

KV STENBOCKEN, ESLÖV

Trafik- och parkeringsutredning



INLEDNING

Kvarteret Stenbocken i Eslöv är i dagsläget bebyggt med en COOP-butik på östra halvan och har en större markparkering på den västra halvan. Fastighetsägarna önskar att gemensamt utveckla fastigheten. Målet är att det centralt belägna kvarteret ska bli en ny attraktiv del av Eslövs centrum genom en ny kvartersstruktur och förtätning med en stor andel bostäder tillsammans med lokaler för handel och service.

BAKGRUND

Scanbygg och Byggsystem Öresund har för avsikt att utveckla och bebygga kvarteret Stenbocken i centrala Eslöv med nya bostäder. De har tillsammans med Johan Sundberg arkitektur och Martin Martinsson Architecture tagit fram ett förslag till ny bebyggelsestruktur som underlag till kommunens arbete med en ny detaljplan för kvarteret.

UPPDRAGETS SYFTE OCH INNEHÅLL

Denna trafik- och parkeringsutredning har tagits fram som underlag och stöd till fastighetsägarna och arkitekterna som planerar att utveckla kvarteret Stenbocken i Eslöv. Merparten av uppdraget har skett i form av dialog och rådgivning under processen, en dialog och ett arbete som resulterat i det förslag som ligger till grund för denna utredning och sammanställning.

Trafikutredningen redovisar kortfattat befintliga förutsättningar. Fokus i utredningen har lagts på en beräkning av områdets framtida trafikstring för två olika scenarier, antaganden kring trafikens fördelning i gatunätet samt bedömning kring huruvida föreslagna korsningspunkter kan fungera på kort och lång sikt. Detta för att kunna bedöma eventuella risker och konflikter utmed det övergripande stråket Västergatan genom Eslövs centrala delar.

En beräkning av kvarterets framtida cykel- och bilplatsbehov har beräknats utifrån kommunens gällande parkeringsnormer för två utbyggnadsetapper. Utifrån dessa beräkningar har förslag och idéer kring hur detta behov kan hanteras utarbetas i samråd med beställare och arkitekt.

Resultatet av utredningen summeras i form av förslag och rekommendationer för det fortsatta arbetet.



INNEHÅLL

BAKGRUND	1
UPPDRAGETS SYFTE OCH INNEHÅLL.....	1
BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR	3
OMRÅDETS LÄGE I STADEN.....	4
ÖVERGRIPANDE GATUSTRUKTUR	4
KOLLEKTIVTRAFIK	5
GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	6
VÄSTERGATAN	7
VÄSTERLÅNGGATAN.....	9
KORSNINGEN VÄSTERGATAN - VÄSTERLÅNGGATAN	10
REPSLAGAREGATAN.....	10
BEFINTLIGA TRAFIKFLÖDEN	10
FÖRSLAG TILL NY BEBYGGELSE.....	11
FRAMTIDA TRAFIKSTRUKTUR	13
TRAFIKFLÖDE	13
KAPACITET.....	15
GATURUMMENS FUNKTION OCH KARAKTÄR.....	18
GATURUMMENS UTFORMNING	22
PARKERING.....	27
SOPHANTERING, VARUTRANSPORTER OCH RÄDDNINGSTJÄNST.....	29

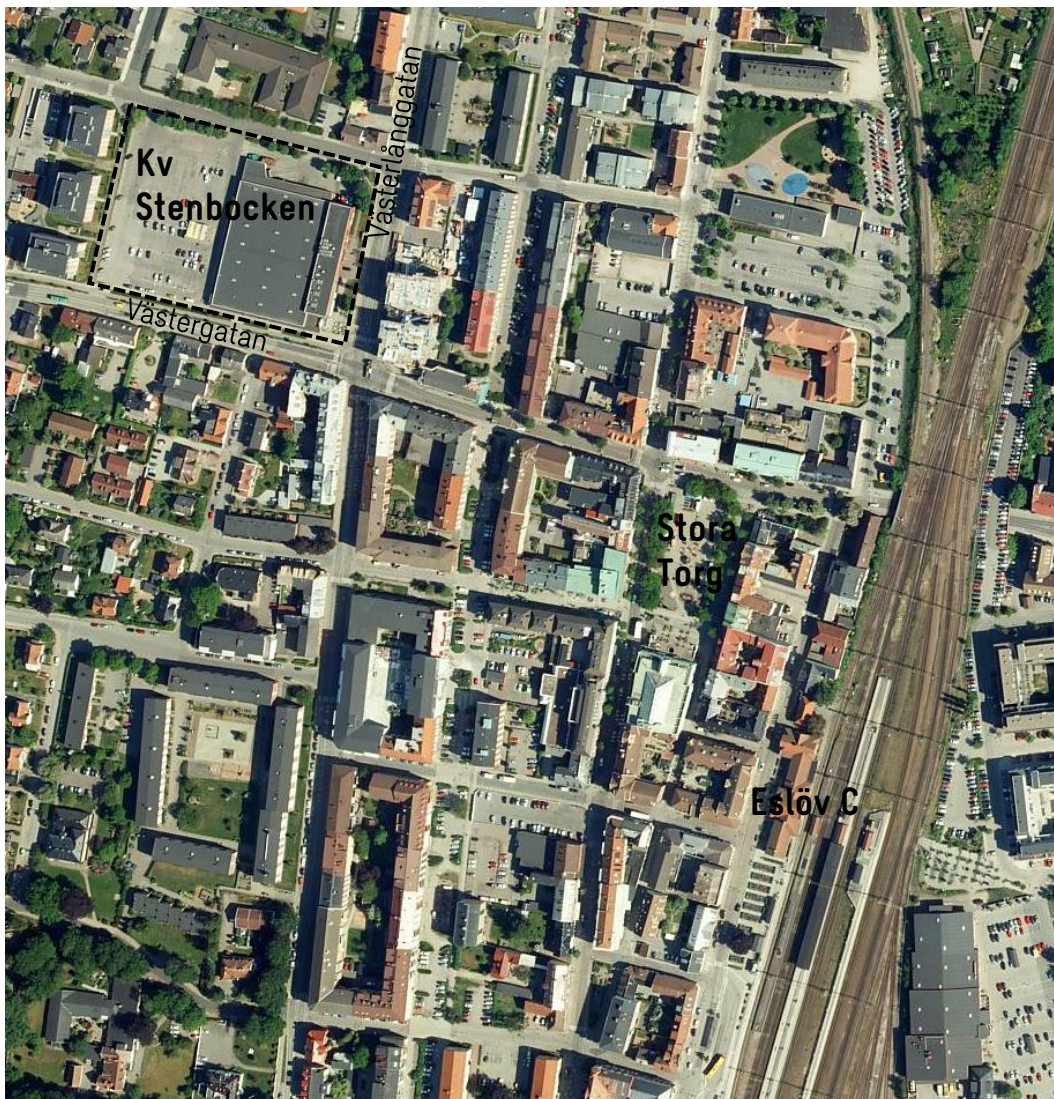
SWECO

Uppdragsledare: Jessica Jaremo/Pia Sartorius

Medverkande: Jessica Sundberg

BEFINTLIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

Kvarteret Stenbocken är beläget norr om Västergatan och väster om Västerlånggatan på ett kort avstånd från Stora Torg i centrala Eslöv.



Figur 1 Kvarteret Stenbockens läge i staden.

Förutsättningarna att arbeta och bo inom kvarteret utan bil är hög med hänsyn till närheten till centrum, befintligt utbud av handel och service i närområdet samt närheten till hållplatser för stadsbuss, regionbuss samt tåg för regionala resor. Det ger goda möjligheter att genom förtätning skapa en effektiv och långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur.

OMRÅDETS LÄGE I STADEN

Området är beläget i direkt anslutning till Eslövs centrum och på 10 minuters gångavstånd eller 4 minuters cykelavstånd till Eslövs station (800 meter). I de centrala delarna av Eslöv finns ett relativt stort utbud av butiker, restauranger och service. Inom kvarteret finns en befintlig livsmedelsbutik.

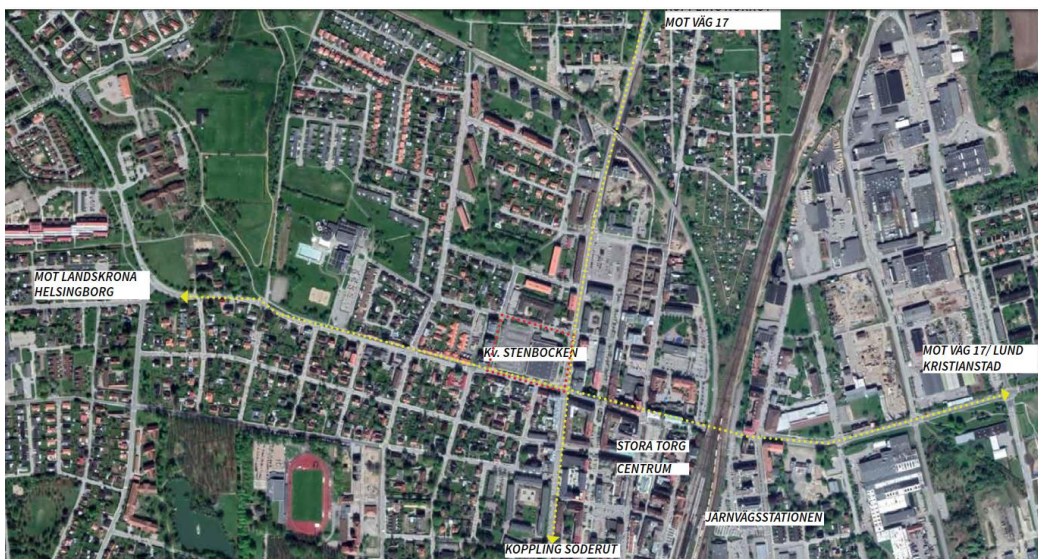


Figur 2 Målpunkter i centrala Eslöv, i närheten av Kvarter Stenbocken

ÖVERGRIPANDE GATUSTRUKTUR

Västergatan och Västerlånggatan är huvudgator och ingår i det övergripande gatunätet i Eslöv. Västergatan går i väst/östlig riktning genom de centrala delarna av Eslöv. Gatan fortsätter västerut som Trollenäsvägen och ansluter ut väg 17 norr om Eslöv. Västergatan övergår till Östergatan/Ringsjövägen öster om järnvägen och ansluter ut till väg 17/väg 113 öster om tätorten. Längs Västergatan går ett viktigt cykelstråk för cyklande in mot centrum och stationen.

