirkulationsplats i gaturummet vid Västergatan/Kvarngatan/Sibbarpsvägen.	Ts, Tr, T/F	3
5	Vägvisning för väg 108 vid cirkulationsplats.	T/F	3
6	Se över korsningsutformning vid korsningen Kvarngatan/Storgatan.	Ts, Tr, T/F	1 (Klart)
7	Ny beläggning och anpassning av bilkörbanans bredd kan behövas när kombinerad gång- och cykelbana utreds längs Kvarngatan.	Ts, Tr, T/F	1
8	Hastighetsdämpande åtgärder längs Storgatan. Tätortsport i östra delen av orten och hastighetsrädd övergångsställe vid	Ts, Tr, T/F	2

	Mariaskolan/Skolgatan. Storgatan behöver också särskilt studeras med hänsyn till bilkörbanans smalare vägbredd när trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för gång och cykel utreds längs gatan. En avvägning behöver göras för att uppnå acceptabla förhållanden för alla trafikslag.		
9	Hänsyn behöver tas till bilkörbanans smala vägbredd när framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder utreds för gång och cykel på Lagmansgatans västra del.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
10	Biltrafikens framkomlighet behöver vara fortsatt god som en förutsättning när bättre framkomlighet för gång och cykel utreds vid plankorsningarna med järnväg på Bruksgatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
11	Biltrafikens framkomlighet behöver vara fortsatt god som en förutsättning när bättre framkomlighet för gång och cykel utreds vid plankorsningarna med järnväg på Kvarngatan.	Ts, Tr, <b>T/F</b>	2
	<b>Parkering</b>		
2	Se över utformningen av parkering för att undvika backande rörelser ut på Kvarngatan.	<b>T/F</b> , Tr, Hr	3
3	Sätt upp laddstolpar vid Lagmansgatan.	<b>T/F</b> , Tr, Hr	2
4	Genomför beläggningsstudie för parkeringsplatserna runt torget (Stora torg).	<b>T/F</b> , Tr, Hr	3

### 6.4.3 Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd

Åtgärdsförslag presenteras i karta i Figur 86 med närmare beskrivningar enligt Tabell 28. Åtgärdsförslagen sorteras efter trafikslag och funktioner på motsvarande sätt som för steg 1- och 2-åtgärder. För åtgärdsförslag som berör Brahevägen, Hörbyvägen, Storgatan och Rolsbergavägen behöver dialog ske och avtal skrivas med Trafikverket som är väghållare för dessa vägar. Ett alternativ är att Eslövs kommun tar över väghållaransvaret för dessa vägar, vilket ger kommunen rådighet över vägarna.



Figur 86. Åtgärder för bil och parkering i Löberöds tätort.

Tabell 28. Åtgärder för bil och parkering i Löberöds tätort.

Nr	Åtgärd – Bil och parkering – Löberöd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
	<b>Bil</b>		
2	Sätt upp pollare för att hindra biltrafiken på Trädgårdsvägen vid Södra Promenaden.	Ts, Tr, T/F	2
4	Fysiska hinder för att hindra buskörning vid Östergatan/Sommargatan.	Ts, Tr, T/F	2
5	Skyltning, förtydliga kurva vid korsningen Rolsbergavägen/Sassarpsvägen.	Ts, Tr, T/F	2

