

LIDL, ESLÖV

Trafik- och mobilitetsutredning
som underlag till detaljplan



1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Lidl planerar att etablera en ny butik med totalt cirka 2000 kvadratmeter bruttoarea inom fastigheten Äspingen 1 mfl. Eslövs kommun arbetar med en ny detaljplan för att möjliggöra etableringen. I samband med framtagande av detaljplanen för området har kommunen begärt att Lidl tar fram en trafik- och parkeringsutredning.

1.2 SYFTE OCH OMFATTNING

Uppdraget omfattar en trafik- och parkeringsutredning som underlag till arbetet med detaljplan för etablering av en LIDL-butik vid Ringsjövägen i Eslöv. Utredningen syftar till att stötta fastighetsägarna i utvecklingen samt klargöra förutsättningarna gällande trafik och parkering.

Det första steget består av att samla in och beskriva relevanta och befintliga förutsättningar kopplade till trafik i anslutning till detaljplaneområdet. Trafikutredningen kommer att omfatta en beräkning av verksamhetens framtida trafikström samt antaganden kring trafikens fördelning i gatenätet. Utifrån detta underlag görs också två kapacitetsberäkningar för korsningspunkten med Ringsjövägen i syfte att säkerställa att det inte finns några kapacitet- eller trafiksäkerhetsrisker kopplade till etableringen, dess trafikström och närheten till Trafikverkets väg 17/113.

Inom ramen för arbetet ingår även att granska föreslagen utformning på in- och utfart, gång- och cykelanslutning, parkering samt angöring för leveranser och avfallshantering. Utifrån granskningen sammanställs kortfattade råd och rekommendationer tillsammans med förslag i form av enkla skisser som underlag till det fortsatta arbetet.

INNEHÅLL

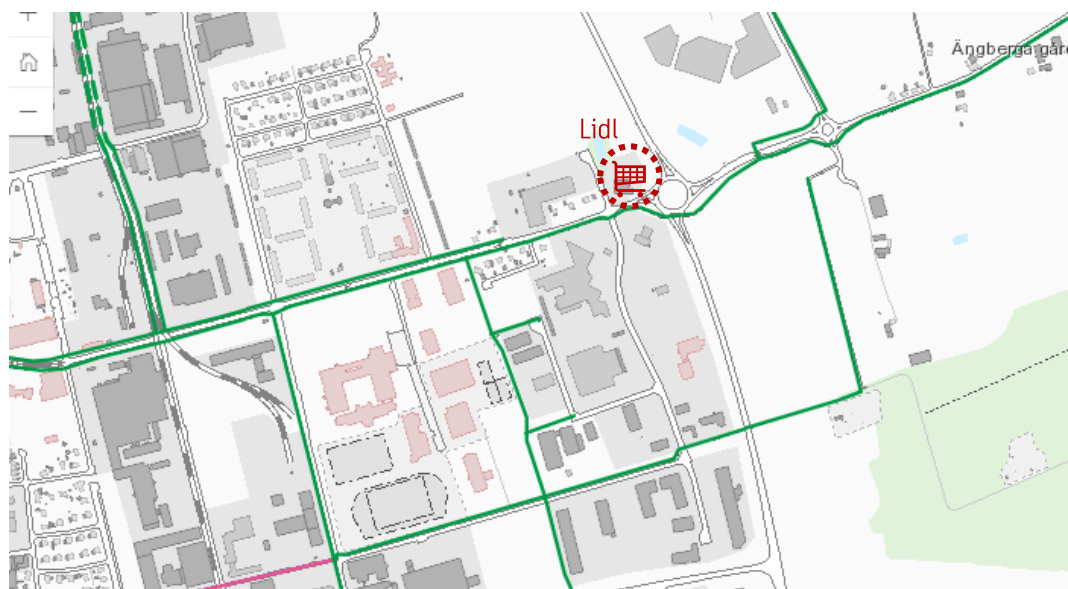
1	INLEDNING	2
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte och omfattning.....	2
2	TRAFIKFÖRUTSÄTTNINGAR	4
2.1	Gång- och cykeltrafik.....	4
2.2	Kollektivtrafik.....	4
2.3	Bil- och nyttotrafik	5
2.3.1	Trafikflöden och hastigheter	5
2.3.2	Trafikolyckor	6
3	FRAMTIDA TRAFIK	8
3.1	Beräknad trafikalstring.....	8
3.2	Kapacitetsberäkningar.....	9
3.2.1	Slutsatser kapacitetsberäkningar	12
3.3	Leveranser och transporter	13
3.4	Gång- och cykeltrafik.....	14
3.5	Kollektivtrafik.....	16
4	PARKERING.....	17
4.1	Parkeringsnormer	17
4.2	Cykelplatsbehov	17
4.3	Bilplatsbehov	18
4.4	Parkeringslösningar.....	18

2 TRAFIKFÖRUTSÄTTNINGAR

Fastigheterna Äspingen 1 och 2 ligger i det nordvästra hörnet mellan väg 17 och Ringsjövägen i de perifera delarna i östra Eslöv. I området finns flertalet andra verksamheter.

2.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Figur 1 nedan visar cykelvägnätet i Eslövs tätort. Befintliga cykelbanor finns längs Ringsjövägens södra sida förbi planområdet samt på den norra sidan fram till cirka 200 meter väster om planområdet. Det finns en planskild passage under väg 17, som kopplar till verksamhetsområdet Flygstaden öster om väg 17, till cykelbanan på den södra sidan. Planområdet och den planerade livsmedelsbutiken ligger drygt 1,5 km från centrala Eslöv och tågstationen, vilket motsvarar cirka fem minuter med cykel eller 20 minuter till fots.