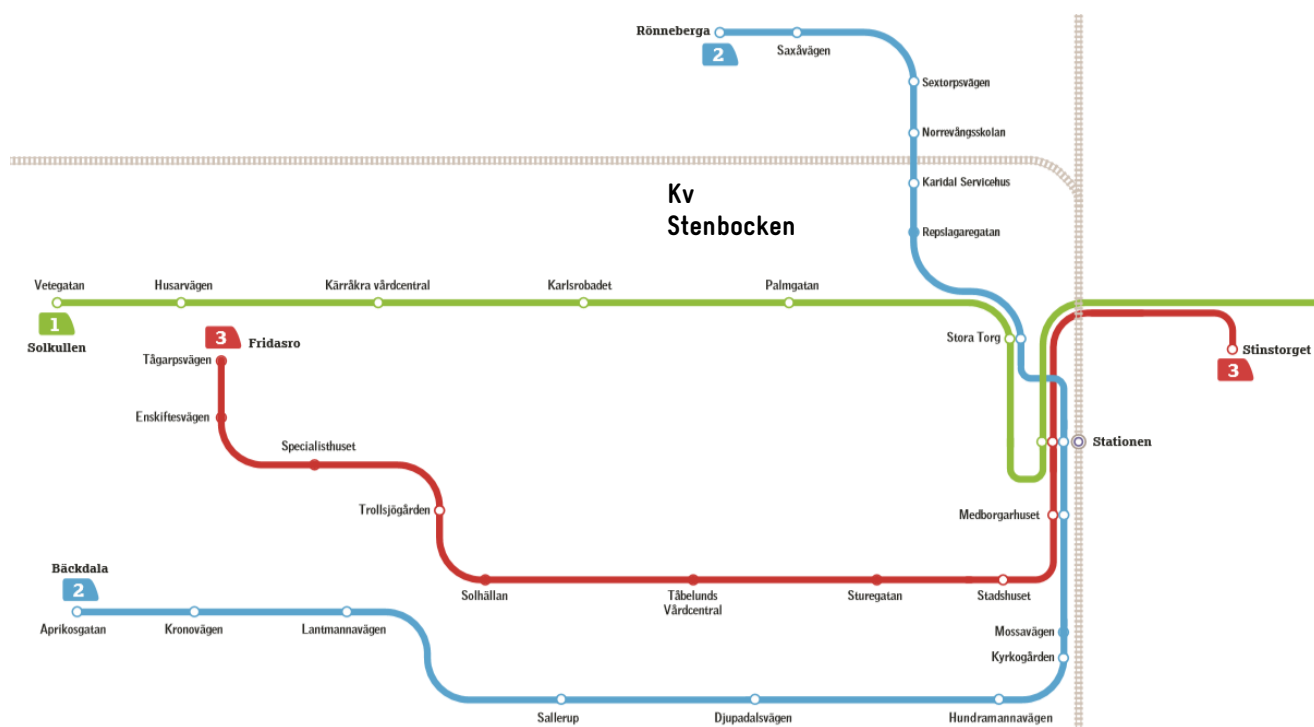
Västerlånggatan går i nord/sydlig riktning genom de centrala delarna av Eslöv. I söder ansluter gatan till Solvägen/Trehäradsvägen och vid Föreningstorget byter gatan namn till Smålandsvägen och ansluter till väg 17 och väg 113 norr om tätorten.



Figur 3 Huvudgatanätet i Eslöv

KOLLEKTIVTRAFIK

Västerlånggatan trafikeras av busslinje 2 norr om korsningen med Västergatan som har ett hållplatsläge, Repslagaregatan, på västra sidan av gatan vid kv Stenbocken. Hållplatsen är försedd med väderskydd. Längs Västergatan, väster om korsningen, går busslinje 1 och hållplatsen Palmgatan ligger i höjd med Coops parkering. Väderskydd finns på Västergatans norra sida medan det saknas på den södra sidan. Båda busslinjerna trafikerar Västergatan öster om korsningen med Västerlånggatan för anslutning till Stora torget och Eslövs station.

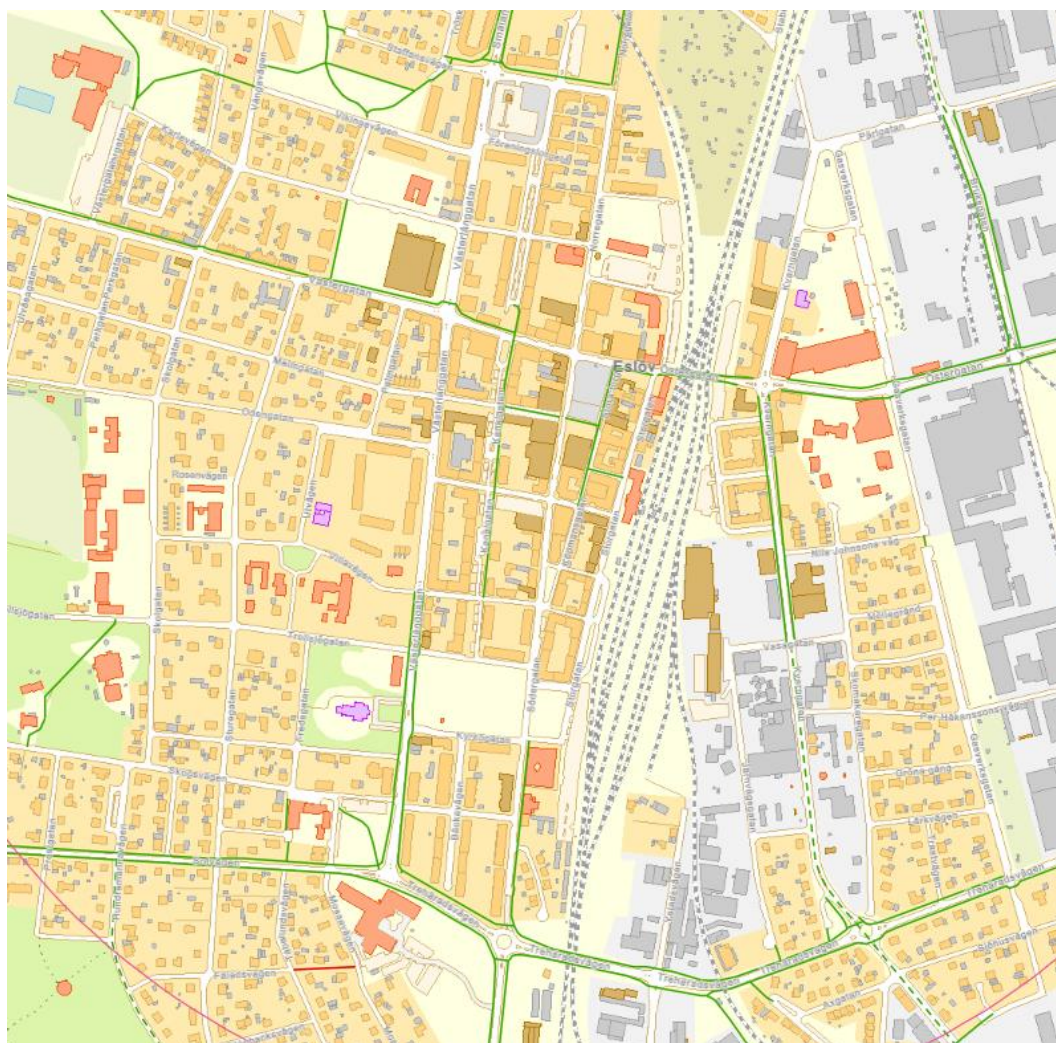


Figur 4 Skånetrafikens linjenät för stadsbuss i Eslöv.

Stadsbusslinje 1 trafikerar sträckan Solkullen – Stationen – Flygstaden. Stadsbusslinje 2 trafikerar sträckan Rönneberga – Stationen – Bäckdala. Båda linjerna har en turtäthet på mellan 20-30 minuters dagtid på vardagar.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Utmed Västergatans norra sida är en gångbana och en cykelbana anlagda vilka sträcker sig vidare både mot väster och öster. På Västergatans södra sida finns en trottoar. Cykelbanan utmed Västergatan är ett huvudcykelstråk i öst-västlig riktning enligt FÖP 2035. I nordsydlig riktning går även ett cykelstråk väster om kvarteret Stenbocken, vilket ansluter till stråket utmed Västergatan.



Figur 5 Befintliga cykelvägar i Eslöv.

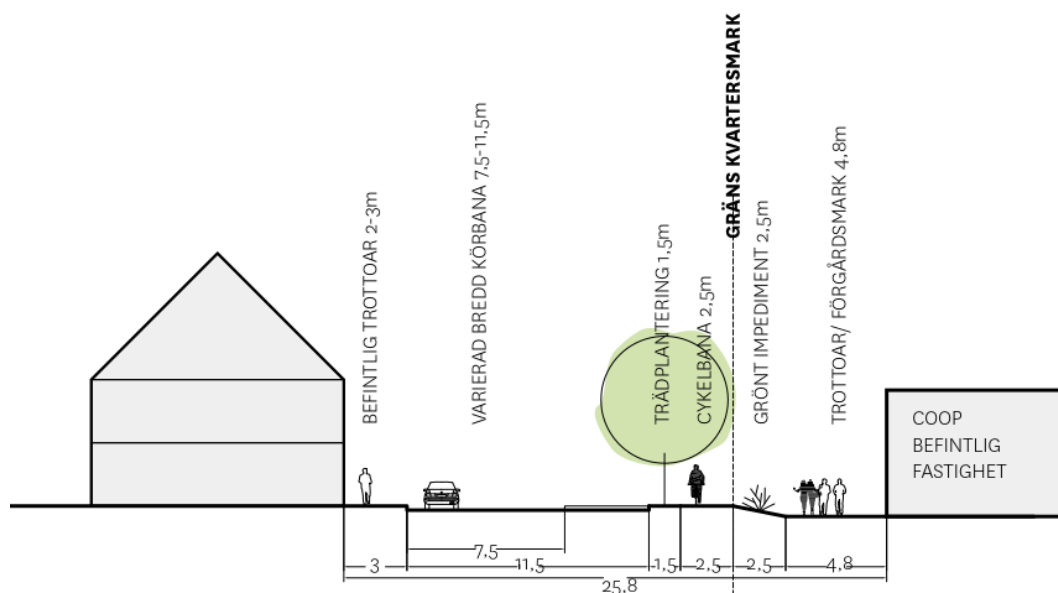
Trottoarer finns längs Västerlånggats båda sidor. Längs södra delen av Västerlånggatan finns även enkelriktade cykelbanor på vardera sidan av gatan. I höjd med Villavägen upphör cykelbanorna och cyklande hänvisas till blandtrafik norrut mot Västergatan/kvarter Stenbocken.

VÄSTERGATAN

Körbanebredden på Västergatan varierar mycket, mellan 7,6 till 11,2 meter. På delen väster om Västerlånggatan finns gångbana på båda sidor av gatan samt dubbelriktad cykelbana på den norra sidan. Gångbanan utmed den södra sidan är bitvis mycket smal med breddmått ner till 1,75-2,2 meter vilket är en låg standard med hänsyn till att det finns dörrar, belysningsarmaturer, direktutfarter och en hållplats som påverkar gångbanans funktion.



Figur 6 Västergatan, vid kv Stenbocken.

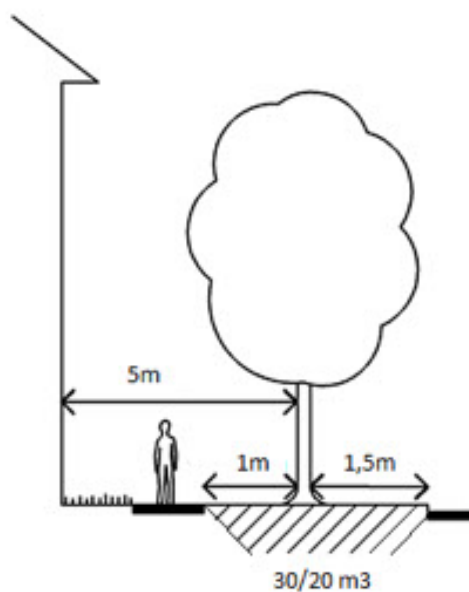


Figur 7 Befintlig sektion på Västergatan, väster om korsningen med Västerlånggatan



Figur 8 Västergatan med hållplats Palmgatan.

Den befintliga grönytan utmed körbanans norra kant är mycket smal (1,5 m) och träden som är planterade i denna yta står för nära körbanekanten. Detta innebär att träden inte har tillräckligt goda förutsättningar att växa och må bra vilket syns på trädens kronor. Trädets stam bör stå minst 1,5 meter från körbanekant och 1,0 meter från gång- och cykelbana.