8	Farthinder för att sänka hastigheten för A-traktorer på Smedjegatan.	Ts, Tr, T/F	2
9	Farthinder för att sänka hastigheten för A-traktorer på Fyrspettsgatan.	Ts, Tr, T/F	2
10	Farthinder för att sänka hastigheten för A-traktorer på Blåsbälsгатan.	Ts, Tr, T/F	2
11	Hastighetsdämpande åtgärder på Södra vägen.	Ts, Tr, T/F	3
12	Biltrafikens framkomlighet behöver beaktas när utredning görs avseende trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för gång och cykel längs och tvärs Rolsbergavägen.	Ts, Tr, T/F	2
13	Biltrafikens framkomlighet behöver beaktas när utredning görs avseende trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för gång och cykel längs och tvärs Hörbyvägen.	Ts, Tr, T/F	2
14	Biltrafikens framkomlighet behöver beaktas när utredning görs avseende trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för gång och cykel längs och tvärs Storgatan.	Ts, Tr, T/F	1
15	Biltrafikens framkomlighet behöver beaktas när utredning görs avseende trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder för gång och cykel längs och tvärs Brahegatan.	Ts, Tr, T/F	2
16	Utred hastighetssäkring till 30 km/tim i korsningen Hörbyvägen/Storgatan	Ts, Tr, T/F	1
<b>Parkering</b>			
1	Omvandla ytan till pendlarparkering vid Storgatan.	Tr, Hr, T/F	2
3	Utred parkeringslösning vid Livsmedelsbutik vid Lilla Tvärgatan.	Ts, Tr, T/F	3
6	Parkeringsförbud runt gamla torget, förutom RHP på Gamla torget.	Ts, Tr, T/F	2
7	Ny RHP vid Gamla torget.	Ts, Tr, T/F	2

## 6.5 Konsekvenser av förändringar

Föreslagna åtgärder bedöms bidra till Eslövs lokala mål, såsom målen som eftersträvar framkomlighet för alla, ett sammankopplat Eslöv samt trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö. I detta skede har kostnadsbedömningar av respektive åtgärder inte genomförts.

Flera åtgärder är utredningsinriktade och innebär att inventeringar och utvärderingar behöver göras. Det är viktigt för att skapa ett tillräckligt bra kunskapsunderlag och ett helhetsperspektiv för fortsatta åtgärdsprioriteringar på lång sikt. Ett sådant arbete underlättar också för utveckling av kommande exploateringsområden där möjligheter finns att prioritera rätt från början.

Flera åtgärdsförslag för bil behöver samverka med åtgärdsförslag för gång och cykel där helhetsperspektiv och systemtänkande krävs för att skapa goda helhetslösningar. Det kan till exempel handla om att beakta en godtagbar framkomlighet för bil i samband med utveckling av gång- och cykelstråk längs med och tvärs en bilvägssträcka. Sådana åtgärder förväntas bidra till delmålet **anta en tydlig prioriteringsordning av trafiken i gaturummet.**

Åtgärdsförslag med samverkan kring gång- och cykelåtgärder liksom ett flertal åtgärdsförslag kopplat till parkering bedöms också bidra till delmålet **endast 20 % av resor kortare än 3 kilometer utförs med bil.**

Det finns åtgärdsförslag för alla orter som bidrar till delmålet **minska genomfartstrafiken genom tätorterna**, men ett flertal åtgärder har utretts och behöver fortsatt utredas för att minska genomfartstrafiken i Eslövs tätort och beskrivs här närmare.

*Ringsjövägen/Östergatan bör utredas avseende trafikanerande åtgärder* där även utveckling av anslutande och parallella vägar och exploateringsplaner behöver beaktas. Gång, cykel, kollektivtrafik och särskilt utryckningstrafik har sina behov längs stråket varför systemtänkande och helhetsperspektiv är av vikt när åtgärder ska planeras längs sträckan och översyn av skyltning behöver göras. Målet är att fler ska välja Trehäradsvägen vid resor till centrala och västra Eslöv istället för Ringsjövägen/Östergatan.

*Översikt av P-ledningssystem* föreslås med syfte att minska mängden söktrafik över Stora torg och för att undvika sökande efter parkeringsplatser till de mest kritiska delarna av Östergatan.