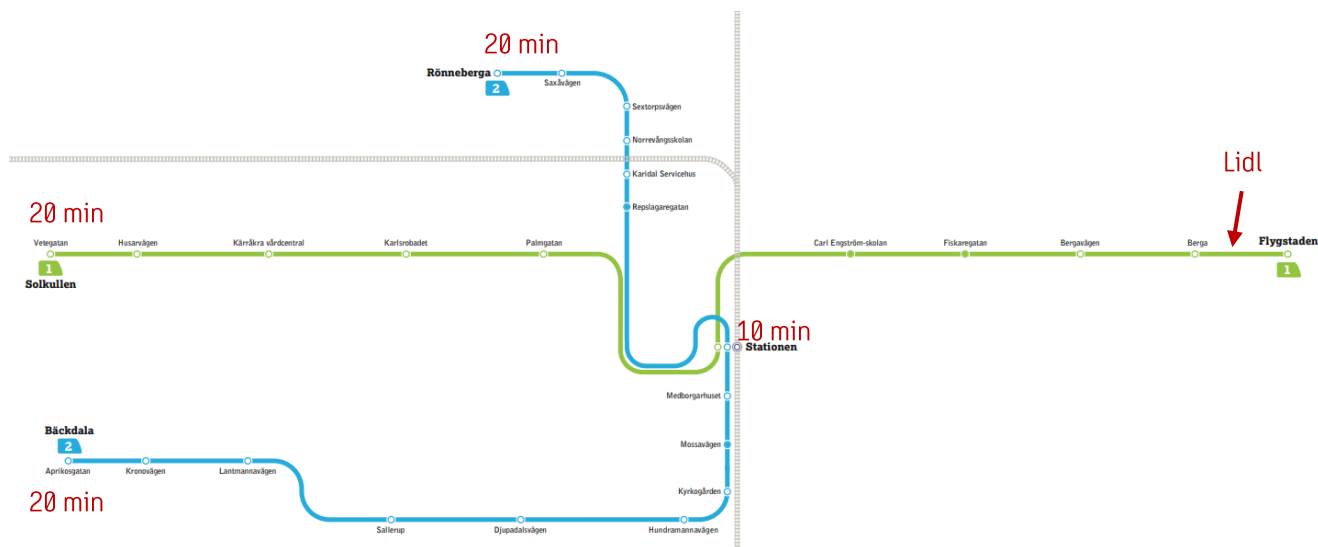


Figur 1. Cykelnätet i Eslöv. Källa: Eslövs kommun

2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Längs Ringsjövägen finns två busshållplatser i nära anslutning till planområdet, Eslöv Flygstaden cirka 250 meter öster om butiken och Eslöv Berga cirka 230 meter väster om butiken. Dessa hållplatser trafikeras av stadsbuslinje 1 mellan Flygstaden och Solkullen samt regionbuslinje 474 mellan Hörby och Eslöv. Inom cirka 1,5 km finns Eslövs station som trafikeras av både Pågatåg och Öresundståg till stora delar av Skåne.

Buslinje	Turtäthet
Stadsbuss linje 1	20 min under högtrafik mån-fre 30 min övrig tid mån-fre 60 min lördagar
Regionbuss linje 474	60 min mån-fre ca 8-18



Figur 2 Stadsbusslinjenätet i Eslöv

2.3 BIL- OCH NYTTOTRAFIK

Koppling till omkringliggande gatunät sker via Lidängsvägen till Ringsjövågen som tillhör Eslövs huvudvägnät och är en viktig infartsgata till centrala och västra delarna av Eslöv. Befintlig korsningspunkt är idag fyrvägskorsning reglerad med väjningsplikt för trafikanter från Lidängsvägen och Vikhemsvågen.

2.3.1 Trafikflöden och hastigheter

På de kommunala gatorna i aktuell korsning är hastigheten begränsad till 40 km/tim. Ringsjövågen ansluter till väg 17/113 direkt öster om den planerade livsmedelsbutiken. Väg 17 norr om cirkulationsplatsen är en riksväg och väg 113 söder om cirkulationsplatsen är en primär länsväg och Trafikverket är statlig väghållare av denna sträcka. Hastigheten är begränsad till 70 km/tim och årsdygnstrafiken 6-10.000 fordon per dygn.

Uppmätta trafikflöden på de kommunala gatorna redovisas nedan.

Tabell 1. Uppmätta trafikflöden maj-juni 2020

	Trafikflöde vardagsdygn	Trafikflöde maxtimme	Andel tung trafik
Lidängsvågen	1850 f/d	230 f/tim (12%)	8%
Ringsjövågen V	6500 f/d*	870 f/tim (13%)	8%
Ringsjövågen Ö	-	-	8%
Vikhemsvågen	6100 f/d	640 f/tim (11%)	8%

*9500 f/d år 2016

Det finns vissa osäkerheter i de senaste mätningarna dels för att de är genomförda under pandemin och dels för att omfattande avstängningar i centrum kan ha påverkat utfallet av mätningarna. Enligt kommunens bedömning är det sannolikt att delar av trafiken som normalt skulle köra längs Ringsjövågen istället använder Vikhemsvågen.

2.3.2 Trafikolyckor

Under den senaste tioårsperioden (2011-2020) har det inträffat totalt 13 olyckor i den planerade butikens närområde. Av dessa har två inträffat i anslutning till den studerade korsningen, en korsandeolycka mellan motorfordon samt en fotgängares singelolycka på gång- och cykelbanan.

I närheten av busshållplatsen i väster har en olycka med fotgängare och motorfordon inblandade inträffat. Denna kan tänkas ha inträffat i samband med passage i anslutning till befintligt övergångsställe som fungerar som passagepunkt mellan de båda hållplatslägena. I anslutning till cirkulationsplatsen i öster har övervägande upphinnandeolyckor inträffat.

