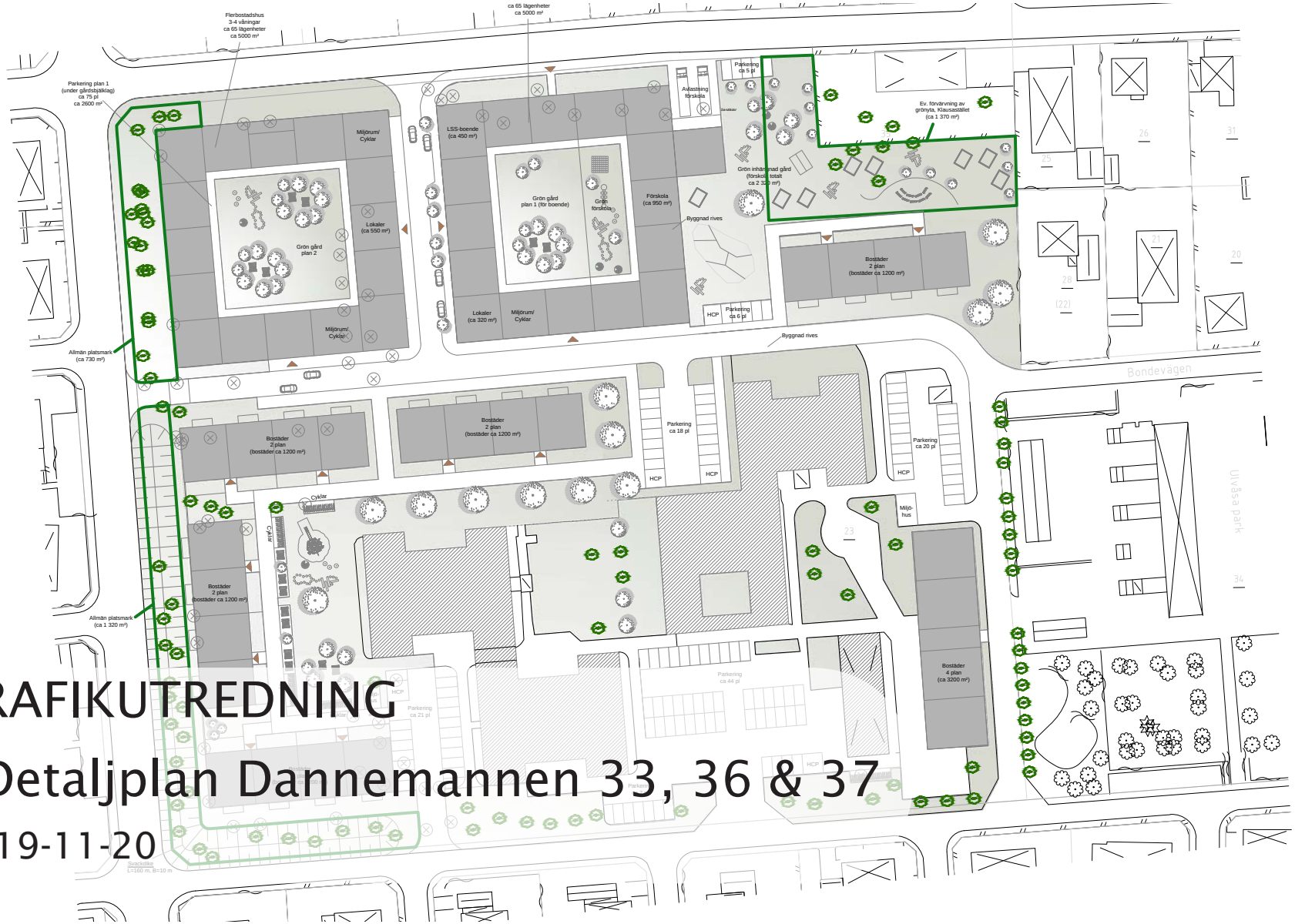
Brinova

TYRÉNS



TRAFIKUTREDNING

- Detaljplan Dannemannen 33, 36 & 37

2019-11-20

BESTÄLLARE

Brinova Dannemannen 33 AB

Landskronavägen 23

252 32 Helsingborg

Org nr: 556933-5945

Kontakt: Andreas Lund

KONSULT

Tyréns AB

Isbergs gata 15, 205 19 Malmö

010 451 91 63

Uppdragsansvarig: Elin Areskog

Handläggare: Sofie Schumacher

Granskare: Jakob Fahlstedt

Tyréns uppdragsnummer: 299517

Datum: 2019-11-20

Status: Granskningshandling

Sökväg: O:\MAL\299517

INNEHÅLL

PLATSBESKRIVNING 1
Förutsättningar 1
Målpunkter 1
Trafiksystemet 2
Trafiken idag 3

FRAMTIDA TRAFIK OCH FLÖDEN 4
Antaganden 4
Resultat 5
Prognos år 2040 6

UTFORMNINGSPRINCIPER 7
Trafiknätet 7
Sektioner 7
Korsningsutformning 9

PLATSBESKRIVNING

Förutsättningar

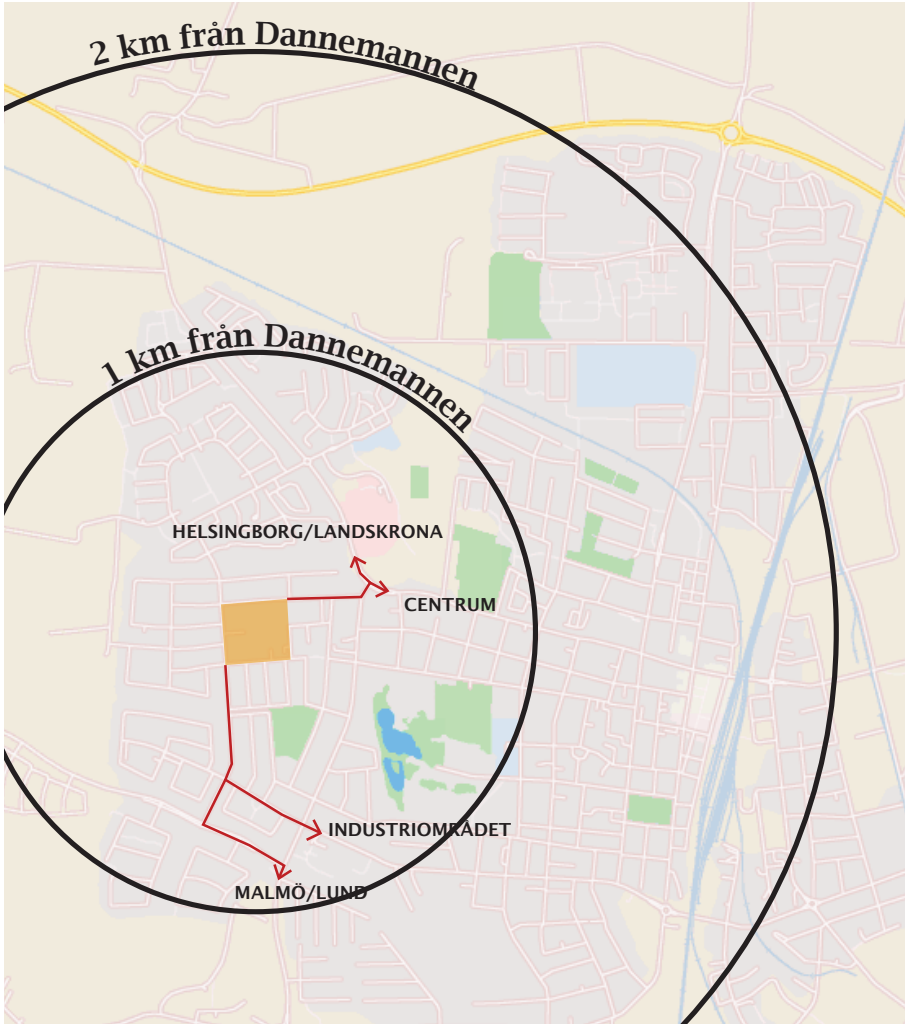
Eslövs kommun består utav runt 33 000 invånare. Detaljplan Dannemannen är beläggen i vad som kan beskrivas som utkanten av västra Eslöv. Uppskattningsvis kan 60% av Eslövs tätort nås inom 2 km från Dannemannen, se karta till höger.

