TRAFIKUTREDNING ESLÖVS CENTRUM

DATUM: 2017-02-06
UPPDRAGSNUMMER: 7002050
SWECO SOCIETY MALMÖ

Titel: Trafikutredning Eslöv centrum

Datum: 2016-02-06

Beställare: Eslövs kommun

Uppdragsledare på Sweco: Jerssica Jaremo

Handläggare: Jessica Sundberg, David Edman, Malin Johansson, Joakim Bengtsson, Sofie Widesjö; Christina Graner och Kajsa Lundborg

Layout: Malin Johansson

Sammanfattning

Trafikutredningen omfattar en inventering och analys av det befintliga trafiknätet i centrala Eslöv samt en grov översyn på det övergripande nätet inom tätorten. Inom analysen fastställs att kvalitéerna i centrala Eslöv kopplas till stadens utformning där den koncentrerade stadskärnan bidrar till korta gång- och cykelavstånd, god närhet till järnvägsstationen och stora potential för möten kring Stora torg som ligger centrerat i centrum. Bristerna i centrala Eslöv kopplas till den låga grad av prioritering mellan trafikslagen i de olika gaturummen. Samtliga gator är utformade för alla resenärer och trafikslag, vilket medför att ingen har prioritet någonstans. En annan brist i centrala Eslöv är att det övergripande cykelnätet inte hänger samman, viktiga länkar fattas. Utifrån inventeringen och analysen har sju mål tagits fram. Dessa mål ska uppnås via de åtgärder som föreslås för centrala Eslöv. Målen omfattar att antalet resor och reslängden med cykel och till fots ska öka, färdmedelsförändringen ska förändras så att resor till fots och med cykel ersätter bilresor och biltrafiken ska minska och hastigheterna sänkas i centrum och därmed reducera bullernivåerna. Målen omfattar även att olycksnivån ska minska och miljön upplevas tryggare så att andelen barn och unga som vistas på de offentliga platserna ska öka.

För att uppnå målen har tre strategier tagits fram:

PRIORITERA: handlar om att skapa en miljö där fotgängare och cyklister prioriteras framför biltrafiken.

ÖKA ANDELEN RESOR TILL FOTS OCH MED CYKEL: handlar om att skapa miljöer som är säkra, gena, trygga och estetiskt tilltalande för att på så vis höja attraktiviteten att gå och cykla i centrala Eslöv.

ATTRAKTIV STADSMILJÖ: handlar om att skapa miljöer som bidrar till att centrala Eslöv befolkas genom ett mer varierat utbud på service, kultur, handel och offentliga platser som inspirerar till vistelse, lek och aktivitet.

Utifrån strategierna har ett antal olika åtgärder tagits fram som tillsammans uppfyller de satta målen. Åtgärderna kan sammanfattas med följande punkter:

- Förbjud biltrafik på norra delen av Södergatan
- Utöka gågatunätet längs Köpmansgatan och norra delen av Södergatan (inkl. bussgata).
- Utöka gångfartsområdena längs Bryggaregatan, norra delen av Storgatan och södra delen av Norregatan.
- Förbättra den stadsmässiga karaktären längs Västergatan, Östergatan och korsningen mellan Östergatan/Kvarngatan.
- Koppla ihop cykelvägnätet med nya separerade cykelbanor längs Västerlånggatan, Odengatan, Trollsjögatan, södra delen av Södergatan samt eventuellt på Västergatan/Östergatan förbi torget.
- Förbättra kopplingarna under järnvägen vid Östergatan och gångtunneln vid stationsbyggnaden
- Arbeta för en ny koppling över järnvägen i Trollsjögatans förlängning.
- Förbättra för kollektivtrafiken genom centrum med en samlad linjedragning och en samlad hållplats
- Förbättrad möjligheter att nå tågstationen och centrum från östra sidan via Kvarngatan.

Slutligen har åtgärderna effekt- och konsekvensbedömts för att skapa en bild av vad de olika åtgärderna bidrar med för centrala Eslöv. För att kunna utvärdera tillgängligheten och framkomligheten i centrala Eslöv har information från framtagen trafikberäkningsmodellen beaktats. För att kunna utvärdera trafiksäkerheten, personsäkerheten och orienterbarheten inom centrala Eslöv har information från den sociala konsekvensbedömning beaktats. I den sociala konsekvensbedömningen beaktats det sociala livet, mötesplatser, trygghet, orienterbarhet, tillgänglighet, säkerhet, närhet, barns självständiga rörelser och barns hälsa.

För att utvecklingen av centrala Eslöv ska leda till att cyklister och fotgängare prioriteras bör åtgärderna kring ombyggnad av Stora Torg tillsammans med åtgärderna längs Södergatan, Storgatan och Västergatan/Östergatan prioriteras. Samtidigt bör linjedragningen för bussarna ändras. Nästa steg bör vara ombyggnad av Norregatan och Köpmansgatan samt införande av de separerade cykelstråken. Ny gc-koppling över järnvägen blir först aktuell på lång sikt och bör samordnas med den planerade upprustningen av stationsområdet.

Innehåll

1. Inledning 6
1.1. Bakgrund 6
1.2. Syfte och omfattning 6
1.3. Underlag 6
2. Förutsättningar 8
2.1. Säkerhet 10
2.2. Framkomlighet 15
2.3. Tillgänglighet 22
2.4. Trygghet 26
2.5. Analys 27
3. Mål och strategier 28
3.1 Målbild 28
3.2. Strategier 29
4. Förslag på åtgärder 32
4.1. Åtgärder på det övergripande nätet 32
4.2. På de centrala delarna 34
5. Effekter och konsekvenser 44
5.1. Mål och åtgärder 44
5.2. Fortsatt arbetet 47
6. Referenser 48
7. Bilaga 1 - Social konsekvensbedömning 50

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Eslövs kommuns vision är att vara Skånes bästa kommun att bo och verka i år 2025. Eslöv är en populär bostadskommun med cirka 32 000 invånare, belägen i Öresundsregionen. I Eslöv är det nära till det mesta, inte minst tack vare de goda tågförbindelserna med övriga delar av Skåne och Köpenhamn. I kommunen finns småstadens lugn, närhet och levande landsbygd, men också tillgång till kultur och affärsutbud.

1.1.1. Utveckling av centrum

Våren 2015 startade ett centrumutvecklingsprojekt i Eslöv. Projektet bestod inledningsvis av ett flertal träffar med medborgare, fastighetsägare och företagare i Eslövs centrum. Syftet var att få reda på vad folk tycker om Eslövs centrum idag och hur de ser på dess framtida utveckling. En plan för centrumutveckling antogs i kommunfullmäktige våren 2016. Denna plan visar bland annat att det finns ett behov av att göra centrum mer anpassat för fotgängare och cyklister. Att det som ett första steg behövs en studie av dagens trafikflöden samt förslag på hur trafikflödena bör förändras för att uppnå ett par av centrumutvecklingsplanens mål:

- I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde.
- Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.
- Eslövs Central är en viktig målpunkt och en välkomnande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.
- Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.

Det ska enligt centrumutvecklingsplanen hållas en arkitekttävling avseende Stora torgs utformning där förslag och rekommendationer från denna utredning ska vara vägledande.

1.2. Syfte och omfattning

Denna trafikutredning syftar till att ta fram förslag och rekommendationer för hur de olika trafikslagen i Eslövs centrum kan fördelas eller anpassas så att fotgängare och cyklister prioriteras. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden ska därefter fatta beslut om utredningens förslag. Åtgärdsförslag har införts i en trafikberäkningsmodell som tagits fram inom utredningen. Syftet med modellen är att kunna analysera hur trafikflödena förändras till och genom centrum när förändringar görs i vägnätet. Trafikberäkningsmodellen är utförd i programmet VISUM. Som underlag till beräkningsmodellen har ett antal trafikflödesmätningar genomförts i centrala Eslöv. Detta har utförts genom slangmätningar under en veckas tid.

Inom utredningen har även ett antal sociala parametrar besktivits och bedömts utifrån befintlig miljö och de föreslagna åtgärderna. Följande parametrar har beaktats:

- socialt liv
- mötesplatser
- trygghet, inkl. orienterbarhet och tillgänglighet
- säkerhet
- närhet
- barns självständiga rörelser
- barns hälsa

1.3. Underlag

Eslövs infartsvägar

Eslövs kommun tog 2013 fram ett dokument kring utveckling av Eslövs infartsvägar, där huvudtankarna är att göra infarterna mer estetiskt tilltalande och att minska genomfartstrafiken på Östergatan – Västergatan. Detta genom att fördela trafiken på andra infarter, med syftet att avlasta gatorna genom centrala Eslöv. Utredningen utgör beslutsunderlag för investeringsplanen gällande för Eslövs infartsvägar. Inriktningen på utredningen ökar möjlighet att uppnå målen i centrumutvecklingsplanen.

Cykelplan för Eslövs kommun

Cykelplanen togs fram av Eslövs kommun 2014 på uppdrag av Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Planen fokuserar framför allt på förhållandena i Eslövs tätort där så många som möjligt kan dra nytta av åtgärder som främjar cyklande. Planen omfattar därför i huvudsak infrastrukturen i Eslövs tätort. En översyn av planen för cykelledsnätet utanför Eslövs tätort har också gjorts som underlag för Trafikverkets regionala plan. Inom cykelplanen fastställdes följande målsättningar:

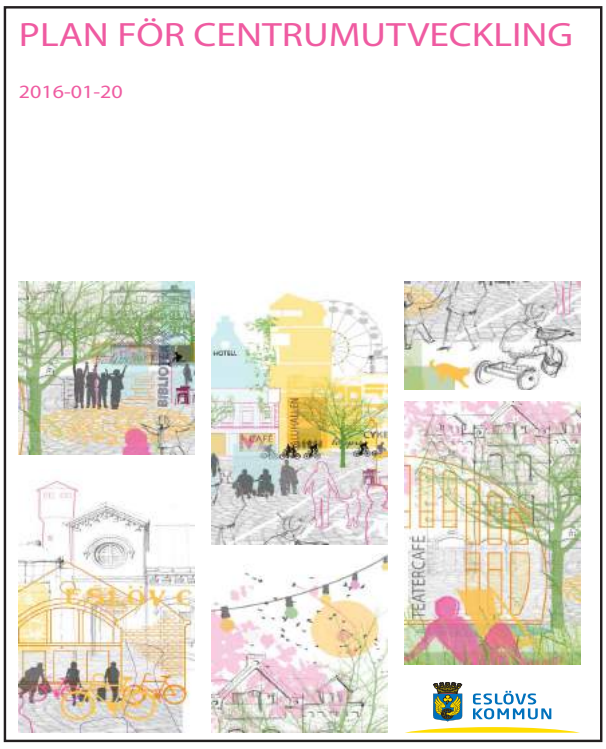
- Ingen ska dödas och/eller skadas allvarligt i trafiken.
- I Eslövs stad ska det finnas ett heltäckande, bekvämt och gent gång- och cykelvägnät.
- Gång- och cykelvägnätet ska knyta samman bostadsområden med viktiga målpunkter.
- 5 % av det befintliga asfalterade gång- och cykelvägnätet ska asfalteras om årligen.
- I Eslöv ska det vara en självklarhet att cykla.
- Antalet cykelresor ska öka med 1 % årligen.
- Vid nyexploatering ska trafiksäkra gång- och cykelstråk finnas som ska knytas ihop med huvudstråk.
- Attraktionskraften för cykelvägnätet ska öka genom att årligen utöka med 20 cykelställ och en cykelpump.
- Cykelvägvisning ska finnas i Eslövs stad samt längs cykelleder utanför staden.

Eslöv parkeringsutredning

Utredningen togs fram 2011 med syfte att kartlägga befintlig parkering och dess beläggning samt ta fram en ny parkeringsnorm. Tillgången till offentlig parkeringen i centrala Eslöv förväntas minska till följd av planerade förtätningar med ny bebyggelse på tomtmark som idag används för parkering. Utredningens slutsats är att det i dagsläget inte finns några behov på fler parkeringsplatser (beläggningsgraden 2011 var 61 % och rekommenderad maximal beläggningsgrad ligger på 80-90 %). Inom tio år antas utvecklingen av centrala Eslöv ha kommit så långt att behovet av ett utökat antal parkeringsplatser kommer finnas. Utredningen omfattar en lokaliseringsstudie på ett samlat parkeringshus, behov av att införa parkeringsavgifter samt en något sänkt parkeringsnorm.

Hastighetsplan

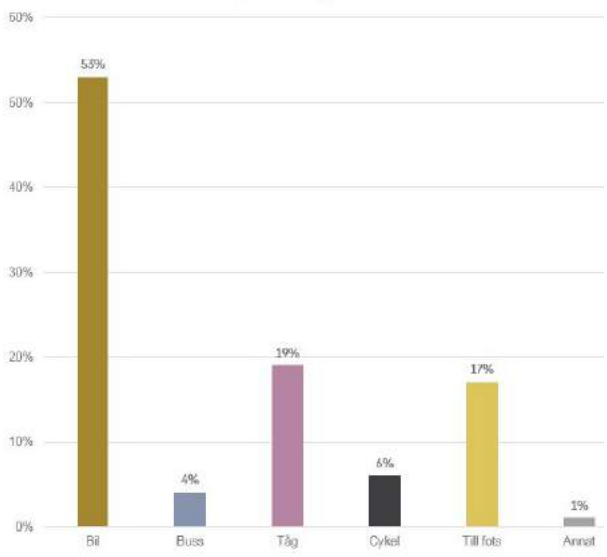
Utredningen togs fram år 2011 med syfte att anpassa trafiksystemet efter ortens förutsättningar, samt skapa ett underlag för beslut om nya, justerade hastighetsgränser. Inom utredningen ingår förslag på åtgärder som kommunen bör vidta för att nya hastighetsbegränsningar ska kunna efterföljas.



