



Trivector.se

Trafikutredning för Tegelbruksområdet i Marieholm

Trivector Traffic
Rapport 2023:32
Version 1.0



Sammanfattning

Eslövs kommun arbetar för närvarande med att ta fram en detaljplan som möjliggör för ca 150 bostäder på fastigheterna Sibbarp 2:3 och 4:138 i Tegelbruksområdet i Marieholm. Denna trafikutredning är ett underlag till det pågående detaljplanarbetet. Syftet med trafikutredningen är att kartlägga trafikmässiga förutsättningar, analysera planens påverkan på närliggande trafiksystem samt att utvärdera trafiklösningar inom gällande planförslag. Därutöver har trafiksäkerhetskrav vid en planerad förskola sammanställts och effekter av exploateringen av Tegelbruksområdet har analyserats med hänsyn till denna. Till grund för den övergripande strukturen ligger *Underlag inför detaljplanering Marieholm nordost*.

Den trafik som alstras av den nya bebyggelsen kommer sannolikt inte att innebära några framkomlighetsproblem på det befintliga vägnätet, vare sig på kort eller på lång sikt. I kopplingen till det befintliga vägnätet finns däremot idag utpekade trafiksäkerhetsbrister och begränsat utrymme. För att skapa goda förutsättningar för boende i Tegelbruksområdet finns därför behov av förbättringar av det befintliga gatunätet avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet. Detta gäller särskilt Lagmansgatan, som är en viktig länk till järnvägsstationen, samt Bruksgatan som är en viktig koppling till Marieskolan och övriga målpunkter söder om järnvägen. Vid anslutningen till Tegelvägen i öst behöver befintliga kvalitéer för gång och cykel bevaras och trafiksäkerheten behöver säkerställas – särskilt med hänsyn till den planerade förskolan.

Trafikutredning för Tegelbruksområdet i Mariefholm

Trivector Traffic
Rapport 2023:32
Version 1.0

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
1.1. Bakgrund och syfte	4
1.2. Trafik- och resandeförutsättningar.....	5
1.3. Planerad exploatering	7
2. Trafiken i området	8
2.1. Dagens trafik.....	8
2.2. Framtida trafik	9
2.3. Konsekvenser på det befintliga trafiksystemet	10
3. Vägstruktur	11
3.1. Utformning av vägnät	11
3.2. Viktiga länkar för Tegelbruksområdet.....	15
4. Förutsättningar för hållbart resande.....	17
5. Trafiksäkerhets i anslutning till förskola	18
5.1. Säker utformning vid förskolor.....	18
5.2. Effekter av planförslaget.....	19

1. Inledning

1.1. Bakgrund och syfte

Eslövs kommun arbetar för närvarande med att ta fram en detaljplan som möjliggör för ca 150 bostäder på Tegelbruksområdet i Marieholm. Kommunen har i planarbetet identifierat ett behov av att genomföra en fördjupande trafikutredning där trafikmässiga förutsättningar ska kartläggas, planens påverkan på närliggande trafiksystem ska analyseras och där trafiklösningar inom planområdet ska granskas och utvärderas.

Utredningen syftar till att klargöra:

- ▷ Dagens trafiksituation i närområdet och hur denna förväntas utvecklas till prognosår 2040, beaktat förändringar till följd av ombyggnation av korsningen Storgatan/Kvarngatan.
- ▷ Trafikmässiga konsekvenser av planförslaget, både inom och utanför planområdet, samt riskpunkter idag och i framtiden.
- ▷ Förväntade resvanor och trafikmängder samt åtgärder som kan bidra till att förändra dessa.
- ▷ Behov av trafiksäkerhetsåtgärder i anslutning till en ny förskola väster om planområdet.



Figur 1-1. Planområdets geografiska läge.

1.2. Trafik- och resandeförutsättningar

Framtida resor till och från området ska ligga i linje med Eslövs kommuns trafikstrategi. För att nå målen behöver fler resor utföras med kollektivtrafik och cykel samt till fots än vad som görs idag. I detta avsnitt beskrivs kort vilka förutsättningar som finns för olika färdmedel till och från området.



Figur 1-2. Målpunkter och gång- och cykelbanor i Marieholms tätort. Källa: Eslöv trafikplan 2035.

Befintlig bebyggelse och målpunkter

Marieholm är Eslövs kommuns näst största ort med cirka 1700 invånare. Bebyggelsen är gles och består främst av bostäder i form av villor. Inom orten finns bland annat förskolor och en grundskola för årskurs F-6 samt visst serviceutbud med en livsmedelsbutik och ett antal restauranger söder om järnvägsstationen. Närmast planområdet finns idag ett antal industriverksamheter med bland annat livsmedelstillverkning och försäljning samt en återvinningsstation.

Framåt planeras en utbyggnad av Marieskolan (F-6) samt en ny förskola för cirka 70 barn. Utöver detta planeras även för nya bostäder vid gamla Yllefabriken i södra Marieholm. På längre sikt finns även planer på att utveckla Marieholm österut samt att omvandla delar av industriområdet söder om Tegelbruksområdet.

Gång

Från Tegelbruksområdet ligger hela Marieholm inom 15 minuters gångavstånd. I tätorten finns inget utpekad gångvägnät. Gångbanor finns på båda sidor av huvudgatorna samt majoriteten av bostadsgatorna och kompletteras med några friliggande gång- och cykelbanor, se Figur 1-3. Gångbanorna är smala och markbeläggningen är generellt av bristande kvalitet. Det finns idag hastighetssäkrade passager i anslutning till stationen, norr om gång- och cykeltunneln, samt vid korsningen mellan Storgatan och Kvarngatan.