Figur 9 Träd utmed Västergatan samt rekommenderade avstånd för planering av träd utmed gata.

Västergatan ändrar karaktär öster om korsningen med Västerlånggatan och får en mer stadsmässig karaktär där avståndet mellan fasaderna blir tätare vilket ger ett mer intimt

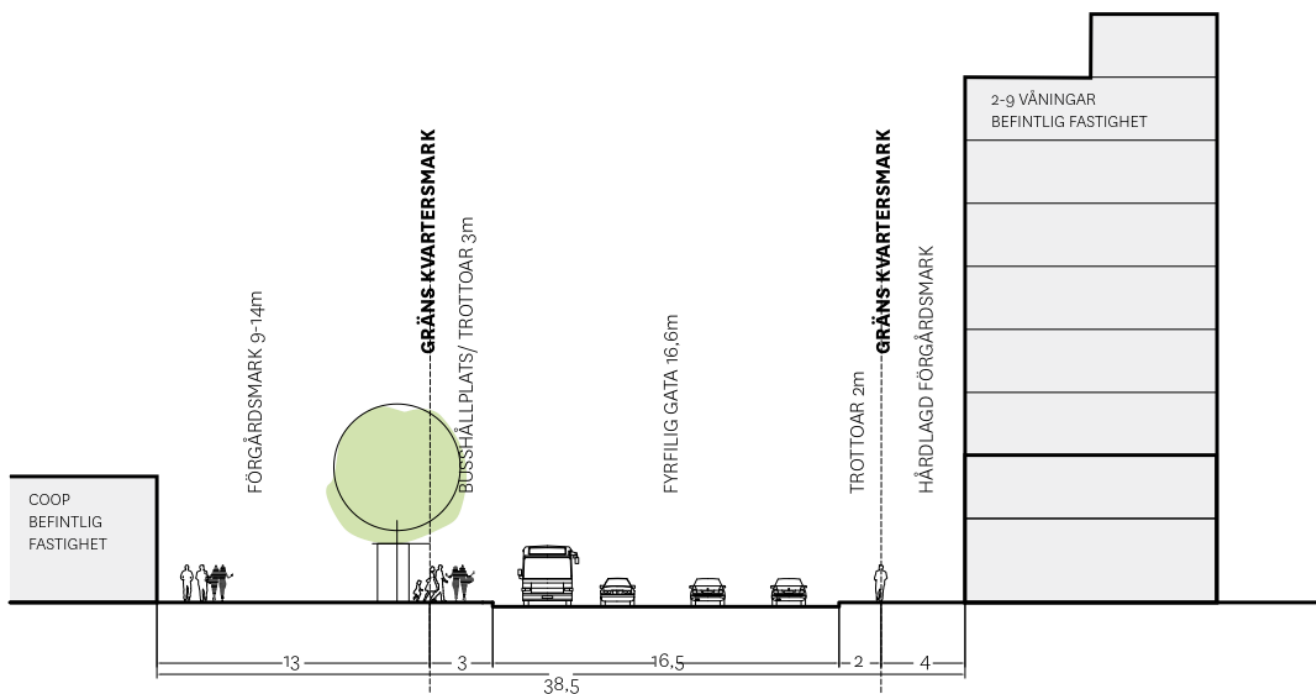
gaturum. Hastigheten är här 30 km/h, entréerna är fler och antalet verksamheter utmed gatan ökar när avståndet till Stora Torg minskar. Västergatan öster om Västerlånggatan planeras för en ombyggnad i samband med ombyggnaden av Stora Torg som pågår.

VÄSTERLÅNGGATAN

Västerlånggatan förbi kvarteret Stenbocken är mycket brett och körbanebredden uppgår till 16,5 meter vilket motsvarar fyra-fem körfält.



Figur 10 Västerlånggatan öster om kvarteret Stenbocken.

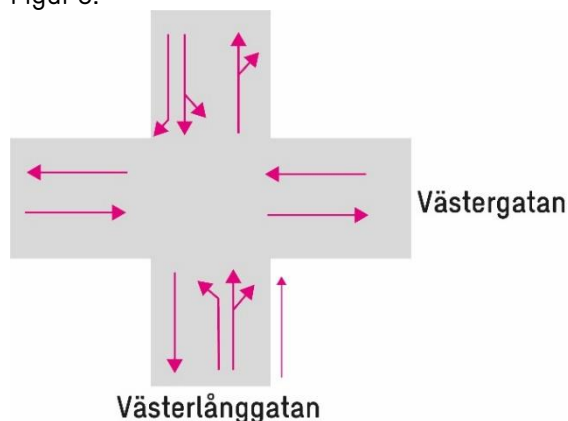


Figur 11 Befintlig sektion Västerlånggatan.

Trots gaturummets bredd så saknas det separerade cykelbanor utmed gatan. I direkt anslutning till kvarteret Stenbocken finns hållplats Repslagaragatan för stadsbusslinje 2.

KORSNINGEN VÄSTERGATAN - VÄSTERLÅNGGATAN

Korsningen mellan Västergatan och Västerlånggatan är trafiksignalreglerad och hastighetsbegränsningen är reglerad till 40 km/h. Västerlånggatan har fyra körfält norr om korsningen och tre söder därom medan Västergatan är utformad med två körfält, se Figur 3.



Figur 12 Körfält i korsningen Västergatan/Västerlånggatan

Samtliga vägben i korsningen Västergatan/Västerlånggatan har passager i form av signalreglerade övergångsställen. Cykelpassager finns både över Västerlånggatan norra vägben och över Västergatan västra vägben. Den senare cykelpassagen ansluter dock enbart till en trottoar.

REPSLAGAREGATAN

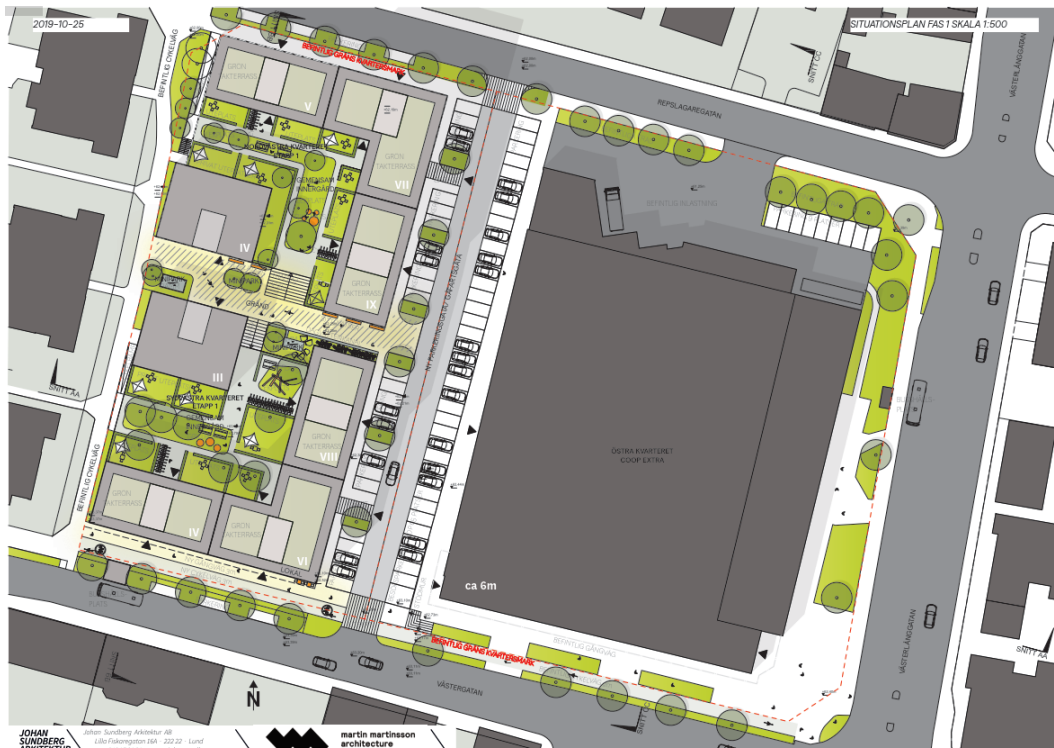
Repslagaregatan norr om kvarter Stenbocken är en lokalgata som ansluter till Västerlånggatan. Gångbanor finns utmed båda sidor av gatan.

BEFINTLIGA TRAFIKFLÖDEN

Enligt kommunens trafikmätningar från oktober 2016 trafikeras Västergatan av cirka 6 800 fordon per vardagsmedeldygn med 6% tung trafik. På morgonen fördelar sig trafiken 60% österut och 40% västerut. På eftermiddagen är förhållandet det omvända. Västerlånggatan trafikeras av 4 700 fordon per vardagsmedeldygn med 5% tung trafik. Mätpunkterna ligger på gatorna i direkt anslutning till kvarteret Stenbocken. Repslagaregatan trafikeras av cirka 1 200 fordon per vardagsmedeldygn med 5% tung trafik.

FÖRSLAG TILL NY BEBYGGELSE

Förslaget till kvarterets utveckling (2019-11-01) är tänkt att ske i två etapper. I fas 1 bebyggs den västra delen med två bostadskvarter med sammanlagt 15 848 kvm BTA. Den befintliga butikslokalen bevaras i den östra delen och mellan kvarteren skapas en kvartersgata som kantas av parkering för besökare till den befintliga butiken.



Figur 13 Illustrationsplan etapp 1 med befintlig livsmedelsbutik samt två nya bostadskvarter. Illustration Johan Sundberg arkitektur/Martin Martinsson architecture.

I fas 2 har den befintliga butikslokalen rivits och ersatts av ytterligare två bostadskvarter med en mindre livsmedelsbutik i det nordöstra hörnet.

Fullt utbyggt kvarter beräknas innehålla totalt 33 300 kvm BTA bostäder samt 2 900 kvm BTA handel.

När Eslöv växer och invånarna blir fler, är det naturligt att också låta stadskärnan och den befintliga kvartersstrukturen i den centrala delen av staden att växa. I samband med en utbyggnad av den föreslagna förtätningen i kvarteret Stenbocken föreslås också det omgivande gatunätet att rustas upp och skapa bättre stråk för gående och cyklister.

Den föreslagna kvartersgatan skapar en ny koppling mellan Repslagaregatan och Västergatan. Den bidrar till att bryta upp det storskaliga kvarteret till en mer tät och stadsmässig struktur vilket också påverkar gaturummets karaktär. Mer kortare avstånd mellan korsningspunkterna och möjligheterna att etablera lokaler för verksamheter i byggnadernas markplan skapas också ett mer stadsmässigt gaturum med naturligt lägre hastighet och bättre trafikmiljö.



Figur 14 Illustrationsplan fas 2 med fyra nya bostadskvarter. Illustration Johan Sundberg arkitektur/Martin Martinsson architecture.