Av de 13 inträffade olyckorna har majoriteten varit lindriga olyckor och ingen har haft varken dödlig eller allvarlig utgång. En sammanställning av inträffade olyckor redovisas i tabell och figur nedan.

Tabell 2. Sammanställning av inträffade olyckor 2011-2020.

Olyckstyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
singel-motorfordon (S)	0	0	1	1	2
upphinnande-motorfordon (U)	0	0	0	5	5
avsvängande motorfordon (A)	0	0	1	0	1
korsande-motorfordon (K)	0	0	0	1	1
möte-motorfordon (M)	0	0	0	1	1
fotgängare-motorfordon (F)	0	0	0	1	1
fotgängare singel (G0)	0	0	1	1	2
Totalt	0	0	3	10	13



Figur 3. Översikt över inträffade olyckor 2011-2020.

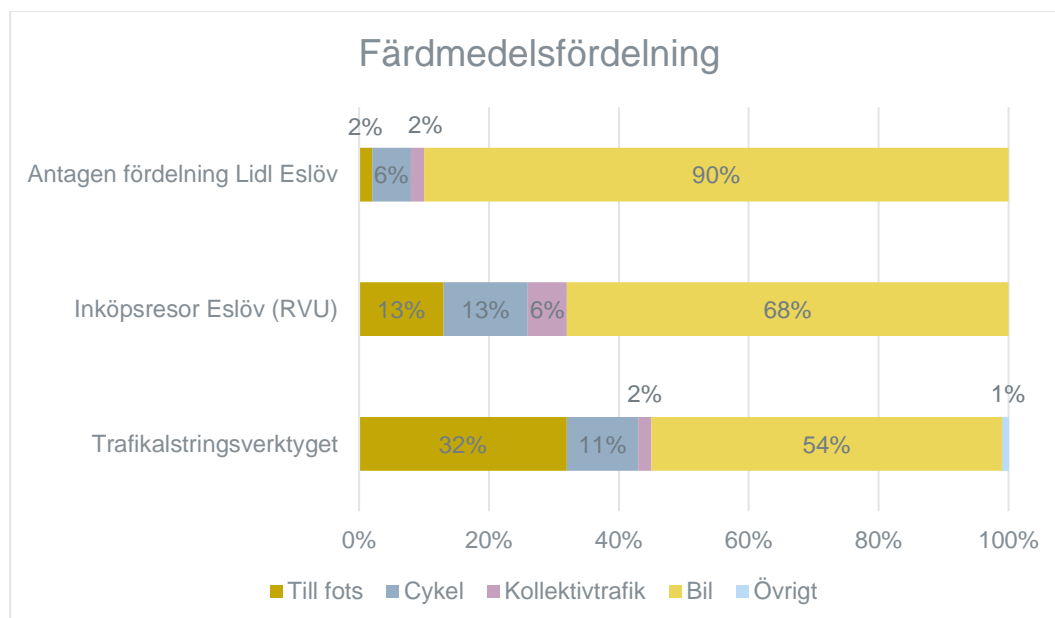
3 FRAMTIDA TRAFIK

3.1 BERÄKNAD TRAFIKALSTRING

Inom planområdet planeras verksamhet för dagligvaruhandel om cirka 2000 kvm BTA. Verksamheten förväntar sig cirka 7 000-8 000 besökare per vecka, vilket motsvarar cirka 1000-1200 besökare per dag med relativt jämn fördelning över veckans dagar. Under dessa dagar förväntas cirka 15-20 anställda vara på plats någon gång under dagen, varav 5-10 samtidigt. Den nya exploateringen kommer att generera ett antal trafikrörelser som fördelas sig mellan de olika färdmedlen gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

Trafikalstringen för verksamheten har beräknats dels med Trafikalstringsverktyget (Trafikverkets verktyg) dels med antagande och bedömning utifrån alstringstal, resevaneundersökning och förväntad exploatering. Två beräkningsmetoder har använts för att kunna göra en rimlig bedömning av förväntat trafikflöde, trafikstringsverktyget 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 bra överens med verkligheten. Total trafikstring och färdmedelsfördelning baseras därmed på två trafikstringsmetoder och färdmedelsfördelning enligt färdmedelsandelar för Eslöv från RVU för Skåne 2018.

Enligt RVU för Skåne 2018 så sker 68% av inköpsresorna i Eslöv med bil. Detta är dock ett snitt där inköpsresor i de centrala delarna av Eslöv har en betydligt lägre andel med bil och inköpsresor i mer externa lägen har en betydligt högre andel resor med bil. Med hänsyn till lokaliseringen av den planerade livsmedelsbutiken i utkanten av tätorten i direkt anslutning till det övergripande statliga vägnätet antas andelen resor med bil uppgå till 90%.



Den totala trafikallstringen för fullt utbyggt planområde har beräknats till ca 1300-1800 resor per dygn, fördelat per färdmedel enligt tabell nedan.

Tabell 3. Beräknad trafikallstring för fullt utbyggt planområde.

	Trafikalstringsverktyget		Allstringstal, RVU	
	Antal resor	Andel	Antal resor	Andel
Med bil	540 (760*)	54%	1540 (2160*)	90% (68%)
Med kollektivtrafik	30	2%	50	2% (6%)
Med cykel	130	11%	150	6% (13%)
Till fots	350	32%	50	2% (13%)
Annat	10	1%	0	0%
Summering	1270	100%	1790	100%

*Antal personresor med bil. Allstringstalet motsvarar fordonsrörelser.