Järnvägen utgör en barriär mellan Tegelbruksområdet och de södra delarna av Marieholm där majoriteten av målpunkterna ligger, som exempelvis skola och livsmedelsbutik. Vid stationen finns en gång- och cykeltunnel som möjliggör en säker passage. I övrigt hänvisas fotgängare till att passera järnvägen via plankorsningar i blandtrafik vid Bruksgatan, precis söder om planområdet, samt Kvarngatan.

Cykel

Från Tegelbruket kan samtliga delar av Marieholm nås inom 5 minuter med cykel. Det finns några friliggande gång- och cykelbanor, se Figur 1-3. I övrigt hänvisas cyklister till att färdas i blandtrafik. Barn upp till 8 år har möjlighet att cykla på de gångbanor som finns.

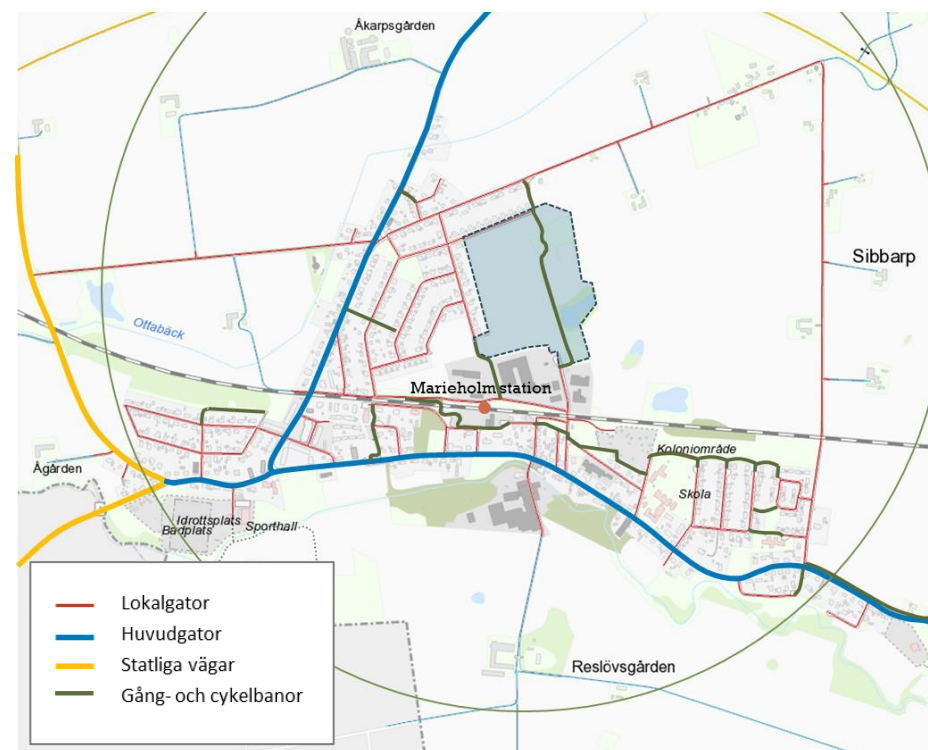
Likt för gångtrafiken utgör järnvägen en barriär mellan Tegelbruksområdet och övriga Marieholm. Möjlighet att korsa järnvägen med cykel finns via gång- och cykeltunnel vid stationen samt via plankorsningar i blandtrafik vid Bruksgatan, precis söder om planområdet, och Kvarngatan.

Det finns inga utpekade cykelvägar mellan Marieholm och närliggande orter. Det går dock att ta sig via landsvägar med skyltad hastighet mellan 70 och 80 km/h. Till Eslöv tar det cirka 40 minuter med cykel.

Kollektivtrafik

Det planerade bostadsområdet kommer att ha god kollektivtrafikförsörjning. Sedan 2016 går pågatågstrafik genom Marieholm. Från Marieholm går tågen en gång i timmen i riktning mot Helsingborg samt mot Malmö via Eslöv och Lund.

Stationen ligger inom 5 minuters gångavstånd från planområdet (ca 400 meter). Stationsplattformen ligger på södra sidan av järnvägen och nås från Lagmansgatan norr om stationen via en gång- och cykeltunnel eller via närliggande plankorsningar i blandtrafik. På norra sidan finns en pendelparkering för bil och cykelparkering finns på båda sidor av järnvägen.



Figur 1-3. Gatunätet i Marieholm. Från planområdet nås hela tätorten inom ca 15 minuter med gång och ca 5 minuter med cykel.

Bil

Biltrafikens övergripande huvudnät i Marieholms tätort består av Kävlingevägen och Storgatan i östvästlig riktning samt Kvarngatan i nordsydlig riktning. Väg 108 ansluter i väst och i norr ansluter även Kvarngatan till väg 17.

Hastighetsbegränsningen är 40 km/h längs huvudgatorna och 30 km/h i övriga gatunätet. Längs huvudgatorna förekommer idag höga hastigheter och kopplingen till väg 108 och väg 17 medför en viss mängd genomfartstrafik på huvudvägnätet.

1.3. Planerad exploatering

Till grund för den övergripande strukturen ligger *Underlag inför detaljplanering Marieholm nordost*. Detaljplanen omfattar fastigheterna Sibbarp 2:3 och 4:138 i nordöstra Marieholm. I den nya bebyggelsen planeras för totalt 156 nya bostäder i form av villatomter (36), parhus (16), radhus (80) och flerbostadshus (24).

