

PM – Trafikutredning Skatan 10



Uppdragsledare
Charlotte Lindskog
E-måil
Charlotte.Lindskog@afry.com

Datum
02/02/2021

Project ID
796225

Trafikplanerare
Erik Malmström

Beställare
BioGaia AB
Eslövs kommun

PM – Trafikutredning Skatan 10

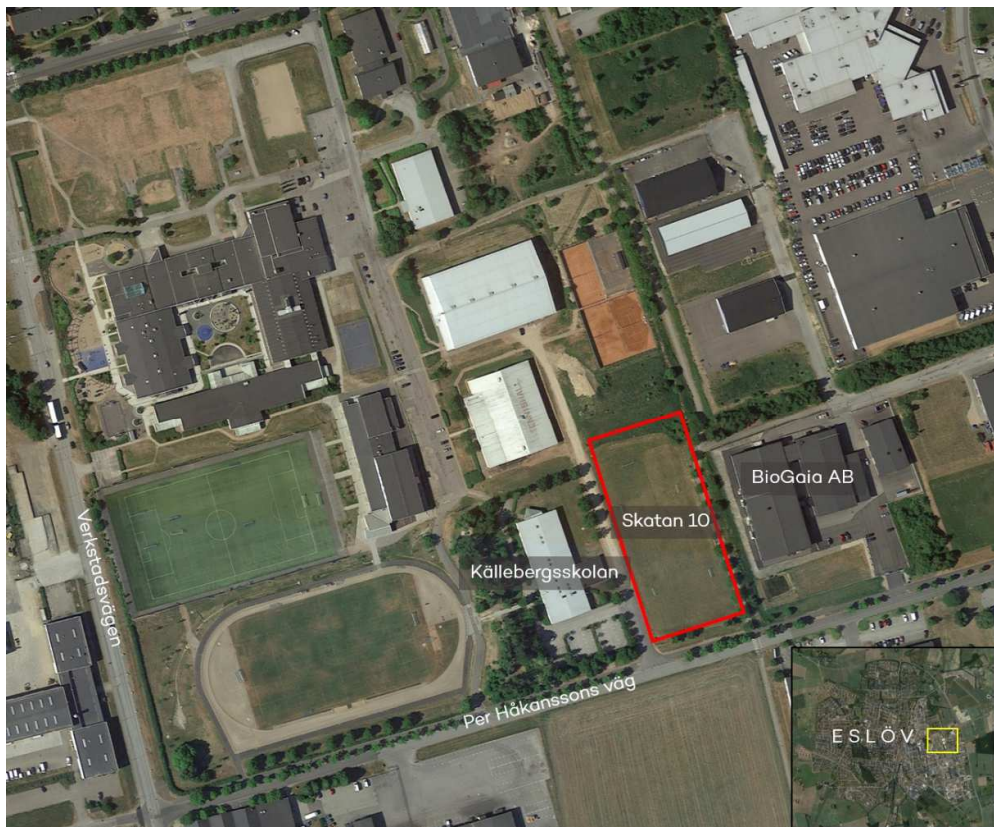
Underlag för BioGaias utbyggnad på fastigheten Skatan 10

1 Bakgrund och syfte

AFRY har på uppdrag av BioGaia AB och Eslöv kommun utfört en trafikutredning som underlag för ny detaljplanläggning och markinköp för fastigheten Skatan 10. Ett villkor för markinköpet är att en planändring sker från skoländamål till industriändamål.

På fastigheten planerar BioGaia AB att bygga ut sin verksamhet med en ny industrianläggning som inkluderar en del för lastning och lossning av gods. Lastplan och lastkaj planeras att läggas på den södra delen av fastigheten i anslutning till resterande anläggning.

Den planerade infarten till lastplanen är mot en mindre infartsväg som är belägen i anslutning till Per Håkanssons väg. Infartsvägen leder idag till Källebergsskolans parkering för bilar, cyklar och mopeder.



Figur 1: Översikt av fastigheten Skatan 10 och det kringliggande området, samt läget i tätorten i Eslöv. Bilder hämtade från Google Earth 2021-01-29.

Uppdragets syfte var att utreda utformningen för lastplanen utifrån körspår samt verksamhetens påverkan på trafiksäkerheten i området längs Per Håkanssons väg och infartsvägen.

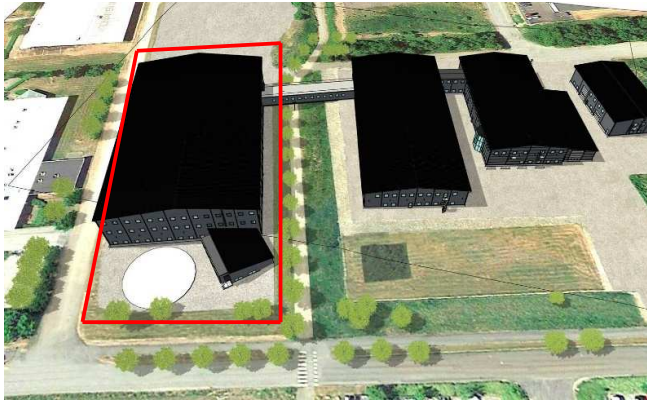
1.1 Förutsättningar

Den nya anläggningens antas ha mellan 6 och 10 leveranser per dag.

Fordonen som utreds i körspårsanalysen är

- Lastbil 12m (Lbn: 2- till 4-axliga stora lastbilar och stadsbussar)
- Lastbil 16m (Lps: lastbil med påhängsvagn eller släpvagn)
- Lastbil 24m (Ls: skogsbil)

Fordonen ska angöra till lastkajen genom att backa till för att därefter lastas/lossas. Lastkajen är ställd vinklad ut från huvudbyggnaden.