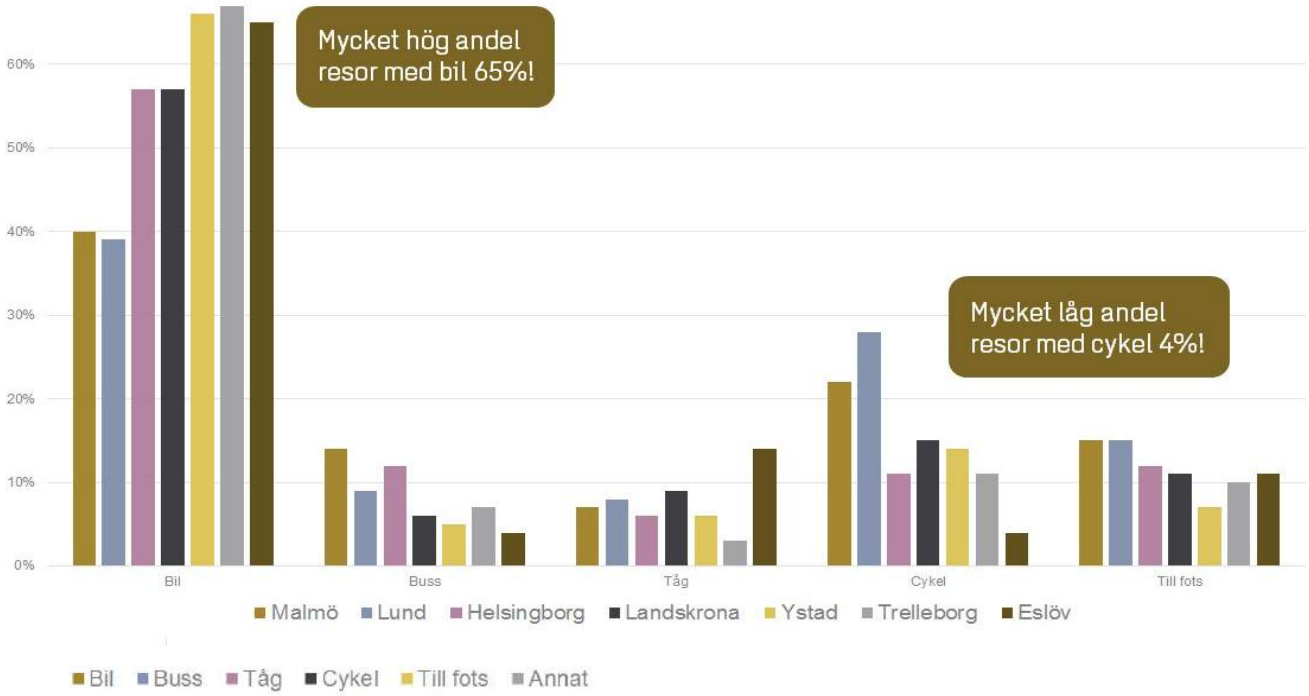
2. Förutsättningar

Eslövsbornas resvanor

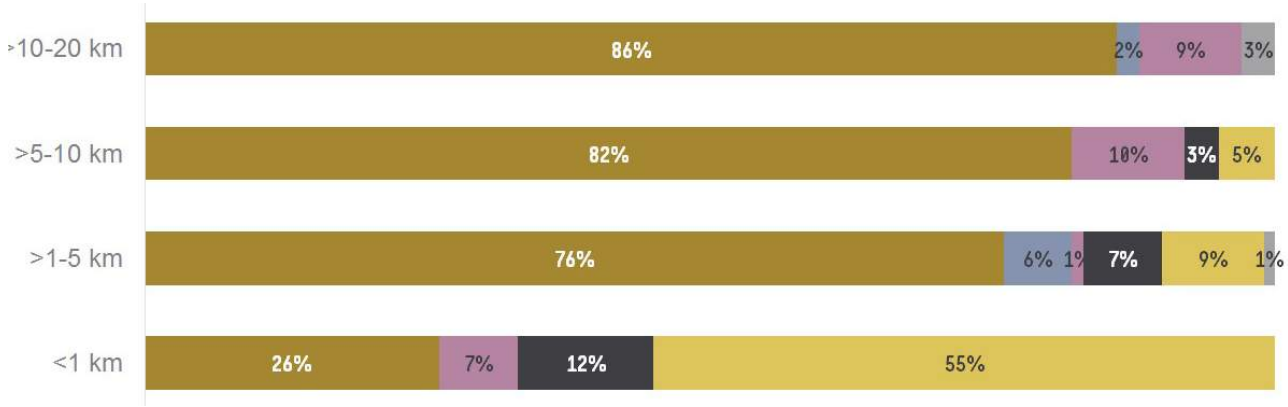
I figurerna nedan visas Eslövs kommuns färdmedelsfördelning från en resvaneundersökning för Skåne år 2013. Där kan det utläsas att andelen resor som sker med bil ligger på 65 % vilket är mycket högt, även andelen resor som sker med tåg är hög i jämförelse med de andra presenterade kommunerna. Andelen som cyklar är däremot mycket låg med endast fyra %. I tabellen redovisas kommunens totala antal resor d.v.s. även de resor som sker utanför tätorten. Färdmedelsfördelningen visas i jämförelse med andra skånska kommuner. Till höger visas en figur på färdmedelsfördelningen för resor endast inom tätorten vilket medför att andelen cyklelresor och resor till fots är högre och bilandelen något lägre.



Färdmedelsfördelning inom tätorten för år 2013 uppdelat per transportslag

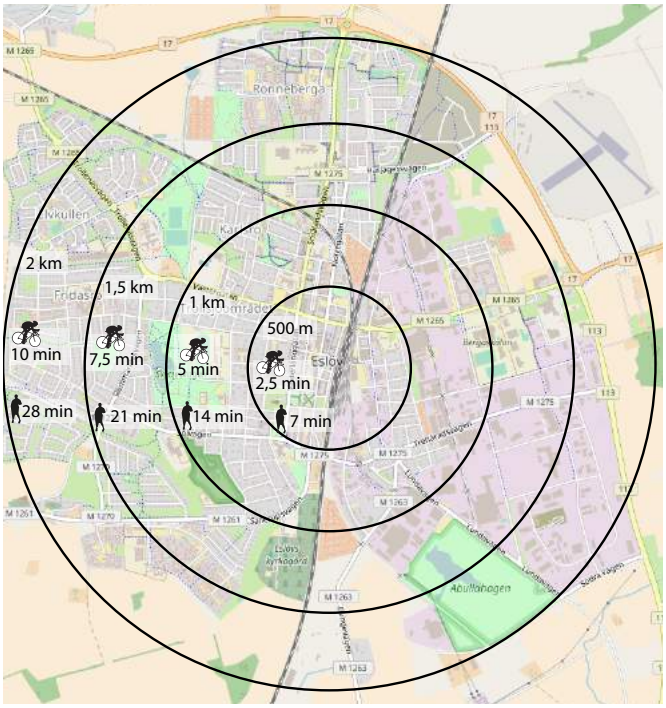


Eslövs kommuns färdmedelsfördelning år 2013 uppdelat per transportslag, i jämförelse med andra skånska kommuner



Eslövs kommuns färdmedelsfördelning år 2013 uppdelat per transportslag samt reslängd

Figuren ovan visar färdmedelsfördelningen uppdelat på reslängd. För resor som är kortare än en kilometer sker 26 % av alla resor med bil, och för resor mellan en och fem kilometer så sker hela 76 % av alla resor med bil. Dessa resor är kortare än fem kilometer och har därmed en stor potential för att flyttas över till resor till fots och framförallt resor med cykel.



Potential att gå och cykla

Hela Eslövs tätort ryms inom en cirkel med en radie på 2 kilometers avstånd till centrum och tågstationen. Den täta och nära staden ger goda förutsättningar och stor potential till att eslövsborna färdas till fots och med cykel i större utsträckning än i dagsläget. På kartan visas Eslövs tätort och avståndscirklar med radie två kilometer, en och en halv kilometer, en kilometer och 500 meter samt den ungefärliga tid det tar att cykla och gå sträckan i enlighet med tabellen nedan.

Restider för fotgängare och cyklister					
fågelavstånd	meter	500	1000	1500	2000
faktiskt avstånd	meter	700	1400	2100	2800
restid fotgängare	minuter	7	14	21	28
restid cyklist	minuter	2,5	5	7,5	10

2.1. Säkerhet

Med säkerhet menas både trafiksäkerhet och personsäkerhet vilket omfattar både säkerhet i trafikmiljöer och säkerhet i offentliga miljöer där själva trafiken inte utgör hotet utan exempelvis en annan person, markbeläggning, brist på belysning eller liknande utgöra själva faran/hotet.

Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta. Hög trafiksäkerhet innebär att det är en låg risk för att skadas i trafiken. Att uppnå följande mål för personsäkerhet är svårare då det inte endast beror på utformningen av platsen utan även på dem som vistas där.

2.1.1. Trafiksäkerhet

Olycksdata

Ett uttag ur STRADA (Swedish TRaffic Accident Data Acquisition) har gjorts för tioårsperioden 1 januari 2004 till 31 december 2014. Uttaget avser det avgränsade utredningsområdet och omfattar polis- och/eller sjukhusrapporterade olyckor.

olyckstyp	dödsolycka	allvarlig olycka	måttlig olycka	lindrig olycka	totalt	andel
fotg, singel	0	8	36	19	63	44%
cykel, singel	0	0	3	8	11	8%
moped, singel	0	0	0	2	2	1%
personbil, singel	0	0	0	4	4	3%
lastbil, singel	0	0	0	1	1	1%
fordon/fordon	0	0	0	15	15	11%
cykel,moped/ fordon	1	2	1	20	24	17%
fotg./fordon	0	0	3	11	14	10%
cykel/cykel	0	1	1	2	4	3%
cykel/moped	0	0	0	1	1	1%
fotg./moped	0	0	0	1	1	1%
moped/ moped	0	0	0	1	1	1%
övrigt	0	0	1	0	1	1%
totalt	1	11	45	85	142	100%

Antal personskador inom utredningsområdet 2004-2014, STRADA

Totalt har det inträffat 142 olyckor med lindrig, måttlig, allvarlig eller dödlig personskada som följd under den analyserade tioårsperioden. Olyckorna redovisas per olyckstyp och allvarlighetsgrad. I tabellen kan man bland annat utläsa att 52 % av olyckorna är singelolyckor med fotgängare och cyklister. 72 % av de allvarligt skadade är fotgängare (singel) och 87 % av de måttligt skadade är fotgängare och cyklister (singel). För olyckor mellan motorfordon har endast lindriga skador rapporterats.

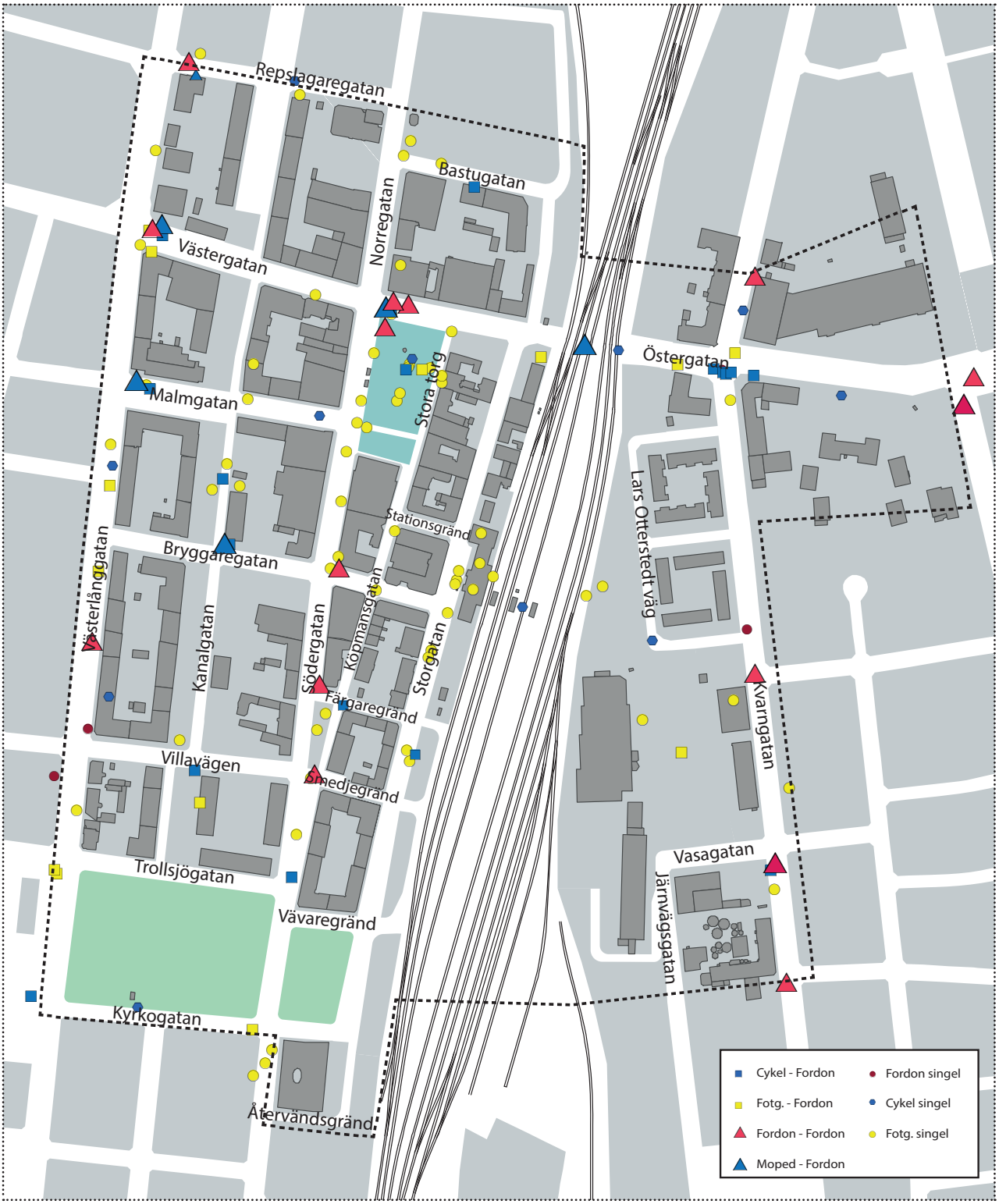
Den vanligaste olyckstypen är singelolyckor för fotgängare, som främst beror på halt eller ojämnt underlag och/eller nivåskillnader. Olyckstypen utgör 44 % av alla rapporterade olyckor i området. Dessutom är andelen och antalet olyckor som resulterat i allvarliga och måttligt allvarliga skador störst för denna grupp. Den näst mest rapporterade olyckstypen är cykel/mopeder i konflikt med motorfordon, därefter motorfordon i konflikt med motorfordon, fotgängare i konflikt med motorfordon och sedan singelolyckor för cyklister.

Kartan till höger visar en sammanställning av olyckstyperna ovan där andelen mer än en % av det totala antalet olyckor. På kartan framgår det att korsningspunkterna på Västergatan-Östergatan är extra utsatta för olyckor där bilister är inblandade medan Stora torg och tågstationen omfattar flest olyckor för fotgängare. För cyklister sker olyckor mer jämnt fördelat inom området. Dock kan cirkulationsplatsen vid Östergatan-Kvarngatan urskiljas som den plats med flest cykelolyckor inom centrum. Det är längs detta stråk som som andelen cykeltrafik är som störst.