Genom planområdet planeras en större uppsamlingsgata, Bygatan (se Illustrationsplan i Figur 1-4). Denna är totalt 13,5 m bred och försedd med trädrad och enkelsidig gångbana. I den framtagna illustrationsplanen ansluter Bygatan till Ringvägen i norr och Bruksgatan i söder. Gatustrukturen kompletteras med mindre gator till bostäderna samt en östvästlig koppling till Tegelvägen väster om planområdet.

Gemensam parkering ordnas för boende i flerbostadshus och delar av radhusen (76 platser) på 5 platser i området. För resterande bostäder ordnas bilparkering på den egna fastigheten.



Figur 1-4. Illustrationsplan för Tegelvägsområdet. Källa: Underlag för planuppdrag för Tegelvägsområdet – Bilaga 1 Illustrationsplan.

2. Trafiken i området

2.1. Dagens trafik

Trafikflöden

Under 2021 genomfördes trafikmätningar av Eslövs kommun på 5 platser i Marieholm. Mätningarna genomfördes för respektive mätpunkt under 7 dagar mellan 2021-06-01 och 2021-06-16, se Figur 2-1. Trafikmätningar har även genomförts på Trafikverkets vägar under 2021.

Tabell 2-1. Sammanställning av trafikmätningar genomförda under 2021.

Mätpunkt	ÅDT (fd/dygn)	Maxtimme (fd/tim)	Tung trafik
1. Teckomatorpsvägen (väg 108)	1188	119 ¹	6,1 %
2. Kävlingevägen (väg 108)	1795	180 ¹	4,0 %
3. Kvarngatan norr om Sibbarpsvägen	1203	144 (fre 16:00)	4,9 %
4. Västergatan väster om Kvarngatan	115	21 (Lör 15:00)	5,7 %
5. Sibbarpsvägen öster om Norregatan	298	61 (Lör 11:00)	3,5 %
6. Storgatan öster om Skolgatan	1347	176 (Lör 16:00)	5,9 %
7. Storgatan öster om Östergatan	1302	161 (Mån 16:00)	7,2 %

¹ Antaget att antal fordon i maxtimmen motsvarar 10 % av ÅDT.



Figur 2-1. Trafikmätningar i Marieholm 2021. Svart = Trafikverkets mätpunkter. Rött = Eslövs kommuns mätpunkter

2.2. Framtida trafik

Exploateringen inom Tegelbruksområdet innebär ökade trafikrörelser. I denna utredning har en beräkning av trafikalsstring genomförts, som tillsammans med uppgifter om nuvarande trafikflöden ligger till grund för bedömning av den framtida trafiken.

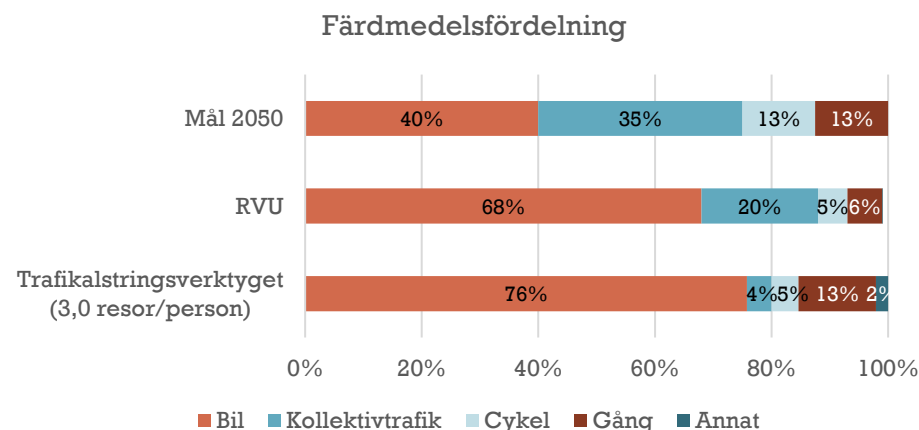
Beräkning av trafikalsstring från planerad bebyggelse

De trafikmängder som genereras av tillkommande bebyggelse har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikalsstringsverktyg.

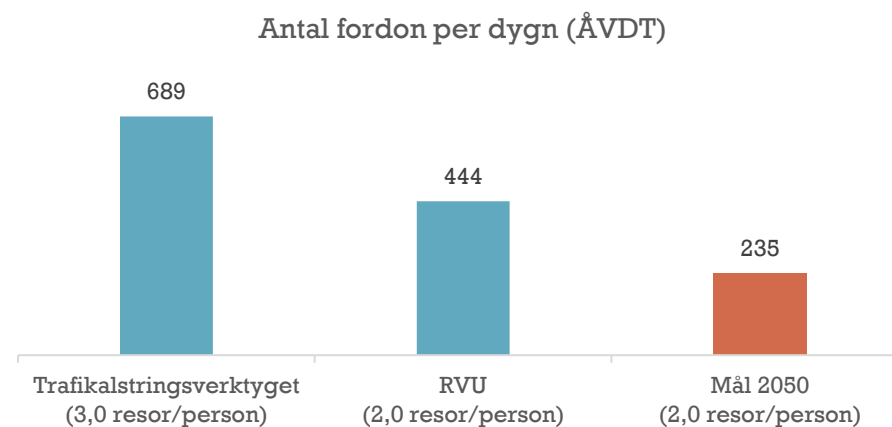
Resultatet från Trafikalstringsverktyget visar att resandet till och från planområdet ökar med 1100 resor per dygn, motsvarande cirka 3,0 resor per person. Detta skiljer sig något från resultatet av den senaste resvaneundersökningen (2018) som visade på 2,0 resor per person och dag i Eslövs kommun.