När det gäller antalet resor med bil ger de båda metoderna ett resultat som skiljer sig mycket åt. För att undersöka påverkan på trafiknätet används den högre siffran för kommande beräkningar. Detta motsvarar följande:

- 1000-1200 kunder per dag
- 900-1000 kunder med bil (andel kunder med bil 90%)
- 650-770 bilar med 1,4 kunder per bil
- 1300-1500 fordonsrörelser med bil (till respektive från butiken)

3.2 KAPACITETSBERÄKNINGAR

För att säkerställa att trafiknätet kan hantera den tillkommande trafiken har kapacitetsberäkningar gjorts med beräkningsprogrammet Capcal. Belastningsgraden är ett mått på framkomligheten i korsningens olika anslutningar. Nedan redovisas framkomlighetsnivåer för korsning med väjning.

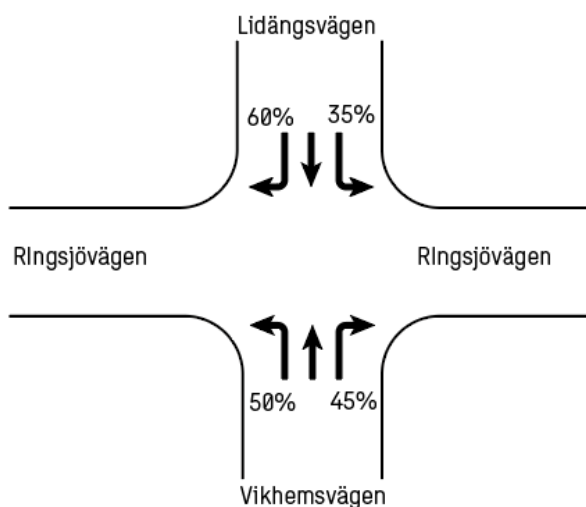
	Belastningsgrad
God framkomlighet	<0,5
Acceptabel framkomlighet	0,5 – 0,7
Låg framkomlighet	>0,7

Utförda beräkningar baseras på trafikmätningar från maj 2020 med vissa justeringar på grund av att Ringsjövägen var avstängd längre in mot centrum i samband med en ombyggnation vid det aktuella mätillfället. Nedan redovisas trafikmätningar samt justerade trafikmängder utifrån tidigare genomförda trafikmätningar på Ringsjövägen.

	Trafikmätning 2016	Trafikmätning 2020	Justerade trafikflöden
Lidängsvägen	-	1800 f/d	1800 f/d
Ringsjövägen V	9500 f/d	6500 f/d	9000 f/d
Ringsjövägen Ö	-	-	11000 f/d*
Vikhemsvägen	-	6000 f/d	3500 f/d

*antaget trafikflöde

I ett nulägesscenario med antagna svängandelar enligt figur nedan visar resultatet att befintliga förutsättningar tycks ge en fungerande situation



Figur 4. Antagen fördelning av trafik från Lidängsvägen och Vikhemsvägen.

Utifrån kapacitetsberäkningarna kan vi konstatera att det i nuläget inte finns några kapacitetsproblem i korsningen. Kapaciteten och framkomligheten i korsningen bedöms som god.

	Belastningsgrad
Ringsjövägen V	0,39
Lidängsvägen	0,38
Ringsjövägen Ö	0,45
Vikhemsvägen	0,57

Den beräknade trafikbelastningen baserat på verksamhetens bedömning av antal besökare till butiken innebär en fördubbling av trafiken på Lidängsvägen. Alstrad trafik från den planerade butiksverksamheten har adderats, samtidigt som ca 300 fordon har dragits bort från befintlig trafik för att symbolisera den trafik som försvinner från den befintliga verksamheten på fastigheten.

Med samma bedömda svängandelar som i grundscenariot ger detta ett resultat för befintlig utformning enligt tabell nedan. Trafiksituationen blir i detta scenario något mer ansträngd och påverkar framkomligheten i högre grad längs Lidängsvägen och Vikhemsvägen.

Tabell 4. Resultat kapacitetsberäkningar befintlig utformning

	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon) 90-percentil
Ringsjövägen V	0,45	0,1
Lidängsvägen	0,63	2,8

Ringsjövägen Ö	0,46	0,1
Vikhemsvägen	0,69	4,0

För att underlätta för trafiken längs Lidängsvägen och Vikhemsvägen har beräkningar gjorts för en alternativ utformning med vänstersvängfält på dessa gator. Resultatet ger förbättrad framkomlighet i båda anslutningarna. Belastningsgraden 0,55 för vänstersvängande trafik på Vikhemsvägen motsvarar en kölängd på cirka 15 meter eller cirka 45 sekunders fördröjning. Det ska dock påpekas att kapacitetsberäkningarna är utförda för dygnets maxtimme, den timme på dygnet som har de högsta trafikflödena.

Tabell 5. Resultat kapacitetsberäkningar vänstersvängfält norr och söder

	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon) 90-percentil
Ringsjövägen V	HRV 0,45	0,1
Lidängsvägen	HR 0,24	0,3
	V 0,40	1,2
Ringsjövägen Ö	HRV 0,46	0,1
Vikhemsvägen	HR 0,14	0,1
	V 0,55	2,3

Det finns stora osäkerheter i beräkningarna ovan:

- Trafikmätningarnas tillförlitlighet med anledning av tidpunkten för Covid-19 samt avstängningar som påverkar de uppmätta flödena
- Avsaknaden av trafikflöde Ringsjövägen öster om Vikhemsvägen/Lidängsvägen
- Antagande kring svängandelar, hur många som kör höger, vänster och rakt fram i respektive färdriktning

För att få en bättre säkerhet i resultatet ovan behövs bättre underlag i form trafikmätningar samt svängandelar i korsningspunkten.