2.1.2. Personsäkerhet

Vad gäller säkerhet för fotgängare finns en hel del brister, exempelvis felaktigt utformade ledstråk, smala trottoarer samt halvfärdiga trottoarkanter och beläggning. Även avfasning vid trottoarkanter är generellt dåligt utformade, vilket försvårar för personer med funktionshinder. Framför stationshusets entré finns det exempelvis ett bristande taktilt ledsstråk som inte är markerat som övergångsställe och därför inte respekteras av bilisterna, trots gångfartsområdet. Vid entrén finns inte färgmarkeringar eller ledstråk som tar hand om dem som korsat gatan och trappan in till stationsbyggnaden har stora brister.

Dagens bristande personsäkerhet i trafikmiljön beror på att bilisterna är vana att ha högst prioritet. Som fotgängare och cyklist känner man sig utsatt på flera platser. Cykelbana saknas på delar av Västerlånggatan och cykelbanan på Köpmansgatan är otydlig. Trafikmiljön i Eslövs centrum är inte heller anpassad efter barns kognitiva förmågor och beteenden. Barn under tolv år bör i trafikmiljöer betraktas som funktionshindrade.



Olyckor inom utredningsområdet under en tioårsperiod där andelen olyckstyp överstiger en % av det totala antalet olyckor

2.1.3. Trafikseparering

Hur fotgängare och cyklister separeras från motorfordonstrafiken redovisas i kartan på nästa sida, trottoarer finns längs samtliga gator och redovisas inte. Längs de gator som saknar markering sker cykling i dagsläget i blandtrafik vilket medför bristande grad av trafiksäkerhet för cyklisterna på det övergripande gatunätet där trafikflödena är stora och hastigheterna höga. Att cykla i blandtrafik fungerar bra på lokalgator med låga trafikflöden och låga faktiska hastigheter.

Separerade cykelbanor finns både i form av dubbelriktade och enkelriktade banor på vardera sida av gatan. Cykelpassagerna i Eslövs centrum har ingen enhetlig utformning, vilket kan leda till förvirring och en brist för cyklisten både med avseende på trafiksäkerheten och framkomligheten. Likannde resonemang gäller för de separerade cykelbanorna. Där separerade banor inte finns sker cykling i blandtrafik eller inom målade cykelfält. Generellt gäller att cyklisten idag får ta plats i gaturummet där det finns utrymmen över och inte där det faktiskt behövs utifrån hastigheter, målpunkter och trafikflöden.

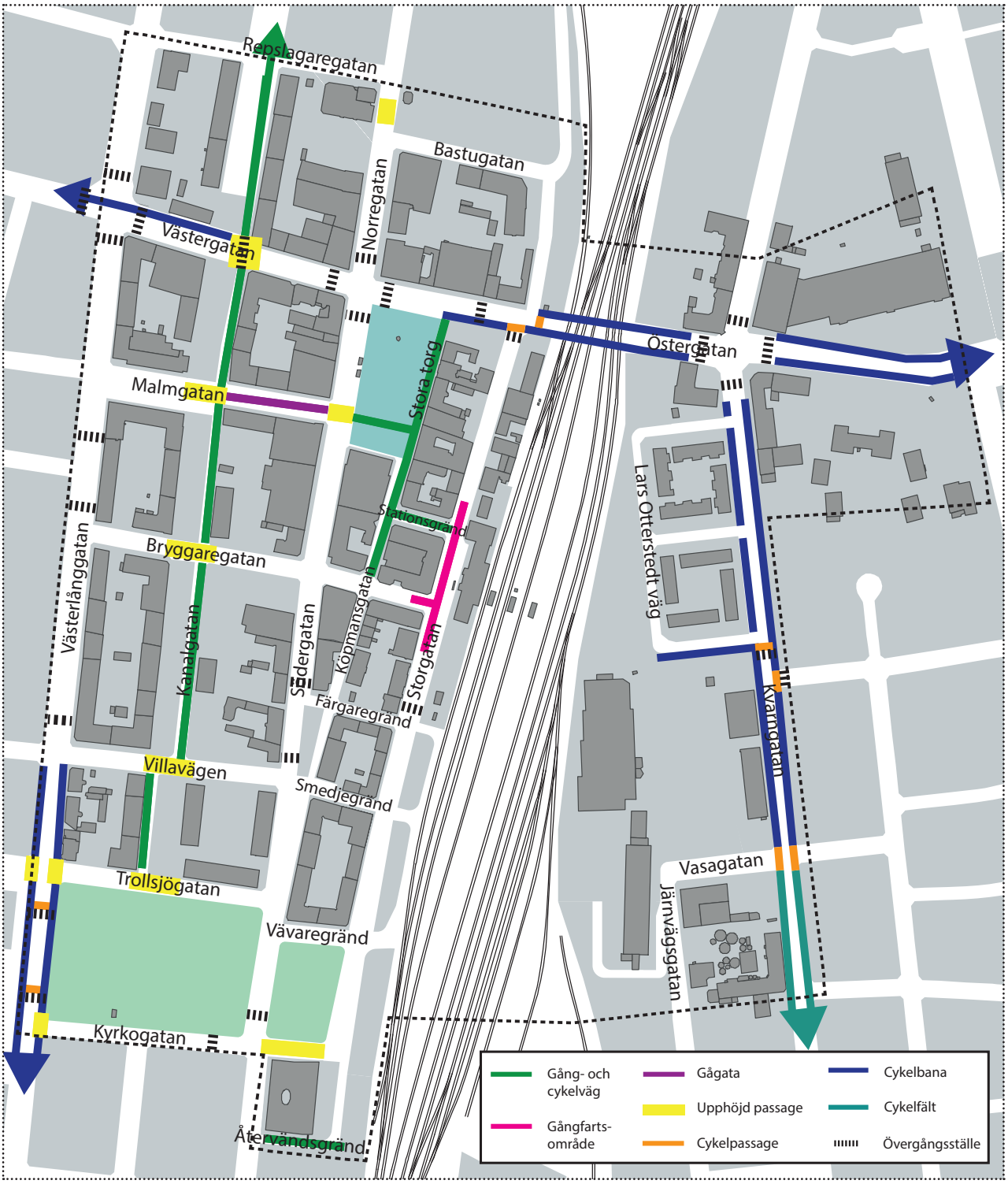
I *Cykelplan för Eslövs kommun*, definieras huvudcykelstråken i Eslöv, se kartan nedan. Stråken är klassificerade efter deras behov av åtgärder. Stråk med stora åtgärdsbehov är ljusblå, stråk utan åtgärdsbehov är mörkblå. Huvudstråken leder in till centrum västerifrån på Västerlånggatan till Malmgatan och Bryggaregatan, söderifrån på Södergatan samt österifrån på Östergatan och Per Håkanssons väg. På kartan redovisas både befintliga och planerade stråk, vilket gör det svårt att se var cykling kan ske idag och var utbyggnad bör ske för att nätet ska bli komplett och ett attraktivt alternativ för eslövsborna. Kartan på höger sida visar separeringsformen inom centrala Eslöv där befintliga cykelstråk visas i blått och grönt.

Huvudcykelstråk i Eslöv, från ”Cykelplan för Eslövs kommun”.

Gågata, Malmgatan

Separerad gång- och cykelväg på Köpmansgatan

Cykelpassage vid Storgatan/Östergatan



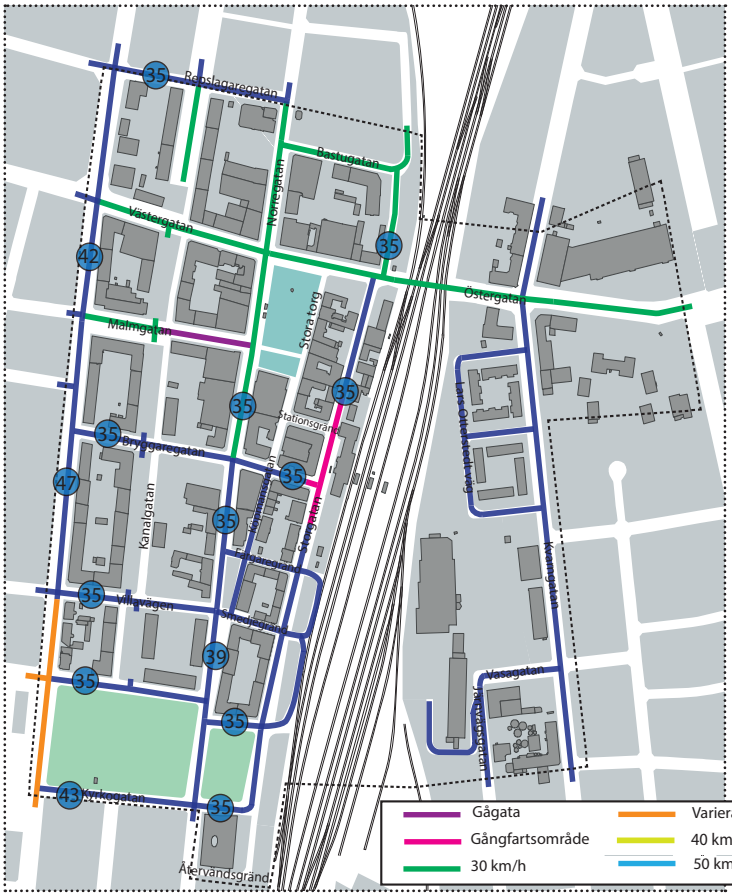
Separeringsformer för centrala ESlöv

2.1.4. Hastigheter

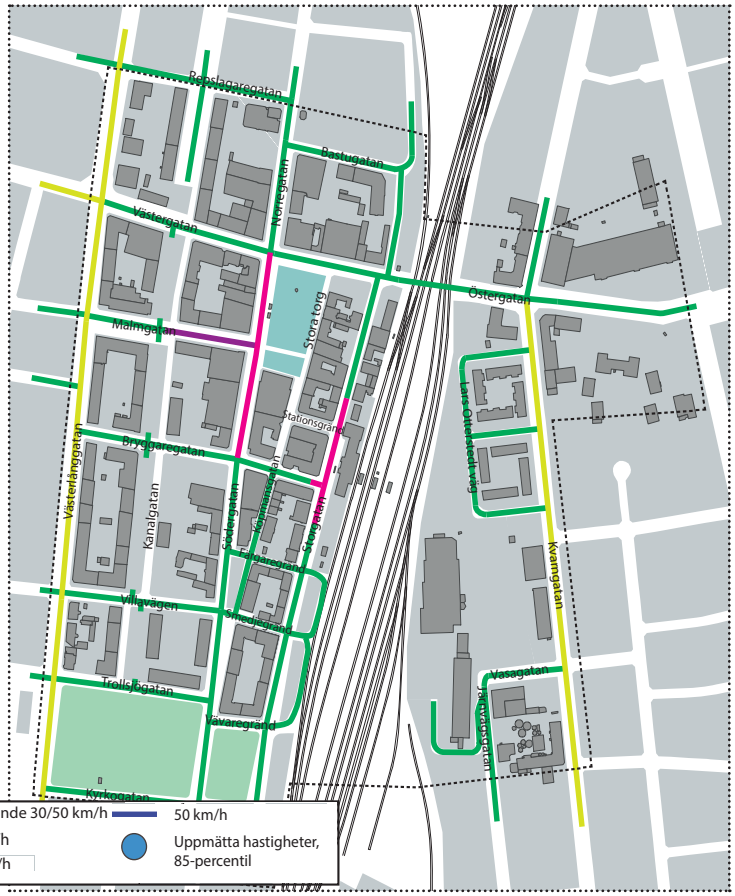
Skyltade hastigheter inom utredningsområdet som gäller då denna rapport skrivs redovisas nedan till vänster och de framtida hastigheterna enligt hastighetsplanen visas nedan. Befintliga hastigheter är 30 km/tim respektive gångfart på Västergatan, Östergatan och Södergatan medan resterande gator har 50 km/tim vilket är högt för att vara inom de centrala delarna av staden. Genomförandet av hastighetsplanen pågår och nya skyltade hastighetsgränser förväntas vara på plats efter årsskiftet 2016/2017. Den nya planen innebär att gatorna i det övergripande gatunätet skyltas med 40 km/tim och i de mindre lokalgatorna i centrala Eslöv införs 30 km/tim. Undatag för Västergatan/Östergatan som skyltas till 30 km/tim trots att det har en övergripande funktion.

I samband med de trafikflödesmätningar som genomfördes inom denna utredning mättes även den verkliga hastigheten på berörda gator i centrum. Resultatet från mätningarna redovisas i kartan nedan till vänster via 85-percentilsmätningar. Med 85-percentil avses att 85 procent av bilarna har en hastighet lika med eller lägre än den angivna hastigheten. Uppmätta hastighetsuppgifter är ett medelvärde för hela dygnet. Uppmätta hastigheter ligger under dagens skyltade hastighet förrutom på Bastugatan och Södergatan där 85-percentilen ligger på 35 km/tim och skyltad hastighet på 30 km/tim.

Även om 85-perscentilen är lägre än den skyltade hastigheten idag är den högre än de nya hastighetsbegränsningarna som ska införas enligt hastighetsplanen, vilket medför att åtgärder kan komma att behövas för regelefterlevnad. Det är även anmärkningsvärt höga hastigheter med tanke på de korta gatusträckorna och smala gaturummen som finns i centrum.



Skyltade hastighetsgränser i dagsläget med 85-percentilen



Nya hastighetsbegränserna enligt Hastighetsplan 2011

2.2. Framkomlighet

Med framkomlighet menas den tid det tar för förflyttningar i trafiknäten som fotgängare, cyklist, busspassagerare eller bilförare. Tidsåtgången beror på förflyttningens längd och hastighet. Avvikelser i förhållande till skyltad färdhastighet kan ses som ett mått på framkomligheten. Nedsatt framkomlighet kan också uppkomma punktvis i korsningar eller längs enstaka delar av nätet. Framkomligheten beror på gaturummens funktion, karaktär, utformning, hastighet och dess trafikflöden samt på gatans belastningsgrad.

2.2.1. Gaturummens funktion och karaktär

För att tydliggöra gaturummens funktion och de olika trafikantgruppernas prioritering längs stråken så kan den så kallade *Livsrumsmodellen* användas för att klassificera gaturummen. Denna modell uttrycker skillnader mellan vilken potential olika stadsrum har beroende på dess form, inramning, läge i stadsstrukturen. Denna potential tar sin utgångspunkt i rummets väggar och golv. Golvet blir en arena för olika anspråk, väggarnas anspråk, vistelsens möjligheter och trafikrörelsen i rummet. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika *rum* och i två *mellanrum*; frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum och transportrum. Modellen visar vilka trafikslag som prioriteras. Då det i dagsläget är mycket fokus på bilisten och dess framkomlighet i Eslöv är det extra viktigt att se hur gaturummen kan utformas för att kunna prioritera fotgängare och cyklister i enighet med centrumutvecklingsplanen.

Transportrum

Trafikrum för motorfordonstrafiken, existerar inte inom Eslövs centrum.