Färdmedelsfördelningen från Trafikalstringsverktyget skiljer sig något från resultatet av den senaste resvaneundersökningen 2018 där andelen resor med bil är lägre och andelen kollektivtrafikresor är betydligt högre, se Figur 2-2. I strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 formuleras därutöver målsättningar för färdmedelsfördelningen för Skåne som Eslövs kommun hänvisar till i sin trafikplan. För Marieholm innebär detta en målsättning om att andelen resor för cyklister och fotgängare bör vara 25 %, andel bussresor 35 % och andel bilresor 40 % år 2050.

Exploateringen bedöms i framtiden alstra mellan 235 och 690 fordonsrörelser per dygn. I senare beräkningar används det högre alstringstalet så att eventuella kapacitetsproblem inte riskerar att underskattas.



Figur 2-2. Jämförelse av färdmedelsfördelning utifrån Trafikalstringsverktyget, resvaneundersökning 2018 samt mål om färdmedelsfördelning 2050.



Figur 2-3. Jämförelse av antal fordon per dygn utifrån Trafikalstringsverktyget, resvaneundersökning 2018 samt mål om färdmedelsfördelning 2050.

Uppräkning av trafikmängder

Beräkning av framtida trafikmängder baseras på prognos för den befintliga trafiken i Marieholm samt den högre beräknade trafikstringen till och från bostäderna i planområdet för att inte riskera att underskatta eventuella kapacitetsproblem (690 fordon/dygn), se Tabell 2-2.

Den befintliga trafiken i Marieholm har räknats upp med Trafikverkets trafikuppräkningsstal för 2040 som bygger på flera kommuners genomsnittliga trafikutveckling. I Marieholm består de ökade trafikmängderna delvis av en viss ökning av genomfartstrafiken men även tillkommande exploatering som planeras utanför Tegelbruksområdet (se kapitel 1.2).

Tabell 2-2. Beräknade framtida trafikmängder (antal fordon per dygn). I tabellen visas uppmätta trafikflöden som har räknats upp för 2040 samt den beräknade mängd biltrafik som tillkommer vid exploatering av Tegelbruksområdet.

Mätpunkt	Uppmätt trafik (prognos 2040) (fd/dygn)	Beräknad trafikstring (fd/dygn)	Totalt (fd/dygn)
1. Teckomatorpsvägen (väg 108)	1730	30	1760
2. Kävlingevägen (väg 108)	2610	190	2800
3. Kvarngatan norr om Sibbarpsvägen	1680	120	1800
4. Västergatan väster om Kvarngatan	140	30	170
5. Sibbarpsvägen öster om Norregatan	380	250	630
6. Storgatan öster om Skolgatan	1840	120	1960
7. Storgatan öster om Östergatan	1800	90	1890

2.3. Konsekvenser på det befintliga trafiksystemet

För att bedöma konsekvenserna och eventuellt behov av åtgärder för ökad framkomlighet i korsningen mellan Storgatan och Kvarngatan samt cirkulationen mellan Kvarngatan och Sibbarpsvägen har beräknade trafikmängder, med uppräknade trafikmängder enligt Trafikverkets prognoser till år 2040, samt utbyggnad av Tegelbruksområdet simulerats i Capcal.

Resultaten av simuleringarna visar låg belastningsgrad i korsningarna (ca 0,05–0,10) och korta beräknade kölängder. Även om trafikmängderna räknas upp med ytterligare 300 % erhålls inga simulerade belastningsgrader över rekommenderat gränsvärde (0,80) och inte heller kölängder som inte ryms inom befintliga gatugeometrier.

Bedömningen är därför att planerade förändringar och prognosticerade trafikökningar på lång sikt inte kommer att innebära några framkomlighetsproblem i området.

3. Vägstruktur

3.1. Utformning av vägnät

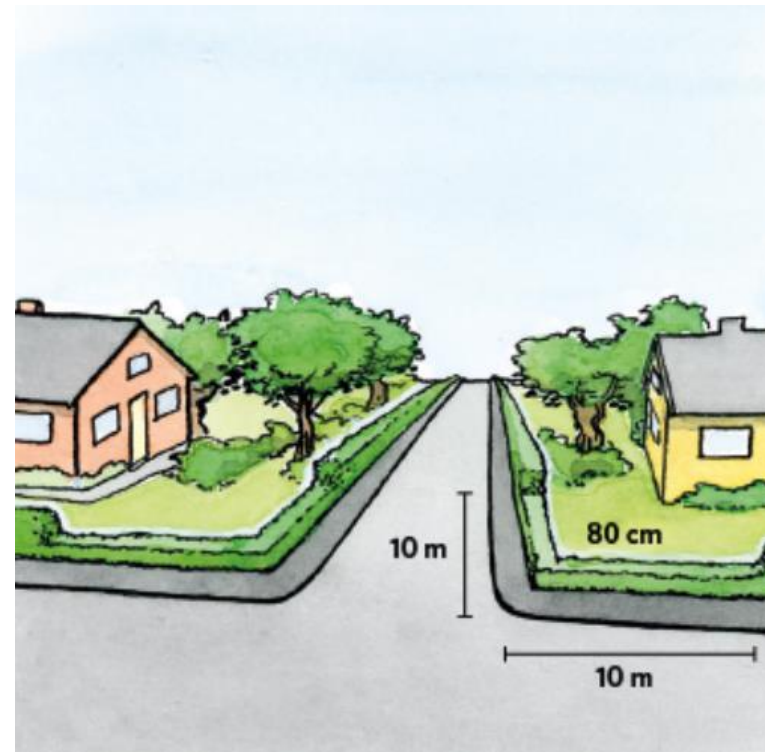
Bredder och gaturum

Med hänsyn till Bygatans böljande form och något större trafikmängder bör denna dimensioneras med 5,5 meter körbana. Övriga gator kan göras smalare men detta behöver bedömas från fall till fall.