Figur 2: Planerad bebyggelse av Skatan 10 till vänster i bild. Den nya anläggningen planeras ansluta till befintlig verksamhet via en gångpassage ovanför gång- och cykelstråk som delar tomterna (BioGaia, 2021).

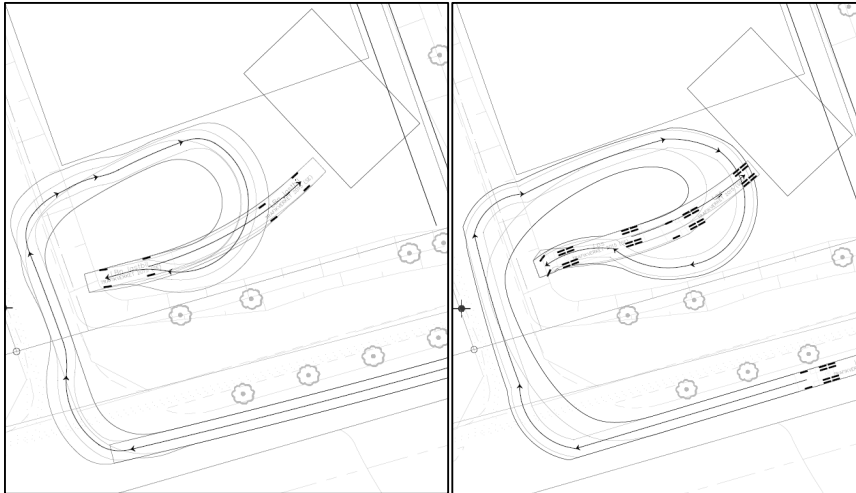
2 Körspårsanalys

Körspåren görs med AutoTurn med fordonstandarder från Trafikverket (2015). AutoTurn visualiserar hjulspår samt svepytan för karossen. Körspårsanalysen ska inte ses som ett exakt mått på hur fordonen manövreras, utan bör ha en viss marginal. Hänsyn till höjdskillnader har inte tagits i detta skede.

I körspårsanalysen förutsätts fordonen komma till fastigheten från den östra delen av Per Håkanssonsväg. Efter lastning/lossning fortsätter fordonen tillbaka österut på vägen. För utfart från fastigheten är det inte möjligt att möta trafik på infartsvägen, särskilt för längre fordon (16 och 24 meter) på grund av fordonens svepyta vid svängrörelser.

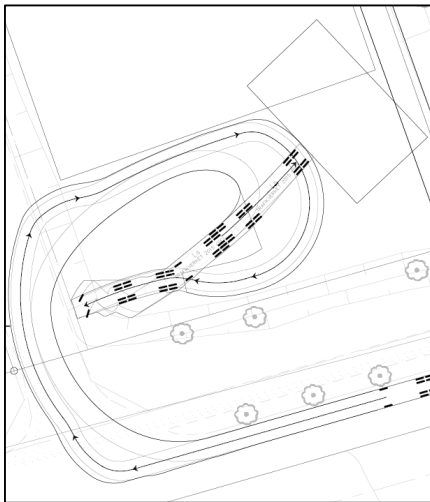
Körspåren visar att det tillgängliga utrymmet i nuvarande förslag är högst begränsat där de större fordonen behöver utnyttja samtliga delar av lastplanen för att vända inom fastighetsgränsen. Detta gör att möjligheten för lastning/lossning av flera fordon under samma period är begränsad.

I figurerna nedan visas körspårsanalyserna för de olika fordonen. Dessa finns även bifogade i bilaga för detta PM.



Figur 3: Körspårsanalys av 12m Lbn (t.v.) samt 16m Lps (t.h.).

För fordon med längden 12 meter är det möjligt att komma in på lastplanen och vända för att därefter backa till samtliga platser av lastkajen (se figur 3 till vänster). Fordon som är 16 meter långa har möjlighet att vända och backa inne på lastplanen, men är begränsade i att nå samtliga lastplatser (se figur 3 till höger).



Figur 4: Körspårsanalys av 24m Ls.

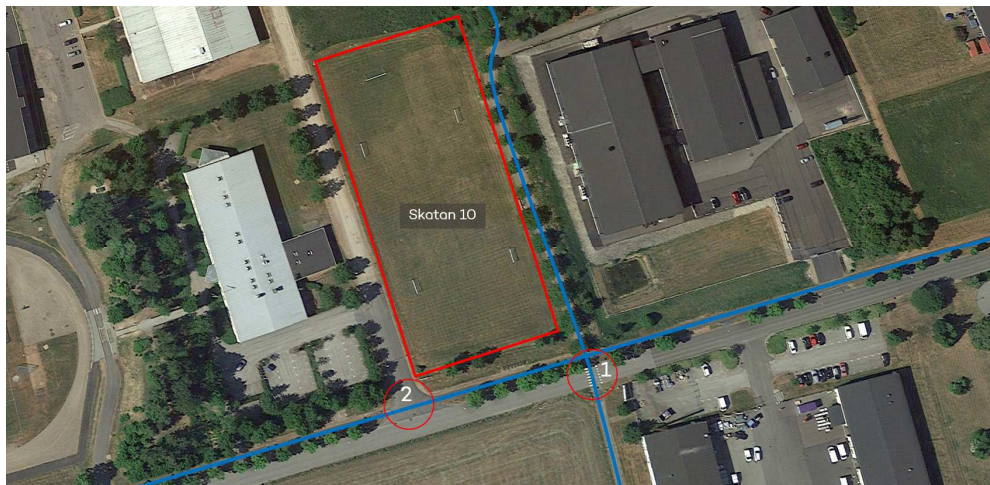
För den längsta fordonstypen (24 meter) är möjligheten att vända inom lastplanens gränser mycket begränsad, men kan vara möjlig enligt körspårsanalysen (se figur 4). Ytterligare utrymme bör på lastplanen bör dock finnas för att säkerställa vändrörelser för denna fordonstyp.