*Bygg cirkulationsplats i korsningen Trehäradsvägen/väg 113.* Målet är att fler ska välja Trehäradsvägen till centrala och västra Eslöv. Korsningen med väg 113 ska bli den naturliga infarten till Eslöv och den behöver bättre kapacitet och en trafiksäkrare utformning i form av en cirkulationsplats, som även kan fungera som en tätortsport och bidra till att väg 113 kan upplevas som en tätortsgenomfart när Eslöv exploaterats österut. Hållplatslägen på Trehäradsvägen kan flyttas österut för att skapa ett vidare upptagningsområde. En cirkulationsplats kan möjliggöra en cykelpassage i plan mot ny cykelbana mot Gryby. Trehäradsvägen har behov för alla trafikslag varför system- och helhetstänkande behövs för när stråket längs Trehäradsvägen ska utvecklas. Översyn av skyltning behöver göras. Detta åtgärdsförslag kräver en åtgärdsvalsstudie och avtal med Trafikverket.

*Korsningen Södra vägen/väg 113 föreslås få en standardhöjning med separat högersvängfält ut och längre vänstersvängfält in. En oanvänd bussficka placerad söder om korsningen kan användas som accelerationsfält ut från Södra vägen. Syftet med förslagen är att undvika risk för att tung trafik från industriområdet vid Lundavägen väljer att ta en omväg via Trehäradsvägen mot väg 113. System- och helhetstänkande avseende alla trafikslag behövs när stråket längs Södra vägen ska utvecklas. Detta åtgärdsförslag kräver en åtgärdsvalsstudie och avtal med Trafikverket.*

Väg 113 bör utredas i ett helhetsperspektiv där även utveckling av kommunala anslutande vägar och exploateringsplaner behöver beaktas. Samtidigt som framkomligheten för bil ska beaktas så behöver hastighetsöverskridanden motverkas. Cykelförbindelser längs väg 113 och söderut mot Lund behöver beaktas liksom en ny cykelbana mellan Gryby och befintlig cykeltunnel under väg 113. Det är en statlig väg varför dialog behöver ske och avtal skrivas med Trafikverket. Trafikverkets väg har utretts i en åtgärdsvalsstudie.

Det finns flera åtgärdsförslag avseende bilparkering, dels med strategisk inriktning för hela kommunen, dels fysiska åtgärder för respektive ort. Genom att arbeta strategiskt med parkering kan ett effektivare markutnyttjande erhållas till förmån för bebyggelse, grönområden och vattenhantering. Det kan också bidra till att öka andelen hållbara resor. Delmålet **anordna bilparkering som främjar hållbara transporter och ger effektivt markutnyttjande, tillgodose bilparkering i anslutning till viktiga målpunkter och uppnå 80 % beläggningsgrad för bilparkering i centrum** kan främjas av åtgärdsförslagen.

## 7 Tunga transporter och gods

### 7.1 Krav och behov

Väl fungerande godstransporter är en förutsättning för såväl näringslivets utveckling som för regional och lokal utveckling. Men fler arbetsplatser, transporter av farligt gods och mer intensiv varuförsörjning skapar även problem i form av ökade olycksrisker och miljöstörningar. Situationen kan också snabbt ändras för att svara upp mot ändrade kommersiella förutsättningar.

Med rätt utformning av nätet för godstrafik kan kommunen till viss del underlätta för den tunga trafiken att välja rätt väg. Genomfartstrafik och trafik med målpunkter utanför stadskärnan som industriområden, externa handelsetableringar etc. kan med hjälp av bland annat lokala trafikföreskrifter styras till lämpligt nät för godstrafik. Huvudprincipen bör vara att trafik utan målpunkter i stadskärnor, annan sammanhängande stadsbebyggelse samt bostads- och rekreationsområden ges möjlighet att välja vägar utanför dessa områden.

Tung trafik ställer särskilda krav på utrymme, tillgänglighet, framkomlighet, bärlighet med mera. Biltrafiknätet måste därför utformas med särskild hänsyn till

lastbilarnas körvägar, lastning och lossning, parkering med mera. De gator som rekommenderas för tung trafik bör vara trafiktåliga samt att antalet boende som blir störda av trafiken blir så få som möjligt.