- Inga oskyddade trafikanter, de färdas på separerade banor som inte utgör en del av gaturummet.
- Inget korsningsbehov. Gång- och cykelpassage oftast planskild.
- Ingen bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet.
- Barriär
- Höga hastigheter 60/80/100 km/tim
- Gaturum för motorfordonstrafik
- Ofta vägar runt staden alternativt in mot staden
- Mycket långt mellan korsningspunkterna

Integrerat transportrum

Trafikrum med hög prioritet för motorfordonstrafiken

- Långt mellan korsningspunkterna
- Oskyddade trafikanter kan färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa det.
- Väggarna vänder sig mot rummet men har ringa anspråk på det.
- Det är långa avstånd mellan entréerna.
- Anspråket att korsa gatan uppkommer i anslutning till korsningar.
- Hastigheter på ungefär 40 km/tim

Exempel på integrerat transportrum, Västerlånggatan

Mjuktrafikrum

Trafikrum som omfattar större delen av stadens eller tätortens gaturum.

- I rummet ska bilister och oskyddade trafikanter samspela. Biltrafikens ytor begränsas så långt det går med hänsyn till gatornas funktion. Väggarna i rummen uttrycker ett anspråk på kontakt och närvaro.
- Tätt mellan korsningspunkterna
- Låga hastigheter
- Rummet bör tillmötesgå människors anspråk att lätt röra sig i rummets längd- och tvärriktning.

Exempel på mjuktrafikrum, Södergatan

Integrerat frirum

Trafikrum där fotgängare och cyklister är prioriterade.

- Motorfordon har möjlighet till begränsad körning men alltid med stor hänsyn till de oskyddade trafikanterna.
- Låg fart är en förutsättning och prioritet för fotgängare/cyklister gäller.
- Väggarna består ofta av hus med entréer direkt mot gaturummet.
- Rummen finns i de finaste delarna av stadens nät, i torgbildningar, i entréområde, centrala offentliga stadsrum m.m.

Exempel på integrerat frirum, Norregatan

Exempel på integrerat frirum, Kyrkogatan (framför Medborgarhuset)

Frirum

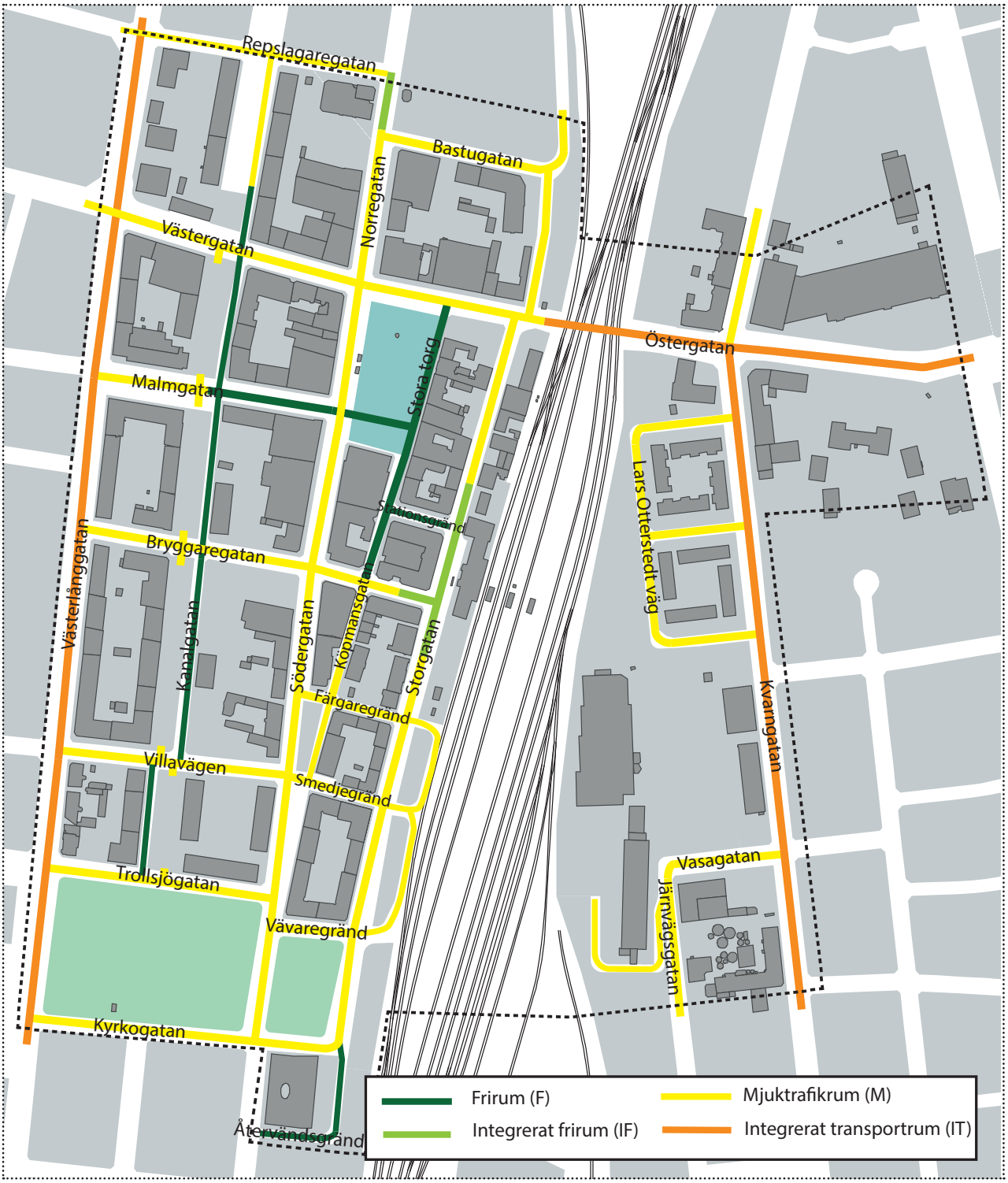
Trafikrum för cyklister, fotgängare och lekande barn.

- I frirummet ska de oskyddade trafikanterna inte behöva oroa sig för motorfordonstrafik, som i princip inte bör förekomma.
- Utformningen måste utgå från fotgängares och cyklisters perspektiv och hastighet, vilket innebär detaljrikedom.

Exempel på frirum, gågata på Malmgatan

Kartan till höger visar klassificering av gatorna i centrala Eslöv för i dagsläget enligt livsrumsmodellen. Endast fyra gator prioriterar fotgängare och cyklister via frirum eller integrerat frirum. På Kanalgatan prioriteras cyklister samtidigt som ett stort antal parkeringsplatser ryms i gaturummet, vilket bidrar till en minskad attraktivitet. Livsrumsmodellen och dess kategorisering av gaturummets karaktär ska stämma överens med gatans utformning, funktion och hastighet. På så vis blir gaturummet självinstruerande för trafikanterna. När alla faktorer inte stämmer överens finns det en risk för dålig efterlevnad av de skyltade hastigheterna eller dåligt samspel mellan trafikanterna.

Östergatan är skyltad 30 km/tim men bebyggelsen och trafikstrukturen har en relativt stor skala, indragna fasader och entréer samt ett brett gaturum och en utformning som inte talar samma språk som den önskvärda hastigheten. Risken för dålig efterlevnad av hastigheterna är stor. Liknande resonemang kan föras på de centrala delarna av Östergatan/Västergatan och Södergatan där skyltad hastighet är 30 km/tim samtidigt som motorfordonstrafiken har hög prioritet och ett stort antal parkeringsplatser. Detta försvårar möjligheten för fotgängare att ta del av den stora mängd målpunkter och entréer längs sträckan samt möjligheten att korsa körbanan och kunna vistas på Stora torg. Resultatet blir dålig efterlevnad av skyltad hastighet, vilket mätningarna av 85-percentilen verifierar.



Befintlig kategorisering av gatorna i Eslövs centrum enligt Livsrumsmodellen.

2.2.2. Trafikflöden

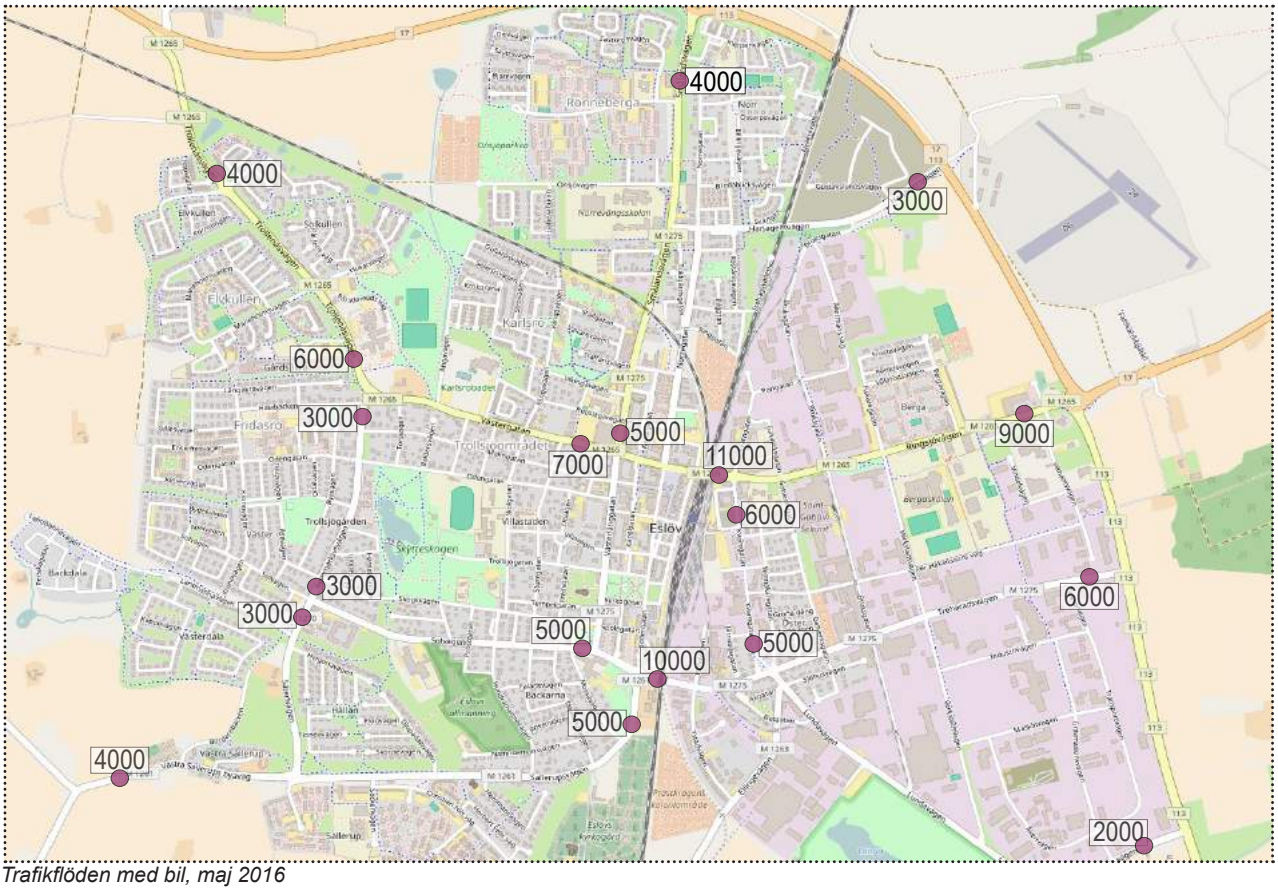
Biltrafik

Trafikflöden för biltrafiken i hela Eslöv mäts kontinuerligt varje år i ett tjugotal punkter utmed gatorna i det övergripande nätet. Siffrorna som redovisas i denna utredning är från maj 2016, dessa visas i kartan nedan. Kompletterande mätningar har gjorts inom ramen för detta uppdrag för att täcka trafiknätet inom centrum. Mätningarna utfördes under oktober 2016. Trafiksiffror för genomfartstrafiken kommer från mätningar under november 2012.

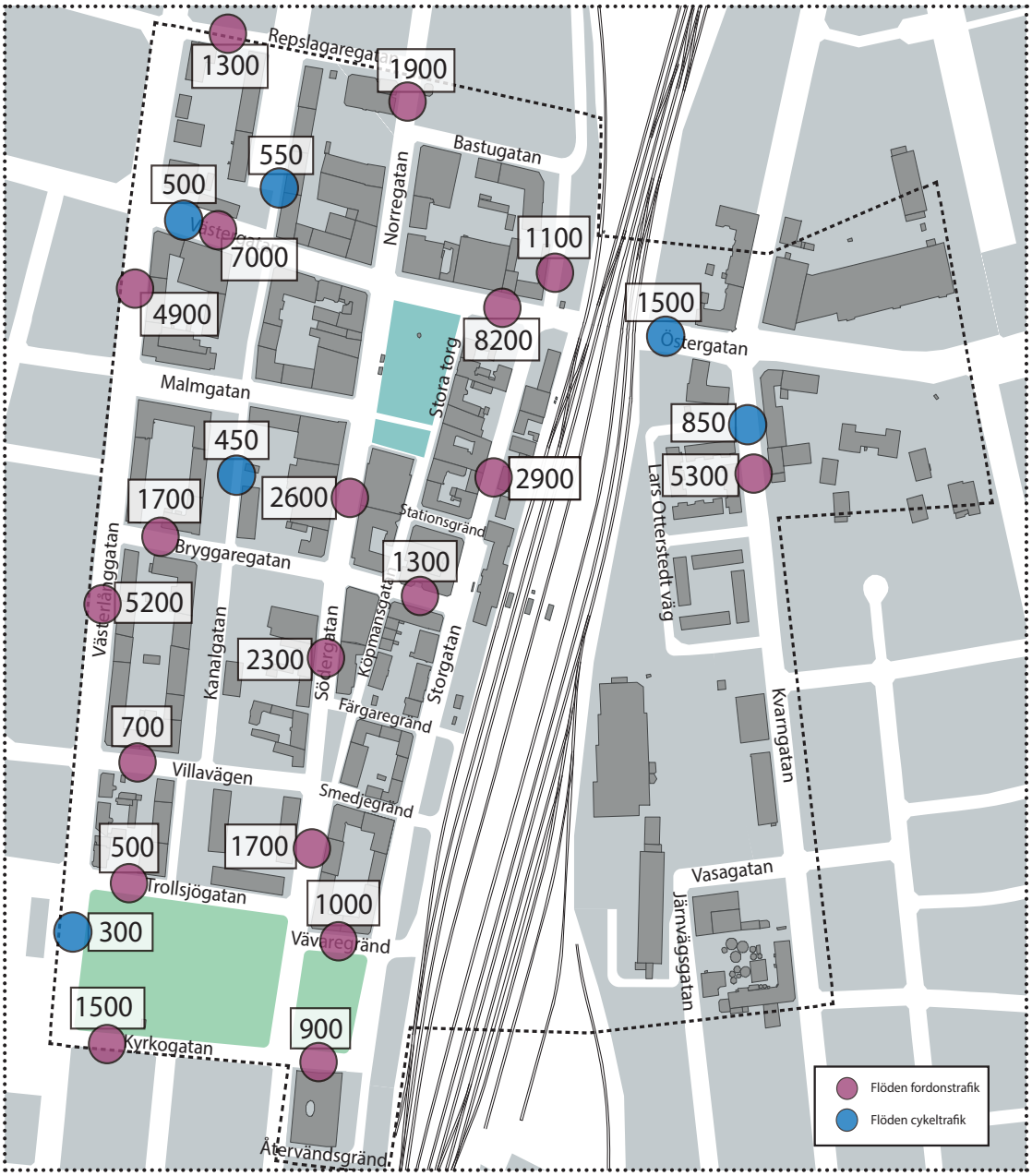
Rörelsemönsterna styrs till stor del av järnvägen och den barriär den medför. Även anslutningen till väg 17/113 har stor inverkan på bilisternas rörelsemönster. Korsningspunkten med Östergatans förlängning (Ringsjövägen) är utformad med en kapacitetsstark cirkulationsplats medan korsningspunkten med Trehäradsvägen är en trevägskorsning med extra svängfält. Utformningen vid Trehäradsvägen är begränsande för trafiken som ska till/från Eslöv, vilket medför att den vana bilisten väljer cirkulationsplatsen och Ringsjövägen i stället för Trehäradsvägen. Detta medför att Östergatan belastas av trafik som skulle kunna välja annan färdväg om korsningspunkten var utformad annorlunda. Samma situation gäller vid Harjägersvägen som ansluter till väg 17/113 via en trevägskorsning. Smålandsvägens förlängning ansluter till väg 17/113 via en cirkulationsplats.

