

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.....	12
FRAMTIDA TRAFIKSTRUKTUR	13
TRAFIKFLÖDE	13
KAPACITET.....	15
GATURUMMENS FUNKTION OCH KARAKTÄR	20
GATURUMMENS UTFORMNING	23
PARKERING.....	28
SOPHANTERING, VARUTRANSPORTER OCH RÄDDNINGSTJÄNST.....	31

SWECO

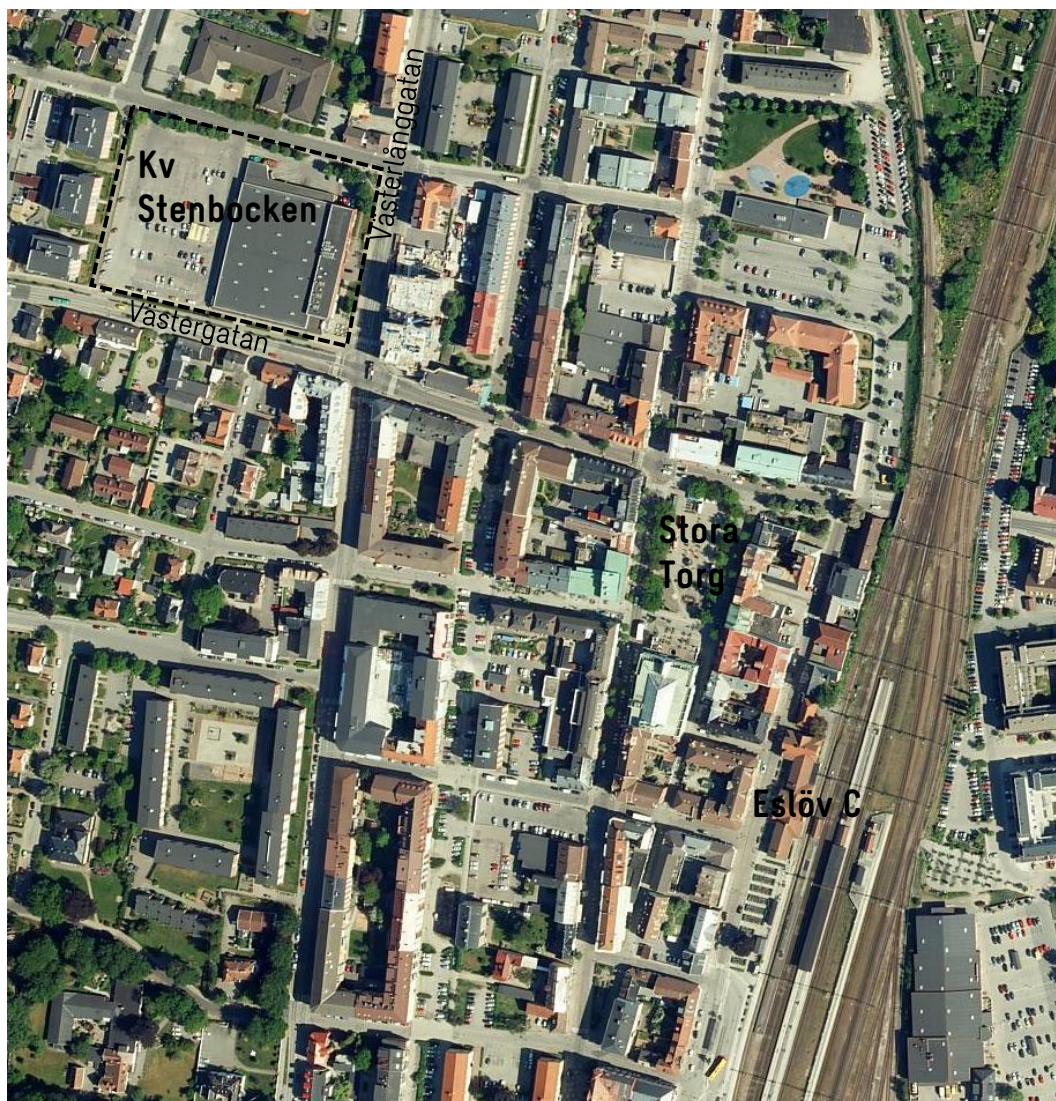
Uppdragsledare: Jessica Jaremo

Medverkande: Jessica Sundberg

Denna Trafik- och parkeringsutredning till detaljplan är en reviderad version utifrån bl.a. nya uppgifter kring exploateringsgrad och den framtida bebyggelsens antal kvm BTA.

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.



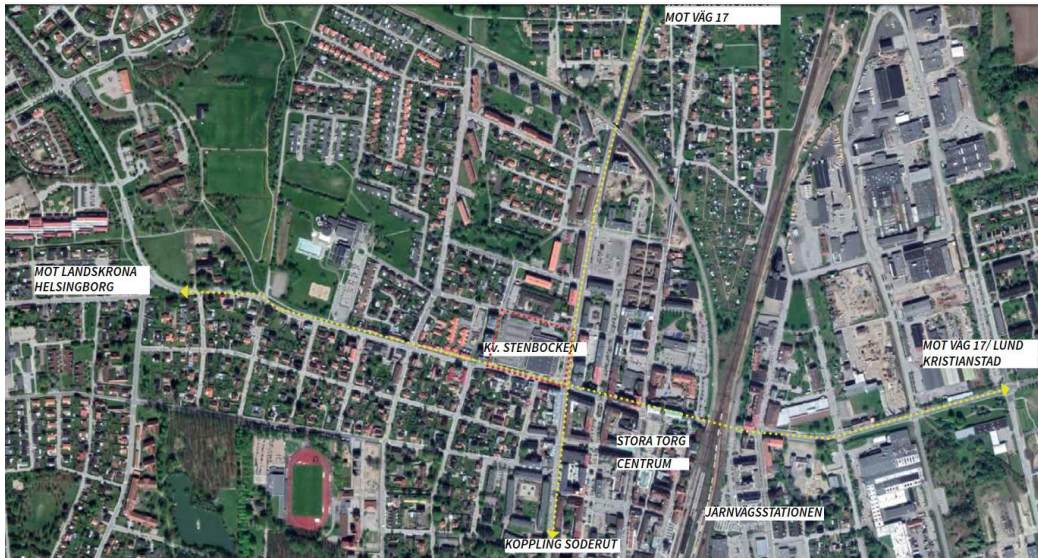
Figur 2 Målpunkter i centrala Eslöv, i närheten av Kvarter Stenbocken

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.

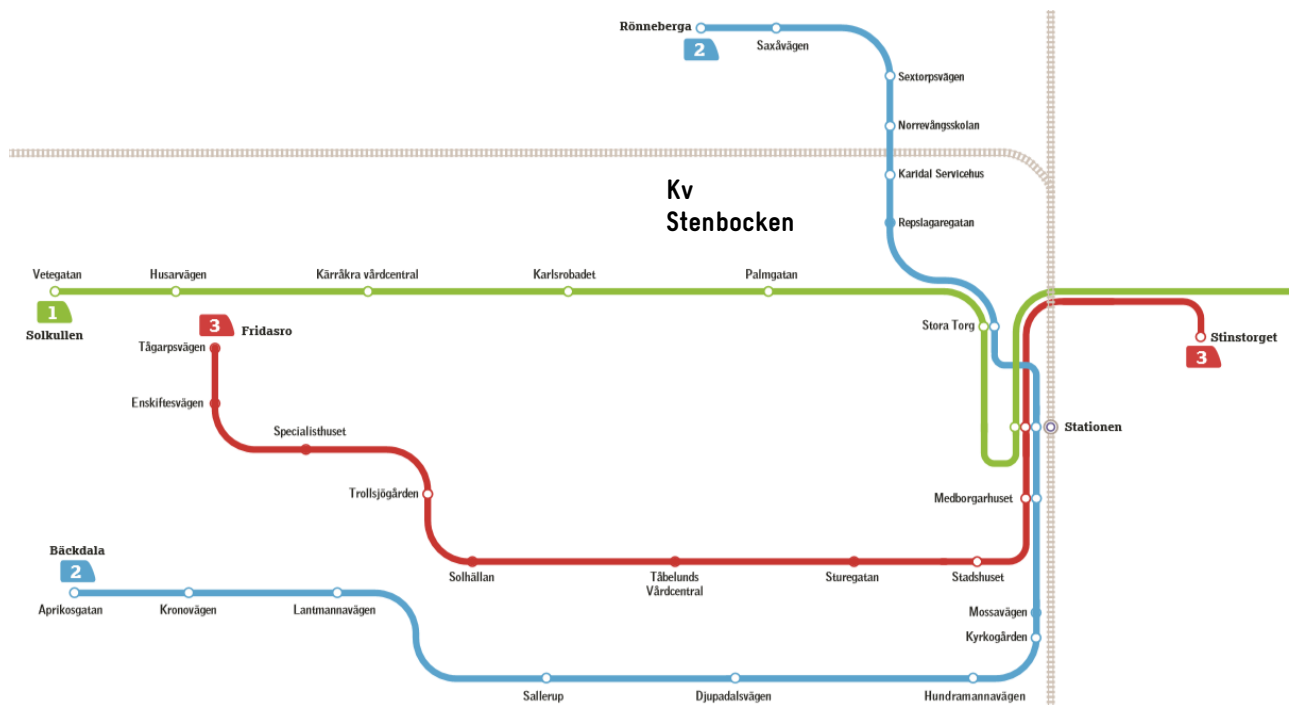
Västerlånggatan går i nord/sydlig riktning genom de centrala delarna av Eslöv. I söder ansluter gatan till Solvägen/Trehäradsvägen och vid Föreningstorget byter gatan namn till Smålandsvägen och ansluter till väg 17 och väg 113 norr om tätorten.