Viktigt att beakta är att träd nära körbanan underhålls så att en fri höjd på minst 4,5 meter bibehålls, för att undvika skador på träd och fordon som annars blir en risk med en så smal körbana.

Sikt

God sikt bör säkerställas i korsningar och där gående och cyklister förväntas korsa eller ansluta till körbanan. Enligt Eslövs kommuns riktlinjer ska sikten vara fri minst 10 meter från gatan eller gångbanan vid hörntomter (2,5 m vid utfarter). I samtliga korsningar där bilar förekommer bör det alltså finnas en sikttriangel på 10 x 10 meter (inkl. korsningar med gångbanor/cykelbanor). Inom sikttriangeln får inga föremål som skymmer sikten på låg höjd förekomma som exempelvis murar, buskar, flerstammiga träd och byggnader.



Figur 3-1. Sikttriangel vid hörntomt. Källa: <https://eslov.se/trafik-gator-parker/fastighetsagares-ansvar/hackar-och-buskar/>

Gång och cykel

Enligt råden i VGU bör oskyddade trafikanter separeras från motorfordonstrafik på Bygatan (max 30 km/h, fler än 500 f/d) med gångbanor på båda sidor, och gångpassager bör ordnas vid behov, exempelvis i korsningen mellan Bygatan och den öst-västliga länken. För mindre lokalgator inom planområdet (max 30 km/h, mindre än 500 f/d) bör gångbana finnas på minst en sida.²

För att skapa goda förutsättningar för cykel kan det vara en fördel att ge utrymme för en kombinerad gång- och cykelbana längs de större lokalgatorna i området som är viktiga cykelstråk i området (Bygatan samt den öst-västliga länken som kopplar till Tegelvägen).

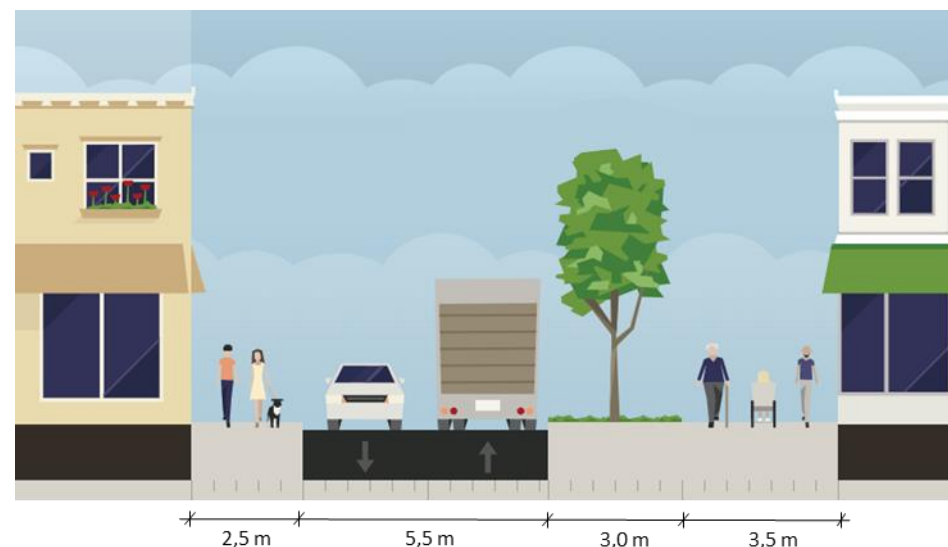
Utöver att skapa säkra och gena kopplingar för gång och cykel inom planområdet är det viktigt att säkerställa att infrastrukturen kopplar till befintlig infrastruktur på ett bra sätt. Detta gäller särskilt vid kopplingen till Bruksgatan och i anslutningen till Tegelvägen.

Inom planområdet finns vissa höjdskillnader med en höjdrygg i öst-västlig riktning i områdets norra del. Enligt kartunderlag som erhållits från kommunen lutar den befintliga marken längs Bygatans sträckning i genomsnitt cirka 2 till 3 % från höjdryggen i norr till anslutning i söder och mellan 6 och 8 % norrut mot anslutningen vid Ringvägen. På gator med gång- eller cykeltrafik bör längslutningen helst vara mindre än 2 % för god standard och bör inte överskrida 4 %. Av trafikmässiga skäl bör alltså höjdskillnaden i norra delen av området ses över och möjligheten att flytta massor inom planområdet bör utredas närmare.

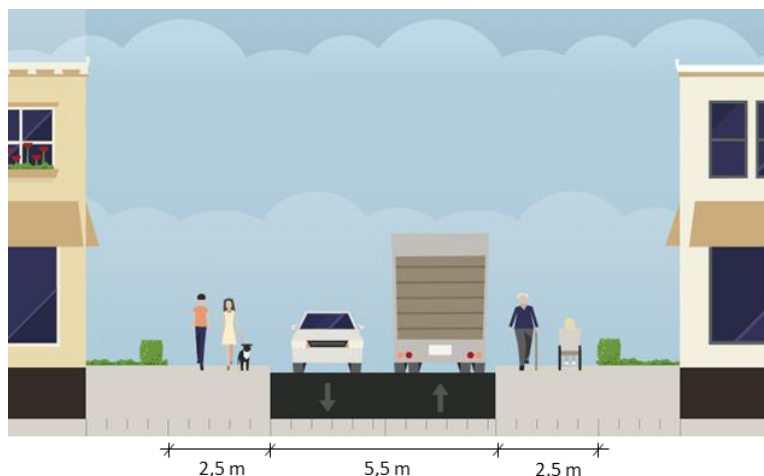
² Trafikverkets publikation 2022:003 RÅD – VGU Vägars och gators utformning.