Smålandsvägen har tidigare passerat järnvägen i plan vilket påverkar kapaciteten. Detta medför även att ett antal bilister belastar Västergatan/Östergatan i onöden för att undvika plankorsningen med järnvägen och en eventuell risk för köbildning och restidsförlängning. Under hösten 2016 har passagen med Smålandsvägen byggts om till en planskild korsning med järnvägen för både bilister och cyklister, vilket stärker kapaciteten och bedöms minska belastningen genom centrum.

Analysen av insamlad trafikdata visar att cirka 50% av trafiken på Östergatan, i höjd med Stora torg, under tidig eftermiddag är genomfartstrafik. Analysen av genomfartstrafik utfördes under en tidig eftermiddag i november på grund av att dagsljus var nödvändigt för den teknik som användes. Andelen genomfartstrafik skulle troligen vara något högre om mätningen genomförts senare på eftermiddagen då pendlingstrafiken är mer omfattande. Utredningen visar därmed att det största problemet med de höga trafikflödena i centrala Eslöv beror på genomfartstrafiken vilket kan kopplas till



Trafikflöden med bil, maj 2016



Trafikflöden för cykel och motortrafik i Eslövs centrum oktober 2016

det glesa vägnätet och den barriär som järnvägen utgör i Eslöv. Kartan visar trafikflödena för biltrafiken och cykeltrafiken i centrala Eslöv. Bilflödena är störst på det övergripande gatunätet d.v.s. Östergatan/Västergatan, Västerlånggatan och Kanalgatan. På lokalgatorna i centrum är flödena störst på Södergatan och Storgatan. Av naturliga skäl är cykelflödena störst på Västergatan/Östergatan eftersom det är den enda möjliga kopplingen mellan öst och väst för cyklisterna.

Cykeltrafik

Trafikflöden för cykeltrafiken har mätts under perioden 19 maj och 3 juni 2016. Vardagsmedeldygnstrafiken redovisas i kartan ovan. De största flödena har uppmätts vid tunneln under järnvägen på Östergatan, vilket är logiskt eftersom detta är den enda passagen förbi järnvägen in mot centrum för cyklister. Att järnvägen utgör en kraftig barriär för cyklister och fotgängare blir tydligt när flödena tillsammans med cykelnätet utläsas. Det finns endast tre planskilda passager för cyklister mellan östra och västra Eslöv. Avståndet på passagerna är långt, ungefär 800-1 000 meter. Som riktvärde använder Malmö stad 500 meter som störst mellan planskillda passager för att cykelnätet ska vara attraktivt.

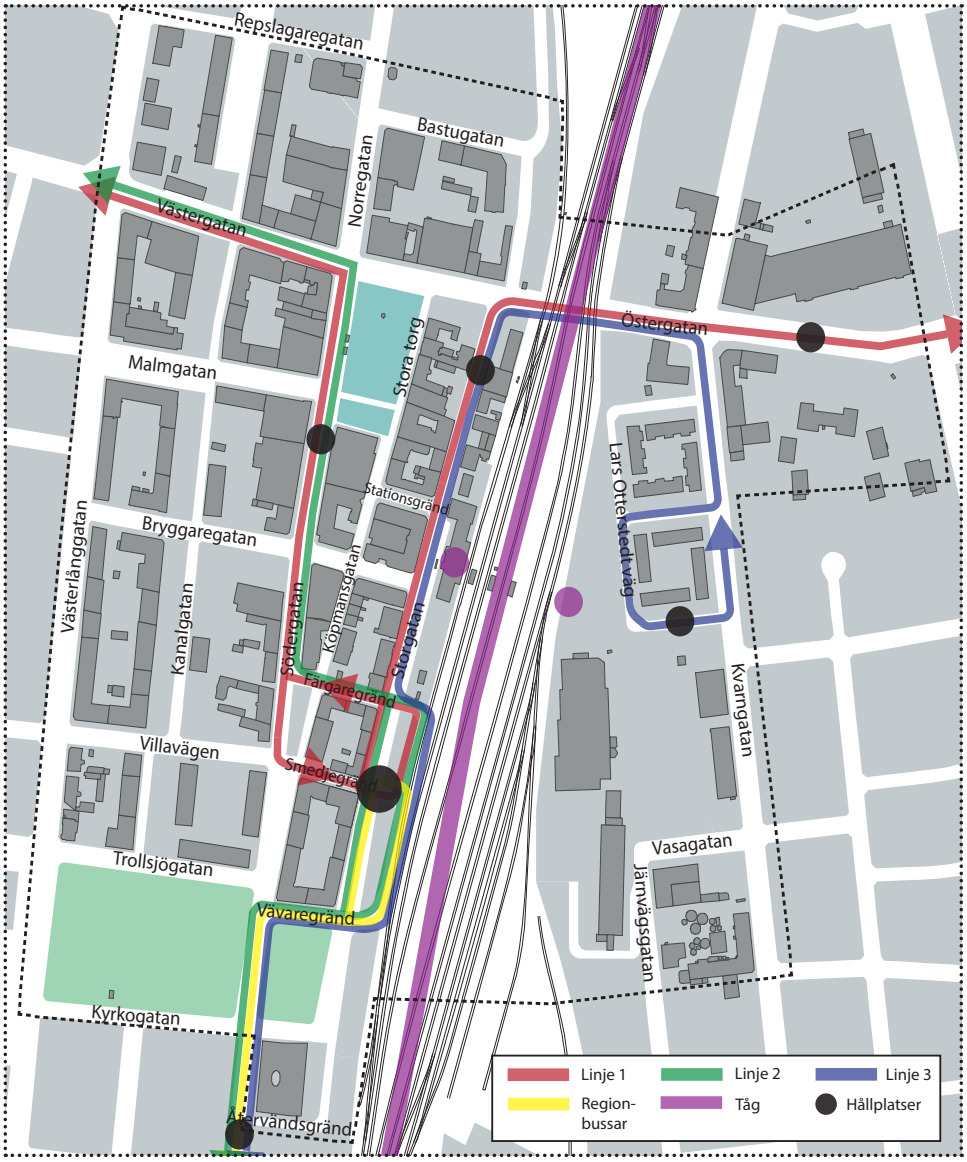
Kollektivtrafik

Tågtrafiken till/från Eslöv trafikeras av både Pågatåg och Öresundståg med totalt 3 000 resenärer per dag, enligt *Tågresande Skåne per station*, d.v.s. totalt 6 000 resor görs till och från Eslövs station varje dag.

Stadsbusstrafiken i Eslöv består av tre olika linjer som samtliga trafikerar ett flertal olika gator inom centrum för att angöra hållplatsen söder om tågstationen där även regionbussar angör.

Hållplatsen vid tågstationen är placerad på ett relativt långt avstånd från stationsbyggnaden, centrum och dess målpunkter på Södergatan/Norregatan, vilket är en stor brist. Dock är det totala avståndet mellan stadsbusslinjernas hållplatslägen korta vilket leder till ökade restider.

Busslinjer		
Lokal linjetrafik		
Linje 1	Solkullen-Stationen-Flygstaden	3 ggr/tim
Linje 2	Rönneberga-Stationen-Bäckadala	3 ggr/tim
Linje 3	Stinstorget-Stationen-Fridasro	2 ggr/tim
Regional linjetrafik		
Buss 157	Eslöv-Gårdstånga-Flyinge	½ -1 ggr/tim
Buss 241	Teckomatorp-Eslöv	ersätts med tåg från och med 2017
Buss 436	Eslöv-Löberöd	1 ggr/tim
Buss 474	Hörby-Eslöv	1-2 ggr/tim



Befintlig linjedragning i Eslövs centrum

2.2.3. Trafikbelastning

En biltrafikmodell har byggts upp i programmet VISUM. Syftet med modellen är att kunna analysera hur trafikflödena förändras till och genom centrum när förändringar görs i gatunätet.

Modellen är en makromodell som på en översiktlig nivå redovisar resultat i form av trafikflöden per årsmedelvardagsdygn på gator/länkar inom tätorten. Det är även möjligt att genomföra mer detaljerade analyser, exempelvis i samband med framtagande av detaljplaner. I ett sådant fall kan modellen göras mera detaljrik i ett mindre område.

Modellen är baserad på statistikuppgifter om befolkning och sysselsatta från 2014. I kalibreringsarbetet har modellberäknade trafikflöden jämförts med kommunens trafikräkningar från 2015-2016. I utkanten av tätorten har Trafikverkets mätningar, vilka avser ÅDT-värden (årsdygnstrafik) som har räknats om till VADT (vardagsdygnstrafik) med en schablonfaktor.

Modellen är uppbyggd på två delar: **efterfrågeberäkningar** på bilresor som omfattar resor med både start och mål inom modellen, resor med start eller mål inom modellen samt resor med varken start eller mål inom modellen d.v.s. ren genomfartstrafik. **Nätverksbeskrivning** är den andra delen i modellen, vilken omfattar en klassificering av trafiknätet med genomfarter, infarter, huvudgator och vissa uppsamlingsgator inom modellområdet. Nätets länkar beskrivs med längd och hastighet och nätets noder beskrivs med tillåtna trafikrörelser, reglering och eventuella fördröjningstider.

Då efterfrågemodellen beräknats fördelas trafikflödena på vägnätet baserat på snabbaste vägen mellan start och mål. Vid kalibreringsarbetet har justeringar gjorts för att flödena i modellen ska matcha de uppmätta flödena så bra som möjligt. Efterfrågemodellen har beräknat följande trafikflöden fördelat på följande delmodeller enligt nedan:

- Total biltrafik: 50 500 fordon/vardagsdygn
- Intern biltrafik: 23 200 fordon/vardagsdygn
- In-/utfartstrafik, bil: 22 000 fordon/vardagsdygn
- Genomfartstrafik, bil: 5 300 fordon/vardagsdygn
- Total lastbilstrafik: 3 600 fordon/vardagsdygn

Siffrorna innebär att eslövsborna görs cirka 2,4 resor med bil.

Figur från VISUM som visar trafiknätet inom Eslöv tätort (de röda pilarna visar riktning på de enkelriktade gatorna).

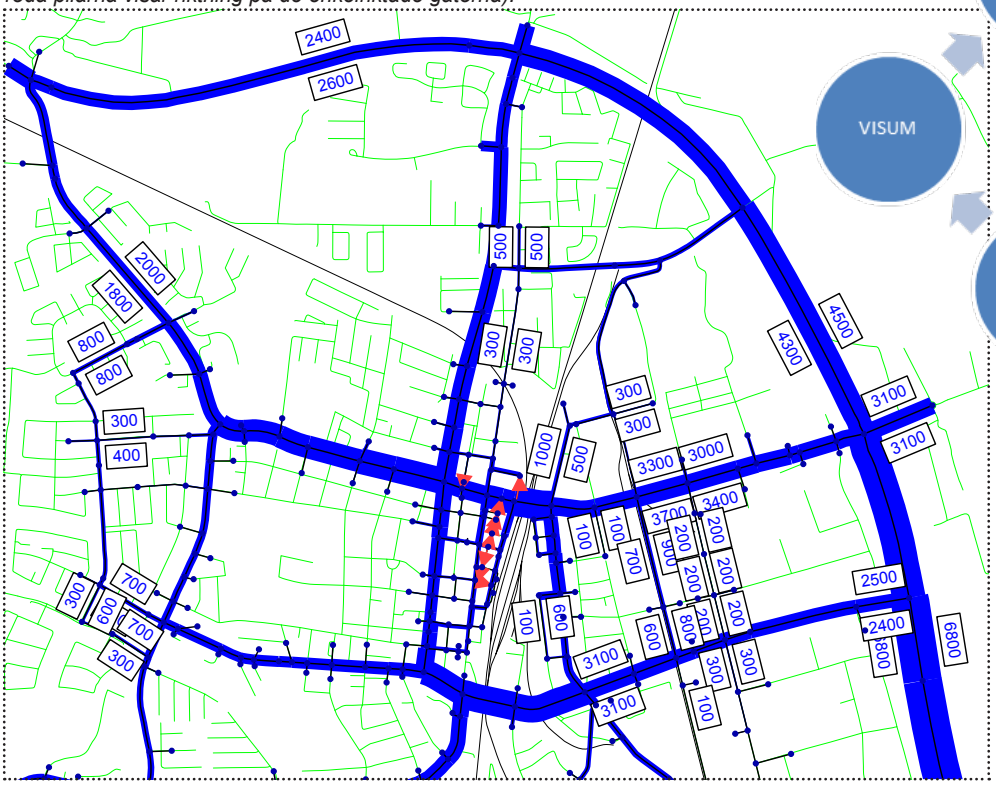
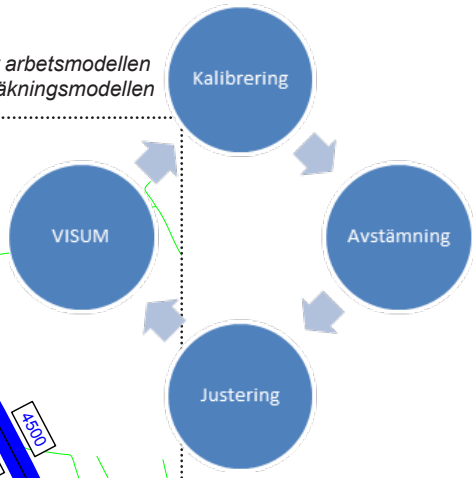


Diagram över arbetsmodellen med trafikberäkningsmodellen



2.3. Tillgänglighet

Med tillgänglighet menas hur lätt eller enkelt det är för olika trafikanter att ta sig från en plats till en annan. Hur lätt det är att nå stadens arbetsplatser, service, rekreation samt övriga utbud och aktiviteter. Tillgänglighet kan beskrivas utifrån begreppen genhet, restid, väntetider, reskostnader, regelbundenhet, tillförlitlighet, komfort eller tillgänglighet för särskilda trafikantgrupper (funktionshindrade, barn och äldre).