Av fordonen är det enligt körspårsanalysen endast möjligt för 12 meter långa bilar att vända på planen när annat 12- eller 16-metersfordon lastar/lossar, beroende på den exakta lokaliseringen av lastkajplatserna. Körspårsanalysen visar att detta fordon måste vara på plats innan det ytterligare 12-metersfordonet kommer in på lastplanen.

3 Trafiksäkerhet

3.1 Gång- och cykeltrafik

På den aktuella sträckningen av Per Håkanssons väg råder hastighetsgräns 30 km/h. Från respektive korsningar med Verkstadsvägen i väster samt Vikhemsvägen i öster är det drygt 300 meter till infarten vid Skatan 10. Vägen är rak och kan uppmuntra till fortkörning, dock är sträckan så kort att fordonen ej bedöms uppnå några högre hastigheter. Per Håkanssons vägs norra sida kantas av en trädrad som separerar vägen och den längsgående gång- och cykelvägen.



Figur 5: Översikt av gång- och cykelstråk (blå linjer) och korsningspunkter i röda cirklar. Bilder hämtade från Google Earth 2021-01-29.

Öster om fastigheten på Per Håkanssons väg korsar ett gång- och cykelstråk vägen (se nr 1 i Figur 5). Övergången är inte upphöjd. Skyltning för övergångsställe finns.

Längs med Per Håkanssons väg sträcker sig en parallell gång- och cykelbana på den norra sidan. Denna korsas när lastbilarna ska in på infartsvägen. Korsningen (se nr 2 i Figur 5)

Vid korsningspunkterna bör sikt och belysning säkerställas, särskilt vid den norra delen av korsningspunkt 1. Detta gäller bland annat skötsel av trädraden, där trädskronorna inte bör skymma de oskyddade trafikanterna vid korsningspunkterna.

Om trafiksäkerheten vid korsningarna med gång- och cykelstråk i senare bedöms behövas förbättras är det möjligt att hastighetssäkra gång- och cykelvägen. Här finns det farthinder som är anpassade för vägar där det finns högre andel tung trafik. Detta bedöms i nuläget inte vara nödvändigt, på grund av låg hastighetsgräns och en kort vägsträcka.

3.2 Skolområde och infartsväg

Vid infarten till lastplanen kommer, i föreslagen utformning, långa och tunga fordon röra sig. I anslutning till denna infart ligger Källebergsskolan på grannfastigheten i väst. Skolan har cirka 270 elever i åk 7–9. Det huvudsakliga flödet av elever och personal som färdas till fots eller på cykel

kommer västerifrån via bland annat Verkstadsvägen. Få elever bedöms ansluta till Per Håkanssons väg på andra håll, då majoriteten av bostadsområden i Eslöv finns västerut. Öster och söder om området kring Skatan 10 domineras av industriverksamheter.

Infartsvägen leder idag till Källebergsskolans parkering som nyttjas av både personal och elever som blir hämtade och lämnade, samt cykel- och mopedparkering. Infartsvägen är även en möjlig väg till anläggningar för tennis och fotboll. Dessa nås dock vanligtvis via en annan väg från Ringsjövägen i norr.

Vid infartsvägen ligger skolparkeringen som används av personal på skolan. På östra sidan av skolan, mot infartsvägen, finns en gräsplan som används av eleverna.

Ovan antyder att oskyddade trafikanter är i rörelse längs och i närheten av infartsvägen. Att göra manövreringar utanför lastplanen, såsom att backa in till fastigheten från infartsvägen bedöms vara olämpligt ur ett flertal aspekter.

- Utifrån trafiksäkerhet är det inte lämpligt att backa med stora och tunga fordon i en miljö där barn och ungdomar rör sig till och från skolan.
- Backande, svepande manövrar riskerar att blockera/komma i konflikt med skolans leveranser, skoltaxi och personal/elever som kommer till skolan i bil, cykel och moped.

Enligt kommunal skolplanerare finns det planer från Eslövs kommun att i framtiden förändra skolbussflödet inom området, där skolbussen antingen släpper barnen på Verkstadsvägen, där det idag finns en busshållplats, eller på Per Håkanssons väg, där det funnits tidigare. Det finns ännu inget beslut i den frågan. Vid anläggning av hållplats på Per Håkanssons väg bör detta ur trafiksäkerhetssynpunkt inte ske i direkt anslutning till infartsvägen, vilket skulle leda till ökad aktivitet vid tunga fordon.

4 Sammanfattande slutsatser

Denna trafiksäkerhetsutredning har utifrån körspårsanalys och en trafiksäkerhetsbedömning sammanfattningsvis visat att

- Endast 12 meter långa fordon kan angöra till lastkajen samtidigt som ett annat fordon står och lastar/lossar.
- Endast 12 meter långa fordon kan angöra till samtliga lastplatser på lastkajen.
- Körspårsanalysen visar att 16- och 24 meter långa fordon kan vända på planen, dock är utrymmet betydligt begränsat.
- Möjligheten att backa in till fastigheten bedöms olämpligt utifrån trafiksäkerhet för bland annat barn och ungdomar.
- Vid korsningspunkterna mellan Per Håkanssons väg och gång- och cykelstråk bör sikt och belysning säkerställas för att bibehålla god trafiksäkerhet.