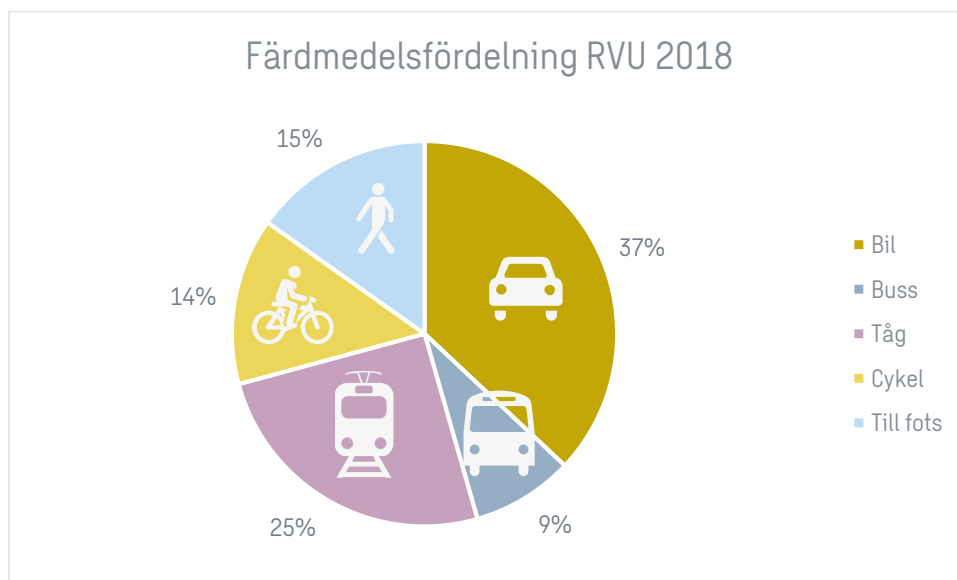
FRAMTIDA TRAFIKSTRUKTUR

TRAFIKFLÖDE

Trafikalstringen för området har beräknats dels med Trafikverkets trafikstringsverktyg och dels med antagande och bedömning utifrån alstringstal, resevaneundersökning samt förväntad exploatering. Två beräkningsmetoder har använts för att kunna göra en rimlig bedömning av förväntat trafikflöde. Trafikalstringsverktyget är ett förenklat hjälpmedel och resultatet ska behandlas med försiktighet. Generellt brukar verktyget räkna lågt för biltrafik och kollektivtrafik och för högt för fotgängare. Dock brukar det totala alstrade antalet resor stämma bättre överens med verkligheten.

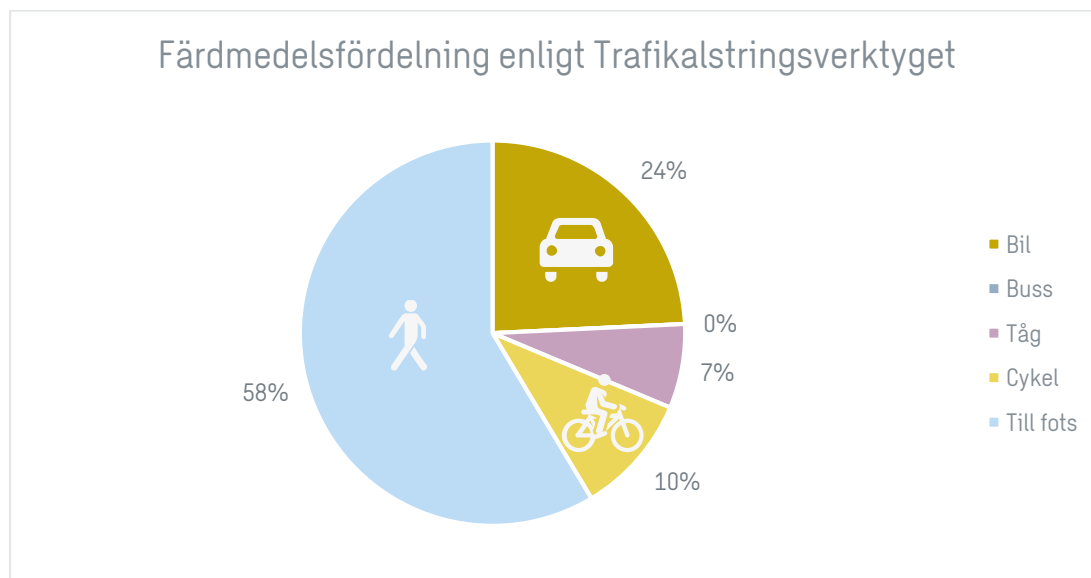
Följande indata har använts för att beräkna alstrade trafikmängder från området:

- Genomsnittlig bostadsarea/person i flerbostadshus i Eslöv 2018: 37 kvm (Statistiska Centralbyrån)
- Antal personer/bil: 1,5 (antaget)
- Antal resor/dag/person: 1,5-1,7 (enligt Region Skånes resevaneundersökning 2018 för boende i flerfamiljshus i Eslövs tätort.)
- Besöks- och nyttotrafik: 10% (antaget)
- För besökande till Coop har det antagits att varje parkeringsplats omsätts 12 gånger per dag. För besökande till det som benämns som lokaler har det antagits att varje parkeringsplats omsätts 4 gånger per dag.
- Färdmedelsfördelning med 37% bilresor enligt Region Skånes resevaneundersökning 2018 för boende i flerfamiljshus i Eslövs tätort.



Figur 15 Färdmedelsfördelning för Eslövs tätort enligt Resvaneundersökning för Skåne 2018

Trafikalstringsverktyget visar på en annan färdmedelsfördelning med mindre andel bilresor och betydligt större andel gångresor för boende i centrala Eslöv. I trafikalstringsverktyget antas emellertid färre personer per bil. Hur många resor som utförs per person och dag redovisas inte.



Figur 16 Färdmedelsfördelning enligt resultat från Trafikverkets Trafikalstringsverktyg.

Trafikalstring för de olika utbyggnadsalternativen har sammanställts i tabellen nedan. Trafik från de boende kan jämföras mellan den manuella beräkningen och Trafikalstringsverktyget, som stämmer relativt väl överens trots lite olika indata.

Tabell 1 Trafikalstring för de olika utbyggnadsalternativen

Utbyggnadsalternativ	Manuell beräkning			Trafikalstrings- verktyget
	Totalt besöks- och nyttotrafik	Besöks- och nyttotrafik	Trafik från boende	Trafik från boende
FAS I Bostäder 15800 kvm BTA	450 f/d	50 f/d	400 f/d	300 f/d
FAS II Bostäder 33300 kvm BTA Handel 2800 kvm BTA	1800 f/d	800 f/d	1000 f/d	600 f/d

Med hänsyn till osäkerheterna i beräkningarna, gjorda antaganden samt den slutliga utbyggnadsvolymen så bedöms kvarterets framtida trafikalstringen ligga inom spannet 1500–2000 fordon per dygn. All trafik är inte ny. Befintliga verksamheter alstrar ett visst trafikflöde redan i dagsläget, dock endast mot Repslagaregatan norr om kvarteret.

Trafiken har antagits fördela sig enligt Tabell 2 nedan.

Tabell 2 Fördelning av trafik från Kv Stenbocken

	Övergripande fördelning	Fordon/dygn
Västergatan	80%	1200–1600
Repslagaregatan	20%	300–400

KAPACITET

Kapacitetsberäkningar har gjorts i syfte att bedöma lämpligheten i att ansluta en ny kvartersgata mot Västergatan i ett läge väster om korsningen med Västerlånggatan. Fas II med en full utbyggnad i kvarteret med trafikflödena för den manuella beräkningen har använts vid kapacitetsberäkningar (2000 f/d).

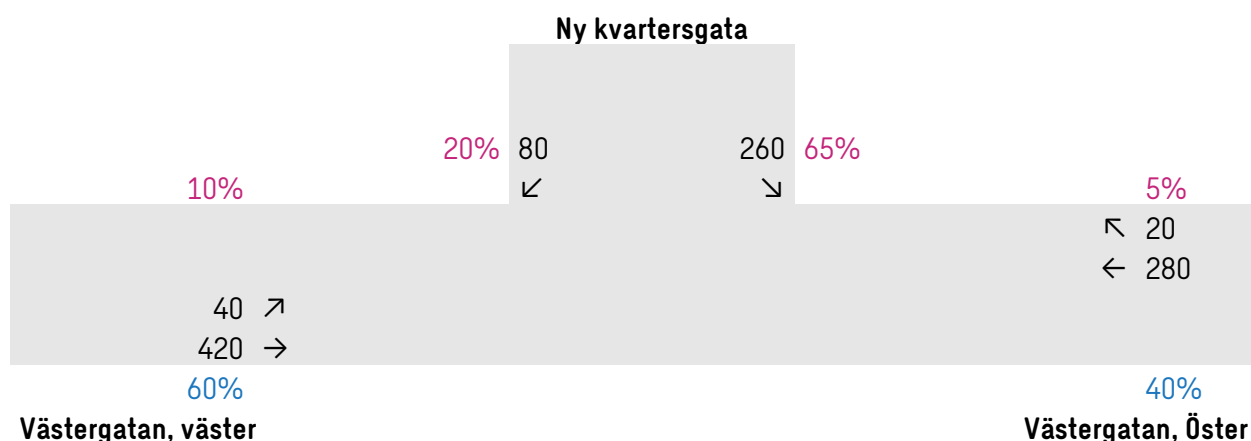
Kapacitetsberäkningen är utförd i programmet CapCal för en föreslagen ny kvartersgata mellan Västergatan-Repslagaregatan. Maxtimmen har antagits vara 20% vilket motsvarar 400 fordon/maxtimme. I kapacitetsberäkningarna har det antagits att **all trafik** kör in och ut till kvarteret via Västergatan för att studera hur effekten av detta värsta scenario skulle bli. Kapacitetsberäkningarna har gjort med befintliga trafikflöden utmed Västergatan samt ett scenario med ett högre trafikflöde utmed Västergatan.

Beräkning med befintliga trafikmängder på Västergatan

Trafiken på Västergatan är uppmätt till 7000 fordon/dygn (ÅDT 2016) och maxtimmen har antagits vara 10%, alltså 700 fordon per timme. Trafikmätningar på Västergatan visar också att ungefär 60% av den befintliga trafiken kör österut på morgonen och ungefär lika stor andel västerut på eftermiddagen.

Mest trafik genereras på eftermiddagen men det värsta scenariot kapacitetsmässigt uppkommer på morgonen då flertalet bilister förväntas köra vänster ut från kvartersgatan och vidare österut längs Västergatan. Vid en vänstersväng måste bilisten invänta en lucka innan hen kan köra ut från kvartersgatan vilket belastar korsningens kapacitet.

Förmiddag



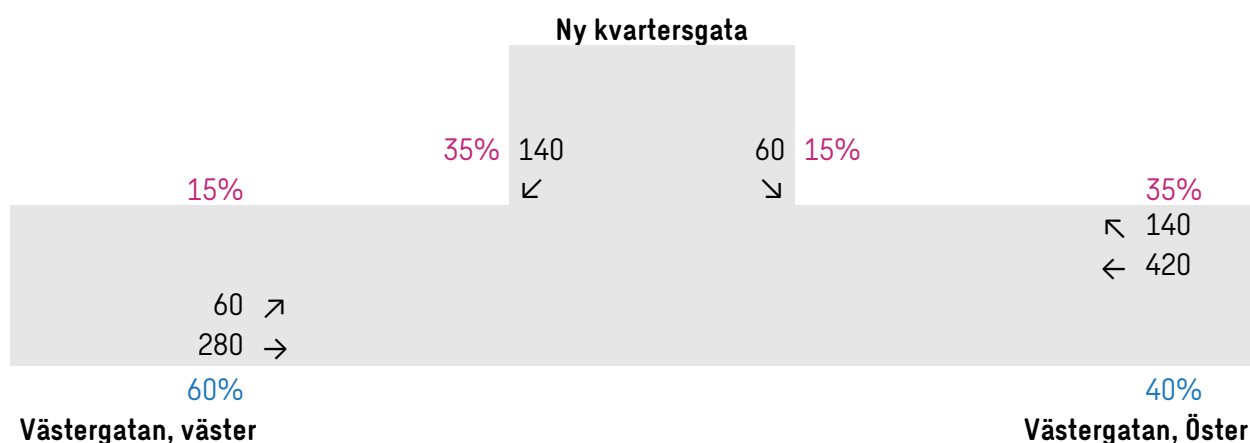
Figur 17 Redovisning av trafikfördelning vid kapacitetsberäkning, förmiddag

De beräkningar som Sweco utfört visar att det inte förväntas att bli några kapacitetsproblem med en ny kvartersgata som ansluter mot Västergatan på förmiddagen. Några bilar kan under maxtimmen bilda en kort kö (1-3 fordon) upp längs kvartersgatan vid ett högt räknat alstringstal. Inga köer förväntas uppstå längs Västergatan vilket hade utgjort en risk och påverkat framkomligheten negativt utmed det övergripande gatunätet. Beräkningen är gjord utifrån att samtliga fordon nyttjar utfarten mot Västergatan. Möjlighet finns även att köra ut på Repslagaregatan vilket avlastar utfarten mot Västergatan.