Figur 3 Huvudgatunätet 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.

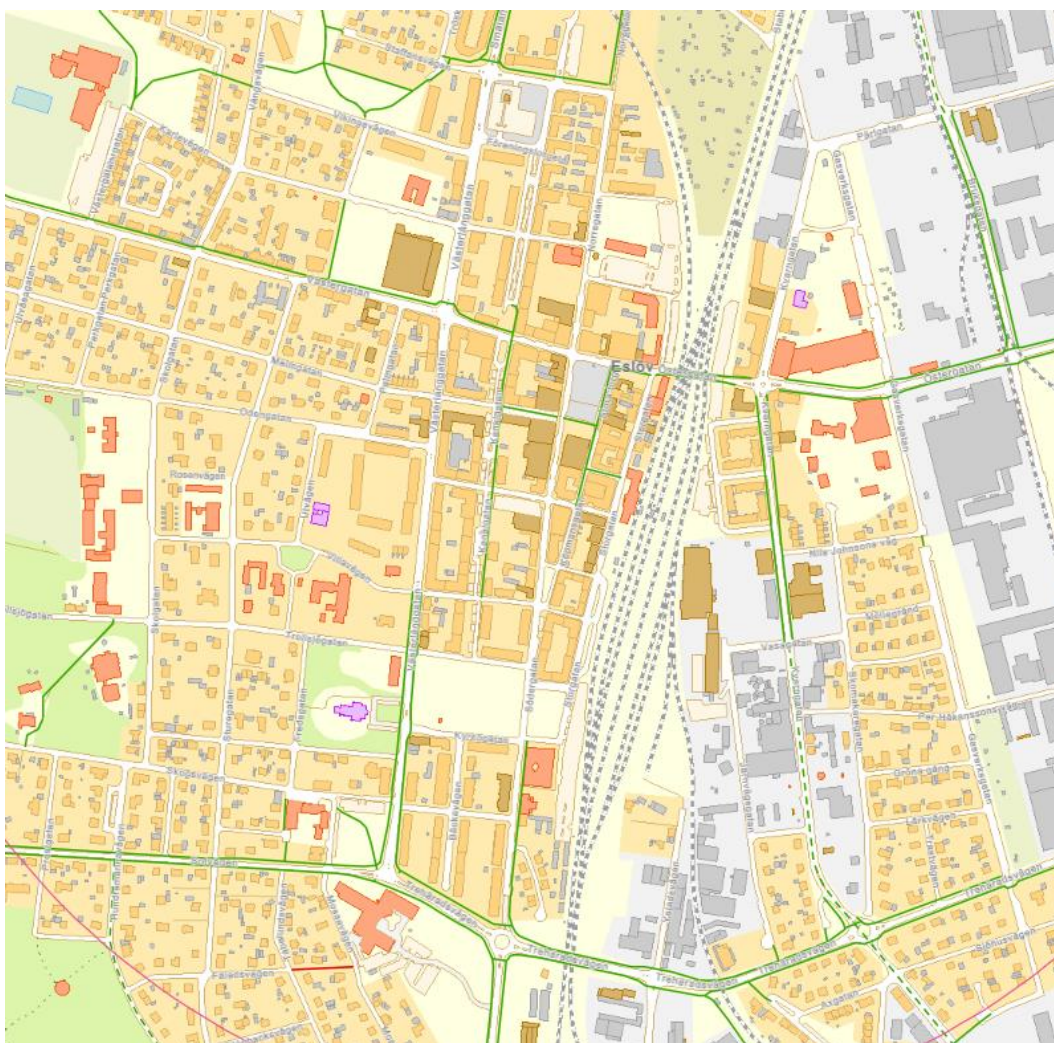


Figur 4 Skånetrafikens linjenät för stadsbuss i Eslöv.

Stadsbusslinje 1 trafikerar sträckan Solkullen – Stationen – Flygstadén. 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.

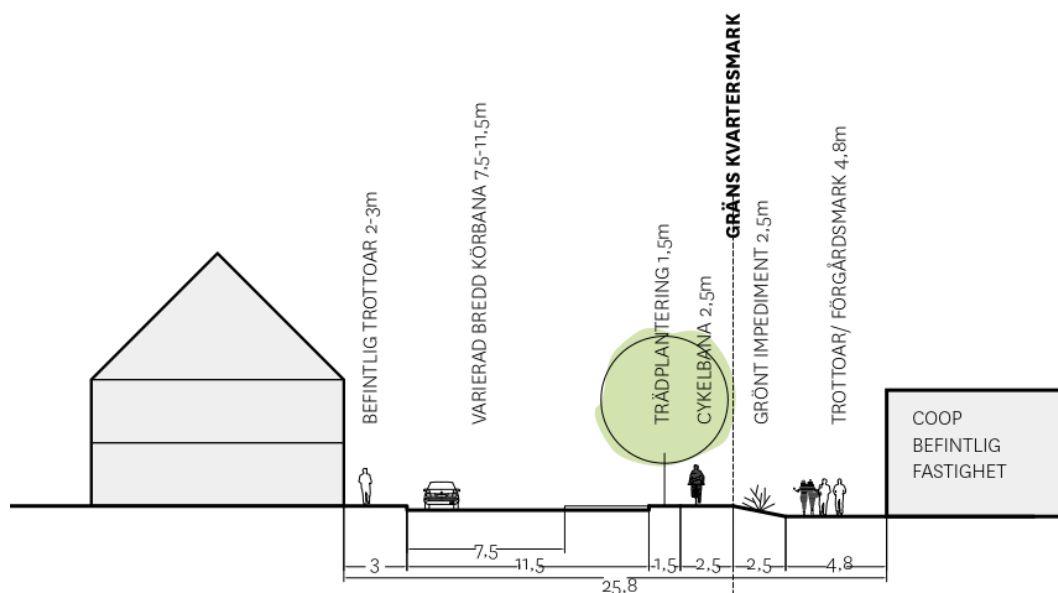
Trottoarer finns längs Västerlånggatans båda sidor. Längs södra delen av Västerlånggatan finns även enkelriktade cykelbanor på vardera sidan av gatan. I höjd med Villavägen upphör cykelbanorna och cyklande hänvisas till blandtrafik norrut mot Västergatan/kvarter Stenbocken.

VÄSTERGATAN

Körbanelängden 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, direktutfarer och en hållplats som påverkar gångbanans funktion.



Figur 6 Västergatan, vid kv Stenbocken.

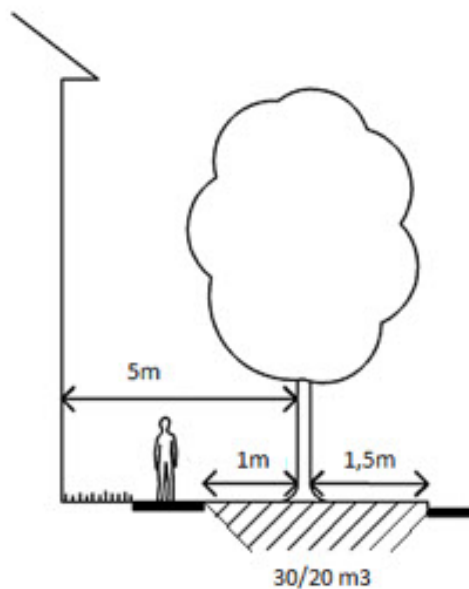


Figur 7 Befintlig sektion på Västergatan, väster om korsningen med Västerlånggatan