Sektioner

Här följer exempel på typsektioner för Bygatan, den öst-västliga länken samt de mindre lokalgatorna. Längs Bygatan görs plats för trädplantering på den östra sidan. Denna yta bör vara minst 2,5 meter bred för mindre trädarter men kan behöva mer utrymme vid val av större träd. Sektionerna kan behöva breddas om särskilt utrymme krävs för dagvattenhantering.



Figur 3-2. Exempelsektion för Bygatan. Sektionerna har gjorts m h a <http://streetsketch.mobycon.nl/> och därefter bearbetats av Trivector.



Figur 3-3. Exempelsektion för den öst-västliga länken. Sektionerna har gjorts m h a <http://streetsketch.mobycon.nl/> och därefter bearbetats av Trivector.

Utrymme i korsningar

Samtliga korsningar bör utformas så att en normal lastbil (Lbn) kan komma igenom utan att behöva backa vilket kräver vändradie 12 m. Vid korsningarna i planområdet norra del, där anslutningen inte är vinkelrät, behöver utrymmet ses över. Alternativt kan anslutningsvinklarna ses över för att tillgodose siktförhållanden och svängutrymme.

Bilparkering

Eslövs kommun ställer krav på att fastighetsägaren ska ordna 8 platser per 1000 kvm BTA för flerbostadshus vilket motsvarar cirka 0,8 platser per lägenhet. Detta bör tillgodoses för de bostäder där parkering samlas i gemensam anläggning. I annat fall bör det finnas utrymme för parkering på egen fastighet.

Parkering och angöring för rörelsehindrade ska kunna möjliggöras inom 25 m från alla tillgängliga entréer och ordnas på tomtmark. I praktiken innebär detta att det måste vara möjligt att köra fram till varje kvarter.

Parkering som medför backning över gångbana och cykelbana ska undvikas, på villagator finns ofta inget alternativ men på bygatan och på gator där många barn rör sig eller där betydande cykeltrafik och/eller gångtrafik förekommer bör utgångspunkten vara att ingen backning får förekomma. Detta gäller särskilt på Bygatan samt den öst-västliga kopplingen till Tegelvägen som är betydelsefulla gång- och cykelstråk.

Parkeringsytor bör ordnas med följande dimensioner:



Framtida koppling österut

I underlaget som är framtaget för detaljplaneringen av Tegelbruksområdet beskrivs att utrymme lämnas för en möjlig framtida koppling österut från det mellersta kvarteret, Kärnan. Att ansluta till kommande bostadsområde här innebär att det skapas en barriär genom det befintliga rekreativstråket vilket bör beaktas. Om en framtida koppling ska möjliggöras här bör gatans sektion breddas för att göra utrymme för större trafikmängder.

Bygatan – alternativ sträckning genom området

Effekterna av en alternativ sträckning genom området undersökts, där gatan i stället kopplar på vid befintlig gång- och cykelväg i Tegelvägens förlängning, se Figur 3-4. Detta är delvis för att utrymme vid Bruksgatan är idag begränsad (mellan 8–9 m) vilket påverkar möjligheten att skapa en trygg trafikmiljö för gående och cyklister. Då den sydöstra delen av planområdet utgör en lågpunkt finns det även risk för att dagvattenhanteringen kan påverka möjligheten att ansluta till Bruksgatan.

Den alternativa sträckningen skulle innebära att det blir mer naturligt för de som går och cyklar att korsa järnvägen via gång- och cykeltunneln vid järnvägsstationen. Det finns dock en risk att trafikmängden utanför järnvägsstationen längs Lagmansgatan ökar. Lagmansgatan har idag mycket begränsat utrymme vilket framför allt innebär stora brister för oskyddade trafikanter. Att med dagens förutsättningar öka trafiken förbi stationsområdet är därför inte att föredra.

Även vid den befintliga gång- och cykelvägen är utrymme begränsat (ca 8 m mellan befintliga industritomter) och alternativet kräver att ytterligare mark tas i anspråk för att behålla den viktiga kopplingen för gång- och cykeltrafik.

Det befintliga alternativet där Bygatan kopplar till Bruksgatan i sydost ger en genare väg för samtliga trafikanter till målpunkter söder om järnvägen och innebär att trafiken utanför järnvägsstationen minimeras. Dessutom innebär detta alternativ att den befintliga gång- och cykelkopplingen i Tegelvägens förlängning behålls. Alternativet kräver dock att återvinningscentralen och vändmöjligheten för tunga fordon som idag finns på Bruksgatan ersätts på annan plats samt att mer utrymme kan tillskapas för att ge plats för fotgängare och cyklister. Därutöver behöver förutsättningar för dagvattenhantering beaktas.

Bedömningen utifrån de förutsättningar som idag finns vid Lagmansgatan och fastigheterna söder om planområdet är att Bygatans koppling till det befintliga vägnätet ordnas vid Bruksgatan i enlighet med nuvarande föreslagen illustrationsplan.