Tabell 3 Resultat av kapacitetsberäkning med indata enligt Figur 17.

Kapacitet och kölängder per körfält						Kölängd (antal fordon)	
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil
Västergatan, väster	1	RV	460	1673	0.27	0.0	0.0
Ny kvartersgata	1	HV	340	547	0.62	1.0	2.4
Västergatan, öster	1	HR	300	1809	0.17	0.0	0.0

Eftermiddag



Figur 18 Redovisning av trafikfördelning vid kapacitetsberäkning (framtid Västergatan), eftermiddag

De beräkningar som Sweco utfört visar att det inte förväntas att bli några kapacitetsproblem med en ny kvartersgata som ansluter mot Västergatan på eftermiddagen. Inga köer förväntas uppstå längs Västergatan. Beräkningen är gjord utifrån att samtliga fordon nyttjar utfarten mot Västergatan. Möjlighet finns även att köra ut på Repslagaregatan vilket avlastar utfarten mot Västergatan.

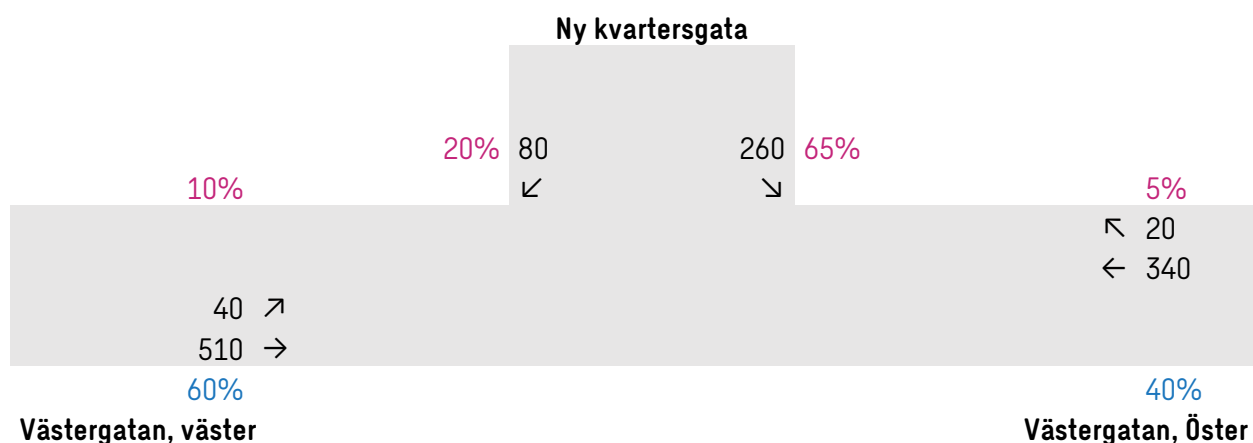
Tabell 4 Resultat av kapacitetsberäkning med indata enligt Figur 17.

Kapacitet och kölängder per körfält							
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Västergatan, väster	1	RV	340	1406	0.24	0.1	0.1
Ny kvartersgata	1	HV	200	632	0.32	0.3	0.6
Västergatan, öster	1	HR	560	1813	0.31	0.0	0.0

Beräkning med framtida, högre trafikmängder på Västergatan

Om trafiken på Västergatan antas öka cirka 1% under 20 år framåt blir det ungefär 8500 fordon/dygn. Maxtimmen på 10% blir således istället runt 850 fordon/timme.

Förmiddag



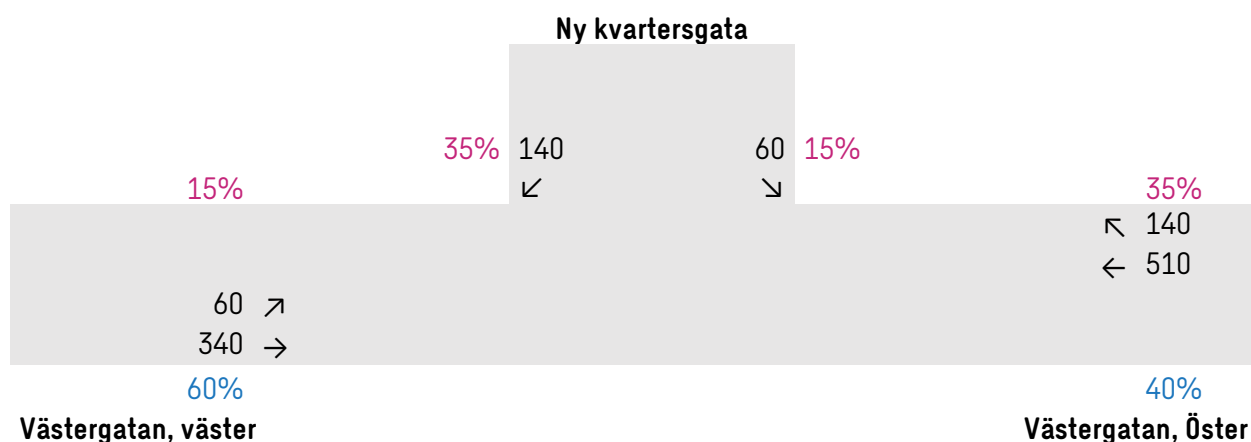
Figur 19 Redovisning av trafikfördelning vid kapacitetsberäkning (framtid Västergatan), förmiddag

Även i detta scenario med ökade trafikmängder längs Västergatan förväntas inga köer uppstå längs Västergatan. Dock kan köerna inne längs kvartersgatan bli något längre vilket i så fall bidrar till att något fler kommer köra ut via Repslagaregatan.

Tabell 5 Resultat av kapacitetsberäkning med indata enligt Figur 19.

Kapacitet och kölängder per körfält							
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Västergatan, väster	1	RV	550	1680	0.33	0.0	0.0
Ny kvartersgata	1	HV	340	470	0.72	1.8	4.1
Västergatan, öster	1	HR	360	1811	0.20	0.0	0.0

Eftermiddag



Figur 20 Redovisning av trafikfördelning vid kapacitetsberäkning (framtid Västergatan), eftermiddag

Även i detta scenario med ökade trafikmängder längs Västergatan förväntas inga köer uppstå längs Västergatan.

Tabell 6 Resultat av kapacitetsberäkning med indata enligt Figur 20.

Kapacitet och körlängder per körfält							
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Västergatan, väster	1	RV	400	1403	0.29	0.1	0.1
Ny kvartersgata	1	HV	200	552	0.36	0.4	0.7
Västergatan, öster	1	HR	650	1814	0.36	0.0	0.0

GATURUMMENS FUNKTION OCH KARAKTÄR

Livsrumsmodellen är en modell som kan användas för att klassificera stadens gaturum efter vilken funktion och karaktär man vill eftersträva. Gaturummens utformning bör samspela med omgivande bebyggelsestruktur för att uppnå en god stadsmiljö. Olika trafikslag prioriteras utifrån den funktions som de olika stråken bör ha vilket gör trafikstrukturen logisk och självförklarande.

Livsrumsmodellen är utvecklad i TRAST – Trafik för en attraktiv stad¹ och kopplar samman gatans funktion och karaktär med den omgivande bebyggelsestrukturen. Gaturummets utformning och gestaltning ska tillsammans med den omgivande bebyggelsen tydliggöra gatans funktion i trafiknätet. Genom att tydliggöra gaturummens funktion skapas förutsättningar att balansera tillgängligheten för bland annat biltrafik

¹ Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad, Sveriges kommuner och landsting och Vägverket, 2008.

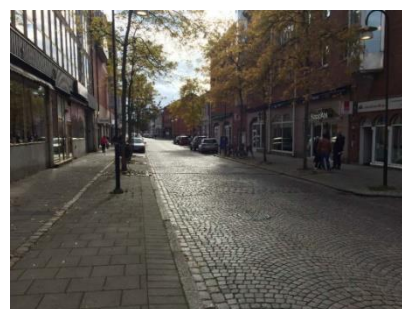
och kollektivtrafik samtidigt som trafiksäkerheten ökar när hastigheten anpassas till den grad av krockvåld som människan tål. Tryggheten ökar genom att samspel, närvaro och ett lagom tempo skapas i olika delar av trafiksystemet samtidigt som miljöbelastningen minskar med jämnare trafikrytm och bättre konkurrensvillkor för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter. Modellen har en viktig koppling till "Rätt fart i staden" och tydliggör kopplingen mellan gatans utformning och önskvärd hastighet som har stor betydelse för stadsbyggnadskvaliteter såsom:

- Stadens karaktär
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet
- Trafikens miljö- och hälsopåverkan.

Enligt livsrumsmodellen klassificeras gaturummen genom att dessa delas in i olika "rum": frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum. Grunden i trafiksystemet ska vara att skapa tillgänglighet vilket bland annat kan göras genom framkomlighet. Genom att tillämpa livsrumsmodellen i planeringen finns möjlighet att balansera framkomlighet för biltrafik mot tillgänglighet och skapa framkomlighet på rätt plats genom att prioritera olika trafikanter i de olika gaturummen. Detta görs utifrån principen att gående och cyklister prioriteras mer ju närmare målpunkterna man befinner sig.

Tabellen nedan redovisar en schematisk beskrivning av gaturummens olika egenskaper och exempel på gaturum för att tydliggöra skillnaderna mellan rummen anges nedan.