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

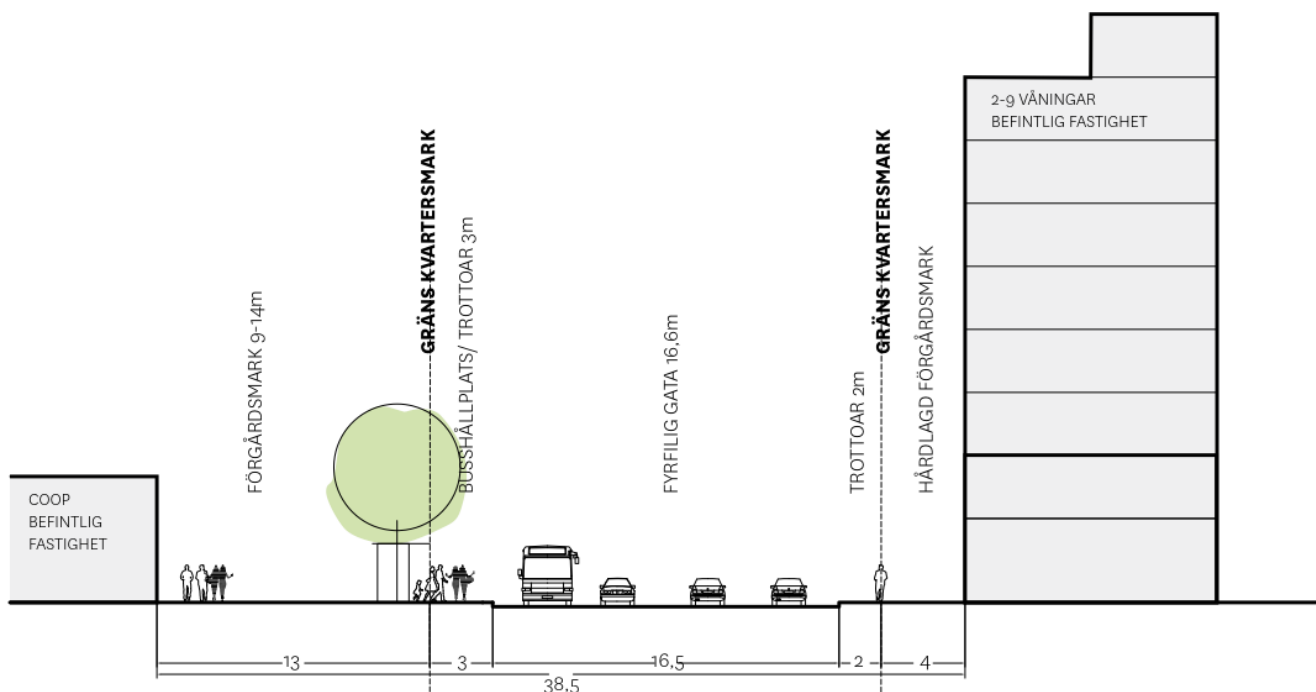
gaturum. Hastigheten är här 30 km/h, entréerna är fler och antalet verksamheter utmed gatan ökar när avståndet till Stora Torg minskar. Västergatan öster om Västerlånggatan planeras för en ombyggnad i samband med ombyggnaden av Stora Torg som pågår.

VÄSTERLÅNGGATAN

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



Figur 10 Västerlånggatan öster om kvarteret Stenbocken.

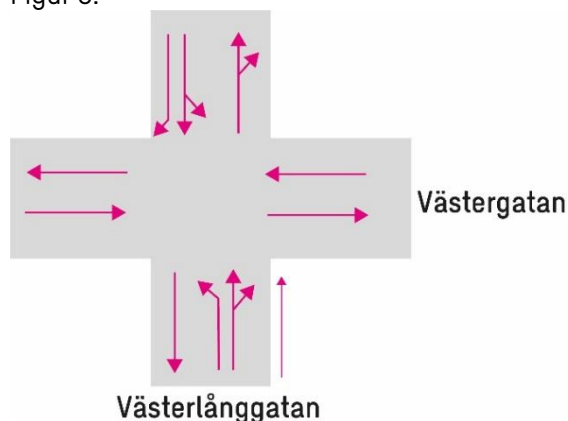


Figur 11 Befintlig sektion Västerlånggatan.

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

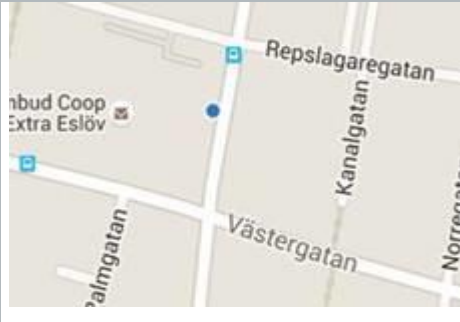
Repslagaregatan norr om kvarter Stenbocken är en lokalgata som ansluter till Västerlånggatan. Gångbanor finns utmed båda sidor av gatan.

BEFINTLIGA TRAFIKFLÖDEN

I tabellerna nedan listas kommunens trafikmätningar på Västergatan respektive Västerlånggatan i direkt närhet till Kvarter Stenbocken under åren 2016–2020.

Mätpunkt 263 - Västergatan	
2016	6770 fordon/vardagsmedelsdygn, 5,1 % tung trafik
2017	6610 fordon/vardagsmedelsdygn, 5,6 % tung trafik
2018	6150 fordon/vardagsmedelsdygn, 5,4 % tung trafik
2019	6540 fordon/ vardagsmedelsdygn, 5,4 % tung trafik
2020	5550 fordon/vardagsmedelsdygn, 4,2 % tung trafik

Mätpunkt 262 - Västerlånggatan	
2016	4640 fordon/vardagsmedelsdygn, 5,2 % tung trafik
2017	6710 fordon/vardagsmedelsdygn, 6,8 % tung trafik
2018	6310 fordon/vardagsmedelsdygn, 6,5 % tung trafik
2019	6120 fordon/vardagsmedelsdygn, 5,8 % tung trafik
2020	6580 fordon/vardagsmedelsdygn, 5,5 % tung trafik



Trafikmängderna vid de aktuella mätpunkterna varierar mellan de olika åren. I vissa relationer är variationen mycket stor vilket inte enbart kan förklaras med en generell ökande trafik. Det har under de senaste åren pågått en del ombyggnationer i tätorten som medfört att trafiken omfördelats. Bland annat påverkar ombyggnaden av Stora torg framkomligheten för trafiken utmed Östergatan-Västergatan förbi själva torget. Denna ombyggnad startade 2019. Under perioden 2017–2019 pågick även ombyggnation av Östergatan samt byggandet av den nya gymnasieskolan på Östergatan. Stråket Östergatan-Västergatan är en viktig länk i tätortens övergripande trafiksystem och en viktig koppling för trafik mellan väg 17/113 och bostadsområdena i de västra delarna. När framkomligheten påverkas utmed detta stråk väljer fler fordon att köra alternativa sträckningar via bl.a. Smålandsgatan-Västerlånggatan samt Trehäradsvägen-Västerlånggatan.

För att ta höjd för tillräcklig kapacitet i korsningar samt bullernivåer har det till dessa beräkningar gjorts antaganden om att trafiken år 2020 var 7 000 fordon/dygn på Västergatan respektive 6 000 fordon/dygn på Västerlånggatan.

På morgonen fördelar sig trafiken 60% österut och 40% västerut. På eftermiddagen är förhållandet det omvända.

En trafikmätning utfördes även på Repslagaregatan under oktober 2020 då gatan trafikerades med ungefär 1 700 fordon per dygn och 4% tung trafik.

FÖRSLAG TILL NY BEBYGGELSE

Förslaget till kvarterets utveckling (2021-03-03) är tänkt att ske i två etapper. I etapp 1 byggs det bostäder på Stenbocken 15, först 5 400 kvm BTA i den södra delen och sedan 6 427 kvm BTA i den norra delen. I etapp 2 byggs det bostäder och handel på Stenbocken 14. Först byggs det 5 100 kvm BTA bostäder och 2 870 kvm BTA handel i den norra delen, och sedan 9 305 kvm BTA bostäder i den södra delen. Mellan kvarteren skapas en kvartersgata som kantas av parkering för besökare till butiken.



Figur 13 Situationsplan 2121-03-03. Illustration Johan Sundberg arkitektur/Martin Martinsson architecture.

När Eslov 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.

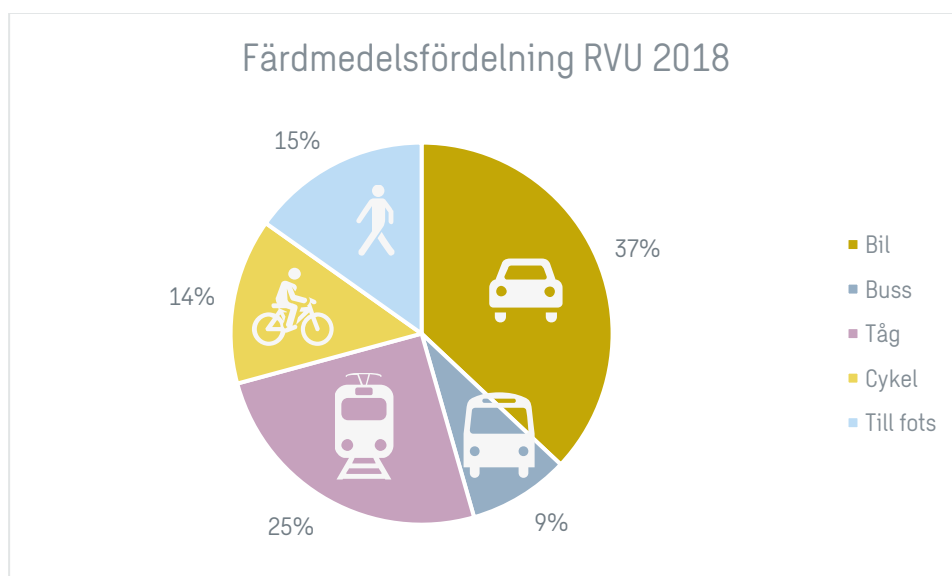
FRAMTIDA TRAFIKSTRUKTUR

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 framtida 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 bra överens med verkligheten.