Figur 3-4. Alternativa sträckningar för Bygatan. Blått=nuvarande föreslagen sträckning, orange=alternativ sträckning.

3.2. Viktiga länkar för Tegelbruksområdet

Följande platser i gatunätet är betydelsefulla för resandet till och från Tegelbruksområdet och har även utpekade brister som behöver utredas närmare.

Tegelvägen

Via den öst-västliga länken ansluter Tegelbruksområdet till Tegelvägen i öst och blir en viktig koppling till stationsområdet samt den planerade förskolan. Här är det viktigt att säkerställa en gen och säker koppling för fotgängare och cyklister där siktförhållanden särskilt beaktas.

För att minimera trafiken utanför den framtida skolan har en alternativ utformningslösning utretts där det inte skapas någon koppling för biltrafik till Tegelvägen. Detta alternativ beskrivs ytterligare i kapitel 5.2.

Lagmansgatan

Utrymmet på Lagmansgatan är begränsat vilket påverkar framkomligheten för samtliga trafikanter och påverkar särskilt tryggheten för oskyddade trafikanter. Gatan är smal (ca 4-5,5 meter), vilket gör att det på delar av sträckan finns begränsade möjligheter för möten, och det förekommer en del tung trafik till industritomterna söder om planområdet. Den smala sektionen i kombination med dåliga siktförhållanden och avsaknaden av gång- och cykelbanor bidrar till att trafikmiljön kan upplevas som otrygg för fotgängare och cyklister.

Bruksgatan

Bruksgatan är en viktig koppling och den mest gena vägen för fotgängare och cyklister till Marieskolan och övriga målpunkter söder om järnvägen. Det är därför viktigt att säkerställa att infrastrukturen för gång och cykel blir ett tryggt och säkert alternativ för fotgängare och cyklister – särskilt med hänsyn till att det är en del av barnens skolväg.

I den planerade kopplingen till Bygatan finns idag begränsat utrymme för att fortsätta den tänkta sektionen. Möjligheter att bredda Bruksgatans sektion genom industritomterna bör ses över så väl som i fortsättningen söderut förbi järnvägen.

Järnvägen utgör en barriär mellan Tegelbruksområdet och de södra delarna av Marieholm. Idag sker passage i blandtrafik. Plankorsningens utformning bör anpassas med trafiksäkerhetshöjande åtgärder för att skapa bättre förutsättningar för oskyddade trafikanter.

Vid den planerade kopplingspunkten finns idag en återvinningscentral samt en vändplats som är betydelsefull för den tunga trafiken till industriverksamheterna. Dessa funktioner behöver ersättas på annat sätt och planeras så att risken för genomfart av tung trafik genom Tegelbruket minimeras. Förekomsten av tunga fordon påverkar både tryggheten och säkerheten, särskilt för barn och unga, så väl som bullernivåer för omkringliggande fastigheter.

4. Förutsättningar för hållbart resande

Eslövs kommun har som målsättning att öka resandet med gång, cykel och kollektivtrafik och som följd minska andelen biltrafik som görs inom kommunen. Det finns potential att skapa bättre förutsättningar för hållbart resande för boende och besökare i Marieholm. Nedan beskrivs åtgärder som bör beaktas i det kommande arbetet.

Stationsnära förtätning

Utvecklingen av Tegelbruket innebär en stor potential för stationsnära förtätning. Förtätning med bostäder har inte bara potential att stärka ett mer hållbart resande utan ger också underlag för mer lokal handel och ett mer levande centrum i Marieholm.

Gör det enkelt att gå och cykla till stationen

Erfarenhetsmässigt är det ofta en stor andel som kan tänka sig att cykla till stationen i stället för att ta bilen om det finns bra förutsättningar att cykla. Det handlar delvis om att skapa goda förutsättningar för cykelparkering samt att skapa trygga och säkra gång- och cykelvägar till stationsområdet. Närheten är däremot den viktigaste faktorn. För att skapa goda förutsättningar för resande med kollektivtrafik är det alltså viktigt att skapa ett finmaskigt och gent gång- och cykelvägnät och att gatorna är utformade utifrån gåendes och cyklisters villkor, helst med gång- och cykelbanor som på ett naturligt sätt leder hela vägen fram till stationen.

Utveckling av stationsområdet

2016 öppnades järnvägsstationen i Marieholm på nytt vilket är en styrka för utvecklingen av bostäder och verksamheter i orten. Stationsområdet blir en viktig plats för utvecklingen av Marieholm. Genom att utveckla servicefunktioner och aktiviteter kring stationsområdet, samt att prioritera ytor för fotgängare och cyklister vid stationsområdet, skapas en trygg och levande plats som bör vara tillgänglig för alla användargrupper. En behaglig och attraktiv miljö skapar en positiv bild av resandet och av orten.

Tillförlitlig kollektivtrafik

Det finns brister i kollektivtrafikens tillförlitlighet i Marieholm och det förekommer inställda avgångar vid förseningar mellan Lund och Helsingborg. Här behövs en dialog mellan Eslövs kommun och Skånetrafiken för att öka tillförlitligheten och resandet med kollektivtrafiken för Marieholmsborna.

Informations- och påverkansåtgärder

Marieholm präglas av en stark bilkultur. För att nå en större förändring av resande och färdmedelsval krävs därför ett informations- och påverkansarbete utöver de fysiska insatserna. Det kan innebära större informationskampanjer till boende och verksamheter i orten eller att införa parkeringsavgifter.