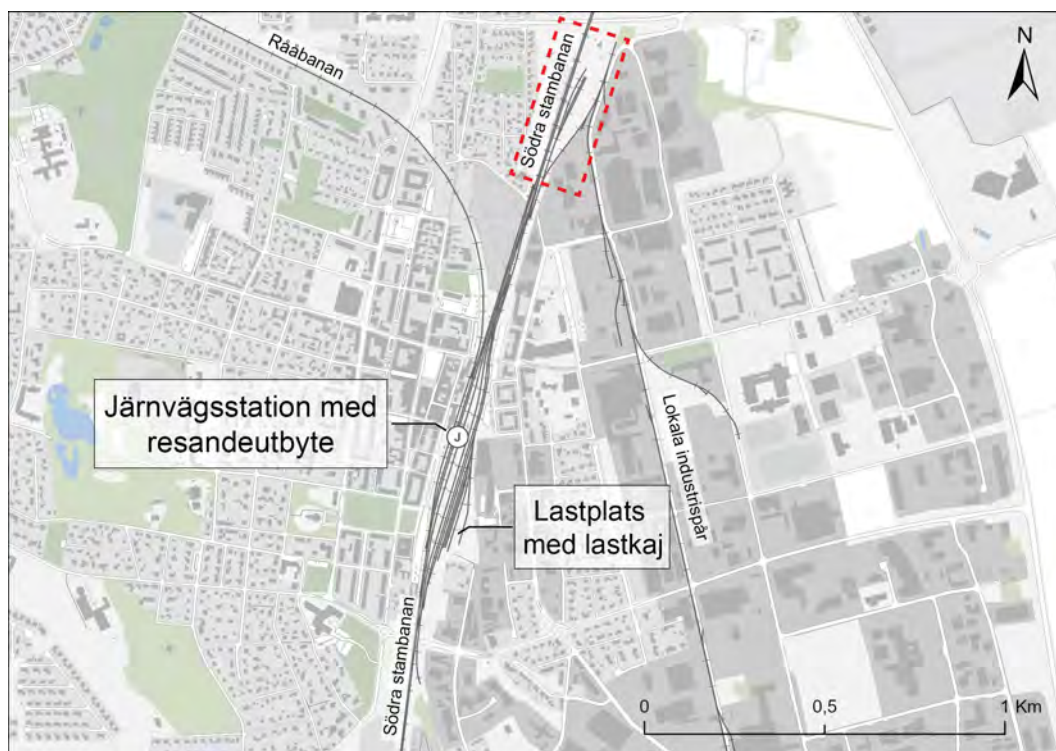
Transporter av farligt gods kan vid olyckor få stora konsekvenser och kräver därför särskilda bestämmelser. Riskerna kan reduceras genom att de farligaste ämnena endast får transporteras på utpekade delar av gatunätet.

## **7.2 Nuläge - övergripande**

### **7.2.1 Eslöv**

Inom Eslövs kommun sker godstransporterna både via järnväg och väg. Enligt Översiktsplan Eslöv 2035 (2018) passerar i snitt 63 godståg per dygn på Södra stambanan. Rååbanan möjliggör också transport av gods och farligt gods. Från den centralt placerade godsbangården i Eslövs tätort går det så kallade Industrispåret, där både Eslövs kommun och industri är infrastrukturförvaltare. Då Industrispåret ägs av Eslövs kommun styrs förutsättningarna av användandet och tider för transporter av kommunen.