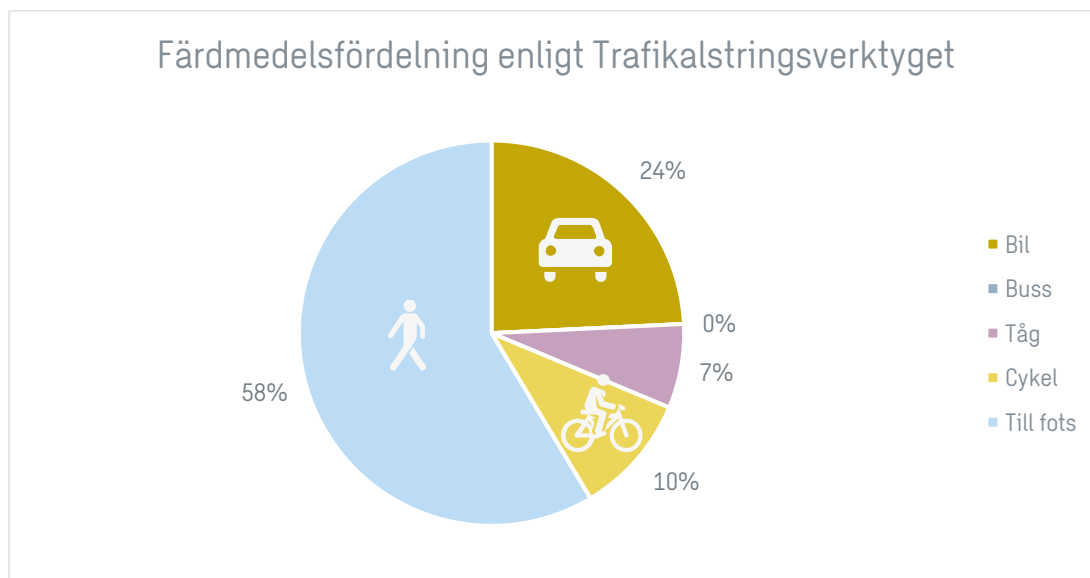
Följande indata har använts för att beräkna alstrade trafikmängder från området:

- Genomsnittlig bostadsarea/person i flerbostadshus i Eslöv 2019: 37 kvm (Statistiska Centralbyrån)
- Genomsnittligt antal boende/lägenhet i Eslöv 2019: 1,7 st (Statistiska Centralbyrån)
- Antal lägenheter = antal kvm BTA / 100
- 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.) 1,7 har använts vid beräkningar
- Besöks- och nyttotrafik: 10% (antaget)
- Antal besökande till Coop har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg för stormarknad.
- Färdmedelsfördelning med 37% bilresor enligt Region Skånes resevaneundersökning 2018 för boende i flerfamiljshus i Eslövs tätort.



Figur 14 Färdmedelsfördelning för Eslövs tätort enligt Resevaneundersökning för Skåne 2018

Trafikalstringsverktyget visar på en annan färdmedelsfördelning med lägre andel resor med bil 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 15 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			Trafikalstringsverktyget
	Totalt besöks- och nyttotrafik	Besöks- och nyttotrafik	Trafik från boende	Trafik från boende
Etapp I – Stenbocken 15 Bostäder 11 827 kvm BTA	200–300 f/d	20–30 f/d	200–300 f/d	150–200 f/d
Etapp II – Stenbocken 14 Bostäder 14 405 kvm BTA Handel 2 870 kvm BTA	850–950 f/d	600–650 f/d	200–350 f/d	250 f/d
Totalt	1 050–1250 f/d			

Med hänsyn till osäkerheterna i beräkningarna, gjorda antaganden samt den slutliga utbyggnadsvolymen så bedöms kvarterets framtida trafikalstringen ligga inom spannet 1050–1250 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%	850–1000
Repslagaregatan	20%	200–250

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. Etapp II med en full utbyggnad i kvarteret med trafikflödena för den manuella beräkningen har använts vid kapacitetsberäkningar (1250 f/d).

Kapacitetsberäkningen är utförd i programmet CapCal för en föreslagen ny kvartersgata mellan Västergatan-Repslagaregatan. Maxtimmen har antagits vara 20% för den alstrade trafiken vilket motsvarar ungefär 250 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 utförts med befintliga trafikflöden utmed Västergatan samt ett framtida scenario med ett högre trafikflöde utmed Västergatan.

För att säkerställa en god kapacitet har en något högre siffra för trafiken på Västergatan använts än vad den senaste trafikmätningen visar. I beräkningarna har det därmed antagits att trafiken på Västergatan i nuläget är ungefär 7000 fordon/dygn och maxtimmen har antagits vara 10%, alltså 700 fordon per timme.

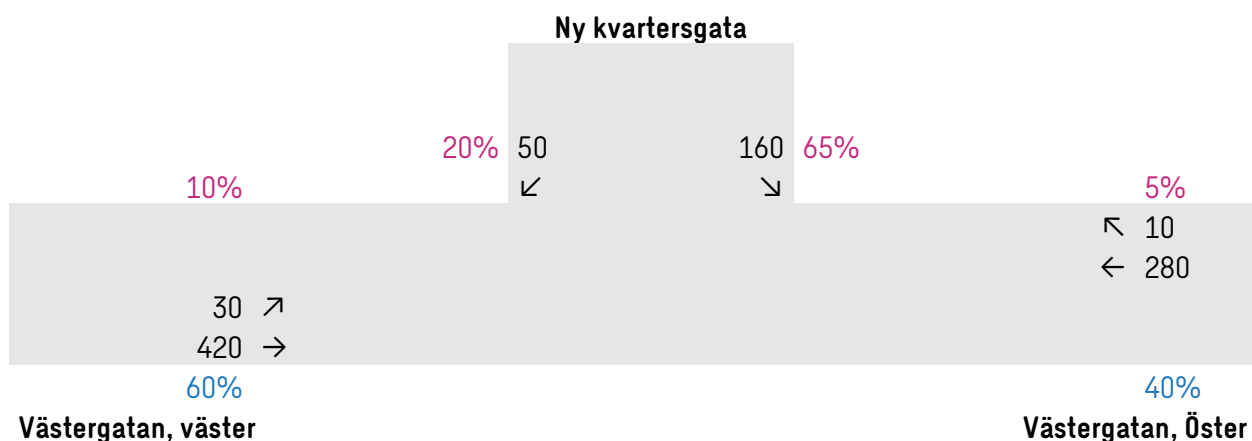
Trafikmätningar på Västergatan visar att ungefär 60% av den befintliga trafiken kör österut på morgonen och ungefär lika stor andel västerut på eftermiddagen.

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.

Beräkning med befintliga trafikmängder på Västergatan

Med dagens trafikmängder samt alstrad trafik från Kvarter Stenbocken redovisas nedan hur trafiken antas fördela sig och hur det påverkar kapaciteten i korsningen mellan den nya kvartersgatan och Västergatan.

Förmiddag



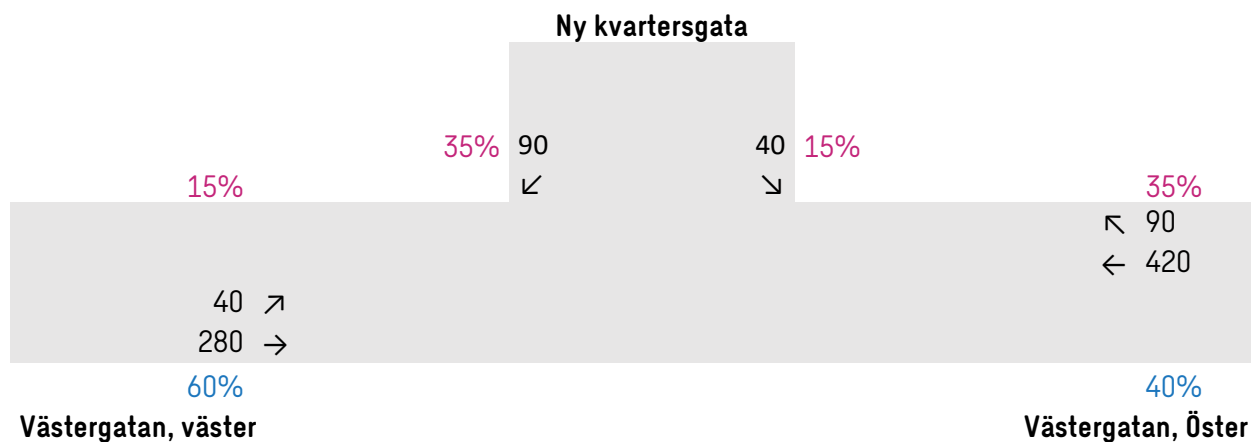
Figur 16 Redovisning av trafikfördelning vid kapacitetsberäkning, förmiddag

De beräkningar som Sweco utfört visar att det inte förväntas att bli några kapacitetsproblem med en ny kvartersgata som ansluter mot Västergatan på förmiddagen. Någon enskilda bil kan under maxtimmen köa 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 16.