Från Dannemannen är det 1,6 km gångavstånd till Eslövs tågstation och 1,5 km till centrum (Stora torg).

Målpunkter

Det går att hitta ett brett utbud av matbutiker och handelsbutiker i centrala Eslöv som nås inom ett gångavstånd på 20 minuter från Dannemannen. Från Dannemannen ligger även grönområdet Trollsjöområdet på 10 minuters gångavstånd. Eslövs bollklubb ligger på 15 minuters gångavstånd, andra sportanläggningar finns också inom ett gångavstånd på 10-20 minuter. Vårdcentral går även att hitta inom ett 10 minuters gångavstånd från kvarteret.

Utifrån statistik från SCB arbetspendlar nästan 30% ut från kommunen varje dag. En stor del av dessa beöms arbeta i Malmö/Lund området. En betydande andel, ca 4400 person, arbetspendlar även till kommunen varje dag.

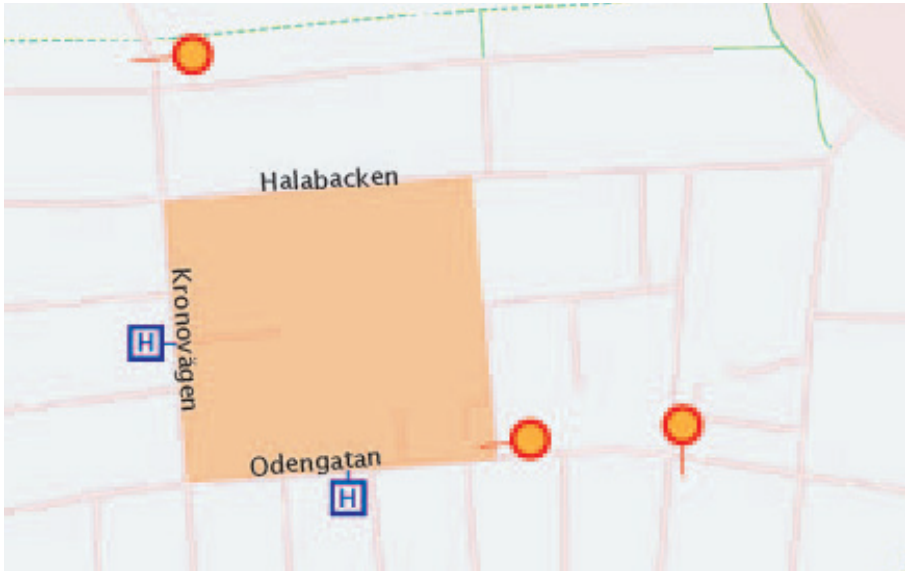


Trafiksystemet

De närmsta busshållplatserna som ligger i anslutning till Dannemannen trafikeras av linje 3. Hållplatserna heter Enskiftesvägen och Specialisthuset, bussen går med ett 30-minutersintervall till bland annat Eslöv Station, se kartan nedan.

Från Eslöv station går tågen till Lund/Malmö 5 gånger i timmen under alla veckodagar.

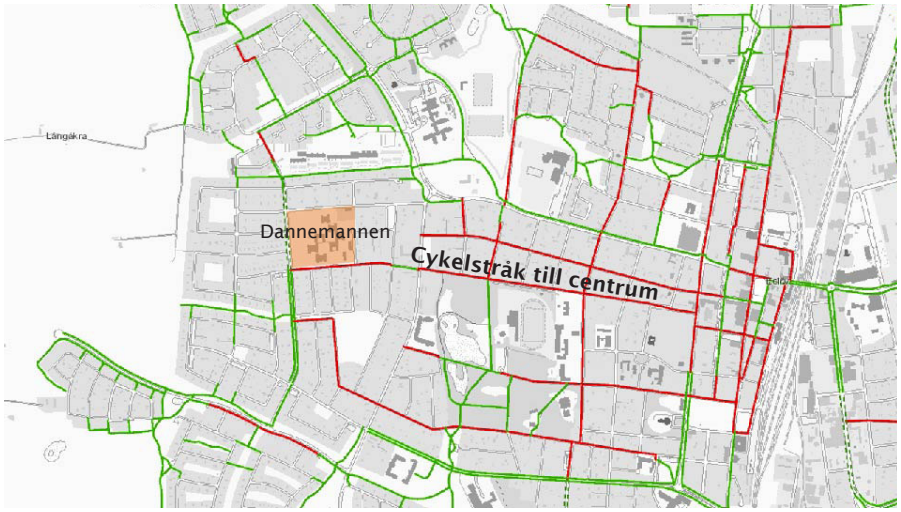
Väljer man att endast färdas med kollektivtrafik så tar en resa från Dannemannen, hållplats Specialisthuset till Lund C mellan 28-37 minuter, inkluderat ett byte på Eslöv Station från buss till tåg på 8-15 min. Beroende på vilken tid man börjar resa blir vänte- och ankomsttid olika.



Eslövs kommuns cykelkarta visar att det finns ett gent och sammanhängande cykelstråk från Dannemannen till centrum, se bild nedan. Grönt stråk representerar separerad cykelbana, grönt streckat stråk representerar cykelfält och rött stråk representerar cykel i blandtrafik.

Vid färd med bil tar man sig till centrum och till Helsingborg/Landskrona via gatan Halabacken i det nordöstra hörnet av området. Till Eslövs industriområde och Malmö/Lund kör man via Kronovägen i det sydvästra hörnet av området. Hastigheterna på vägarna i anslutning till området ligger alla på 40km/h.