Godsbangården är centralt placerad och medför att lastplatsen, som i dagsläget är lokaliserad i södra änden av Eslövs godsbangård, upptar attraktiv mark för förtätning av tätorten, se Figur 87. I takt med att Eslövs tätort förtätas samtidigt som ambitionen är att uppnå en ökad intermodal godshantering, så utreddes under våren 2021 en alternativ lokalisering för lastplatsen. Det lokaliseringsalternativ med störst potential utifrån geografisk placering och byggbarhet på 2–3 års sikt ansågs då vara en ny terminalyta och anslutningsspår parallellt med Södra stambanan vid Bruksgatan och Industrispåret i anslutning till Eslövs bangård.



Figur 87. Kartbild över Eslöv med järnvägsspår och lokalisering av lastplats.

För industri- och varutransporter är säkerhet och framkomlighet viktiga parametrar för att skapa ett attraktivt trafiksystem, vilket för tunga transporter på väg ofta innebär breda körfält och transportleder utan interaktion med gång- och cykeltrafik. Det finns i dagsläget ett utpekad vägnät för tunga transporter som sammanställs av Länsstyrelsen. Lämpliga leder för tung trafik är:

- Väg 17, Förbifart norr och öster om tätorten
- Väg 113, Förbifart norr och öster om tätorten
- Väg 1261, Sallerupsvägen
- Väg 1263, Ellingevägen (ej delen mellan väg 1264 och infartsväg till Ellinge
- avloppsreningsverk)
- Bruksgatan
- Harjagersvägen
- Kvarngatan
- Lundavägen
- Pärlgatan
- Smålandsvägen
- Södra vägen
- Trehäradsvägen (väg 1275)
- Verkstadsvägen



I Eslövs kommun är vägarna E22, 13, 17 och 113 rekommenderade transportvägar för farligt gods.

Östergatan/Ringsjövägen är idag en av de större infartslederna som trafikeras av godstrafik. Bruksgatan, söder om Östergatan, utgör en viktig del i strukturen för transporter till och från de verksamheter som ligger i östra Eslöv.

Under det senaste decenniet har e-handel varit en kraftigt växande trend som förutspås att fortsätta växa. Det behövs en tydlig strategi och plan för hantering av tunga transporter och gods i kommunen. För att arbeta mot hållbarhetsmålen (internationella, regionala och kommunala) finns möjlighet att arbeta med varuleveranser genom att exempelvis lasta om gods till mindre fordon eller cyklar vid en omlastningscentral.

#### 7.2.1.1 Planerade åtgärder

I samband med stadsomvandlingen för östra Eslöv kommer den tunga trafiken delvis flyttas över till Harjagersvägen, Trehäradsvägen och Södra vägen. En ny fördelning av den tunga trafiken bidrar till att skapa en bättre trafiksituation både i centrala Eslöv, och väster om järnvägen.

### 7.2.2 Marieholm

För Marieholm finns förbifartsvägarna väg 17 och väg 108 som möjliggör att orten kan avlastas från genomfart av godstrafik. Väg 1207, Kvarngatan, i Marieholm har förbud för genomfart av tung trafik. Det är därför främst den godstrafik som ska till verksamheter i orten som belastar det interna vägnätet. I orten finns handel samt ett par större verksamhetsområden vid Storgatan och Bruksgatan som kan generera tung trafik. Analys av utförda mätningar av biltrafikflöden visar inte på avvikande stora flöden avseende tung trafik.

#### 7.2.2.1 Planerade åtgärder

I översiktsplanen finns det en åtgärd utpekad som innebär dialog med Trafikverket om upplevda problem med godstrafik och tung trafik genom orten.

### 7.2.3 Löberöd

Biltrafikens övergripande huvudnät i Löberöds tätort består av ett statligt vägnät med funktion av sekundära länsvägar. Det innebär att viss genomfartstrafik med gods uppkommer inom orten. Av genomförda trafikflödesmätningar kan utläsas att merparten av Löberöds huvudnät har något högre andel tung trafik jämfört med Marieholm, men andelen tung trafik bedöms vara av en storleksnivå som förekommer på den typen av vägar.