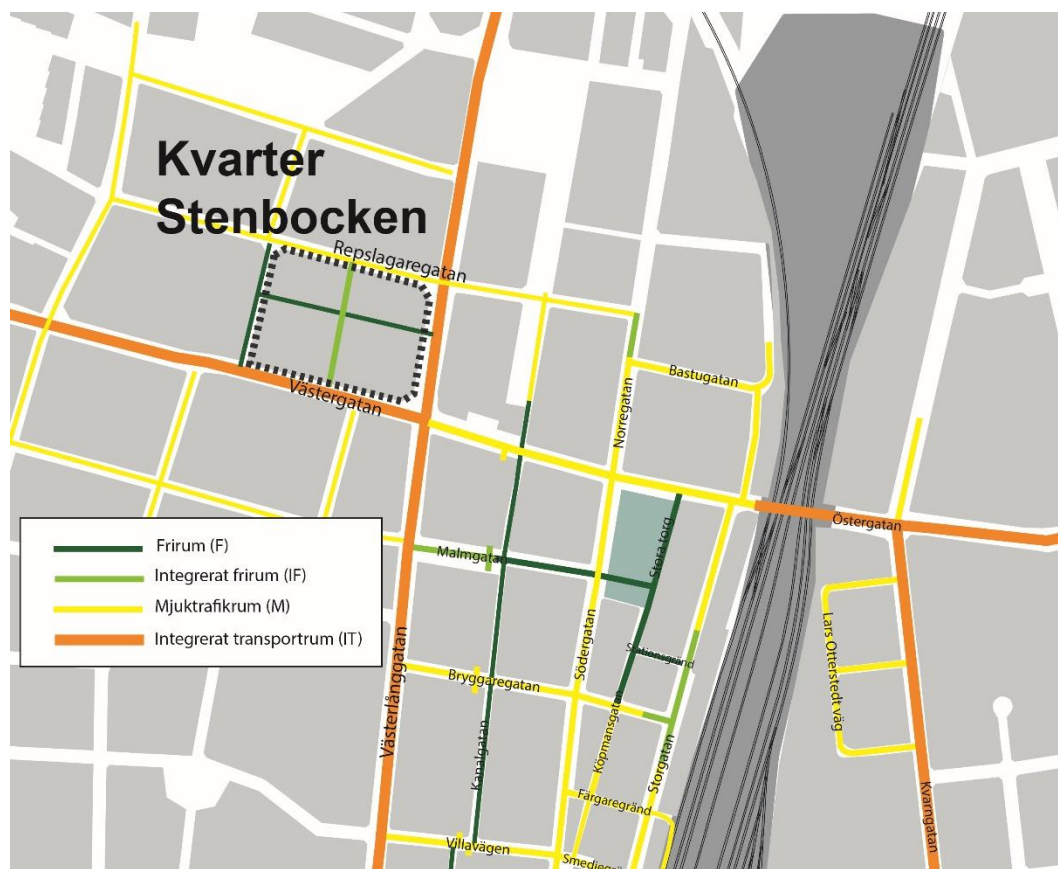
	FRIRUM	INTEGRERAT FRIRUM	MJUKTRAFIKRUM	INTEGRERAT TRANSPORTRUM	TRANSPORTRUM
PRIORITERING AV TRAFIKANTER	fotgängare cyklist	fotgängare cyklist motorfordon (lokal trafik)	fotgängare cyklist kollektivtrafik motorfordon	fotgängare cyklist kollektivtrafik motorfordon gods	kollektivtrafik motorfordon gods (regional trafik)
TYP AV GATA	Gång- och cykelväg Gågata Torg Park Promenad	Gångfartsgata Gågata Torg Bostadsgata	Stadsgata Blandtrafik Primärt lokal trafik som har sin målpunkt längs sträckan.	Huvudgata Stadsgata Gata som leder trafik mellan stadens olika områden.	Infart / Förbifart Väg som leder till samt runt tätort. Stor andel regional trafik.
TRAFIKNÄT BIL		Lokalnät	Lokalnät Huvudnät	Huvudnät	Huvudnät Regionalt nät
SEPARERING		Blandtrafik	Separerad gångbana. Ibland separerad cykelbana.	Separerad gång- och cykelbana. Ibland separerad cykelbana från gångbana.	Separerad gång- och cykelbana. Ej i anslutning till gaturummet.
HASTIGHET		Gångfart 7 km/h	30 km/h 40 km/h	40 km/h 60 km/h	80 km/h 100 km/h
KARAKTÄR OCH BEBYGGELSE	Renodlat vistelserum för människor.	Gaturum primärt för människor, möten och vistelse. Tät bebyggelse.	Större delen av stadens gaturum. Ofta blandad stad, tät bebyggelse med kontakt mot gatan.	Bebbyggelsen skapar väggar i gaturummet. Kan dock vara indragen från gatan utan anspråk.	Ingen eller enstaka bebyggelse i anslutning till gaturum. Inga entréer mot gaturummet.
BEHOV ATT KORSA GATA		Inget korsningsbehov. Oskyddade trafikanter vistas i gaturummet.	Stort korsningsbehov. Många entréer och målpunkter längs hela sträckan.	Litet korsningsbehov, endast i korsning. Få entréer och målpunkter.	Inget korsningsbehov. Oskyddade trafikanter korsar väg planskilt.
KORSNINGAR		Mycket tätt mellan korsningar eller in- och utfarter.	Tätt mellan korsningar eller in- och utfarter.	Glest mellan korsningar. Begränsat med in- och utfarter.	Mycket glest mellan korsningar.
EXEMPEL PÅ GATURUM	Stationsgränd Malmgatan Stora Torg Köpmansgatan	Norregatan Medborgarhuset Storgatan	Västergatan Södergatan Trollsjögatan	Västerlånggatan Kvarngatan Västergatan Östergatan	Harjagersvägen Smålandsvägen



Figur 21 Exempel på frirum Malmgatan, integrerat frirum Norregatan samt mjuktrafikrum Västergatan.

Klassificering av gaturummens funktion och karaktär

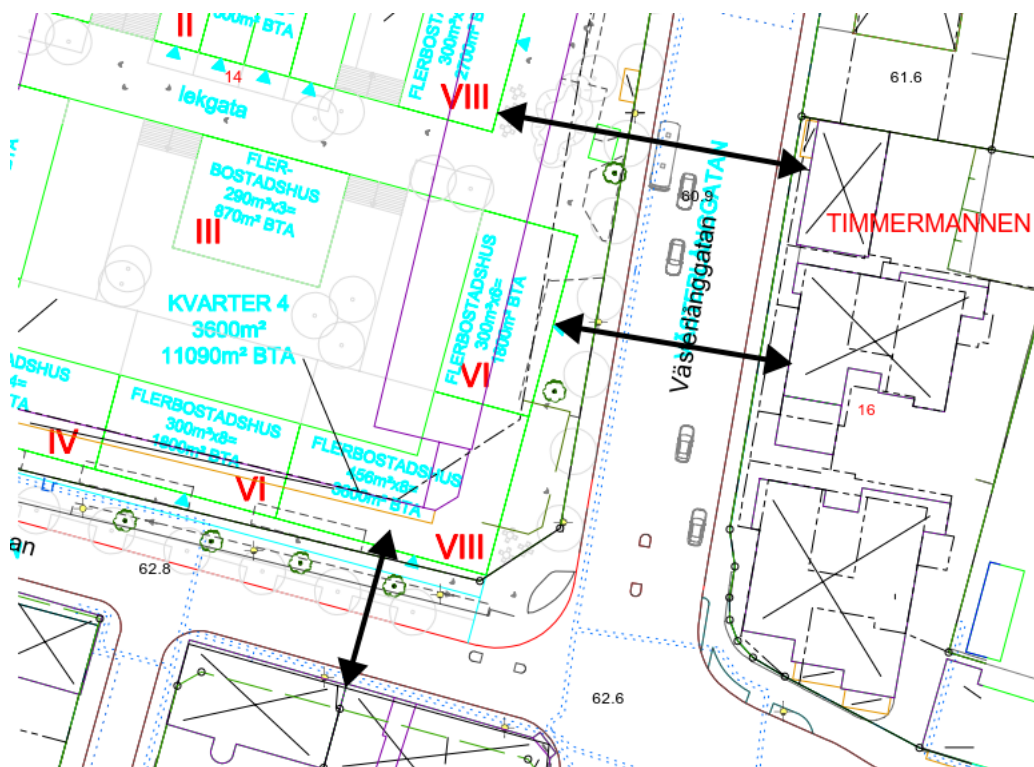
Västergatan och Västerlånggatan har en karaktär som integrerat transportrum som leder trafik mellan olika områden och stadsdelar i staden. Repslagargatan har en karaktär av mjuktrafikrum, en lokal gata inom en stadsdel i staden. Kvarteretsgatan genom kvarteret Stenbocken i nord-sydlig riktning bör utformas som ett integrerat frirum med låg hastighet och ett stort fokus på oskyddade trafikanter. Det öst-västliga stråket genom kvarteret blir ett frirum och bör utformas som en del av byggnadernas entrézon och endast trafikerades av gående och cyklister. På så vis kan en logisk och hierarkisk indelning av gaturummens struktur skapas som genom rätt utformning gör gatorna lätta att använda rätt samt tolka för de trafikanter som rör sig längs gatorna.



Figur 22 Klassificering enligt livsrumsmodellen

GATURUMMENS UTFORMNING

En ombyggnad av Västergatan och Västerlånggatan föreslås för att skapa gaturum med mer generösa utrymmen för gående och cyklister. Förslag på sektioner i de snitt som illustreras i Figur 23 presenteras i följande avsnitt.