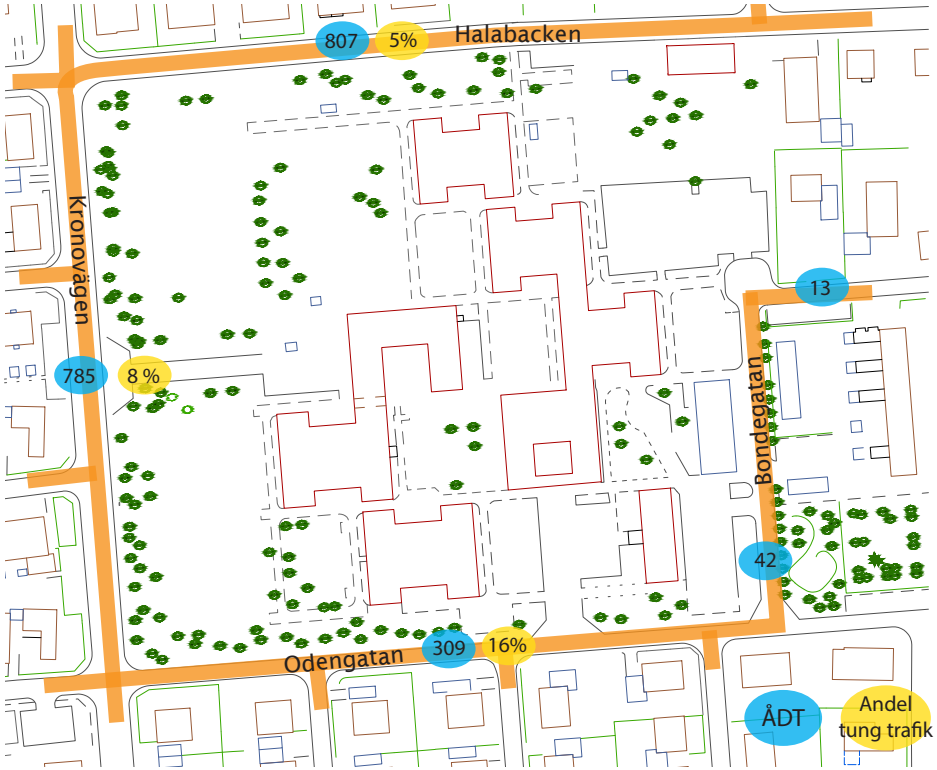
Det finns ett flertal gator där det är genomfart förbjuden i direkt eller nära anslutning till området, vilket påverkar hur fordonstrafiken kan röra sig i anslutning till området, se bild till vänster.



Trafiken idag

I bilden till höger ses dagens (2019) trafikmängder redovisade som årsdygnstrafiken (ÅDT).

Trafikmängderna på gatorna Halabacken, Kronovägen och Odengatan redovisas utifrån fordonsmätningar under en vecka i november 2019. På Bondegatan har beräkningar gjorts utefter trafikverkets alstringsverktyg baserat på bostäderna i anslutning till gatan. Eftersom gatan är reglerad som genomfartstrafik förbjuden antas den eventuella mängden fordon som inte har en målpunkt på gatan vara försumbar.



FRAMTIDA TRAFIK OCH FLÖDEN

Antaganden

INDATA

Följande indata ligger till grund för alstringsberäkningen.

VERKSAMHETER INOM KV. DANNEMANNEN		
	BTA (KVM)	Boende/anställd
RADHUS	3600	89
LÄGENHETER	13200	342
FÖRSKOLA	950	100
LSS-BOENDE	450	13
LOKALER	870	11

TRAFIKALSTRING

Vid framtagandet av ÅDT för kvarter Dannemannen har Trafikverkets trafikalstringsverktyg använts. Kvarter Dannemannen anses vara beläget i ytterkanten av Eslöv. För radhusen, lägenheterna, lokalerna och förskolan har BTA och/eller antalet boende/anställda legat till grund för alstringsberäkningen. Lokalerna i området är i nuläget av okänd karaktär. Lokalerna antas nyttjas för någon form av verksamhet av karaktären närbutik.

Eftersom LSS-boende är en verksamhet som inte kan beräknas med trafikverkets alstringsverktyg, följande antagande för att beräkna alstringen har därför gjorts.

Antagande LSS-boende

- Enligt Trafikverkets färdmedelsfördelning åker 50% av anställda bil till arbetet i Eslöv, vilket även antas gälla för de anställda på LSS-boendet. Varannan anställd av de som åker bil gör en extra resa under arbetsdagen, till exempel för att handla lunch.
- Det antas ske en taxiresa till daglig verksamhet från LSS-boendet dagligen.
- Det antas ske ytterligare en resa i privat syfte med taxi från/till LSS-boendet varje dag.

TRAFIKNÄTSFÖRDELNING

Fördelningen av trafiken i området görs med grund i vilka målpunkter som finns inom och utanför området. Målpunkter inom området kan till exempel vara parkeringar och verksamheter. Målpunkter utanför området kan till exempel vara ortens centrum eller starka arbetsmarknader.

Följande antagande kring målpunkter utanför kvarteret har gjorts:

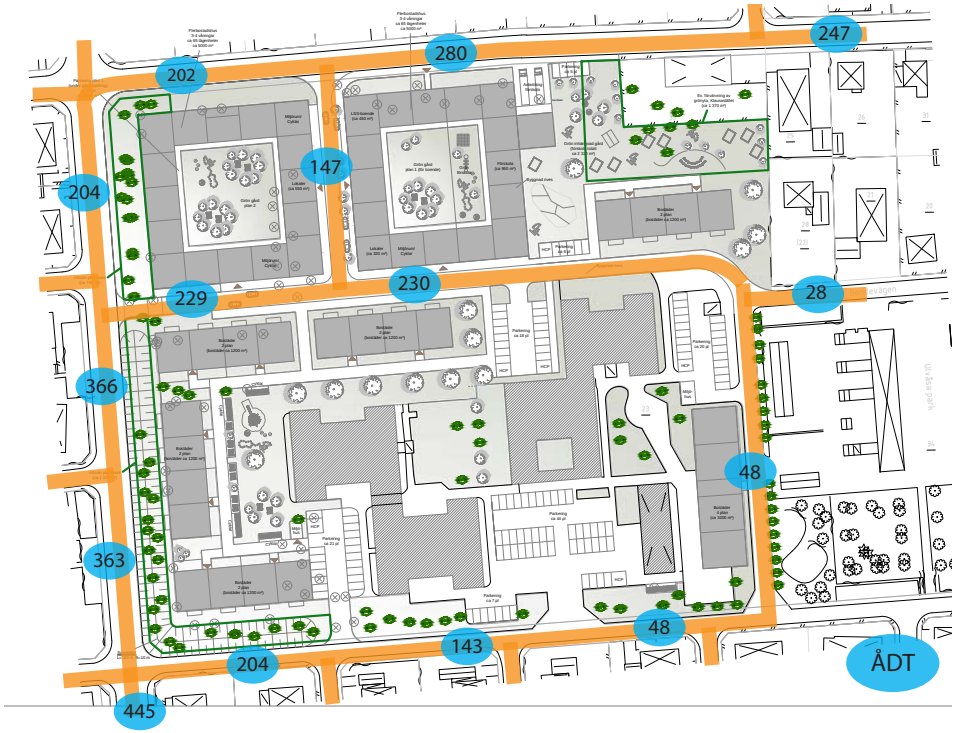
MÅLPUNKTER UTANFÖR OMRÅDET			
50% har målpunkter inom Eslövs tätort	varav:	60%	mot industriområdet
		30%	mot centrum
		10%	övriga gator
50% har målpunkter utanför Eslövs tätort	varav:	60%	mot Malmö/lund
		40%	mot Landskrona/ Helsingborg

Resultat

Alstrad trafik till de olika boendeformerna och verksamheterna redovisas i tabellen nedan. Fördelningen av den framtida nytillkommna fordonstrafiken redovisas i bilden till höger.