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	450	1705	0.26	0.0	0.0
Ny kvartersgata	1	HV	210	557	0.38	0.4	0.8
Västergatan, öster	1	HR	290	1809	0.16	0.0	0.0

Eftermiddag



Figur 17 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 16.

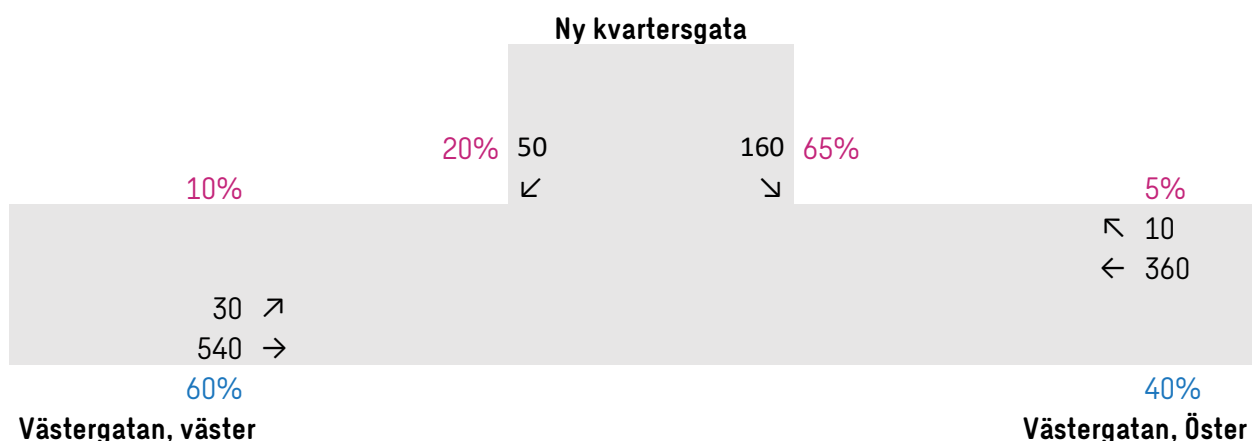
Kapacitet och kölängder per körfält							Kölängd (antal fordon)	
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil	
Västergatan, väster	1	RV	320	1528	0.21	0.0	0.0	
Ny kvartersgata	1	HV	130	642	0.20	0.2	0.2	
Västergatan, öster	1	HR	510	1813	0.28	0.0	0.0	

Beräkning med framtida, högre trafikmängder på Västergatan

Med år uppräknade trafikmängder till ett framtidsscenario 2040 samt alstrad trafik från Kvarter Stenbocken redovisas nedan hur trafiken antas fördela sig och hur det påverkar kapaciteten i korsningen mellan den nya kvartersgatan och Västergatan.

Om trafiken på Västergatan räknas upp till år 2040 blir det ungefär 9000 fordon/dygn. Maxtimmen på 10% blir således istället cirka 900 fordon/timme.

Förmiddag



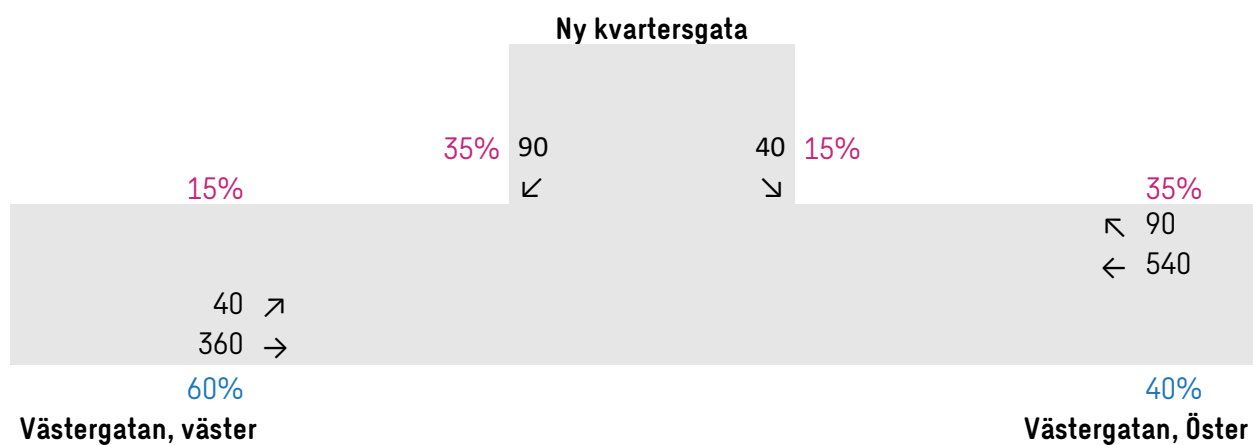
Figur 18 Redovisning av trafikfördelning vid kapacitetsberäkning (framtid Västergatan), förmiddag

Även i detta scenario med ökade trafikmängder längs Västergatan förväntas inga köer uppstå längs Västergatan. Någon enstaka bil kan under maxtimmen köa upp längs kvartersgatan vid ett högt räknat alstringstal. Möjlighet finns även att köra ut på Repslagaregatan vilket avlastar utfarten mot Västergatan.

Tabell 5 Resultat av kapacitetsberäkning med indata enligt Figur 18.

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	570	1713	0.33	0.0	0.0	
Ny kvartersgata	1	HV	210	455	0.46	0.6	1.4	
Västergatan, öster	1	HR	370	1811	0.20	0.0	0.0	

Eftermiddag



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

Även i detta scenario med ökade trafikmängder längs Västergatan förväntas inga köer uppstå varken längs Västergatan eller den nya kvartersgatan.

Tabell 6 Resultat av kapacitetsberäkning med indata enligt Figur 19.

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	400	1527	0.26	0.0	0.0	
Ny kvartersgata	1	HV	130	537	0.24	0.2	0.3	
Västergatan, öster	1	HR	630	1814	0.35	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 och kollektivtrafik samtidigt som trafiksäkerheten ökar när hastigheten anpassas till den grad av krockvård 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:

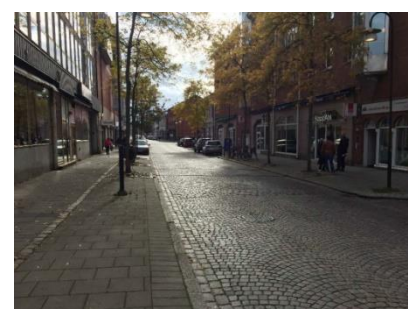
- Stadens karaktär
- Tillgänglighet
- Trygghet
- Trafiksäkerhet
- Trafikens miljö- och hälsopåverkan.

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.