I orten finns handel men även ett par större verksamhetsområden. Verksamhetsområdena är belägna i ortens västra respektive nordöstra ytterområden där särskilt det västra bedöms kunna generera en större andel tung

trafik. Lokaliseringen av verksamhetsområdena innebär att tung trafik inte behöver passera genom hela orten om väl valda rutter görs.

#### 7.2.3.1 Planerade åtgärder

I Löberöd finns ett pågående projekt på Skolgatan/Åkervägen där det genomförs åtgärder för att främja oskyddade trafikanter. I översiktsplanen finns det en åtgärd utpekad som innebär dialog med Trafikverket om upplevda problem med godstrafik och tung trafik genom orten.

### 7.3 Bristanalys

#### 7.3.1 Eslövs tätort

Det finns inget tydligt anvisat vägnät för tunga transporter. Det medför att gods och leveranser kan ledas via orternas alla gator och vägar, vilket hämmar framkomligheten för övriga trafikslag. Det finns ingen tydlig strategi eller plan för tunga transporter, gods eller farligt gods i kommunen.

#### 7.3.2 Marieholm

Marieholms verksamhetsområden är belägna centralt i orten vilket innebär att den tunga trafik som genereras på grund av dessa behöver ledas genom orten via huvudvägnätet.

#### 7.3.3 Löberöd

Löberöds huvudvägnät består av ett statligt vägnät med funktion av sekundära länsvägar, vilket innebär att genomfartstrafik som även innefattar tung trafik behöver köra igenom orten. Det finns även ett par verksamhetsområden i ortens ytterkanter som bedöms generera tung trafik.

### 7.4 Åtgärdsförslag

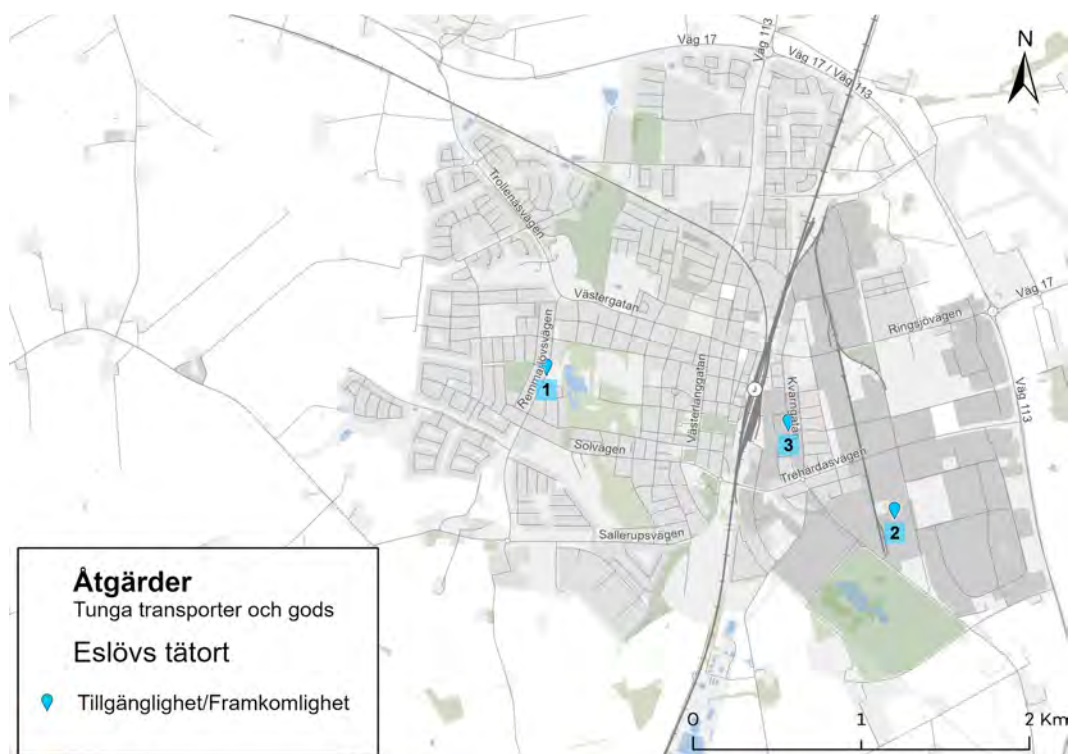
Nedan följer åtgärdsförslag för tung trafik. Åtgärdsförslagen har delats in enligt fyrstagsprincipen och presenteras indelade efter kategori, samt utifrån vilken typ av åtgärd/funktion som berörs i första hand. Fyrstagsprincipens olika steg inkluderar; *steg 1: tänk om, steg 2: optimera, steg 3: bygg om, steg 4: bygg nytt*. De aktuella funktionerna är Framkomlighet/Tillgänglighet (F/T), Trafiksäkerhet (Ts), Trygghet (Tr), Hållbara resor (Hr) och Övriga (Ö). Respektive åtgärd har även getts en prioritet. För det fortsatta arbetet rekommenderas att genomförandet av åtgärdsförslagen samordnas för att spara tid och kostnader. Steg 1 och Steg 2 åtgärder framgår av Tabell 29.