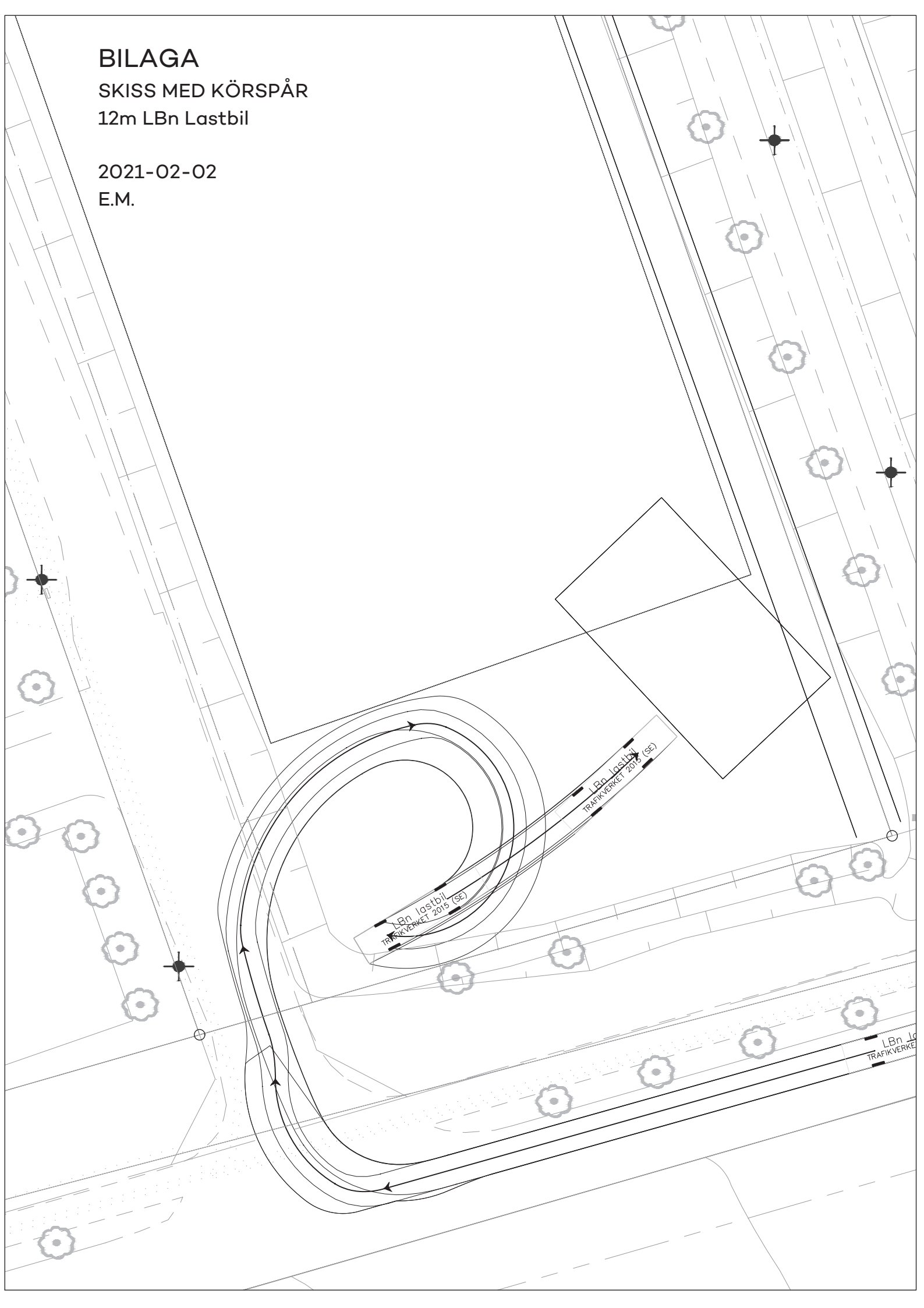
BILAGA

SKISS MED KÖRSPÅR

12m LBn Lastbil

2021-02-02

E.M.