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

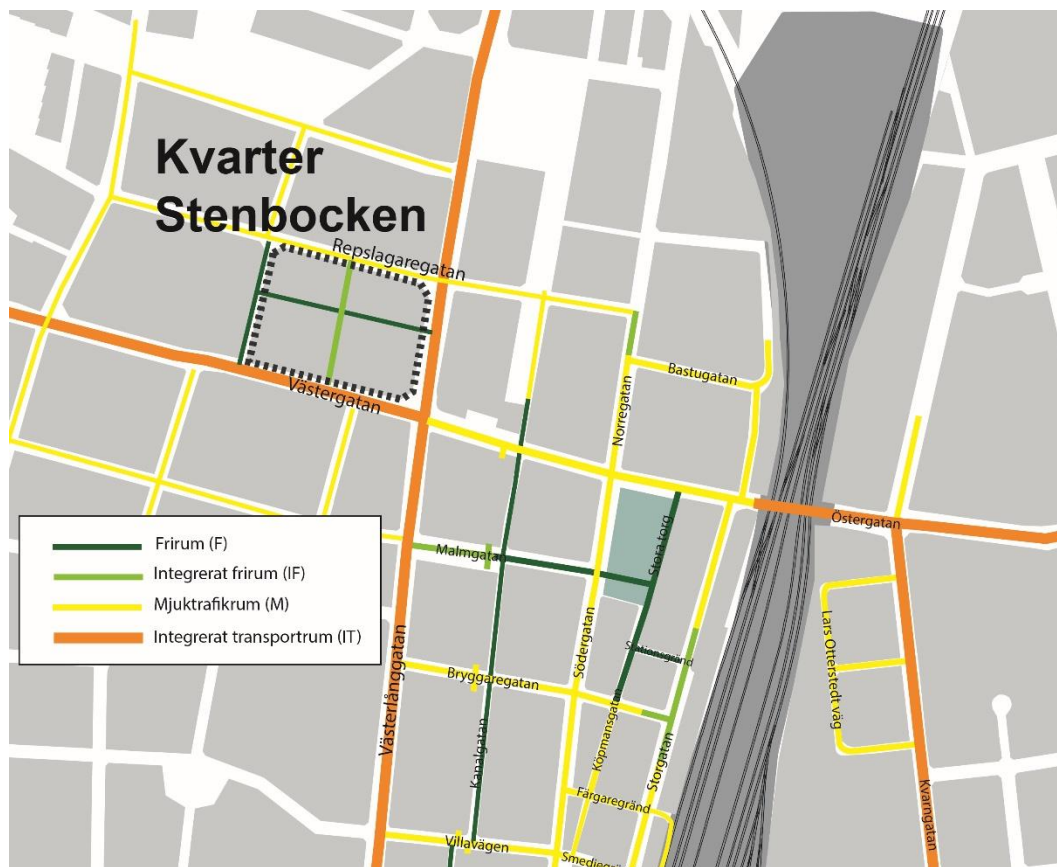
	FRIRUM	INTEGRERAT FRIRUM	MJUKTRAFIKRUM	INTEGRERAT TRANSPORTRUM	TRANSPORTRUM
PRIORITERING AV TRAFIKANTER	fotgängare cyklist	fotgängare cyklist motorfordon (lokal trafik)	fotgängare	fotgängare	kollektivtrafik motorfordon gods (regional trafik)
			cyklist	cyklist	
			kollektivtrafik motorfordon	kollektivtrafik motorfordon gods	
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.	Bebyggelsen skapar väggar i gatu- rummet. Kan dock vara indragen från gatan utan anspråk.	Ingen eller enstaka bebyggelse i anslut- ning 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 Trollsögatan	Västerlånggatan Kvarngatan Västergatan Östergatan	Harjagersvägen Smålandsvägen



Figur 20 Exempel på frirum Malmgatan, integrerat frirum Norregatan samt mjuktrafikrum Västergatan.

Klassificering av gaturummens funktion och karaktär

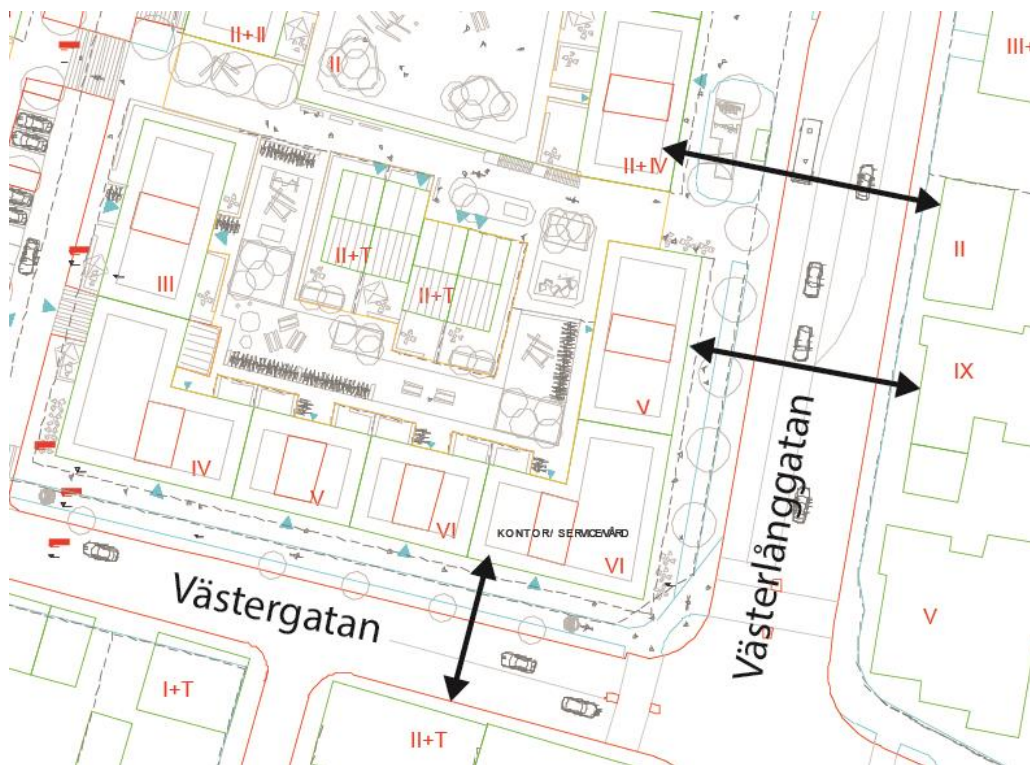
Västergatan och Västerlånggatan har en karaktär som integrerat transportrum som leder trafik mellan olika områden och stadsdelar i staden. Repslagargatan har en karaktär av mjuktrafikrum, en lokal gata inom en stadsdel i staden. Kvarteretsgatan genom kvarteret Stenbocken i nord-sydlig riktning bör utformas 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 trafikeras 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 samt tolka för de trafikanter som rör sig längs gatorna.



Figur 21 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 22 presenteras i följande avsnitt.