2.3.1. Målpunkter och mötesplatser

De största målpunkterna är Stora torg och tågstationen samt Norregatan/Södergatan och den koncentration av handel som finns längs sträckan. Stationen är ingen trevlig plats att uppehålla sig vid och inbjuder inte till möten. Känslan inne i stationsbyggnaden är att man fortfarande befinner sig utomhus.

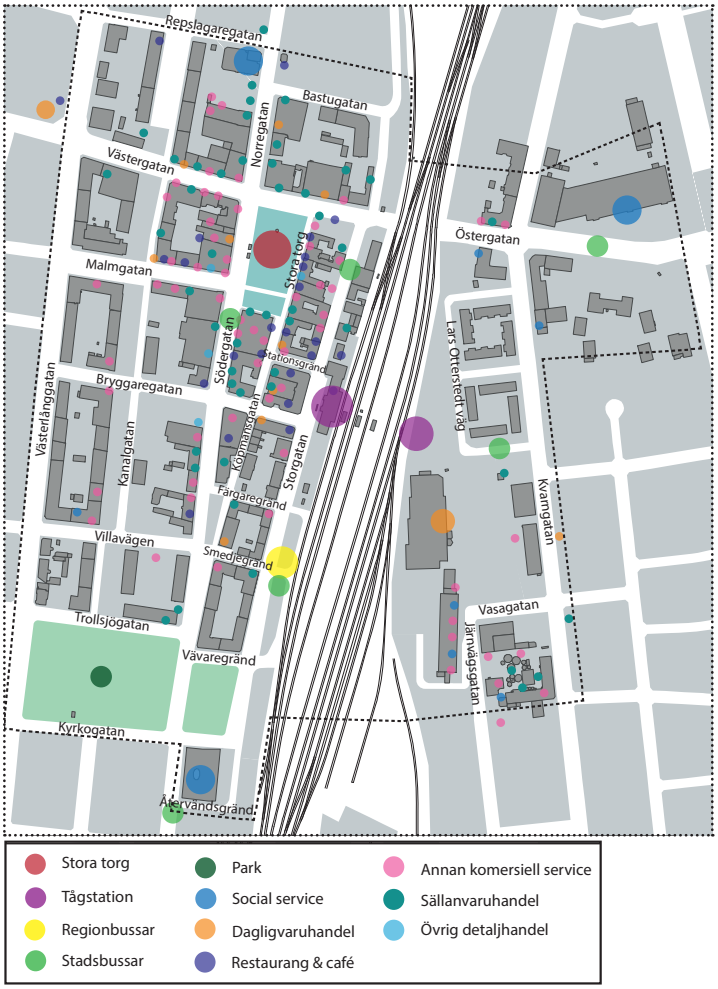
Det sociala livet i centrum är koncentrerat till Stora torg och gatorna som ansluter, och till viss del Stadsparken under sommartid. Det finns många ödsliga områden i centrum, delvis på grund av utglesad bebyggelse och några breda gator, bland annat Västerlånggatan och Östergatan. Under vintertid finns få mötesplatser utomhus då uteserveringarna vid Stora torg är stängda. Stora torg är inte särskilt inbjudande i sin nuvarande utformning såväl på vintern som på sommaren; bänkarna står på rad i stället för att vara vända mot varandra och torget har få funktioner som får folk att stanna upp eller uppehålla sig på torget.

Mötesplatser för barn och unga saknas. Närmsta lekplatsen ligger i Stadsparken. Inspirationsbilderna är tagna i Växjö där lekmiljöer får både unga och äldre har fått ta plats i stadsmiljön på ett inspirerande sätt (bilderna är tagna av Sweco).

2.3.2. Närhet

Närhet är viktigt för att vardagslivet ska bli enkelt och för att inte öka invånarnas bilberoende. I centrum finns hela fyra banker men färre livsmedelsaffärer (Ica finns på östra sidan om järnvägen och Coop strax utanför centrums avgränsning på den västra sidan). Det finns flera tomma butikslokaler i centrum.

I de södra delarna av centrum finns ett område med mycket låg bebyggelse, vilket innebär låg exploateringsgrad, färre bostäder och verksamheter inom området och en minskad grad av närhet. Gatuparkeringarna bidrar till en utökad utglesning.



Olika målpunkter i Eslövs centrum

Järnvägen innebär en kraftig barriär som delar upp och glesar ut centrum. Området öster om järnvägen har idag en helt annan karaktär än de västra delarna. På östra sidan är det fokus på verksamheter och sällanköpshandel med endast ett fåtal bostäder d.v.s. samma grad av blandstad finns inte här, vilket minskar förutsättningarna för att kunna skapa säkra och trygga miljöer.

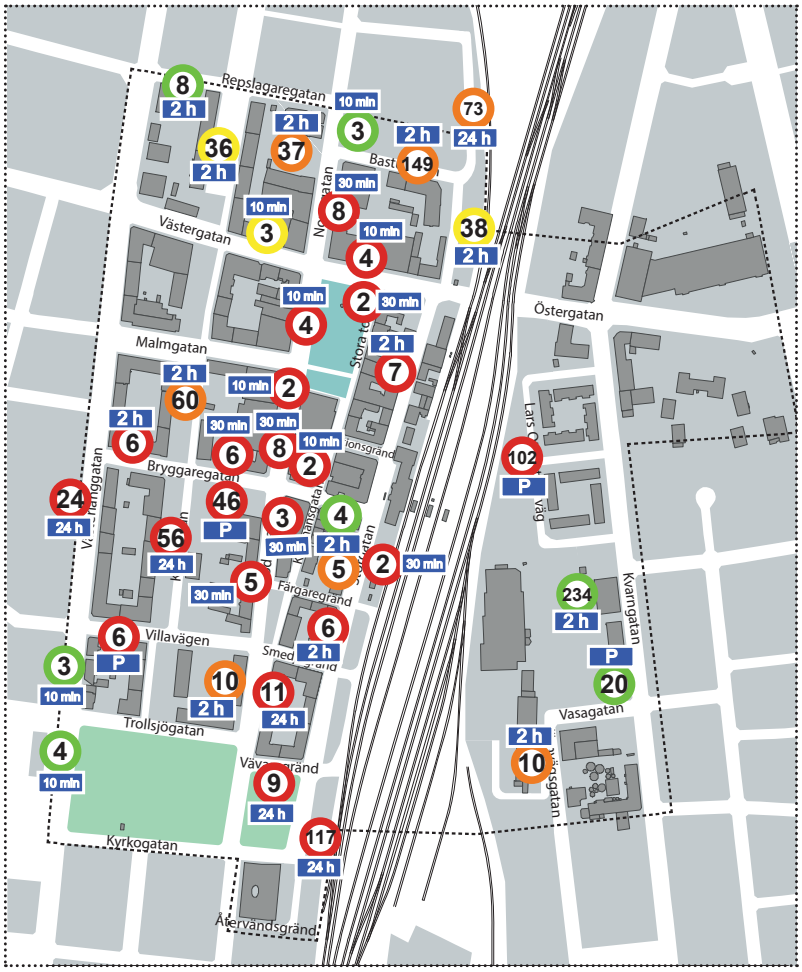
2.3.3. Parkering

Bilparkering

Idag finns relativt stor tillgång till allmänt tillgängliga parkeringsplatser i centrala Eslöv. Beläggningsgraden låg på 61 % enligt *Parkeringsutredningen* 2011. Platserna ligger både i gatan och på samlade markparkeringsanläggningar. Platserna är utspridda inom centrala Eslöv, vilket leder till stor andel söktrafik. Endast fem % av alla platser är avgiftsbelagda, 80 % har någon form av tidsbegränsning och drygt hälften av platserna ligger inom 400 meters gångavstånd från Stora torg. Eslöv har planer på att införa avgift för parkeringen under 2017.

En beläggningsstudie på bilparkeringsplatserna utfördes i oktober 2016, enligt kartorna nedan, för att verifiera den parkeringssituation som beskrevs i *Parkeringsutredningen* från 2011. Den totala beläggningen var då 78 %, något högre än 2011 men fortfarande under riktvärdena och en indikation på att utbudet är större än efterfrågan. I kartan nedan visas även tidsregleringen för parkeringsplatserna där andelen bilplatser med långtidsparkering (24 timmar) är stor, ungefär 280 platser utav 1 140 totalt.

Långtidsparkering nyttjas främst av boende, pendlare eller arbetstagare inom området medan tvåtimmarsparkering riktar sig till besökare i centrum och handel och korttidsparkering på 10-30 minuter är för dem som ska uträtta snabba ärende. Generellt gäller det att en längre parkeringstid ger en ökad acceptans för längre avstånd mellan målpunkt och parkering.



Bilparkeringarnas ungefärliga placering, reglering och beläggning i Eslövs centrum (siffran i ringen anger antalet platser).

Gatuparkering på Norregatan

Cykelparkering

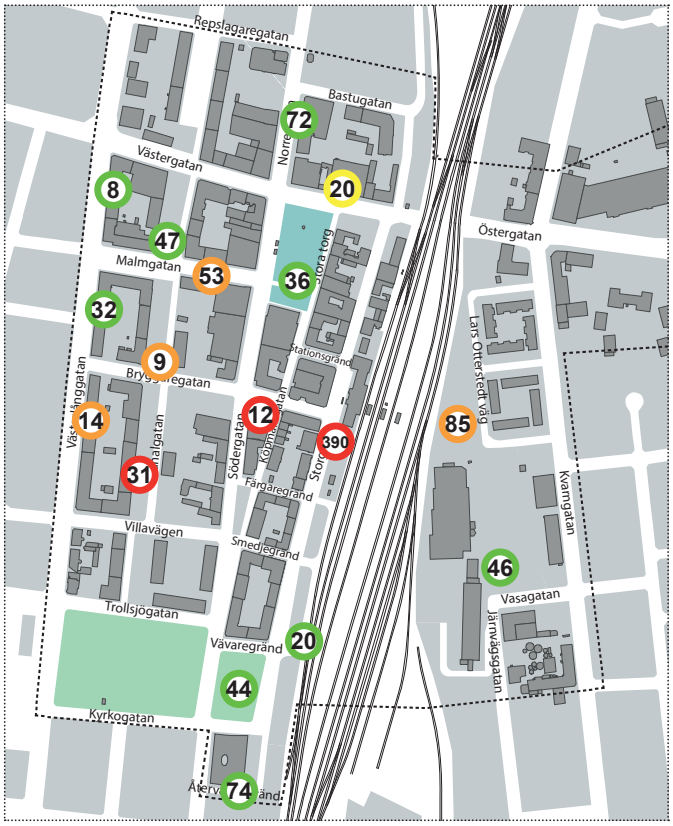
Det finns generellt tillräckligt med cykelparkeringar och de smälter in bra i miljön. Kvalitén på cykelställen varierar och möjlighet att låsa fast cykeln i ramen saknas på de flesta platser. En beläggningsstudie på cykelparkeringarna gjordes i oktober 2016, se nedan. Det var mycket tydligt att cykelställen på västra sidan av stationen var överfulla och att utbudet understiger efterfrågan.

Överfulla cykelställ vid stationen

2.3.4. Barriäreffekt

Trafiknätet i Eslöv begränsas kraftigt av järnvägen som utgör en barriär för såväl bilister som för fotgängare och cyklister. Påverkan är störst för fotgängare och cyklister då genhet och restid är extra känsligt för dessa trafikanter. För cyklisterna är cykelnätet lika glest som det är för bilisterna, vilket bidrar till en låg attraktivitet. För att motivera rörelser med cykeln bör trafiknätet utökas och förtätas så att barriäreffekten minskar. För fotgängare finns ytterligare en gångtunnel vid stationsbyggnaden. Gångtunneln är dock inte öppen på kvällstid vilket är en stor brist. Fotgängare tvingas gå långa omvägar för att nå merparten målpunkter inom centrum, vilket inte är önskvärt. För bilister medför barriären att genomfartstrafik måste köra genom centrala Eslöv.

Biltrafik och buller medför en barriärinverkan inom centrum samtidigt som bullernivåerna påverkar möjligheten till samtal och att vistas på ett attraktivt sätt utomhus. Problemet är störst på det övergripande gatunätet och även för de lokalgator med höga trafikflöden såsom Västergatan, Östergatan, Södergatan och Storgatan.



Cykelställ nära målpunkter, Norregatan

Beläggning:
0 - 50 %
51 - 70 %
71 - 90 %
91 - 100 %

Cykelparkeringars ungefärliga placering och beläggning i Eslövs centrum (siffran i ringen anger antalet platser).

2.3.5. Tillgänglighetsanpassning

Inom centrala Eslöv är tillgänglighetsanpassning för personer med rörelsehinder, synnedsättning eller liknande bristande. Detta stämmer väl överens med olycksstatistiken där stor andel skador var singelolyckor för fotgängare och cyklister. Skadornas grad var även allvarliga vilket tyder på bristande underhåll och skötsel av gång- och cykelbanor, busshållplatser och publika platser.

Många trottoarer har ojämn markbeläggning och har hinder så som stolpar i vägen, vilket försämrar tillgängligheten. På en del platser är även det totala utrymmet på trottoarerna begränsande.

Övergångsställena i Eslövs centrum är av varierande utseende och kvalitet. Alla övergångsställen är inte tillgänglighetsanpassade med rätt kantsten och ledstråk, och en del behöver målas om.

Väderskydd vid busshållplatserna saknas, förutom på hållplatsen vid tågstationen. Alla hållplatser är inte tillgänglighetsanpassade med rätt höjd på kantsten samt ledstråk.

Busshållplats på Storgatan, ej tillgänglighetsanpassad

Övergångsställe intill tågstationen med ledstråk och avfasning, Storgatan

2.3.6. Barns självständiga rörelser

Få barn i nedre tonåren rör sig på egen hand inom centrala Eslöv. Det kan bero på att de inte får för sina föräldrar, eller för att de inte tycker att centrum har något att erbjuda dem. Oavsett vilket så innebär det ett mindre livfullt centrum och att det mest är den äldre delen av befolkningen som syns och vistats på gatorna.