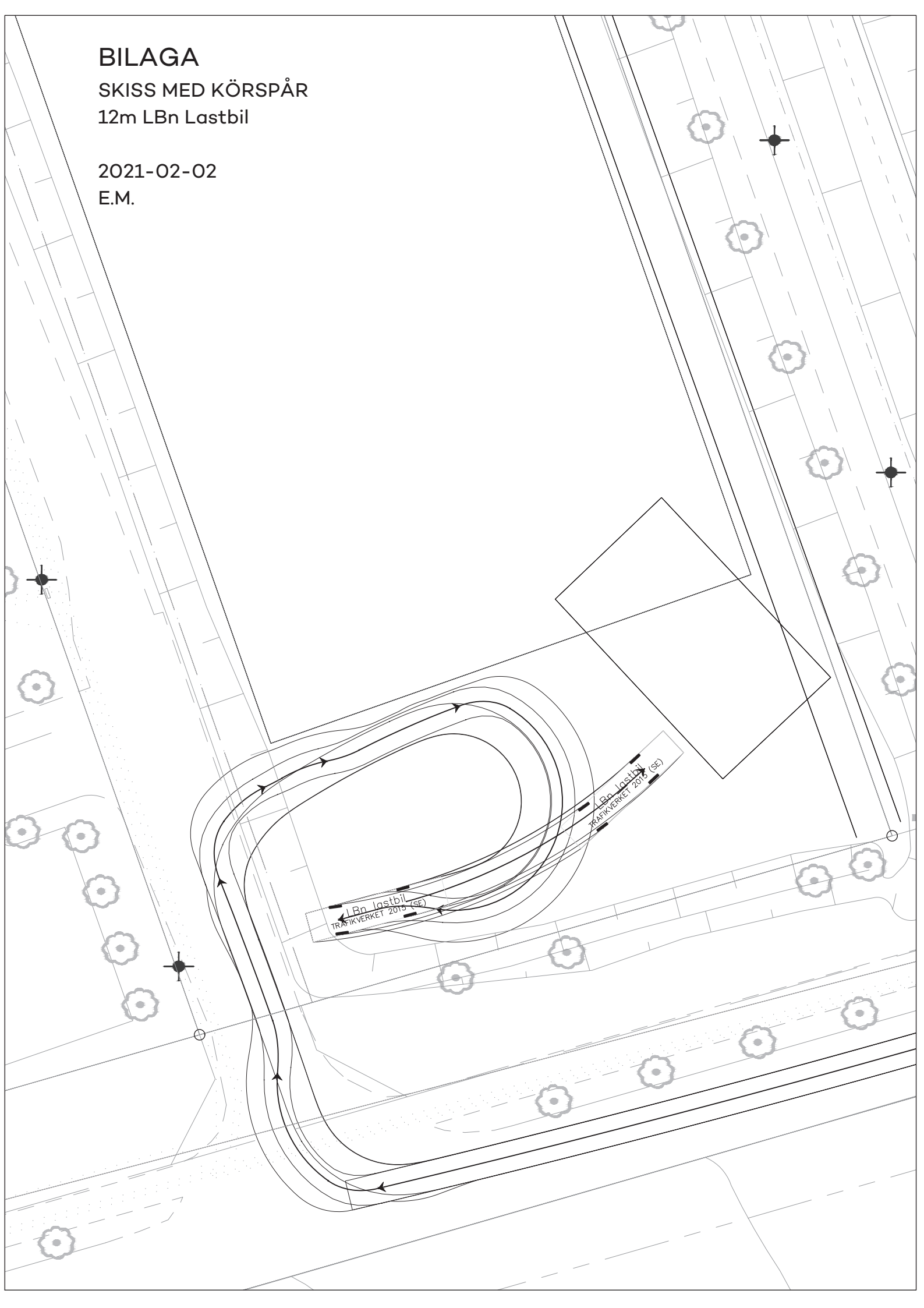
BILAGA

SKISS MED KÖRSPÅR

12m LBn Lastbil

2021-02-02

E.M.



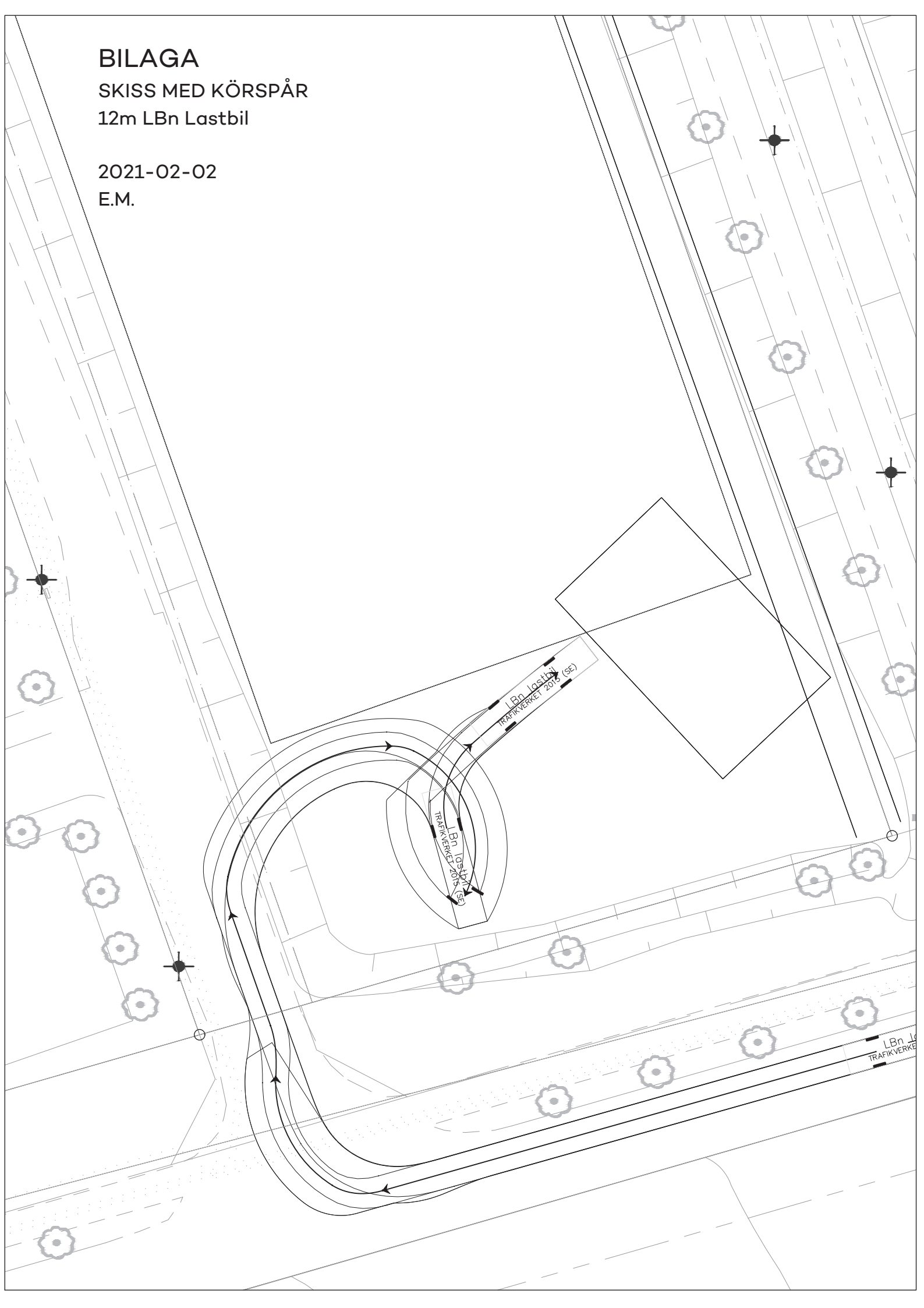
BILAGA

SKISS MED KÖRSPÅR

12m LBn Lastbil

2021-02-02

E.M.