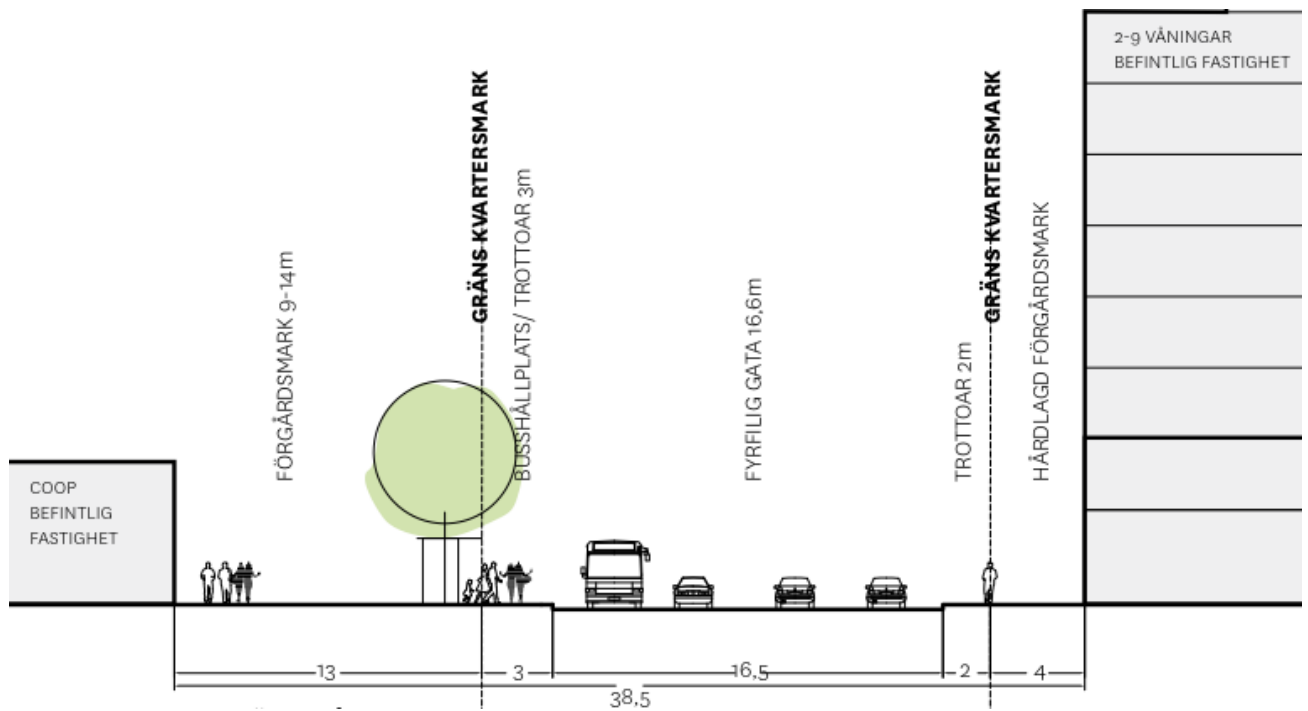


Figur 23 Snitt för gatusektioner

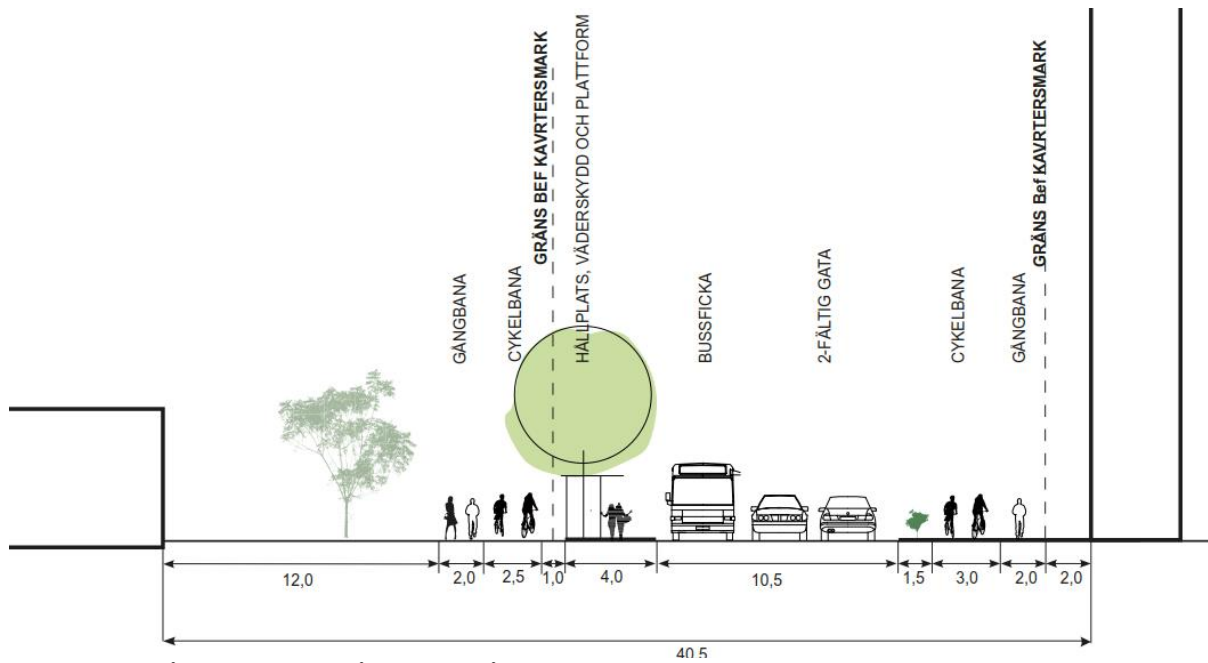
Västerlånggatan

Västerlånggatans sektion för motortrafik norr om korsningen med Västergatan, är idag överdimensionerad. Genom en minskning av antalet körfält från 4 till 3, skapas plats för gång- och cykelbanor på ömse sidor av Västerlånggatan. Utrymme finns även för trädplantering/öppen dagvattenhantering. Det västra körfältet kan fungera som bussficka vid hållplats och bilkörfält norr om korsningen med Västergatan. Se även Figur 30 Förslag korsningen Västergatan/Västerlånggatan

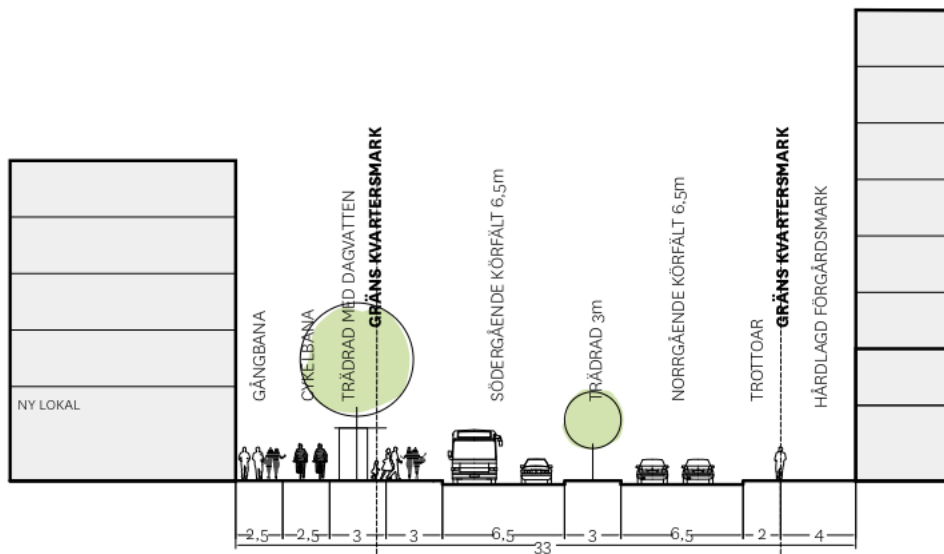
Kvarteren väster om gatan breder ut sig i olika grad, varför det finns större utrymme för vistelseytor vid den norra delen.



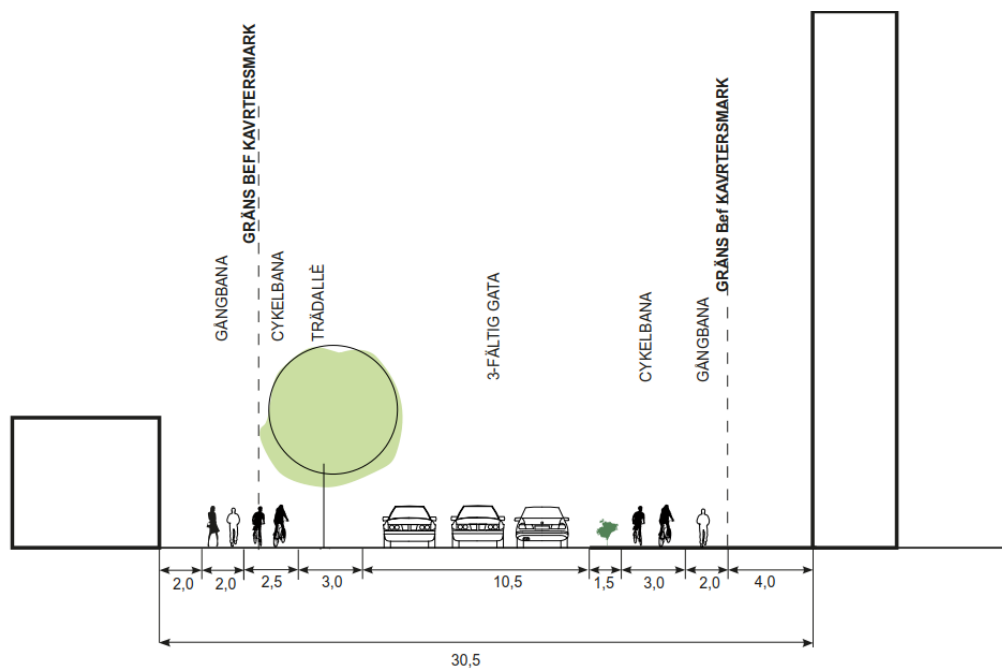
Figur 24 Befintlig vägsektion Västerlånggatan vid hållplats



Figur 25 Förslag på gatusektion Västerlånggatan vid hållplats



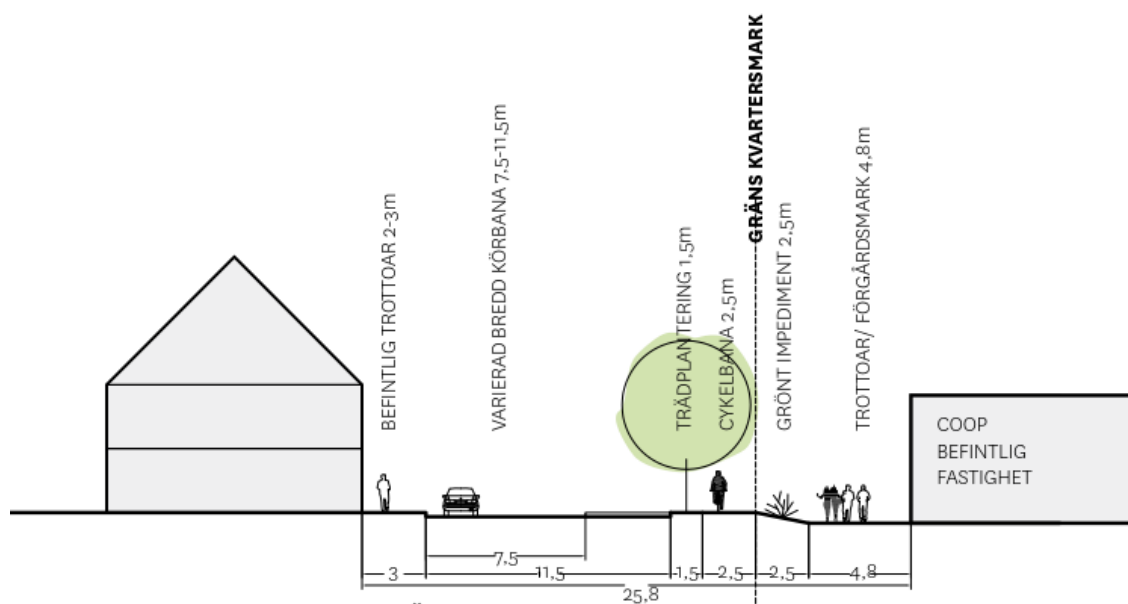
Figur 26 Befintlig sektion Västerlånggatan, norr om korsningen med Västergatan



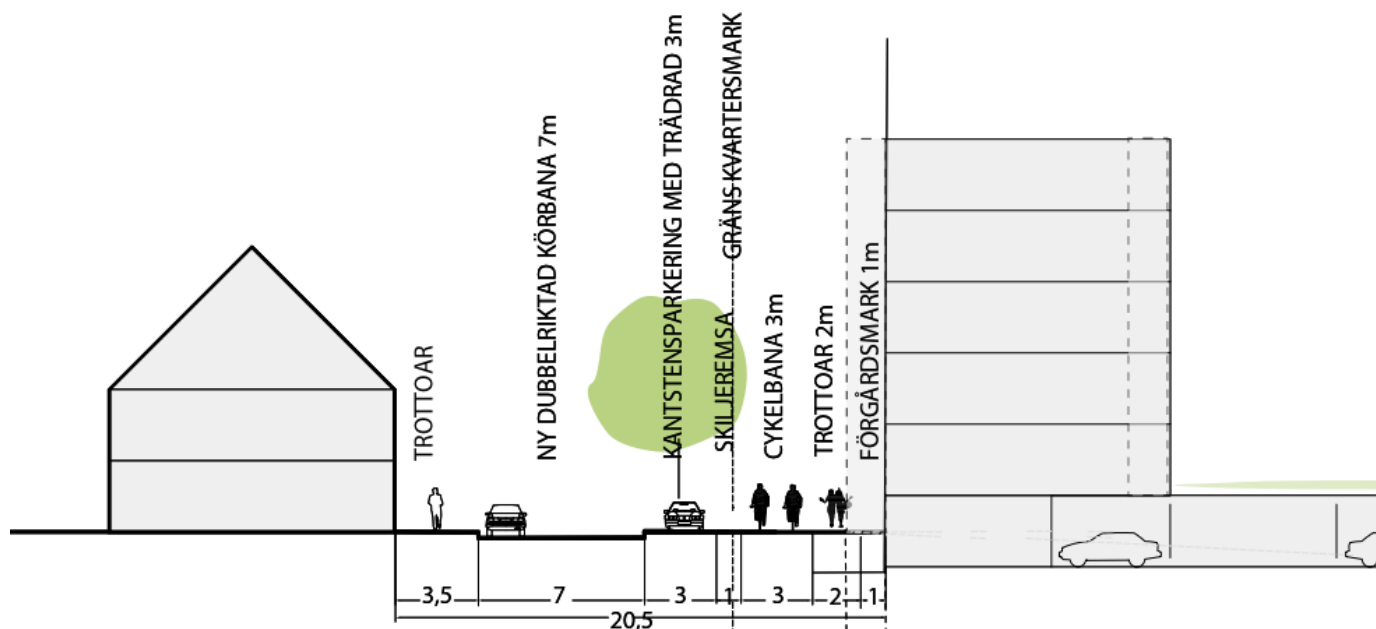
Figur 27 Förslag på vägsektion Västerlånggatan, norr om korsningen med Västergatan

Västergatan

Med den föreslagna bebyggelsestrukturen i kvarteret Stenbocken skapas ett smalare gaturum längs Västergatan jämfört med idag. Vägbanebreddden kan minskas till 7,0 meter. Dock behöver trottoaren på södra sidan breddas något. Längs den norra sidan bör plats beredas för gångbana, cykelbana samt förgårdsmark. Önskemål har även framförts om korttidsparkering eller angöringsmöjligheter längs gatan.