Den största andelen av det befintliga trafikflödet på Lidängsvägen (1800 f/d) utgörs av trafik till och från den befintliga livsmedelsbutiken och apoteket som ligger knappt 200 meter väster om planområdet. Om belastningsgraden ökar på Lidängsvägen vid etableringen av den planerade LIDL-butiken, och det bli längre väntetider eller köer för att svänga ut på Ringsjövägen så är det troligt att fler besökare till den befintliga livsmedelsbutiken väljer in- och utfarten väster om butiken. Detta skulle påverka belastningsgraden för den vänstersvängande trafiken positivt och därmed minska belastningen i korsningen.

Det finns ytterligare två faktorer som påverkar osäkerheterna i det framtida trafikflödet på Ringsjövägen. Den ena är att det finns planer på att avlasta denna infartsgata genom att Trehäradsvägens korsning med väg 113 byggs om till en cirkulationsplats. Med denna åtgärd beräknas fler välja Trehäradsvägen för att nå de centrala och västra delarna av Eslöv. Den andra är förslaget till fördjupad Översiktsplan för östra Eslöv (remissversion 2020-09-01) som möjliggör för sammanlagt 3000 nya bostäder i området. En av de i planförslaget föreslagna stadsdelarna benämns Berga Trädgårdsstad. Det området planeras för 450 nya bostäder och hela området kopplas upp mot det befintliga vägnätet i endast en punkt på Ringsjövägen. Osäkerheterna kring hur detta område kommer att utvecklas och om Lidängsvägen kan bli en potentiell koppling till området har inte

studerats. I samband med den fortsatta planeringen av östra Eslöv bör trafikstrukturen vidare utredas.



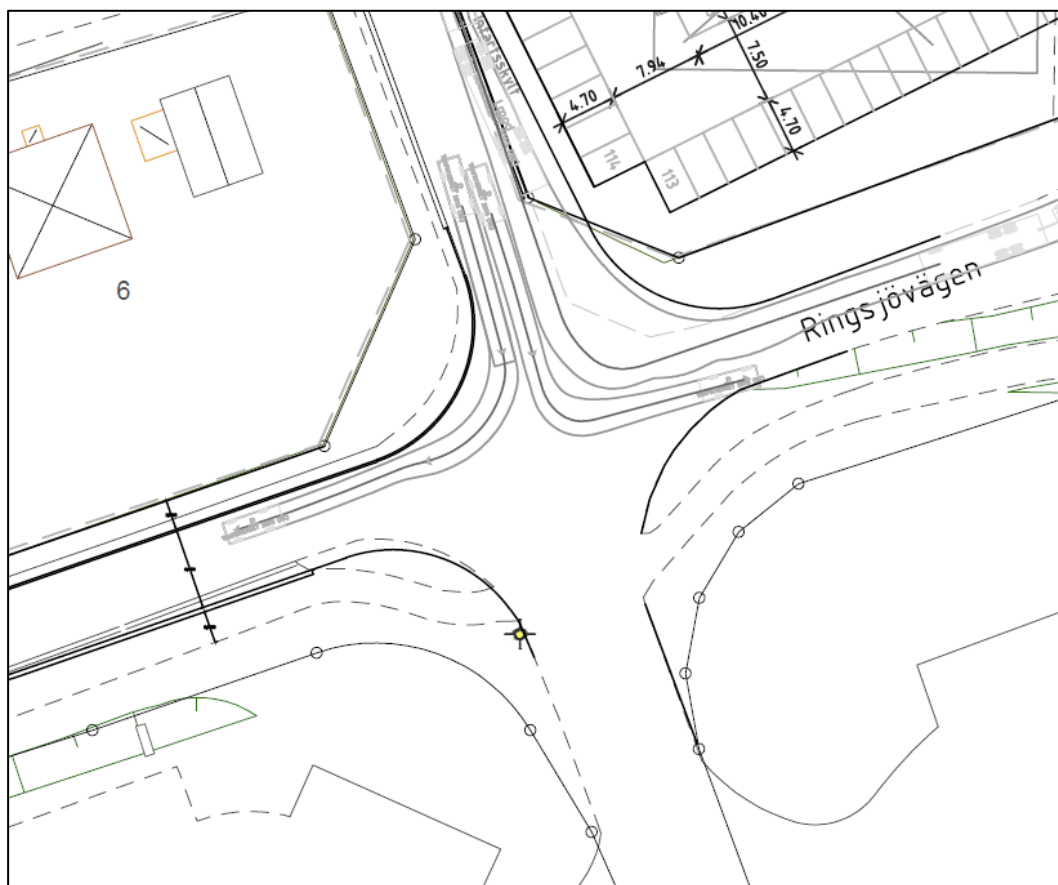
Figur 5. Urklipp från översiktsplan, Eslövs kommun

3.2.1 Slutsatser kapacitetsberäkningar

Resultatet av beräkningarna ovan visar att det med den tillkommande trafiken kommer framkomligheten på den viktiga infartsgatan Ringsjövägen fortsatt vara god. Den ökade trafiken på Lidängsvägen bidrar till högre belastning i denna anslutning men fungerar bra i studerade scenarion.

Sammanfattningsvis konstateras att det finns osäkerheter i underlaget i form av svängandelar och trafikflöden som gör att det i nuläget är svårt att dra några skarpa slutsatser kring belastningen i systemet på längre sikt. Baserat på den indata och de antaganden som har gjorts samt tidigare erfarenheter är den kortsiktiga slutsatsen att det med dagens trafikflöden är möjligt att hantera den trafik som förväntas. Detaljplanen bör

tillgängliggöra ytor öster om Lidängsvägen för att möjliggöra vänstersvängfält för trafiken ut från gatan.



Figur 6. Föreslagen utökning av Lidängsvägen österut.