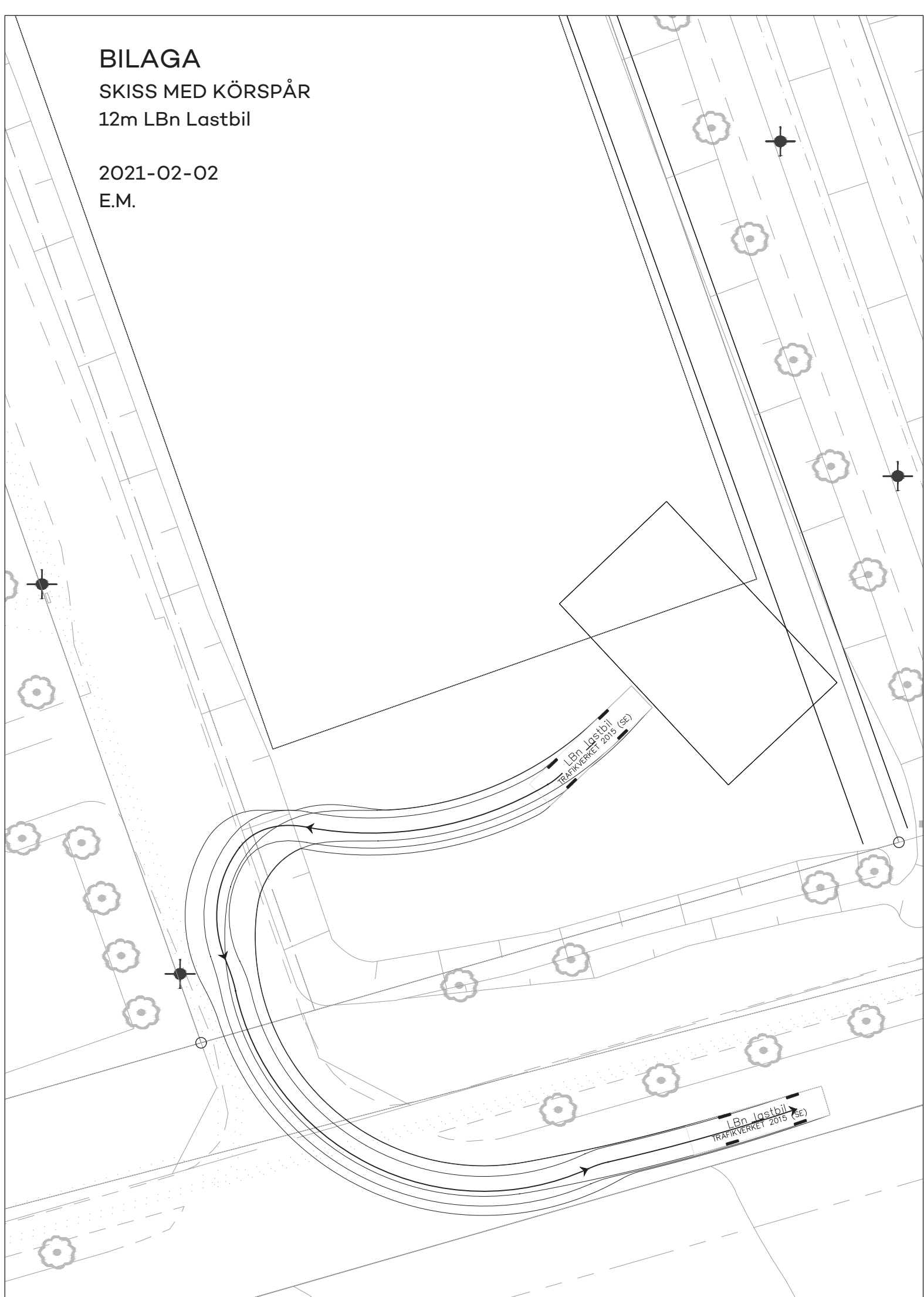
BILAGA

SKISS MED KÖRSPÅR

12m LBn Lastbil

2021-02-02

E.M.