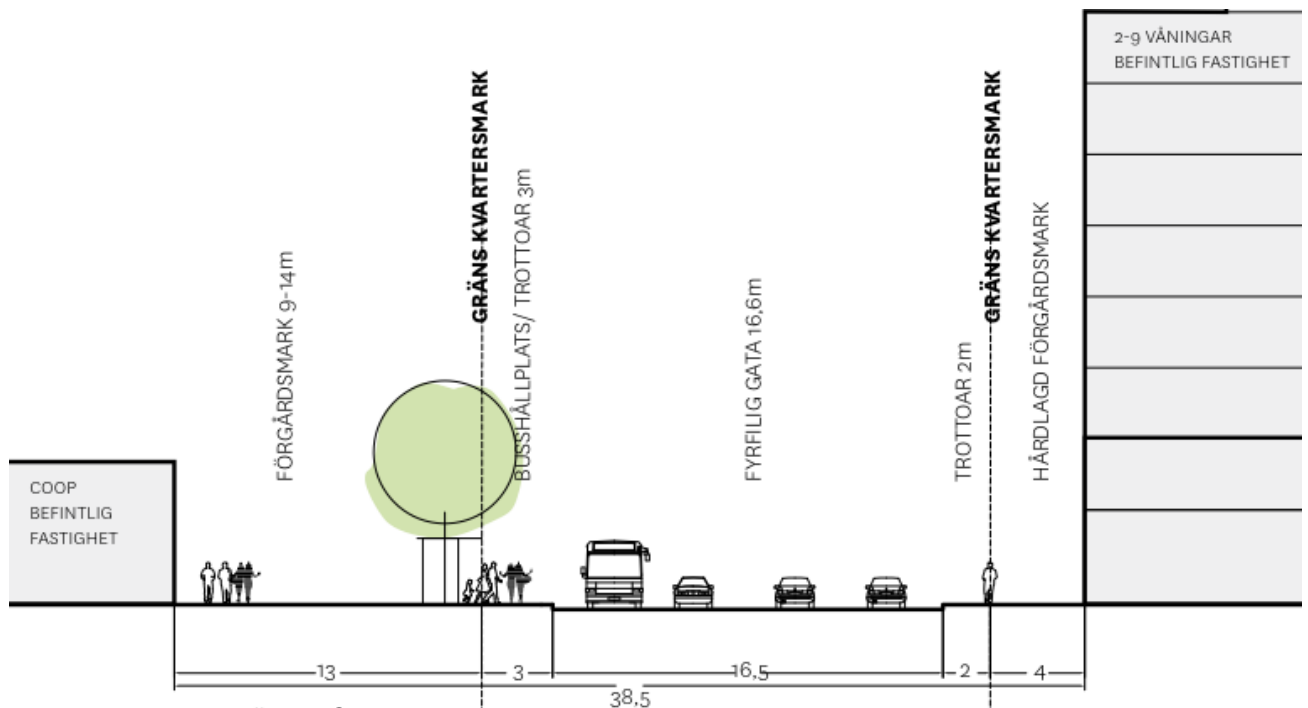


Figur 22 Snitt för gatusektioner

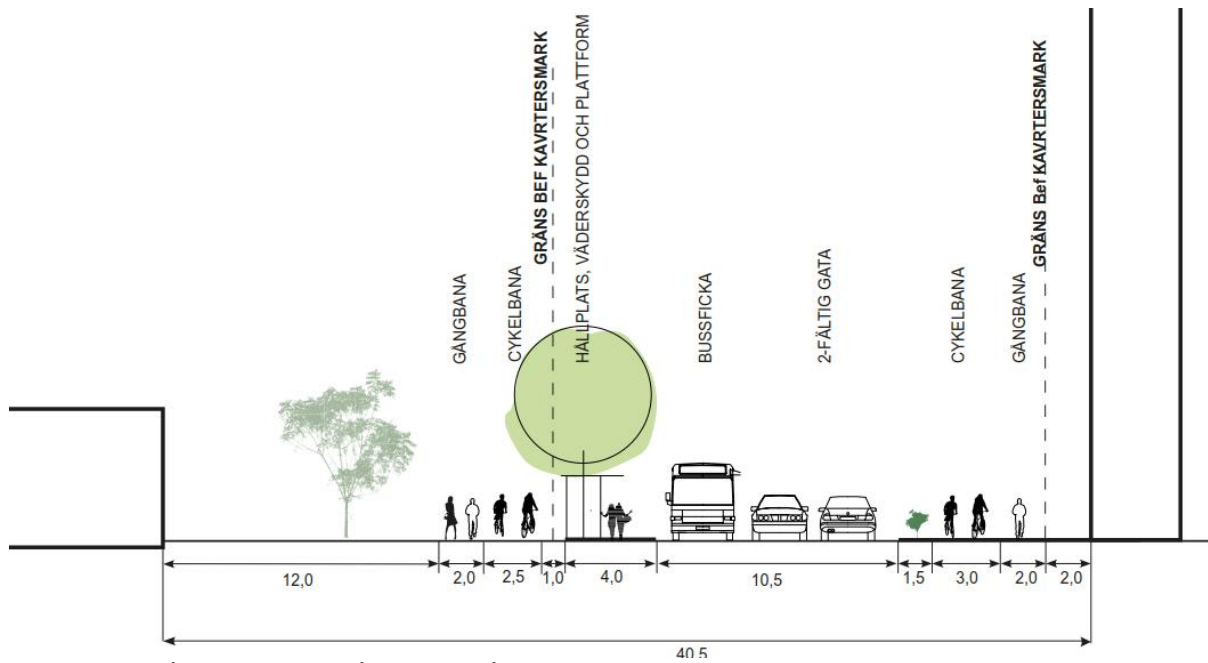
Västerlånggatan

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 29 Förslag korsningen Västergatan/Västerlånggatan

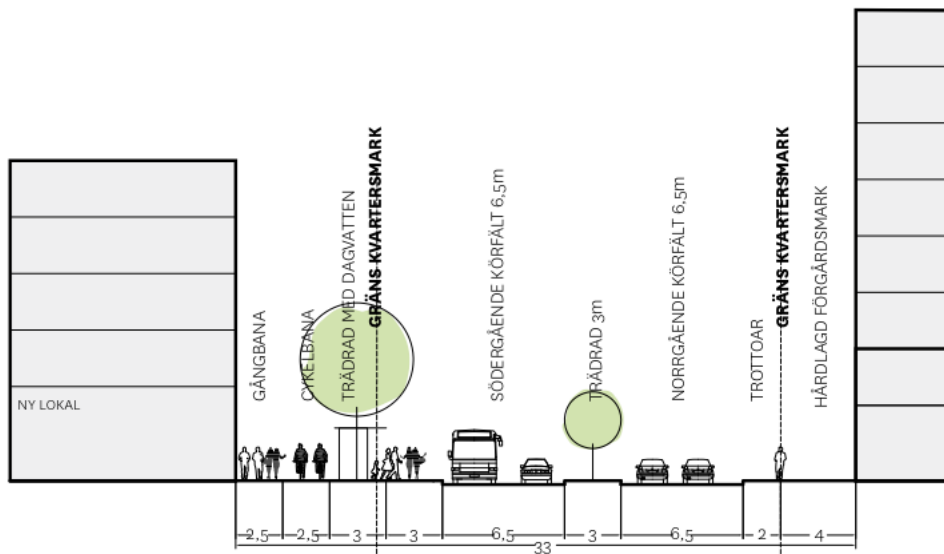
Kvarteren väster om gatan breder ut sig i olika grad, varför det finns större utrymme för vistelseytor vid den norra delen.



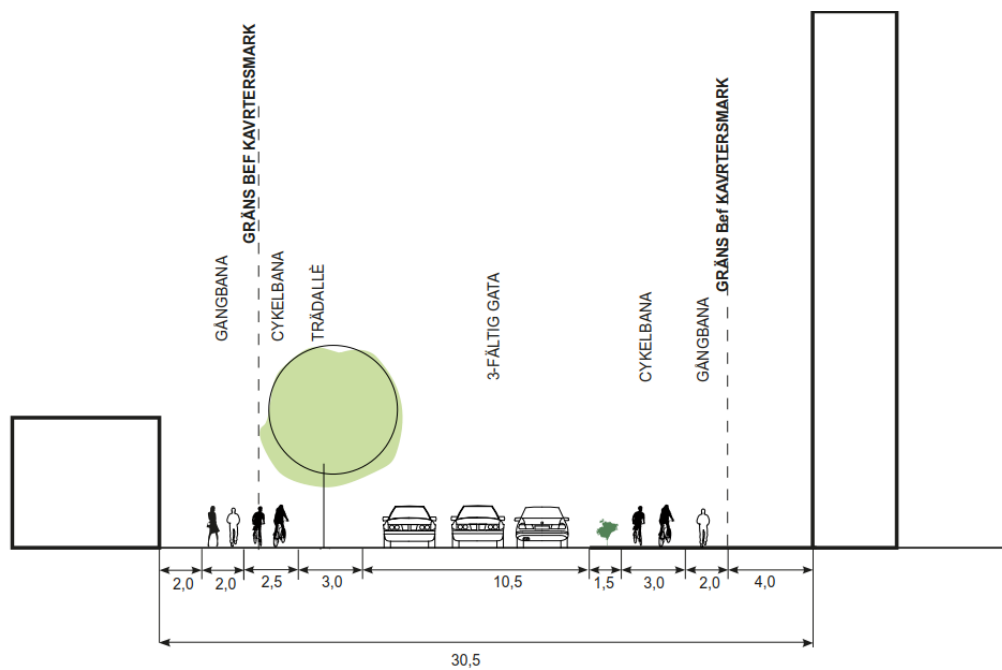
Figur 23 Befintlig vägsektion Västerlånggatan vid hållplats



Figur 24 Förslag på gatusektion Västerlånggatan vid hållplats



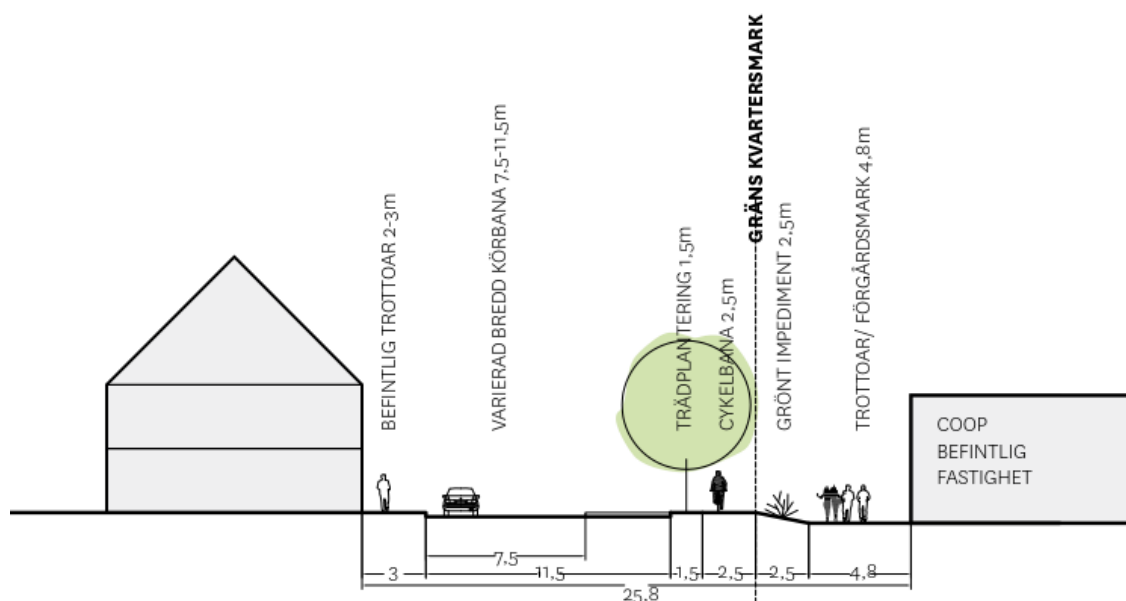
Figur 25 Befintlig sektion Västerlånggatan, norr om korsningen med Västergatan