Sammantaget alstras mest trafik till gatan i öst-västlig riktning. Finns en önskan att minska trafiken ytterligare på gatan i nord-sydlig ritning skulle denna kunna reglers med genomfartsförbud. Trafik som idag finns på denna gata skulle i det fall troligen fördela om sig mellan Bondevägen och Kronovägen/vägen i öst-västlig riktning.

TRAFIKALSTRING			
	BTA (KVM)	Boende/anställd	ÅDT (FORDON/ DYGN)
RADHUS	6000	149	197
LÄGENHETER	13200	342	293
FÖRSKOLA	950	100	265
LSS-BOENDE	450	13	15
LOKALER	870	11	41
TOTALT			811

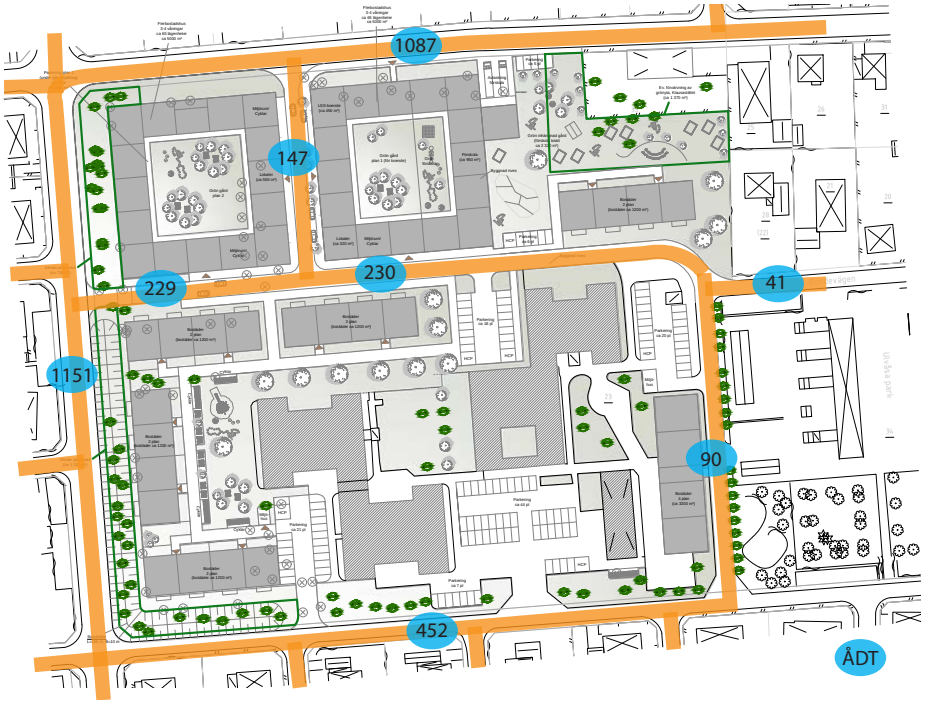


Prognos år 2040

För beräkningen av prognosåret 2040 bedöms inte Trafikverkets uppräkningstal vara applicerbara främst på grund av att området inte bedöms vara föremål för genomfartstrafik.

Under förutsättningen att ingen annan nyexploatering sker i det direkta närområdet bedöms att trafiken år 2040 endast kommer att öka med den trafik som tillkommer i samband med att man exploaterar detaljplanen Dannemannen.

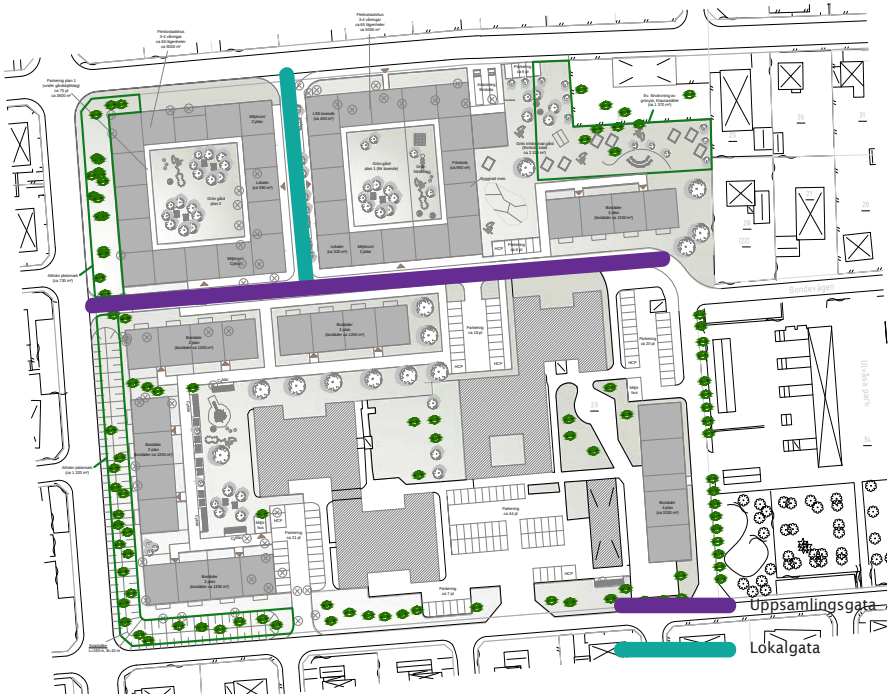
Bilden till höger redovisar den uppskattade trafikprognosen för år 2040. Redovisad ÅDT är ett resultat av dagens trafik och trafiken som beräknas tillkomma i samanband med exploatering av Dannemannen.



UTFORMNINGSPRINCIPER

Trafiknätet

Gatorna inom området delas in i uppsamlingsgata och lokalgata. Uppsamlingsgatan karakteriseras av ett högre ÅDT och fler anslutningar medan lokalgatan förväntas ha ett lägre ÅDT.



Sektioner

LOKALGATA

På bilderna på nästa sida visas två olika sektioner av lokalgatan. Den översta representerar en del av vägen där parkering kan förläggas längs gatan. Den nedersta representerar en del av gatan där parkering ersätts med en grönremsa.