Biltrafiken innebär risker för barn när de rör sig på egen hand. Det är troligt att många barn därför främst rör sig i bostadsområdena samt till och från skolorna i stället. Att barn inte får, kan eller vill röra sig i centrum är en nackdel för deras utveckling till självständiga och ansvarstagande individer. De senaste 30-40 åren har barns trafiksäkerhet ökat men samtidigt har också deras rörelsefrihet minskat drastiskt. Barn i olika åldrar skjutsas med bil i mycket större utsträckning idag.

Trafikmiljön med buller och bilavgaser påverkar barn mer än vuxna. Eslövs centrala delar domineras av biltrafik, som alstrar buller och avgaser och därför skapar en ogynnsam miljö sett ur ett hälsoperspektiv och då främst för unga. Barn är också mer känsliga än vuxna för buller. Det påverkar deras sömn och ger stressreaktioner och koncentrationssvårigheter. Mest utsatta är barn som ska lära sig läsa och skriva samt barn som ska lära sig ett annat språk.

Barn har inte fullt utvecklade kognitiva förmågor att klara en bilintensiv miljö. Barn har inte samma förmåga som vuxna att bedöma avstånd och hastighet, de har ett snävare synfält och är korta, vilket innebär att de inte syns över parkerade bilar. Barn har inte förmåga att förutse människors beteenden eller att dra lärdomar av liknande trafiksituationer. Dessutom saknar barn trafikutbildning och kan inte vägmärken och trafikregler.

Det kan konstateras att barns hälsa behöver en högre prioritet med tanke på att biltrafiken ges så stort utrymme idag. Trafikmiljön i Eslövs centrum är inte anpassad efter barns kognitiva förmågor och beteenden. Centrum erbjuder inga marginaler för barn som spontant och oförutsett rör sig snabbt i sidled eller korsar gatan. Det är därför inte särskilt förvånande att så få barn rör sig på egen hand i Eslövs centrum.

2.4. Trygghet

Trygghet är en subjektiv känsla kopplad till rädslan för att utsättas för våld eller olycka. Trygghet är en upplevelse som skiljer sig kraftigt mellan olika personer beroende på ålder, kön, etnicitet. Känslorna skapas av flera samverkande faktorer. För äldre kan det handla om rädsla för överfall eller fallolyckor, för många kvinnor handlar det om oro för sexuellt våld, medan barn kanske är rädda för att bli övergivna eller komma vilse. Bland de faktorer som bidrar till en ökad trygghetskänsla hör:

- Orienterbarhet: att kunna tolka sammanhang, förstå vad man förväntas göra och hitta de bästa alternativen
- Överblickbarhet: att snabbt och enkelt se området och omgivningarna
- Säkerhet: avser både trafiksäkerhet och risk för våld
- Synbarhet: att kunna se andra och bli sedd av andra, platserna ska vara belysta och befolkade och det ska vara möjligt att påkalla hjälp om eller när det behövs
- Gestaltning och utformning: Dessa parametrar ska vara stödjande och bidra till att förklara miljön. Utformningen ska främja säkra förflyttningar och minska risken för olyckor

För att skapa miljöer som upplevs trygga bör dessa innehålla god belysning, folk i rörelse, långa siktlinjer, öppenhet och rymd samt en överblickbarhet som skapar möjlighet att välja andra vägar för att slippa möta något eller någon som är hotfullt eller skrämmande. I denna utredning skiljer vi på den upplevda tryggheten och den faktiska säkerheten med avseende på både trafiksäkerhet och personsäkerhet. Att skapa en säker miljö är inte alltid detsamma som att skapa en trygg miljö. I centrala Eslöv finns ett antal platser där tryggheten upplevs bristande. Exempelvis är de planskilda passagerna under järnvägen både mörka och långa med bristande överblickbarhet, synbarhet och orienterbarhet (fotona till höger vissar exempel på otrygga platser i Eslöv). Platsbildningen på östra sidan om tågstationen är ett exempel på vad som händer när funktionsblandningen mellan bostäder och verksamheter är låg. Renodlade verksamhetsområden som har stängt på kvällar och helger blir folktomma och ödsliga stora delar av dygnet/veckan.

Otrygg vägport på Östergatan med bristande belysning och inga möjliga flyktvägar.

Otrygg platsbildning på östra sidan om tågstationen som inte är inbjudande att vistas p.g.a. folktomhet som följd av låg exploteringsgraden.

Otrygg gångtunnel vid stationsbyggnaden med dålig överblickbarhet och dålig synbarhet samt inga alternativa flyktvägar.

2.4.1. Folkliv

Inom centrum finns platser som är folktomma och som kan upplevas som ödsliga och otrygga, till exempel gäller det sydväst och sydost om järnvägsspåren. Eftersom befintlig gångtunnel är stängd nattetid finns det få förbindelser under järnvägen.

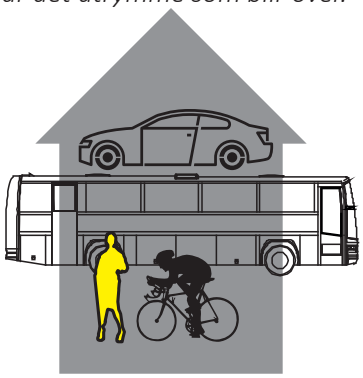
Att orten är relativt bilberoende innebär att färre invånare rör sig till fots ute på gatorna.

2.5. Analys

Utrymmet inom stadskärnans offentliga rum är begränsat. Det är många funktioner och intressen som finns och måste samspela. För att skapa ett attraktivt och levande centrum måste fotgängare och cyklister prioriteras högre. Det är dessa trafikanter som ska ha lättast för att komma så nära målpunkterna som möjligt. Fotgängare och cyklister bidrar även till ett livaktigt och befolkat centrum. Ett attraktivt och livaktigt centrum skapas när det finns intressanta målpunkter för alla målgrupper samtidigt som centrum är vackert, inbjudande, tryggt och säkert. För att skapa höjd säkerhet bör korsningspunkter och passager ses över främst för de oskyddade trafikanterna, men även för bilister och bussresenärer. Ytterligare en brist i centrala Eslöv som kopplar till trafiksäkerheten är den skillnad mellan den skyltade hastigheten och den karaktär gaturummen har idag där bilisternas framkomlighet prioriteras högt.

Inventeringen och analysen landar i ett antal brister och kvalitéer där en brist även kan vara en kvalitet, vilket medför svårigheter inför genereringen av åtgärder. Det största generella problemet i Eslöv centrum idag är att i stort sett alla gator är utformade för samtliga resenärer, vilket medför en låg standard och framkomlighet för samtliga samt en hög belastningsgrad. Idag prioriteras bilisten framför busstrafiken, cyklisten och fotgängaren på de flesta gator.

Figuren nedan visar den befintliga prioriteten som råder inom centrala Eslöv där bilisterna får störst utrymme i gaturummen medan fotgängare och cyklister får det utrymme som blir över.



Kvalitéer	Brister
Raka gator bidrar till god orienterbarhet och överblickbarhet	Raka gator ökar risken för höga hastigheter
Tätt mellan busshållplatserna medför korta gångavstånd och god tillgänglighet	Tätt mellan busshållplatserna medför fler stopp och längre restider
Kantstensparkering bidrar till närhet och tillgänglighet för bilisten	Kantstensparkering skapar onödig söktrafik genom centrum och upptar värdefull mark i gaturummet i de mest centrala delarna
Koncentrerad stadskärna kring torget som bidrar till korta gång- och cykelavstånd	Samtliga gator är utformade för alla resenärer och trafikslag vilket medför att ingen har prioritet någonstans
Koncentrerad tätort med korta gång- och cykelavstånd rent generellt	Kopplingar för cyklister saknas från väster, söder och öster mot centrum och stationen
Stationen ligger i centrum med närhet till både bostäder och kontor	Cykelnätet är ej sammanhängande, viktiga länkar saknas
Stora torg ger möjlighet till möten då merparten rörelsestråk möts här	Väderskyddade hållplatser saknas generellt bortsett från stationen
	Ojämnheter i beläggningen försämrar tillgängligheten
	Trafikfarliga korsningar och passager för oskyddade trafikanter
	Otrygga platser och passager inom centrala Eslöv där folklivet är bristande, främst på kvällar och helger
	Gaturum som begränsar barns självständiga möjlighet att röra sig i staden

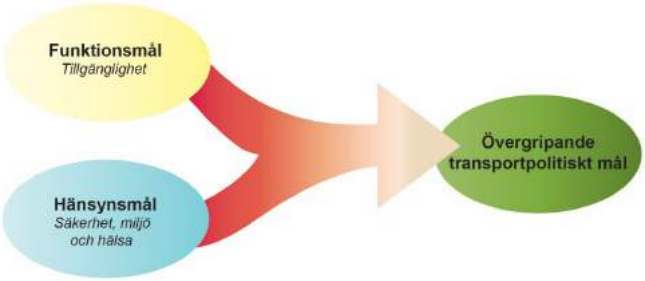
3. Mål och strategier

3.1. Målbild

3.1.1. Övergripande mål

Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Till det övergripande målet hör även funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.



Funktionsmålet handlar om att skapa god tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

För att uppnå funktionsmålet finns sju preciseringar med mätbara delmål. De handlar om medborgarnas resor, näringslivets transporter, regional och nationell tillgänglighet, ett jämställt samhälle, personer med funktionshinder, barns möjligheter samt slutligen kollektivtrafik, gång och cykel.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. För att uppnå hänsynsmålet finns sex preciseringar med mätbara mål. De handlar om dödsfall och skador inom vägtrafiken, sjöfart och båttrafik, järnvägstrafik och luftfart, samt om att transportsektorn ska bidra till begränsad klimatpåverkan och att övriga miljömål och miljökvalitetsmål uppnås.

Nollvisionen

Nollvisionen är grunden i regeringens proposition, där anges bland annat målet ”att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet, samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta”.

3.1.2. Projektspecifika mål

Plan för centrumutveckling

Inom framtagen *Plan för centrumutveckling* anges följande målbeskrivning som kan kopplas till trafik, stråk, rörelser och vistelse i det offentliga gaturummet:

- I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde.
- Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.
- Eslövs tågstation är en viktig målpunkt och en välkomnande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.
- Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.

Mål kopplade till trafikmiljön:

Utifrån inventering och analys av de befintliga förutsättningarna inom Eslövs centrum så har följande mål tagits fram:

1. Antalet resor och reslängden med cykel och till fots ska öka i Eslöv centrum och tätort.
2. Färdmedelsfördelningen ska förändras så att andelen bilresor ersätts med resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.
3. Olycksnivån ska minska för både trafikrelaterade skador och brottsrelaterade skador.
4. Biltrafikflödena genom centrum ska minska.
5. Biltrafikens hastighet i centrum ska minska.
6. Bullernivåerna ska min minska och bidra till höjd attraktivitet i centrala Eslöv.
7. Andelen barn och unga som vistas på de offentliga platserna ska öka.

Dessa mål utgör grunden till de förslag på åtgärder som redovisas i kapitel 4.

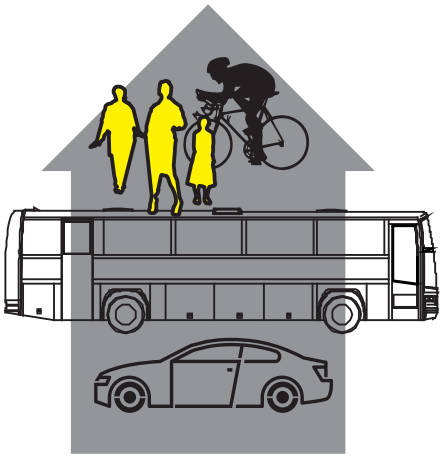
3.2. Strategier

För att uppnå målen samtidigt som de identifierade kvalitéerna ska lyftas och bristerna motverkas har tre strategier tagits fram.

PRIORITERA

Den allmänna ytorna för vistelse och rörelse mellan husen i stadskärnan är begränsade. Många intressen och aktiviteter ska samsas på en begränsad yta. Olika trafikslag har olika ytbehov och bilen är det trafikslag som i särklass tar mest utrymme i anspråk, inte bara under transport utan även för att parkera fordonen. Kommunen bör arbeta mot att skapa en långsiktigt hållbar utveckling av tätorten, vilket kräver en mer tydlig prioritering av gång och cykeltrafiken. Att skapa större ytor för gående och cyklister är en viktig framgångsfaktor för att öka andelen gång- och cykelresor. Prioritering mellan olika trafikslag är en viktig fråga för jämlikhet och jämställdhet. De som saknar tillgång till bil, exempelvis många äldre, ungdomar och kvinnor, drabbas om delar av staden är svårtillgänglig utan bil.

Med en omprioriteringar av trafikslagen bör framkomligheten för biltrafiken och hastigheterna inom centrumområdet begränsas vilket skapar möjligheter och utrymme för en omgestaltning av stadsmiljön. Gestaltningen ska leda till en tydlighet var bilisten har företräde och var fotgängare och cyklister är prioriterade. Tydligheten bidrar till en ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag, men främst för de oskyddade trafikanterna. Med denna strategi uppfylls även målet om att olycksnivån ska minska i centrala Eslöv.



I Eslöv ska samtliga trafikslag ha god tillgänglighet medan cyklister och fotgängare ska prioriteras i centrum. Vad gäller framkomlighet för fotgängare och cyklister ska dessa prioriteras framför busstrafiken och biltrafiken.