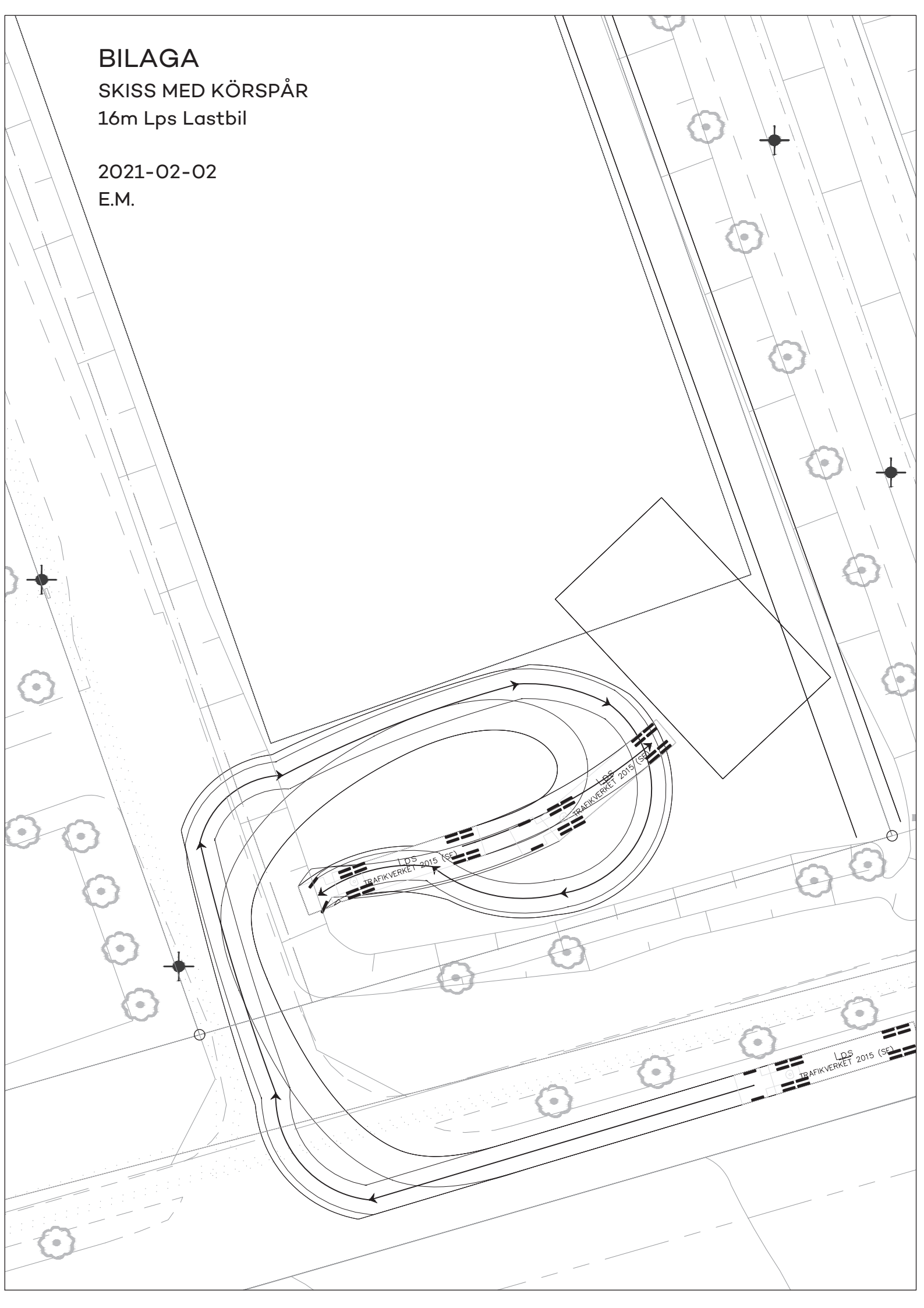
BILAGA

SKISS MED KÖRSPÅR

16m Lps Lastbil

2021-02-02

E.M.