Tabell 29. Steg 1- och 2 åtgärder för tunga transporter och gods.

Åtgärd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
Ta fram en <b>plan</b> där <b>utpekade stråk för tunga transporter</b> tydliggörs.	Ts, F/T, Tr, Hr	1
<b>Upprätta vägvisning</b> med hänsyn till vägars bärighetsklassning.	F/T	1
Starta upp <b>testbäddsprojekt</b> (exempelvis sensorer i soptunnor).	F/T	3
<b>Kartlägga företagens transportbehov och ruttplanering</b> med syfte att minimera flöden och minska genomfartstrafik på mindre lämpliga sträckor.	F/T, Hr	1
Upprätta <b>samverkansgrupp med privata näringsidkare</b> i kommunen för att systematisera platser och tider för lastning/lossning för att samordna varuleveranser.	F/T, Hr	1
Utred <b>industrispårets användning och potential</b> .	Ts, F/T, Tr, Hr	2
Utred <b>alternativa placeringar för godsbangården</b> .	Ts, F/T, Tr, Hr	1
Verka för att uppnå en <b>överflyttning av godstransporter från väg till järnväg</b> .	Ts, F/T, Tr, Hr	1

#### 7.4.1 Steg 3- och 4-åtgärder, Eslövs tätort

Av Figur 88 framgår åtgärdsförslag som är presenterade i Tabell 30.



Figur 88. Åtgärder för tunga transporter och gods i Eslövs tätort.

Tabell 30. Åtgärder för tunga transporter och gods i Eslövs tätort.

Nr	Åtgärd – Tunga transporter och gods – Eslövs tätort	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Tydligare skyltning för att undvika tunga transporter genom bostadsområde på Remmarlovsvägen.	T/F	2
2	Förbjud uppställningsplats intill AB Sydsten – Betongfabrik i Eslöv.	T/F	2
3	Reglering av varutransporter till verksamheter vid Per Håkansson's väg i samband med omgestaltning av Kvarngatan.	T/F	3

### 7.4.2 Steg 3- och 4-åtgärder, Mariefholm

Av Figur 89 framgår åtgärdsförslag som är presenterade i Tabell 31.



Figur 89. Åtgärder för tunga transporter och gods i Mariefholms tätort.

Tabell 31. Åtgärder för tunga transporter och gods i Mariefholms tätort.

Nr	Åtgärd – Tunga transporter och gods – Mariefholm	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Förtydliga vägvisning för tunga transporter på Teckomatorpsvägen.	T/F	2

### 7.4.3 Steg 3- och 4-åtgärder, Löberöd

Av Figur 90 framgår åtgärdsförslag som är presenterade i Tabell 32.