Sektionernas mått uppfyller VGU utrymmesklass B där det är möjligt för möte mellan personbil och Lbn-fordon (storlek stadsbuss). Det bedöms inte finns behov för möte mellan Lbn och Lbn. Utrymmesklass B har valts för att gatan ska upplevas som något trängre och på så vis skapa ett lugnare trafiktempo där det blir trevligare och enklare för oskyddade trafikanter att vistas. Cykling föreslås ske i blandtrafik.

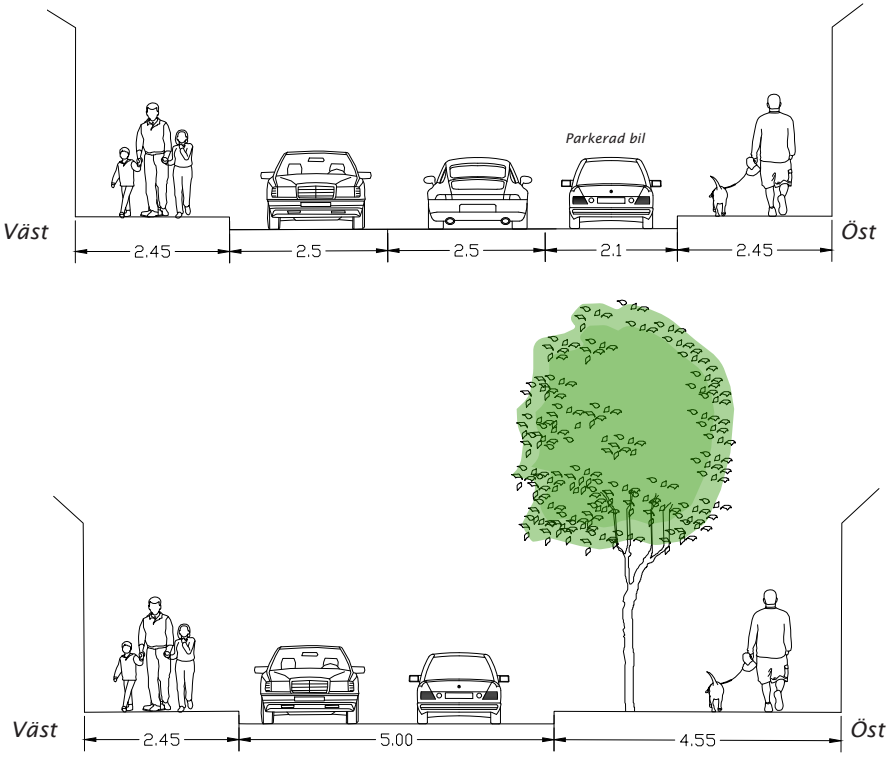
UPPSAMLINGSGATA

Uppsamlingsgatan har givits en sektion som medför utrymmesklass A enligt VGU. Detta innebär att körbanan sammantaget blir 5,1 meter bred. Längs denna gata skulle det kunna vara aktuellt med en kombinerad gång- och cykelbana separerad från motorfordonstrafik. Gång- och cykelbanan rekommenderas att placeras på gatans norra sida med grund i att det finns målpunkter så som förskola och lokaler på denna sida om uppsamlingsgatan. För att denna sektion ska kunna byggas behöver dock vägens förlängning i form av Bondevägen ses över. Väljer man en separerad gång och cykelbana rekommenderas att denna kan följa med hela vägen ner till korsningen mellan Bondegatan och Odengatan. Från denna korsning kan cyklisterna sedan ta sig vidare in mot centrum på Eslövs befintliga cykelnät.

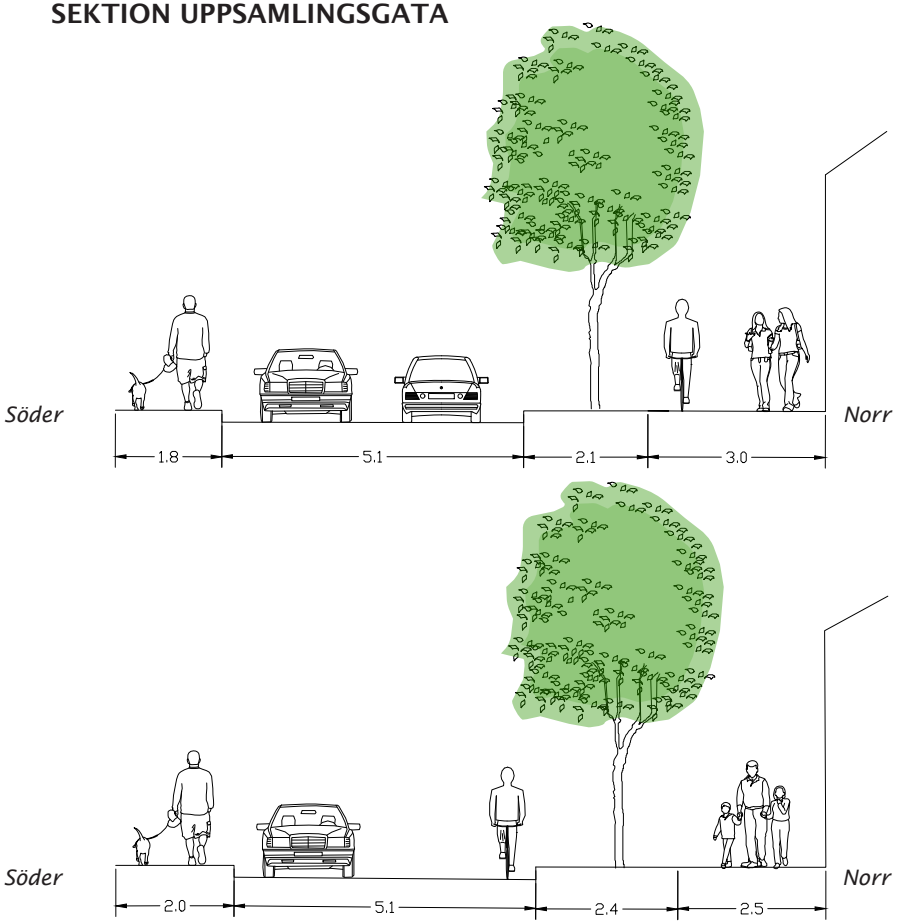
Väljer man att inte göra om Bondevägen bör en sektion med cykling i blandtrafik istället väljas. Detta för att enklare kunna koppla på den nya vägsträckan med den befintliga utan att det blir otydligt för trafikanterna. Körbanans sektion behålls som 5,1 meter. Även denna gatan kan likt

lokalgatan upplevas som smal. Ur trafiksäkerhetssynpunkt ses detta som positivt då en smal gata håller hastigheterna låga. Att gatan är smal bidrar även till att mängden farliga omkörningar av cyklister kan minska då det är tydlig att gatan inte är utformad för att tre fordon ska kunna mötas i breddled. Gör man körbanan bredare finns viss risk att bilister i samband med att de får möte ändå försöker köra om en cyklist vilket medför att säkerhetsavstånden mellan de olika fordonen blir mycket knappa. Skulle ändå hastigheterna på gatan upplevas som höga bör hastighetssäkrande åtgärder vidtas, till exempel i form av gupp eller sidoförskjutning. Dessa bör placeras i punkter där många oskyddade trafikanter korsar.