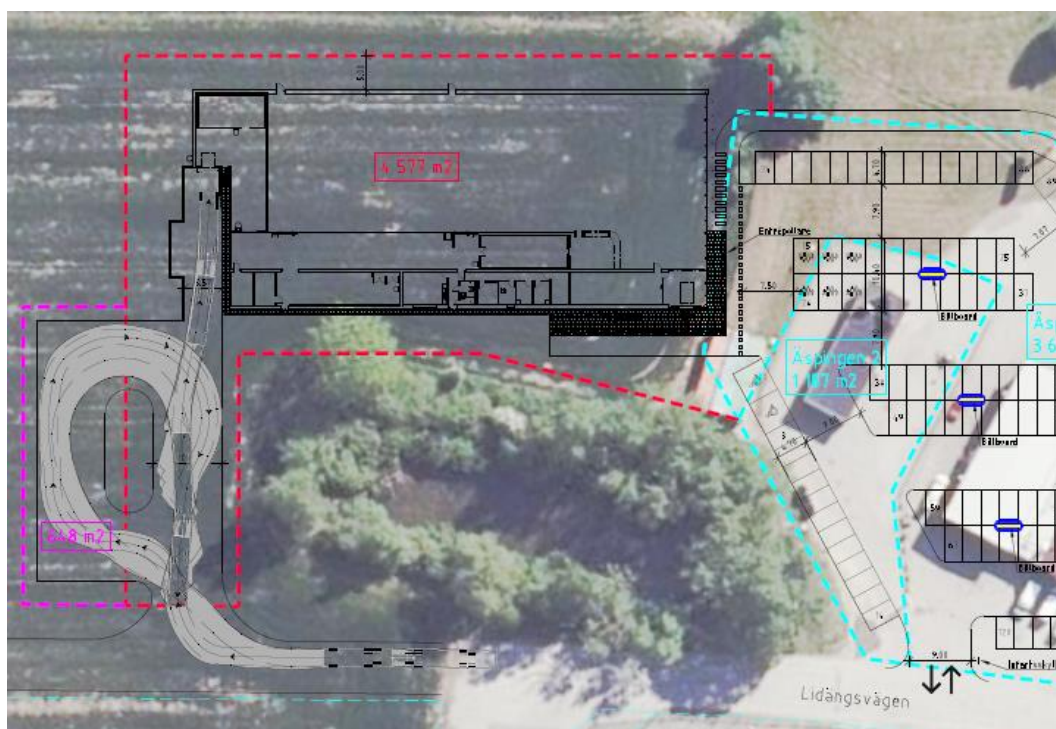
För att säkerställa den långsiktiga funktionen bör kommunen ta ett helhetsgrepp kring trafiksituationen kopplat till de planer som finns i det större perspektivet i östra Eslöv och därmed utreda vilka möjligheter som finns för Lidängsvägen på längre sikt kopplat till planerad bebyggelse i norr.

För att förbättra tydligheten i korsningen bör utformningen kompletteras med vänstersvängfält längs Ringsjövägen samt refuger på Lidängsvägen och Vikhemsvägen. Detta har inte studerats i detalj inom ramen för denna trafikutredning.

3.3 LEVERANSER OCH TRANSPORTER

Lidl bedömer att varutransporterna till planerad livsmedelsbutik kommer att uppgå till maximalt tio leveranser per vecka. Majoriteten av dessa kommer att anlända under natten och påverkar därmed inte tillgängligheten för butikens besökare. Leveranser

kommer att ske med fossilfria fordon via separat anslutning från Lidängsvägen norr om anslutning till butikens parkering.



Figur 7. Placering varumottagning.

Utformningen av varumottagningen möjliggör rundkörning och backning inne på den egna fastigheten och påverkar inte trafiksäkerheten på Lidängsvägen.