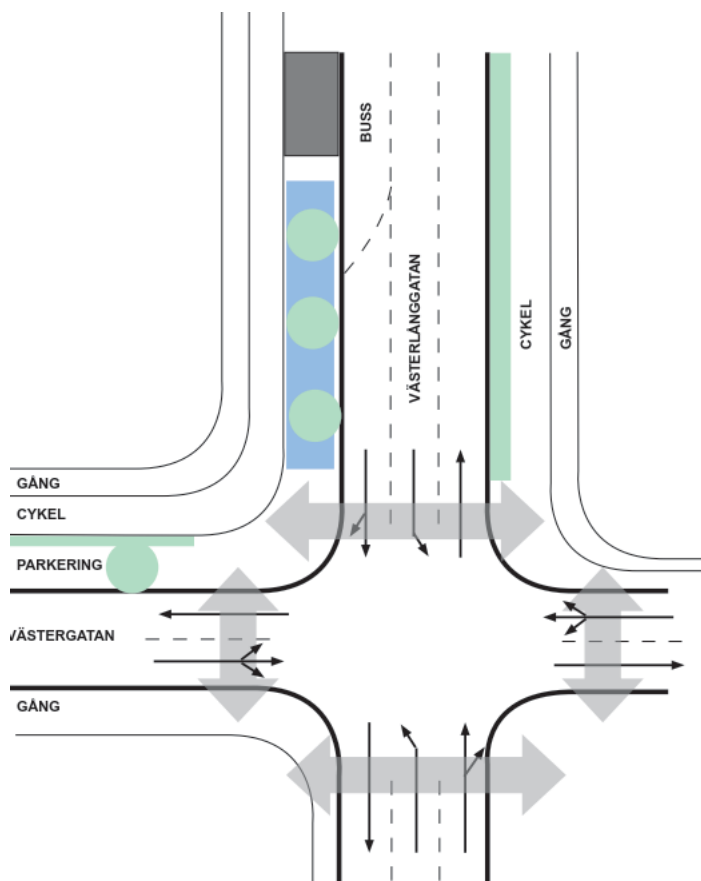
Figur 28 Befintlig sektion Västergatan



Figur 29 Föreslagen vägsektion för Västergatan

Korsningen Västergatan/Västerlånggatan

Med de föreslagna vägsektionerna för Västerlånggatan och Västergatan kommer körfält och GC-banor i korsningen mellan gatorna schematiskt bli enligt Figur 30. Någon detaljerad studie kring korsningsutformningen har inte gjorts i detta skede.



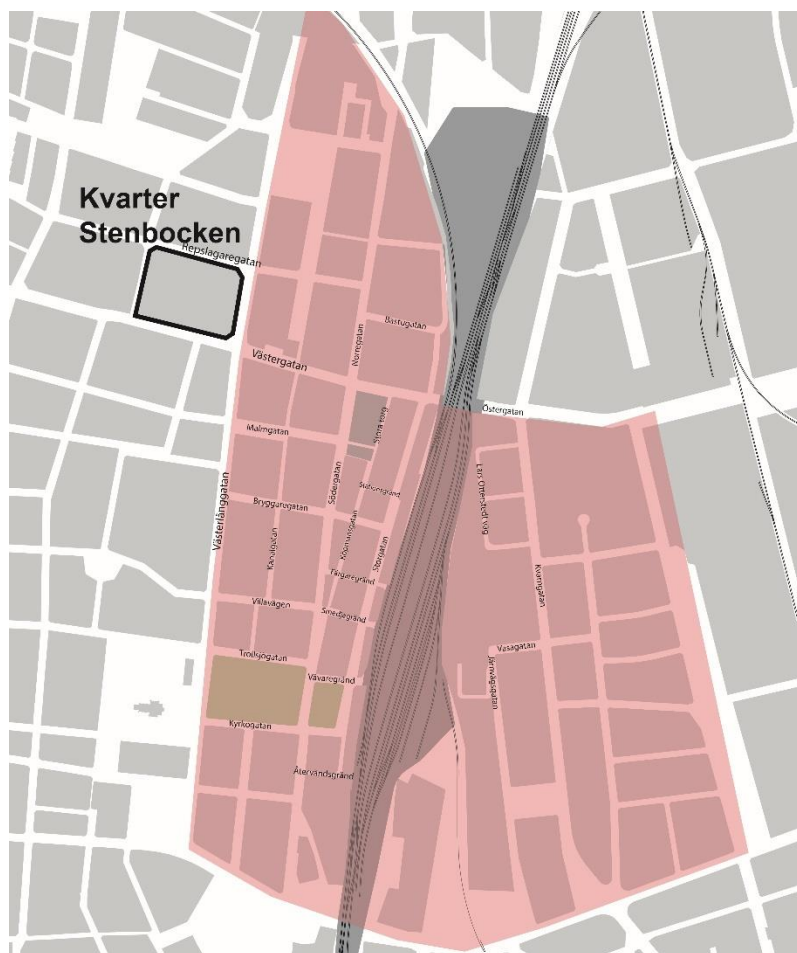
Figur 30 Förslag korsningen Västergatan/Västerlånggatan. De gråa pilarna symboliserar övergångsställen.

Gång- och cykelvägnet

Det är viktigt att se till helheten för exempelvis cykelvägnet. Längre söderut på Västerlånggatan finns enkelriktade cykelbanor på ömse sidor om gatan. Norrut däremot, löper en dubbelriktad cykelbana utmed östra sidan. Med de nya bostäderna skapas nya målpunkter som bör vägas in i bedömningen av var behov finns för cykelbanor längs Västerlånggatan. Passagera över gatorna ska också vara genomtänkta.

PARKERING

Gällande parkeringsnormer för Eslövs kommun är antagna av Kommunfullmäktige 2014-04-28. De centrala delarna av staden har lägre parkeringsnormer för bil jämfört med övriga delar av staden och kommunen. Kv Stenbocken ligger i direkt anslutning till den gräns som enligt parkeringsnormerna definierar centrumzonen, se illustration nedan.



Figur 31 Centrumzonens avgränsning samt Kv Stenbocken.

Parkeringsnormer för bil

Läge i staden	Verksamhet	Antal bpl/1000 kvm BTA
Centrala zonen	Flerbostadshus	3
	Verksamheter	3
Övriga Eslöv	Flerbostadshus	6
	Verksamheter	6

Parkeringsnormer för cykel

Läge i staden	Verksamhet	Antal cpl/1000 kvm BTA
Hela Eslöv	Flerbostadshus	20
	Verksamheter	20

Parkeringsnormerna anger en miniminivå och hindrar inte anläggandet av fler parkeringsplatser.

Beräknat parkeringsbehov för cykel

Den föreslagna bebyggelsen på cirka 36.000 kvm har ett beräknat cykelplatsbehov på drygt 700 cykelplatser. Behovet redovisas i tabellen nedan per kvarter.

Cykelplatsbehov	Verksamhet	Yta	Antal cykelplatser
Kvarter 1	Flerbostadshus	8210	165
Kvarter 2	Flerbostadshus	7638	153
Kvarter 3	Flerbostadshus	6273	126
	Handel	2868	58
Kvarter 4	Flerbostadshus	11198	224
TOTALT			727 cpl

Beräknat parkeringsbehov för bil

Den föreslagna bebyggelsen på cirka 36.000 kvm har ett beräknat bilplatsbehov på cirka 220 bilplatser. Behovet redovisas i tabellen nedan per kvarter.

Bilplatsbehov	Verksamhet	Yta	Antal bilplatser
Kvarter 1	Flerbostadshus	8210	50
Kvarter 2	Flerbostadshus	7638	46
Kvarter 3	Flerbostadshus	6273	38
	Handel	2868	18
Kvarter 4	Flerbostadshus	11198	68
TOTALT			220 bpl

Bilplatsbehovet föreslås hanteras i två mindre halvt nedgrävda källargarage under kvarter 1 och 2 med cirka 45 bilplatser i vardera anläggningen. I etapp 1 när befintlig livsmedelsbutik finns kvar i den östra delen av kvarteret så föreslås parkerings för butikens kunder att hanteras utmed kvartersgatan genom kvarteret. Här finns möjlighet att skapa cirka 66 platser för besökare till butik och bostäder.



Figur 32 Illustration befintlig livsmedelsbutik och bilplatser utmed kvartersgatan. Ill. Martin Martinsson Architecture.

Under kvarter 3 och 4 planeras det för ett helt nedgrävt källargarage med cirka 130 bilplatser. In- och utfarterna till källargaragen lokaliseras mot kvartersgatan.

I etapp 2 föreslås kvartersgatan ha cirka 30-40 bilplatser för besökare till boende, livsmedelsbutiken och de mindre lokalerna. I anslutning till livsmedelsbutiken varumottag finns möjlighet att skapa ytterligare cirka 25 bilplatser för kunder och anställda.



Figur 33 Illustration etapp 2, kvartersgata med besöksparkering. Ill. Martin Martinsson Architecture.

Utmed Västergatan föreslås ett mindre antal korttidsparkeringsplatser anläggas i likhet med Västergatan öster om Västerlånggatan. Detta för att stödja korta besök samt angöring i nära anslutning till de lokaler som planeras i bostädernas markplan utmed Västergatan.

SOPHANTERING, VARUTRANSPORTER OCH RÄDDNINGSTJÄNST

Den föreslagna kvartersgatan genom kvarteret Stenbocken skapar möjligheter att lösa tillgängligheten till de fyra kvarteren för bland annat sopfordon och transporter av varor med större fordon utan att en vändplats behöver skapas. Genom att förlägga miljörum så att de blir lätt åtkomliga från kvartersgatan kan en effektiv sophantering skapas inifrån

kvarteret utan att fordonen behöver angöra och stanna utmed de omgivande gatorna som utgör en del av huvudgatunätet.

Leveranser av varor till den planerade livsmedelsbutiken i etapp 2 sker via Repslagaregatan, kvartersgatan samt ett kombinerat varumottag och parkeringsgarage i markplan.

Den föreslagna kvartersgatan kan även sörja för tillgängligheten för räddningsfordon. Vidare studie kring tillgänglighet med höghöjdsfordon och utrymningsvägar behöver göras när bebyggelsestrukturens höjder och struktur är mer låst.

ARBETSMATERIAL

Beställare Byggsystem Öresund AB
Uppdrag 12602347 Kv Stenbocken
Konsult Sweco Society AB
Upprättad av PIA SARTORIUS/JESSICA JAREMO
Granskad av EJ INTERNGRANSKAD