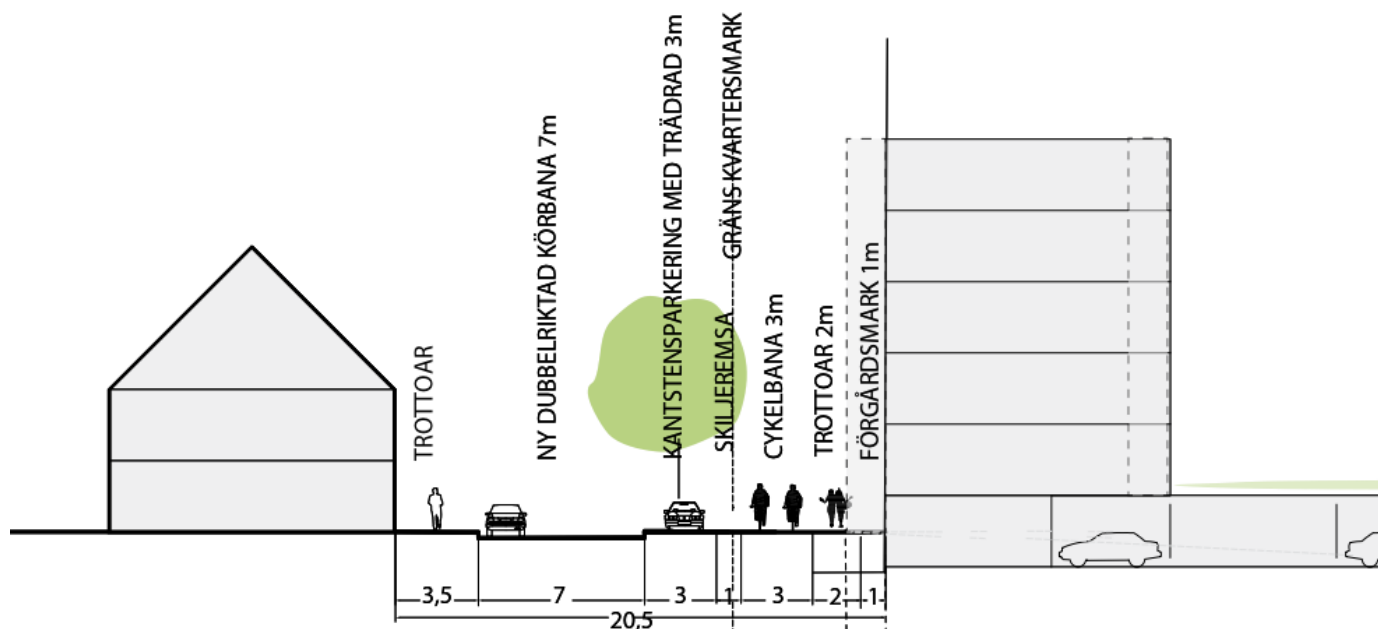
Figur 26 Förslag på vägsektion Västerlånggatan, norr om korsningen med Västergatan

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.



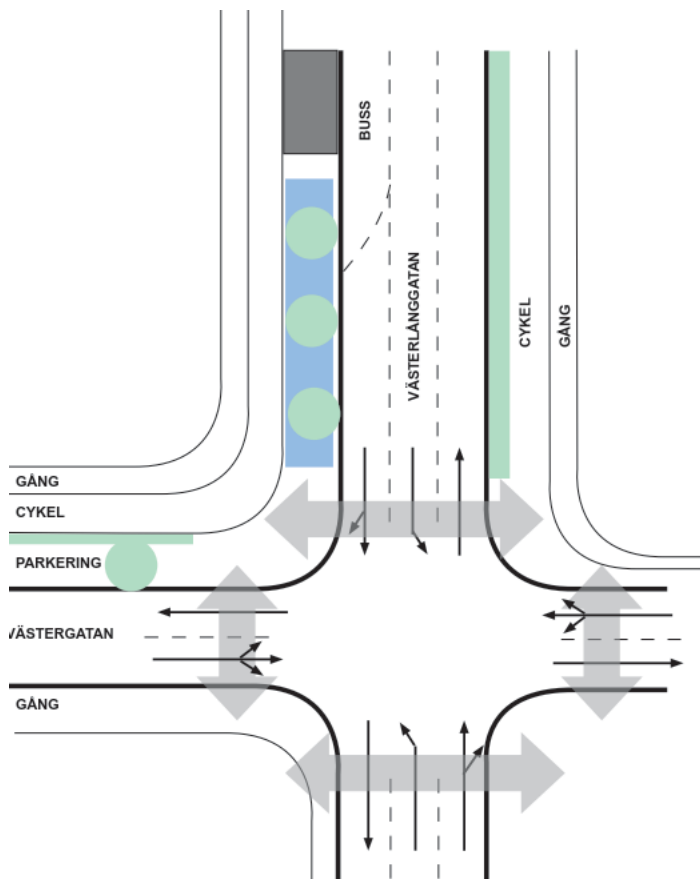
Figur 27 Befintlig sektion Västergatan



Figur 28 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 29. Någon detaljerad studie kring korsningsutformningen har inte gjorts i detta skede.



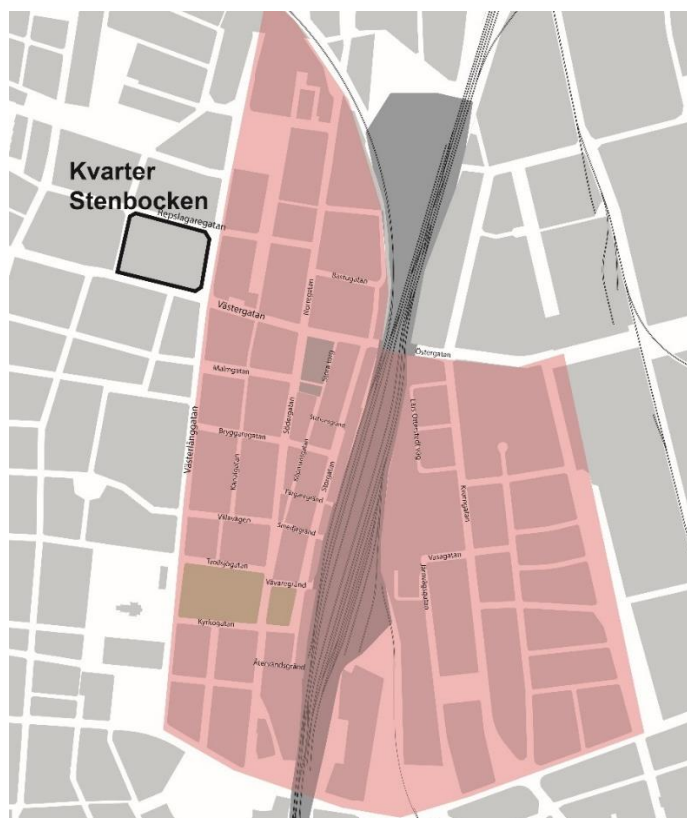
Figur 29 Förslag korsningen Västergatan/Västerlånggatan. De gråa pilarna symboliserar övergångsställen.

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 30 Centrumzonens avgränsning samt Kv Stenbocken.

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

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

Beräknat parkeringsbehov för cykel

Den föreslagna bebyggelsen på 26 232 kvm BTA har ett beräknat cykelplatsbehov på 582 cykelplatser. Behovet redovisas i tabellen nedan per kvarter.

Kvarter	Verksamhet	Yta (kvm)	Behov antal cykelplatser	Planerat antal cykelplatser i garage	Planerat antal cykelplatser i markplan
ETAPP I – Stenbocken 15					
Del 1 – södra	Flerbostadshus	5 400	108		108
Del 2 – norra	Flerbostadshus	6 427	129	126	30
Summa		11 827	237 cpl		264 cpl
ETAPP II – Stenbocken 14					
Del 1 – norra	Flerbostadshus	5 100	102		
	Handel	2870	57	90	39
Del 2 – södra	Flerbostadshus	9 305	186		186
Summa		17 275	346 cpl		315 cpl
Totalt					
Summa			582 cpl		579 cpl

Beräknat parkeringsbehov för bil

Den föreslagna bebyggelsen på 26 232 kvm har ett beräknat bilplatsbehov på cirka 175 bilplatser. Behovet samt planerat antal bilplatser redovisas i tabellen nedan per kvarter. Bilplatsbehovet föreslås hanteras i halvt nedgrävda källargarage samt längs den nya kvartersgatan.

Kvarter	Verksamhet	Yta (kvm)	Behov antal bilplatser	Planerat antal bilplatser i garage	Planerat antal bilplatser i markplan
ETAPP I – Stenbocken 15					
Del 1 – södra	Flerbostadshus	5 400	32	45	
Del 2 – norra	Flerbostadshus	6 427	39	45	
Summa		11 827	71 bpl		90 bpl
ETAPP II – Stenbocken 14					
Del 1 – norra	Flerbostadshus	5 100	31		
	Handel	2870	17	67	28
Del 2 – södra	Flerbostadshus	9 305	56	66	
Summa		17 275			161 bpl
Totalt					
Summa			175 bpl		251 bpl

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 I 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.

Beställare Scanbygg Eslöv AB / Byggsystem Öresund AB
Uppdrag 30024501 Kv Stenbocken
Konsult Sweco Society AB
Upprättad av JESSICA SUNDBERG/JESSICA JAREMO
Granskad av Jessica Jaremo