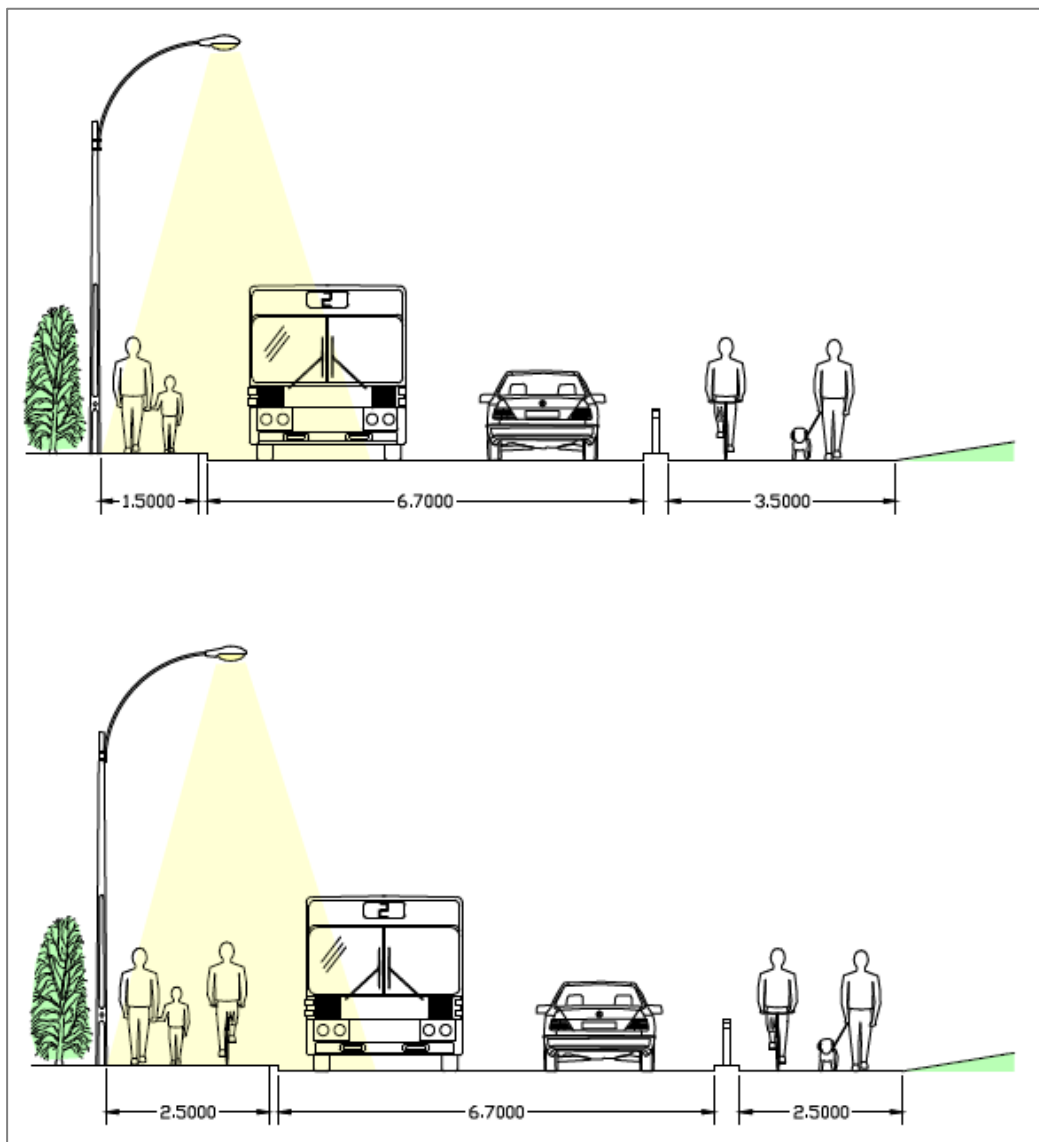
3.4 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Planområdet är lokaliserat i östra Eslövs ytterområden, vilket innebär att majoriteten av cykelburna besökare och personal kommer att anlända till området västerifrån. Det saknas i dagsläget separerad cykelbana utmed Ringsjövägens norra sida. För att öka tillgängligheten till butiken för cyklister samt för att komplettera det befintliga gång- och cykelvägnätet föreslås att befintliga gångbana breddas så att den även medger utrymme för cyklister. På så sätt kan en trafiksäker och gen anslutning till byggnadens entré skapas. Förslaget innebär att bredda befintlig gångbana med cirka en meter för att skapa en 2,5 meter gång- och cykelbana. Detta går att göra om befintliga gcm-stöd längs den södra sidan av Ringsjövägen flyttas något. Detta innebär en avsmalning på den södra sidan cirka 40 meter västerut från korsningen, dock med minst 2,5 meter kvar.



Figur 8. Föreslagen sträckning för gång- och cykelanslutning.

Passage över Lidängsvägen föreslås strax norr om infart till parkeringen för att undvika konflikter med bilburna besökare till butiken.



Figur 9. Befintlig och föreslagen sektion Ringsjövägen väster om korsningen med Lidängsvägen/Vikhemsvägen.

3.5 KOLLEKTIVTRAFIK

Till befintlig hållplats är det idag drygt 250 meter mellan hållplats och planerad entré till butiken. Enligt planeringshandboken Kol-TRAST kan ett gångavstånd till hållplats på upp till 400 meter anses acceptabelt, vilket uppfylls här. En flytt av hållplatsen 50-100 meter västerut skulle dock underlätta möjligheterna att resa hållbart, med kollektivtrafik, till den planerade butiken utan att avsevärt försämra kvaliteten för befintliga verksamheter i anslutning till hållplatsen. Detta skulle även underlätta för personal och besökare vid verksamheterna i anslutning till Vikhemsvägen. En flytt längre västerut kan även förbättra sikten vid utfart från parkeringen till butikerna i anslutning till platsen.

4 PARKERING

4.1 PARKERINGSNORMER

Verksamhetens framtida parkeringsbehov bedöms dels utifrån Eslövs kommuns gällande parkeringsnormer från 2014 och dels utifrån förväntat antal besökare och besökstid.

I Eslövs kommuns parkeringsnorm gäller samma parkeringstal för alla verksamheter. Planområdet är lokaliserat inom den zon som benämns som övriga staden och kommunen. Parkeringstalen för bil och cykel redovisas i tabell nedan.

Tabell 6. Parkeringstal för bil och cykel inom zon övriga staden och kommunen

	P-tal cykel <i>cpl/1000 kvm BTA</i>	P-tal bil <i>bpl/1000 kvm BTA</i>
Verksamheter	20	6

Parkeringstalet för bil är inte lämpligt att utgå ifrån för denna typ av verksamhet. Därför har parkeringstal för handelsverksamheter i grannkommunen Kävlinge studerats. Parkeringstal för extern handelsetablering i huvudortens ytterområde redovisas i tabellen nedan.

Tabell 7. Parkeringstal för bil och cykel i zon B (huvudortens ytterområde), Kävlinge kommun (2014)

	P-tal cykel <i>cpl/1000 kvm BTA</i>	P-tal bil <i>bpl/1000 kvm BTA</i>
Extern handelsetablering Zon B	18 (varav 15 för besökare)	39 (varav 32 för besökare)

I beräkningarna i kommande avsnitt redovisas parkeringsbehovet för cykel enligt Eslövs kommuns parkeringsnorm och parkeringsbehovet för bil baserat på Kävlinge kommuns parkeringstal för extern handelsetablering inom zon B samt en jämförelse med bedömning utifrån butikens förväntade besökstal.

4.2 CYKELPLATSBEHOV

Det beräknade cykelplatsbehovet utifrån gällande parkeringsnormer uppgår till 40 cykelplatser. Ytbehovet för det totala behovet av cykelplatser uppgår till cirka 80 kvm.