Figur 90. Åtgärder för tunga transporter och gods i Löberöds tätort.

Tabell 32. Åtgärder för tunga transporter och gods i Löberöds tätort.

Nr	Åtgärd – Tunga transporter och gods – Löberöd	Typ av åtgärd/funktion	Prioritet
1	Utred angöringsmöjligheter vid livsmedelsbutik och se över trafiksituationen på platsen. På Lilla Tvärgatan.	Ts, T/F	3
2	Tydligare vägvisning för transporter till livsmedelsbutik. Hörbyvägen/Gamla torget.	T/F	1

## 7.5 Konsekvenser av förändringar

Föreslagna åtgärder bedöms bidra till Eslövs lokala mål, men särskilt målen som eftersträvar framkomlighet för allt och alla samt trygg, säker och tillgänglig trafikmiljö. I detta skede har kostnadsbedömningar av respektive åtgärder inte genomförts.

Genom att utföra föreslagna utredningar skapas ett kunskapsunderlag för att införa riktade åtgärder, men också för att förutse kommande behov av åtgärder.

Åtgärder som att ta fram plan för utpekade stråk för tunga transporter och upprätta vägvisning med hänsyn till vägars bärighetsklass bidrar till målet att **skapa ett definierat nät för tung trafik i orterna**. Det skapar bättre möjligheter att styra den tunga trafiken med syfte att skapa god framkomlighet och bättre trafikmiljö för alla trafikslag i Eslövs trafiksystem. Åtgärdsförslagen bidrar också till målet att **skapa god framkomlighet för transporter och gods på utpekat vägnät**.

Delmålet **ökad samverkan med näringsidkare gällande godstransporter** uppnås genom att upprätta samverkansgrupp med privata näringsidkare. Att starta upp testbäddsprojekt samt kartlägga företagens transportbehov och ruttplanering kräver också en samverkan med företagare är även sådana åtgärdsförslag som goda effekter av samverkan med verksamhetsutövare. De aktuella åtgärdsförslagen bidrar även till målet **öka användning av ny teknik** som resulterar i ett minskat behov av tunga transporter gynnas.

## 8 Referenser

Boverket, 2022. Boverket.se

<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetskapande-atgarder/trygghet-och-brott/trygghetsbegreppet/>

Dagens Industri Mobilty Insights, mars 2022.

Eslövs infartsvägar, rapport, april 2013.

Eslövs kommun, 2018. Översiktsplan Eslöv 2035, Eslövs kommun, antagen maj 2018.

Genomfartstrafik i Eslöv, Åtgärdsvalsstudie, Sweco, 2018.

Fördjupad översiktsplan för Östra Eslöv.

Hastighetsplan, Eslövs kommun, samrådsversion november 2011.

Länsstyrelsen Skåne, 2021, Sammanställning över allmänna vägar 2021 Skåne län.

NTF, 2021. Barn som trafikanter. <https://ntf.se/ntf-anser/barn/>

Parkeringsavgifters effekter på handel. Ver 1.1. Sweco, 2019.

Proposition 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter.

Näringsdepartementet. Regeringen.se. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Region Skåne, 2017. Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.

Region Skåne, 2019. Så reser vi i Skåne - Resvaneundersökningen 2018.

Rätt fart i staden, 2021. Trafikverket.

Stockholms Handelskammare, Elbilar på frammarsch – En prognos över framtidens fordonsflotta, 2020.

Trast, 2007. Trafik i en attraktiv stad. Utgåva 2. SKL, Trafikverket, Boverket.

Trast, 2015. Trafik i en attraktiv stad. Utgåva 3. ISBN: 978-91-7585-274-4. SKL, Trafikverket, Boverket.

Vägverket, 2005 1a. Barnen och vägplaneringen – En kunskapsöversikt. (Publikation 2005:27).

Vägverket, 2005 1b. Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplanering (Publikation 2005:37).



## **Bilaga 1 - Kartor**