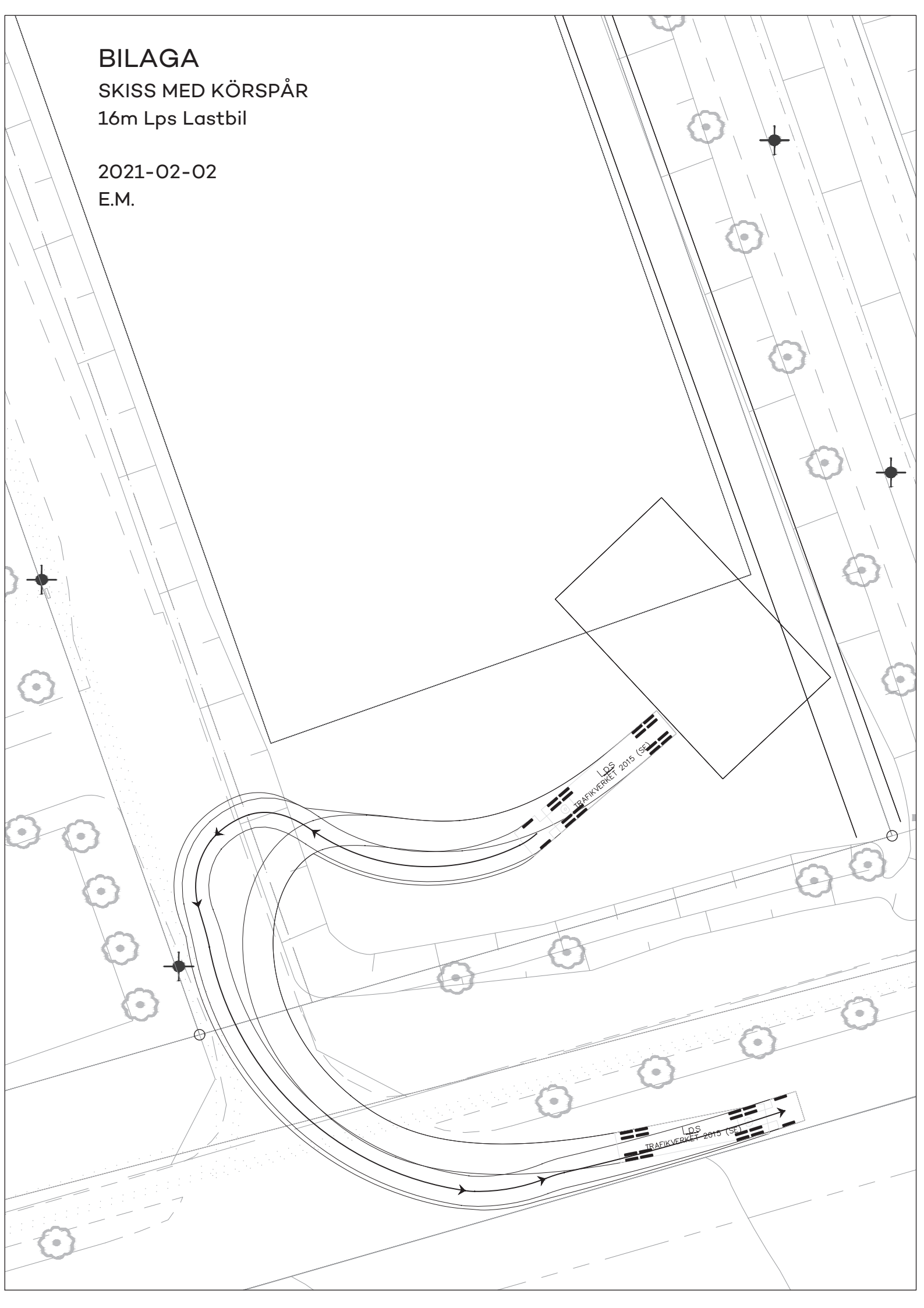
BILAGA

SKISS MED KÖRSPÅR

16m Lps Lastbil

2021-02-02

E.M.



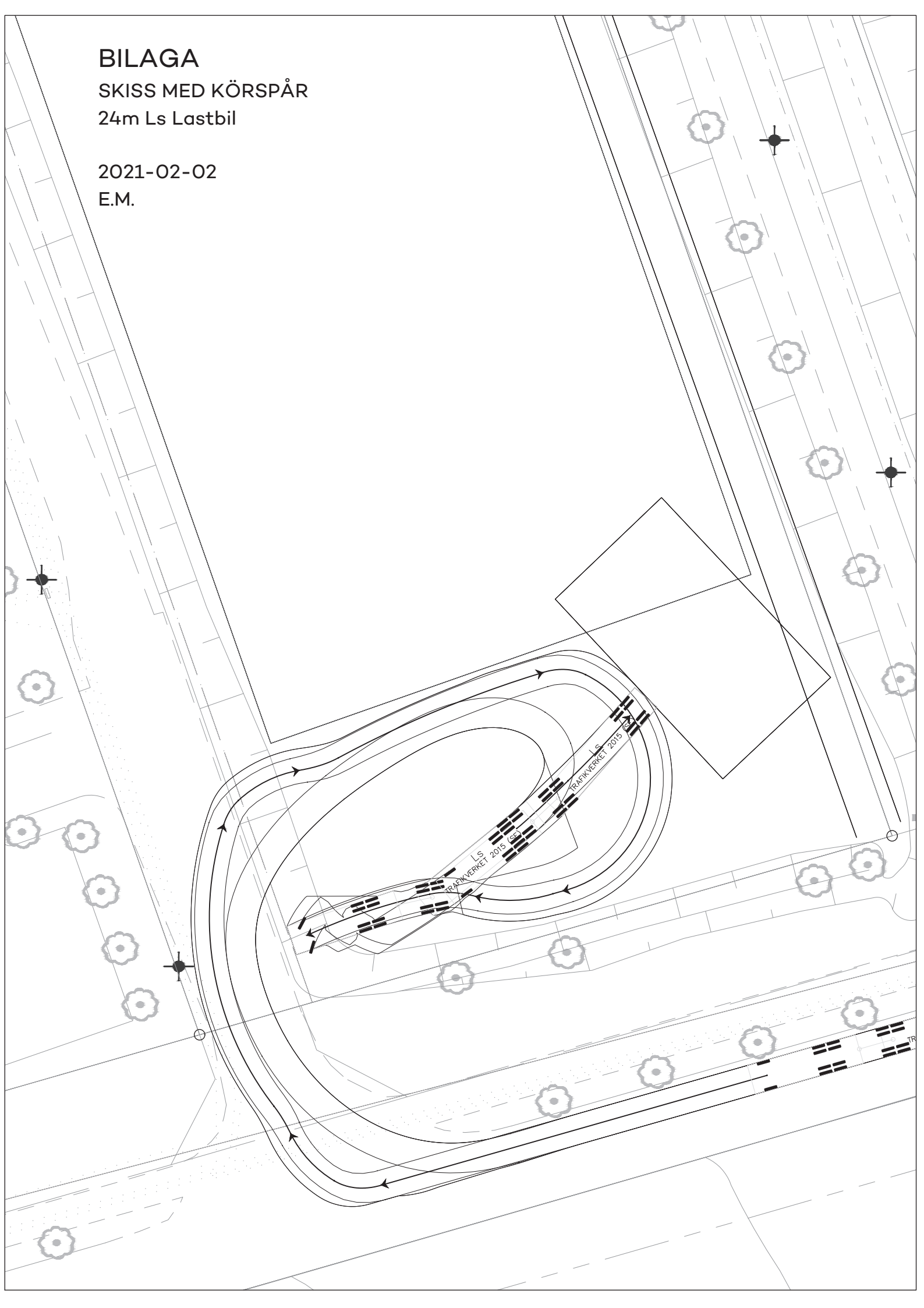
BILAGA

SKISS MED KÖRSPÅR

24m Ls Lastbil

2021-02-02

E.M.



BILAGA

SKISS MED KÖRSPÅR

24m Ls Lastbil

2021-02-02

E.M.