SEKTION LOKALGATA



SEKTION UPPSAMLINGSGATA



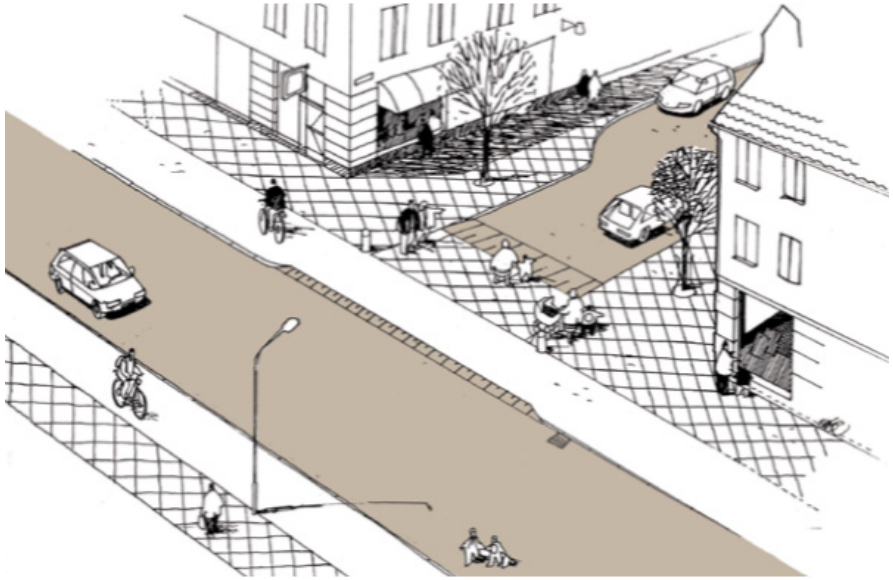
Korsningsutformning

GÅNG- OCH CYKELPASSAGE

För att lugna trafiken i området samt påvisa prioritet av de oskyddade trafikanterna föreslås ett antal upphöjda gång- och cykelpassager. I figuren nedan visas en principutformningsskiss för en gång- och cykelpassage. I figuren till höger visas förslag på passagernas placering.

Lutningen på ramperna mellan upphöjningen och körbanan bör vara 6–8% (max 10%)

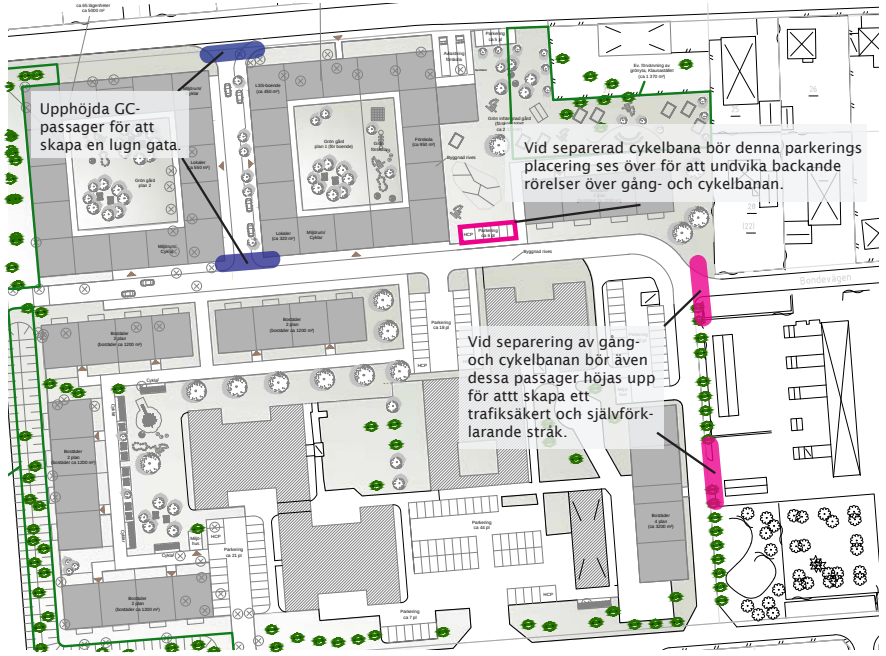
Platån på rampen bör vara minst 5 meter bredd för att hela fordonet ska hinna komma upp på platån innan det kör ner igen