Tabell 8. Cykelparkeringsbehov

Funktion	Typ	Yta <i>kvm BTA</i>	Norm <i>cpl/1000 kvm BTA</i>	Behov <i>Antal cpl</i>
Handel	Personal Besökare	2000	20	40
				40



Baserat på totalt 8 000 besökare per vecka och cirka 15-20% av dessa under den dag med högst besöksstryck blir det största antalet besökare per dygn maximalt 1200-1500 besökare. 15% av dagsbesöket under den högst belastade timmen ger 180-200 besökare under maxtimmen. Med genomsnittlig besökstid på 30 minuter skulle detta ge cirka 100 samtida besökare. Utifrån den senaste resvaneundersökning görs 13% av inköpsresor i Eslövs kommun med cykel, vilket enligt resonemanget ovan skulle motsvara ett cykelparkeringsbehov på cirka 15 platser. För att ge utrymme för överlappning vid

ankomst och avfärd görs samt möjlighet att lätt hitta en ledig plats görs ett tillägg på 20%, vilket skulle ge ett sammanlagt parkeringsbehov vid besökstoppar på cirka 20 bilplatser, vilket är något lägre än kravet utifrån parkeringsnormen.

4.3 BILPLATSBEHOV

Områdets beräknade bilplatsbehov uppgår till totalt 78 platser utifrån parkeringstal enligt resonemang i avsnitt 4.1. Baserat på verksamhetens uppskattning av antal besökare uppgår parkeringsbehovet till cirka 110 bilplatser.

2-3% av det totala bilplatsbehovet ska anpassas och utformas för personer med rörelsehinder. Utifrån det beräknade bilplatsbehovet ovan behöver cirka 2-3 platser anpassas för rörelsehindrade. Dessa platser ska lokaliseras med ett maximalt avstånd på 25 meter från tillgänglighetsanpassad entré.

Tabell 9. Bilparkeringsbehov

Funktion	Typ	Yta	Norm	Behov
		kvm BTA	bpl/1000 kvm BTA	Antal bpl
Handel	Personal	2000	7	14
	Besökare		32	64
				78



Baserat på totalt 8 000 besökare per vecka och cirka 15-20% av dessa under den dag med högst besöksstryck blir det största antalet besökare per dygn maximalt 1200-1500 besökare. 15% av dagsbesöket under den högst belastade timmen ger 180-200 besökare under maxtimmen. Med genomsnittlig besökstid på 30 minuter skulle detta ge cirka 100 samtida besökare. Utifrån antaganden baserat på den senaste resvaneundersökning görs 90% av inköpsresor i Eslövs kommun med bil, vilket enligt resonemanget ovan skulle motsvara ett bilparkeringsbehov på cirka 90 platser. För att ge utrymme för överlappning vid ankomst och avfärd görs samt möjlighet att lätt hitta en ledig plats görs ett tillägg på 20%, vilket skulle ge ett sammanlagt parkeringsbehov vid besökstoppar på cirka 110 bilplatser.

4.4 PARKERINGSLÖSNINGAR

Cykelparkeringsbehovet hanteras genom en samlad cykelparkering med totalt 40 platser i direkt anslutning till butikens entré. Cykelplatserna utformas väderskyddade och med bågar för säker låsning av ramen. För besökare som kommer med elcykel kommer det att finnas möjlighet att på ett säkert sätt ladda cykelns batteri under besöket i butiken. För att underlätta för större inköp med cykel bör ett antal cykelplatser utformas för platskrävande cyklar, som exempelvis lådcyklar.

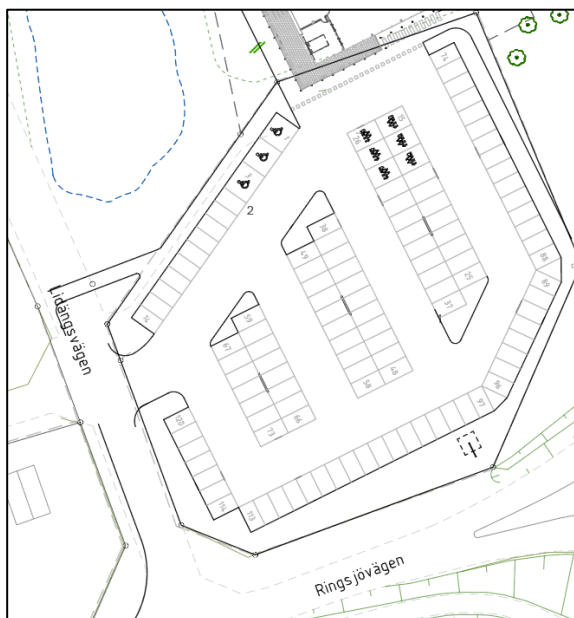


Figur 10. Exempel på utformning av cykelplatser med möjlighet till laddning av cykelbatteri.

Områdets bilparkeringsbehov kommer att hanteras genom en samlad markparkering med 120 bilplatser i anslutning till butikens entré. 2 bilplatser utrustas med laddstolpe för elbilar som drivs av solpaneler, se bild nedan. Tre bilplatser anpassas för rörelsehindrade och placeras inom 25 meter från entrén. Ytterligare sex bilplatser kommer att utformas som familjeparkering. Anslutning till området planeras via Lidängsvägen cirka 35 meter norr om korsningen med Ringsjövägen.



Figur 12. Utformning av laddplats för elbil.



Figur 11. Parkeringsutformning.

Beställare Lidl Sverige KB
Uppdrag 12603345 Trafik- och parkeringsutredning Lidl Eslöv
Konsult Sweco Sverige AB
Upprättad av Matilda Dahlqvist
Granskad av Jessica Jaremo