5. Trafiksäkerhet i anslutning till förskola

I anslutning till Tegelbruksområdet planeras en ny förskola med plats för mellan 70 och 100 barn. I följande avsnitt sammanställs trafiksäkerhetskrav som bör uppfyllas i anslutning till en förskola samt hur föreslagen förändring inom planområdet kan komma att påverka trafiksituationen vid förskolan.

5.1. Säker utformning vid förskolor

Nedan presenteras ett antal faktorer som är viktiga att beakta vid planering av trafik i anslutning till förskolor.

Bilfria ytor framför förskolan

Bilfria ytor är viktiga för att skapa en trygg och säker miljö intill förskolan, där barnen kan röra sig fritt. För att fler föräldrar ska välja att lämna/hämta sina barn vid skolan med cykel eller till fots är det viktigt att ytorna närmast skolan är avsedda för dessa behov, det vill säga utgör bilfria områden med attraktiva gång- och cykelbanor samt cykelparkering av god kvalitet.

Hastigheter

Hastigheterna kring förskolan bör inte överstiga 30 km/h. För att uppnå detta krävs, utöver skyltad hastighetsbegränsning, en fysisk utformning som gör att högre hastigheter inte uppnås.

Sikt

Barn är kortare än vuxna och skymms därför lätt bakom bilar och buskar. Detta bör beaktas vid planering av skolvägar, parkering- och angöringsplatser och drift och underhåll.

Gång- och cykelvägar

För att fler ska välja att cykla, gå och åka kollektivtrafik är det viktigt att det finns goda och säkra gång- och cykelvägar mellan skola, bostad och kollektivtrafik. En tydlig utformning är viktigt för en säker skolmiljö. Säkra gång- och cykelvägar bör leda hela vägen fram till förskolan. Gång- och cykelbanor bör inte ledas in på ytor som är avsedda för biltrafik, till exempel parkeringsplatser, vändplatser, yta för skolskjuts eller varutransporter. Drift och underhåll av gång- och cykelbanor runt förskolan bör prioriteras.

Gång- och cykelpassager

Vid passagepunkter bör gående- och cyklisters säkerhet tillgodoses genom god utformning utifrån de oskyddade trafikanterna i första hand. Goda siktförhållanden och hastighetssäkring är av största vikt. Viktiga passager kring förskolan, där många fotgängare eller cyklister korsar gatan, bör vara hastighetssäkrade till max 30 km/h eller lägre.

Cykelparkering

Cykelparkering av god kvalitet bör anordnas så nära förskolans entréer som möjligt, om möjligt med direkt koppling till anslutande cykelstråk. Cykelparkering bör placeras närmare entréer än bilparkering samtidigt som det säkerställs att cykling genom skolgården minimeras. Ytorna bör vara väl avskilda från biltrafik. Det är särskilt viktigt att det vid förskolor finns plats för parkering av lådcyklar/cykelkärror. Väderskydd och möjlighet för ramlåsning bör finnas för personal.

Hämta och lämna med bil

Angöringsparkering kan läggas på ett längre avstånd mellan parkering och förskolans entréer för att undvika biltrafik där barnen rör sig (upp till 200 m). Om det finns möjlighet att köra bil närmare förskolan bör däremot parkering läggas närmare för att undvika att angöring sker på oordnat sätt utanför förskolan. Möjligheten att införa stoppförbud intill förskolan kan behöva ses över.

Varuleveranser och avfallshantering

Varutransporter och sophämtning bör styras till tider då få barn vistas utomhus och bör inte hänvisas till ytor där barn rör sig. Särskilt viktigt är att backning med fordon ska undvikas. Varuintag och sophantering bör skiljas från barnens entréer till förskolan.

Utrymme för räddningsfordon

Det behöver säkerställas att räddningstjänsten kan komma fram till skolbyggnaden och runt på fastigheten.

Dialog & information

För att uppmärksamma trafiksäkerhetsvinsterna med att exempelvis gå och cykla kan kommunen och förskolor arbeta med kampanjer eller på annat sätt informera och föra dialog med föräldrar och personal om frågan.

5.2. Effekter av planförslaget

I det nuvarande förslaget för situationsplan finns en öst-västlig koppling mellan Bygatan i planområdets östra del och Tegelvägen väster om området. Förslaget innebär något ökade trafikmängder på Tegelvägen och utanför den planerade förskolan (cirka 30–70 fordon/dygn).

För att minimera den ökade trafiken utanför förskolan har ett alternativ utretts där det inte skapas någon koppling mellan Tegelvägen och Tegelbruksområdet. Detta skulle dock innebära att vändplatsen utanför förskolan behöver finnas kvar och eventuellt ytterligare en vändplats anläggs inom planområdet i närhet till förskolan. Vändplatser utanför skolor och förskolor bör generellt undvikas då det ofta innebär att det förekommer oönskade körbeteenden (vändande och backande fordon) i större utsträckning som gör det svårare för barn att läsa av trafiksituationen. Det är inte heller ovanligt att bilar parkeras i vändplatser nära skolor och förskolor vid hämtning och lämning vilket ytterligare bidrar till en mer

riskfylld situation, särskilt i det här fallet då gång- och cykelvägen söder om Tegelvägen ansluter här. Av denna anledning görs bedömningen att det är ett bättre alternativ att koppla samman Tegelvägen med Tegelbruksområdets östvästliga koppling.

För att säkerställa att kopplingen blir attraktiv för fotgängare och cyklister är det viktigt att säkerställa att gatan ansluter till den befintliga gång- och cykelvägen på ett säkert sätt med goda siktförhållanden.