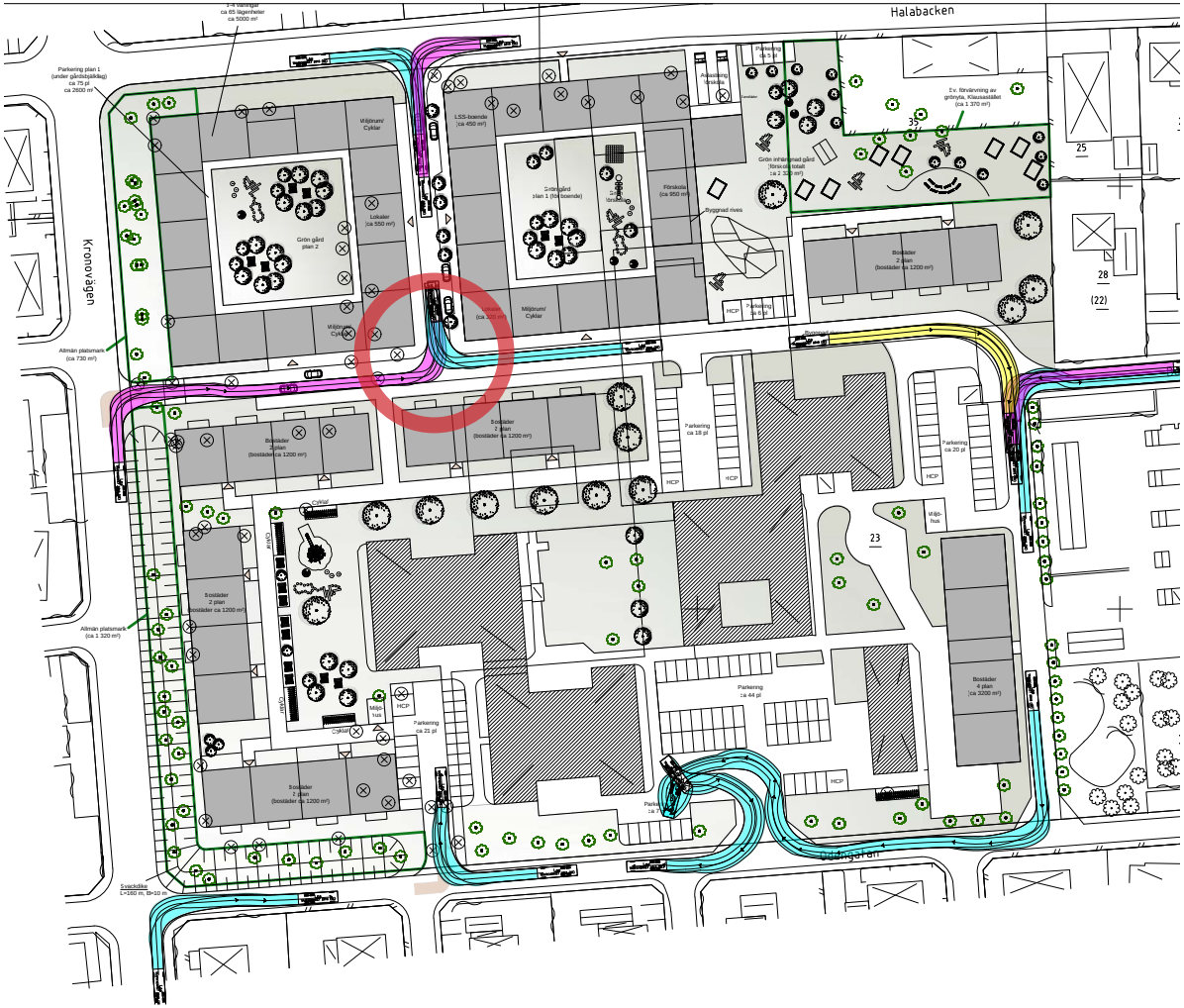
Figur hämtad från åtgärdskatalogen, SKL

Exakt var det är lämpligt att ha gång- och cykelpassager beror till viss del på hur huvudgatan utformas. Väljer man att utforma denna med en separerad gång- och cykelbana bör alla passager som denna gång och cykelbana korsar höjas upp. Syftet är att skapa hastighetssäkrade passager med god framkomlighet för gående och cyklister, ett självförklarande stråk där utformningen går igenom på hela sträckan samt visa på tydlig prioritet för de oskyddade trafikanterna.

Oavsett val av sektion på huvudgatan rekommenderas att upphöjda passager skapas i både den södra och norra anslutningen till lokalgatan. Syftet är att tydlig påvisa att lokalgatan har en lugnare karaktär där längre hastigheter förväntas och där oskyddade trafikanter förväntas korsa i större utsträckning.

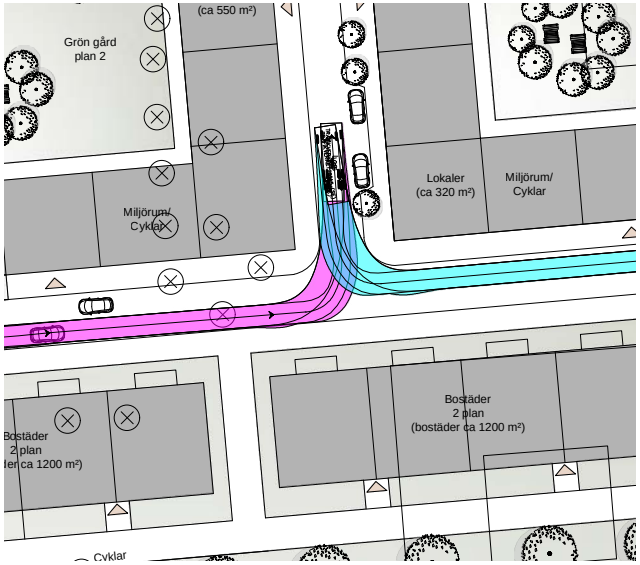


KÖRSPÅRSKONTROLL AV SOPBBIL, LOS

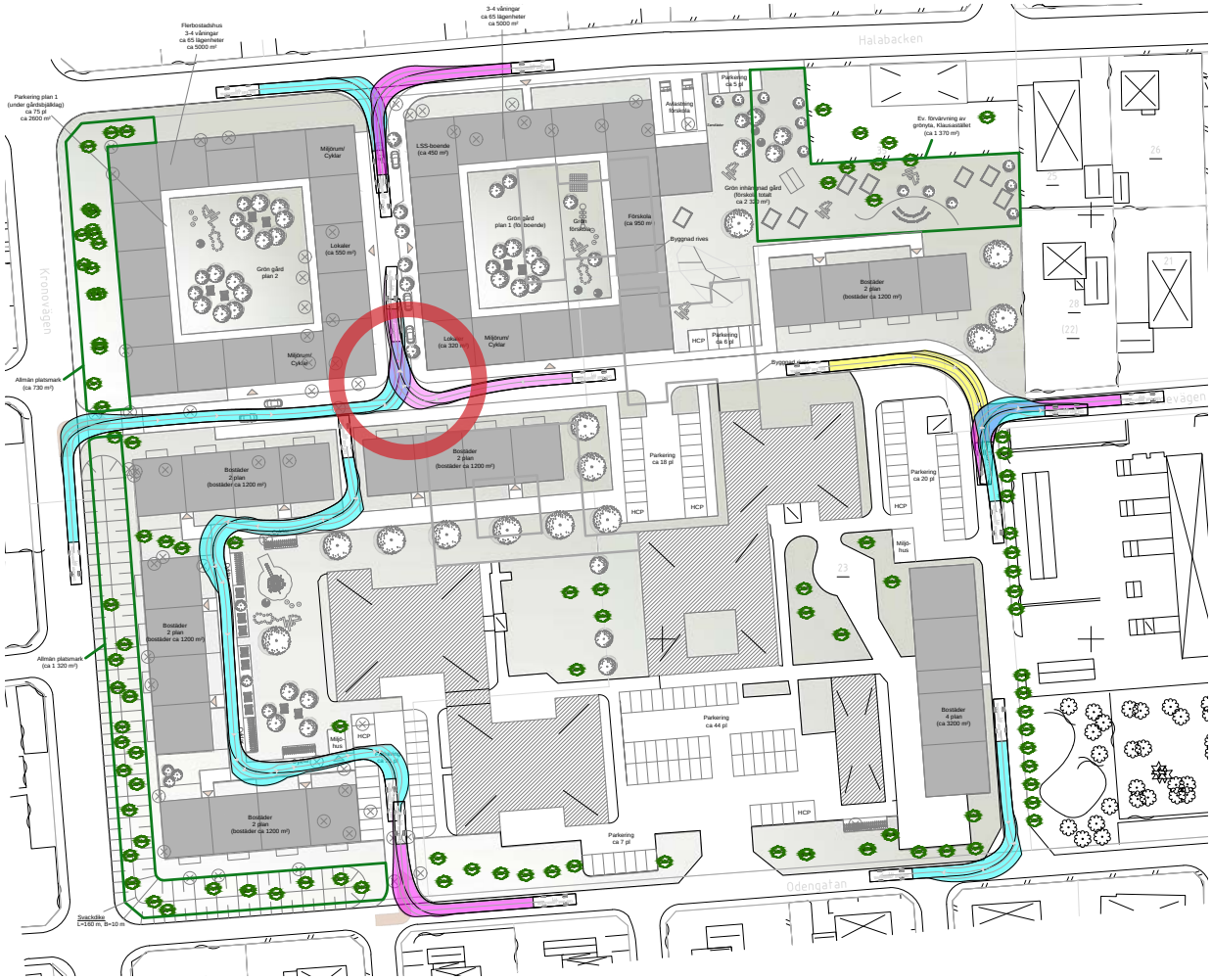


Den fullständiga körspårskontrollen av sopbilen går att se på bilden till vänster. Det går att komma runt överallt men på vissa delar är manövreringsutrymmet begränsat.

Det är framförallt högersvängen från huvudgatan in på lokalgatan som är svårast att komma igenom. Se röd markering i bilden till vänster. Dock bedöms det inte vara ett problem för fordonet att ta ut svängen något då flödet på gatan är så pass lågt.



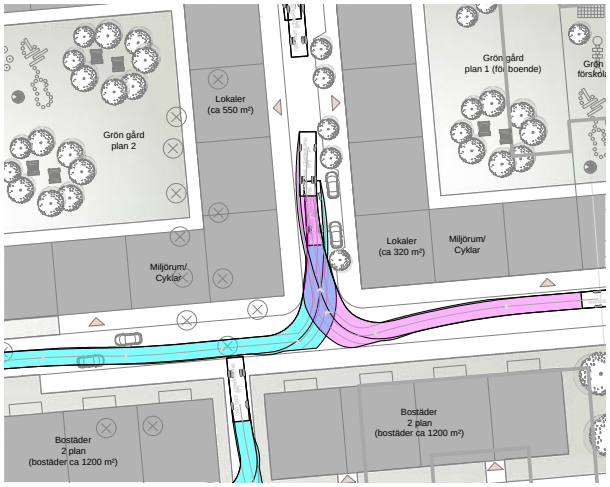
KÖRSPÅRSKONTROLL AV UTTRYCKNINGSFORDON, LU



Den fullständiga körspårskontrollen av uttryckningsfordonet går att se på bilden till vänster. Det går att komma runt överallt men på vissa delar är det är manövreringsutrymmet begränsat.

Likt för sopbilen har även detta fordon svårast att komma runt när denna ska svänga höger in på lokalgatan. Detta bedöms inte skapa några problem då det är möjligt att ta yta av motstående färdriktning i anspråk inför svängen.

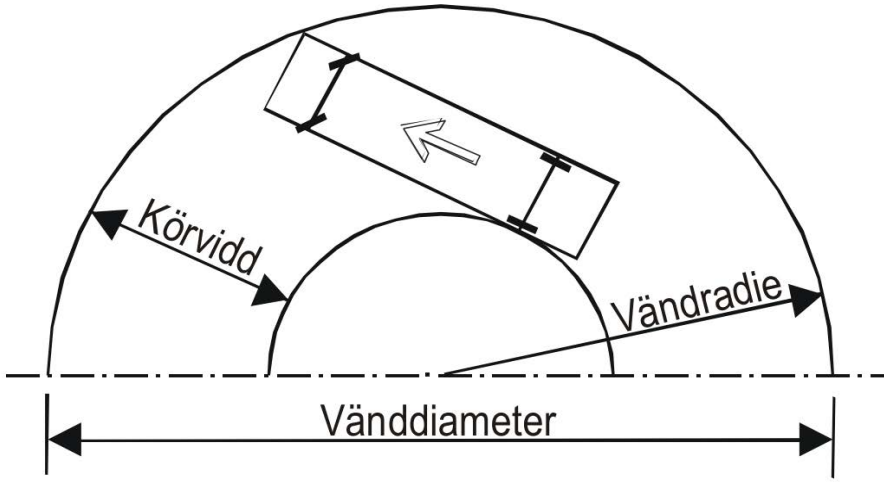
Det är också trångt för uttryckningsfordonet att ta sig runt inne på gården i väst.



VÄNDRADIE FÖR OLIKA FORDON

Vändradie definieras enligt bilden nedan. För att skapa god framkomlighet för både sopbil och utryckningsfordon i korsningarna bör följande radier eftersträvas:

- Vändradie för utryckningsfordon är 10,5 m med en körvidd på 6,0 m. Vilket ger att den inre vändradie för utryckningsfordon är 4,5 m.
- Vändradie för en sopbil är 10,0 m med en körvidd på 5,5 m. Vilket ger att den inre vändradie för en sopbil är 4,5 m.

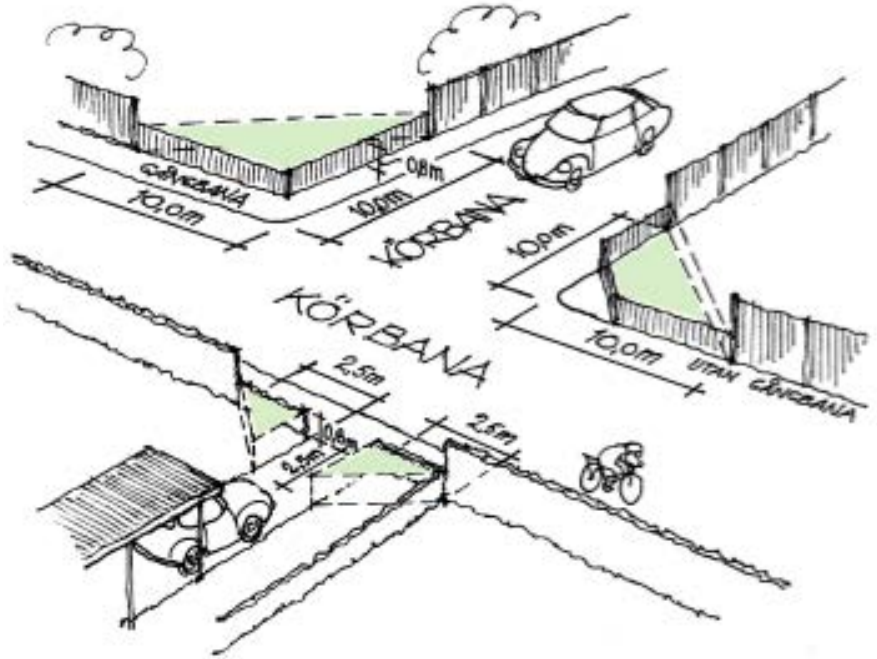


SIKT I KORSNINGAR

För att det ska vara god sikt i korsningarna bör det finnas en sträcka med fri sikt 10 meter innan korsningen enligt bilden nedan.

För den föreslagna utformningen av sektionerna inom kvarter Dannemannen innebär det att kantavskräning behövs göras på två byggnader, se de röda trianglarna i bilden till höger. Träd bör i största möjliga mån placeras utanför sikttrianglarna. Sikttrianglarna har anpassats efter de föreslagna sektionerna. Eftersom sektionerna är utformade med fem meter från fasad till körbana på uppsamlingsgatans norra sida läggs sikttrianglarna fem meter från fasaden i kontrollen som visas nedan. Väljs en sektion i vilken körbanan förläggs längre norrut på uppsamlingsgatan krävs ytterligare hörnavskärning för att uppfylla rekommendationerna.

Vid utfart från fastighet rekommenderas 2,5 meters fri sikt.



Figur hämtad från malmo.se