ÖKA ANDELEN RESOR TILL FOTS OCH MED CYKEL

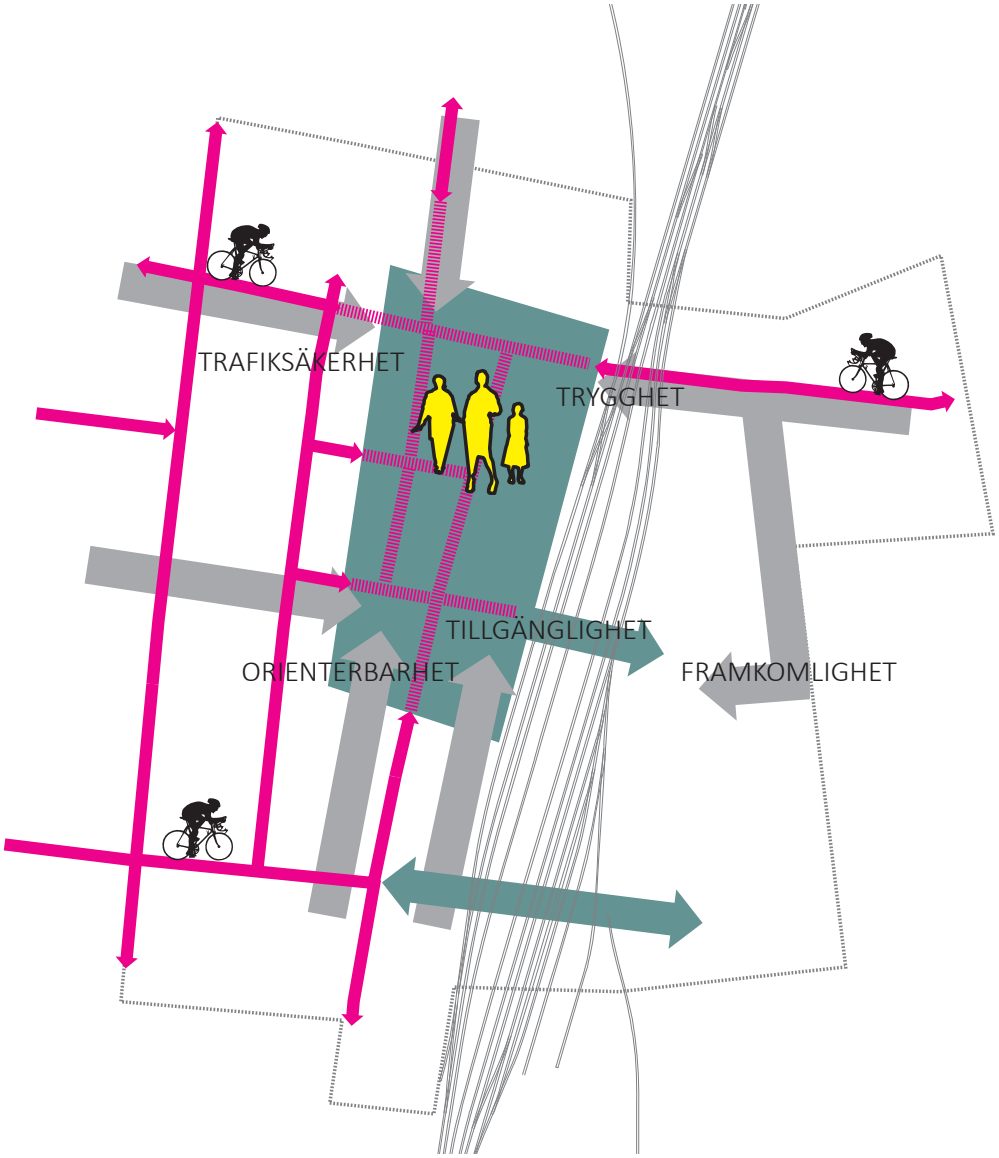
Genom att skapa en mer säker, trygg och estetiskt tilltalande utemiljö förbättras förutsättningar för att öka andelen gång- och cykeltrafik. Det handlar om att skapa goda förutsättningar till en förändring av färdmedelsfördelningen, där bilresor ska ersättas med mer hållbara trafikslag såsom gång, cykel och kollektivtrafik. För att uppnå detta så behöver gång- och cykelvägnätet ha en tätare maskvidd än bilvägnätet för att konkurrera med personbilen eftersom gående och cyklister är känsliga för omvägar. I Eslöv behöver man arbeta mot att skapa ett mer sammanhängande cykelvägnät som kopplar ihop viktiga målpunkter. Precis som inom kollektivtrafiken så är avstånd, restid och genhet nyckelord för att människor väljer gång eller cykel som färdsätt.

Att skapa goda förutsättningar för bussresor i framtiden kräver att dagens brister på linjenät, hållplatsstandard, tillgänglighet och framkomlighet i trafiknätet prioriteras och stärks. En bussresenär är sällan endast bussresenär utan även cyklist eller

fotgängare till/från hållplatsen, vilket medför att om bytet mellan trafikslag sker enkelt och smidigt ökar attraktionen och möjligheten att bidra till en färdmedelsförändring. En färdmedelsförändring bidrar även till att målet om minskade biltrafikflöden genom centrum och ett ökat antal cykelresor till fots och med cykel kan uppfyllas.

ATTRAKTIV STADSMILJÖ

Handlar om att skapa miljöer som bidrar till att centrala Eslöv blir mer befolkat med ett mer varierat utbud av både service, kultur, serveringar, handel men också platser för lek, aktiviteter och möten så att en bred mångfald människor både vill besöka och vistas i stadskärnan. För att skapa en attraktiv miljö eftersträvas en lägre andel genomfartstrafik genom centrum, vilket delvis skapas genom en omprioritering men även genom att skapa miljöer som tillgodoser tillgängligheten till centrum och dess målpunkter medan framkomligheten nedprioriteras för bilisterna. Genom att arbeta med en gestaltningen samt med en minskad hastighet och framkomlighet för biltrafiken så bidrar detta till att biltrafikflödena minskar genom de mest centrala delarna av stadskärnan och förflyttas till stråk mer anpassade och prioriterade för biltrafiken. Det bidrar också till att målet om lägre bullernivåer kan nås i stadskärnan. Gaturummen ska gestaltas för människan och bidra till en ökad trygghet och färre olyckor.



4. Förslag på åtgärder

4.1. Åtgärder på det övergripande nätet

Ett övergripande mål är att minska genomfartstrafiken genom stadskärnan, till förmån för fotgängare och cyklister. Gatorna i centrum ska i högre grad prioriteras för fotgängare och cyklister. Tillgängligheten med bil till de centrala delarna av Eslövs centrum är viktig, men framkomligheten ska inte vara lika hög som i dagsläget. Besökare till centrum med bil kan inte alltid komma närmst målpunkten och inte heller snabbast.

Stråket Ringsjövägen/Östergatan bör långsiktigt utvecklas enligt förslaget i *Eslövs infartsvägar* som visar på ett stråk med mer stadsmässig karaktär där fotgängare och cyklister känner sig trygga och att de får större plats längs vägen. Rapporten uttrycker en strävan mot att en större andel av genomfartstrafiken på sikt ska välja Trehäradsvägen i mycket högre grad jämfört med dagsläget. Genom att skapa tydligare karaktär med tydlig differentiering av gaturummen med ett ökat inslag av stadsmässighet medför att bilistens uppmärksamhet höjs, hastigheten sänks och samspelet mellan de olika trafikslagen ökar. Järnvägen utgör en barriär genom Eslövs tätort. Stråket Östergatan/Västergatan är en av totalt tre gator som kopplar samman västra och östra delarna av Eslöv. Stråket utgör därmed en viktig länk i det övergripande gatunätet samtidigt som det passerar rakt genom stadskärnan. Att få färre bilister att passera genom centrum innebär att färre bilister ska välja Östergatan/Västergatan på sträckan förbi Stora Torg. Trehäradsvägens läge, utformning och karaktär har bättre förutsättningar att hantera genomfartstrafik än Västergatan/ Östergatan. Särskilt läget, strax utanför centrum istället för genom stadskärnan, är av stor vikt i frågan. Resvägarna måste inkludera både resor genom centrum för förbipasserande resenärer samt resenärer som har centrum som målpunkt.

Genomfartstrafik

För att minska andelen genomfartstrafik genom Eslövs stadskärna behöver Trehäradsvägens korsningspunkt med väg 113 byggas om. Korsningspunkten är i dagsläget en trevägskorsning med stopplikt som har begränsad framkomlighet under vissa tider på dygnet. Det är främst vänstersvängande trafik norrut från Trehäradsvägen, men även vänstersvängande in mot Trehäradsvägen påverkas negativt under maxtimmestrafiken. Genom att anlägga en cirkulationsplats i korsningspunkten mellan Trehäradsvägen och väg 113 så får anslutningen samma status och framkomlighet som korsningen vid Ringsjövägen (Östergatans förlängning). Införande av en cirkulationsplats skulle även medföra att resenärernas uppmärksamhet höjs och känslan av att man närmar sig tätorten ökar. På illustrationen till höger visas de övergripande stråken mellan väg 113/17 och centrala Eslöv. Den rosa cirkeln illustrerar en ny cirkulationsplats vid Trehäradsvägen och de blåa pilarna visar de planskilda passagerna under järnvägen.

Trafik med centrum som målpunkt

Genom att långsiktigt arbeta med gaturummens utformning så att de får en tydlig karaktär och funktion så blir trafiksystemet lättare att förstå och trafikanternas beteende anpassar sig bättre då gatorna blir mer självförklarande, se 4.1.1 Gaturummens karaktär och funktion.

Principerna för trafiksystemet i Eslövs centrum utgår från att det ska vara relativt lätt att kör bil till och runt de centrala delarna. Trafiken matas mot centrum via Smålandsvägen, Västergatan, Solvägen, Trehäradsvägen och Östergatan. Tillsammans med Västerlånggatan och Kvarngatan bildar dessa gator i det övergripande nätet, ett nät som matar trafiken till centrumområdet och som i huvudsak bör ha karaktären integrerat transportrum.

Mellan Västerlånggatan och Kvarngatan bör Östergatan/Västergatan utformas och gestaltas som ett mjuktrafikrum samt som ett integrerat frirum

Övergripande trafikstruktur med stråk till och från Eslövs centrum

på den mest centrala delen förbi Stora Torg för att tydligt visa för trafikanterna att man kör rakt genom stadskärnan där stadsliv och människors rörelse prioriteras framför hög framkomlighet för biltrafiken.

Trafikanter från Smålandsvägen i norr och Solvägen samt Västergatan i väster bör ledas via Västerlånggatan mot befintliga parkeringsplatser längs Kanalgatan samt vi Medborgarhuset. Korsningspunkten Västergatan-Västerlånggatan bör med sin utformning och gestaltning tydligt markera för bilisterna att de nu befinner sig i stadskärnan. Korsningspunktens utformning bör studeras vidare.

En åtgärd för att öka Västergatans stadsmässiga karaktär kan vara att utforma gatan i ett avvikande material, införa växtlighet eller med en smalare sektion, vilket ger en lägre framkomlighet för bilisten (korsningens lokalisering visas i illustration med en blå ring).

På Västergatan passerar det övergripande cykelstråket i Kanalgatan, vilket ska utformas säkert och bidra till att cyklister och fotgängare prioriteras (passagen visas i illustrationen med en rosa pil). Bilister som ska parkera på Bastugatan och de norra delarna av Kanalgatan ska angöra via Repslagaregatan i stället för Västergatan/Norregatan.

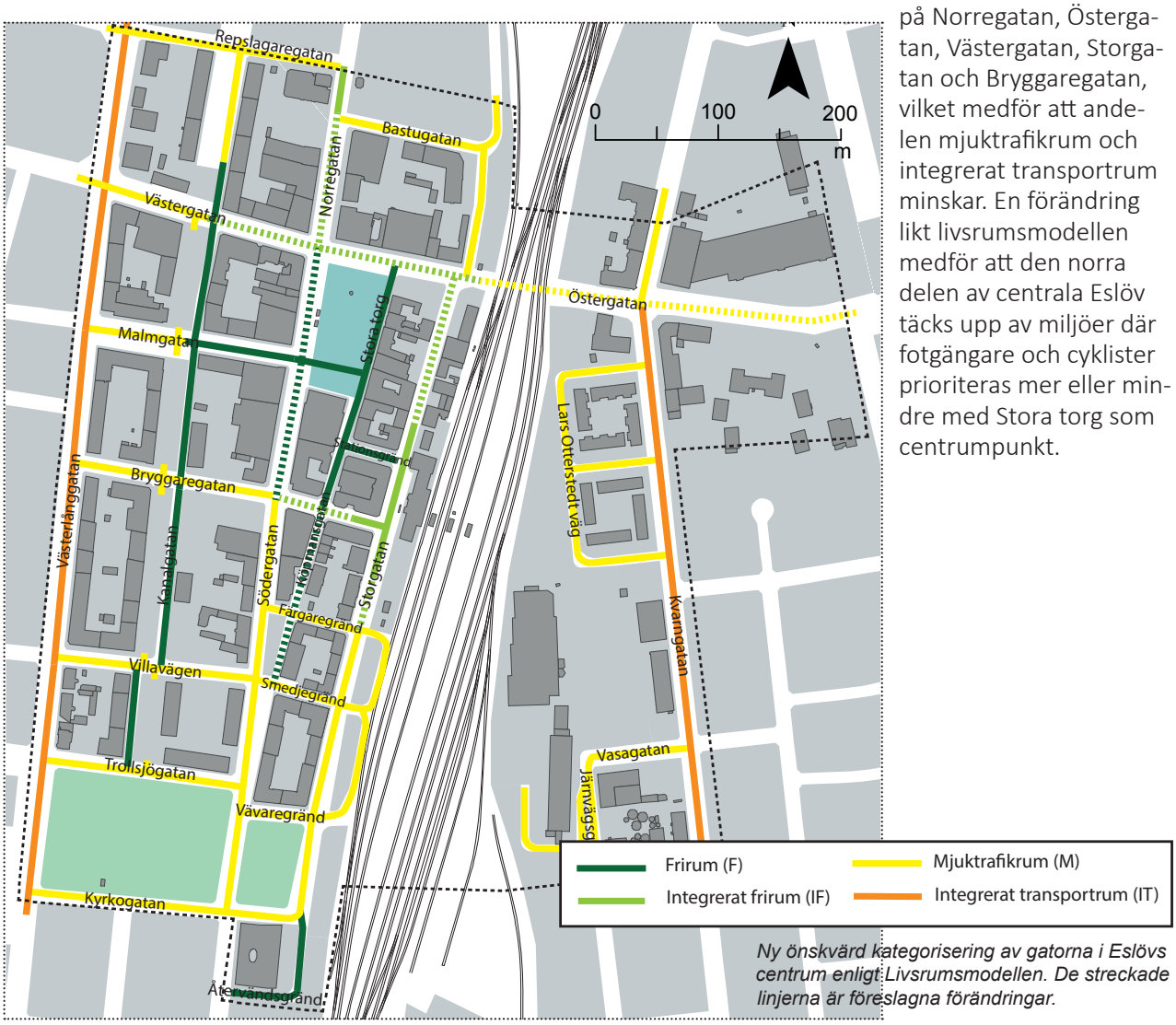
Biltrafiken som angör centrala Eslöv från öster via Östergatan och Trehäradsvägen ska ledas via Kvarngatan till parkeringen på Kvarngränd. För att denna rörelse ska ske fullt ut bör korsningen mellan Östergatan och Kvarngatan detaljstuderas. En åtgärd kan vara att västra delen av Östergatan utformas i avvikande markmaterial, införa växtlighet eller med en smalare sektion för en ökad grad av stadsmässighet och lägre framkomlighet för bilisten (korsningens lokaisering visas i illustration med en blå ring). Korsningen är idag en cirkulationsplats med hög olycksgrad förslagsvis bör platsen omgestaltas till en fyrvägskorsning där cyklisten får en tydligare och säkrare passage samtidigt som stadsmässigheten stärks. På Östergatan kommer en ny skola byggas och behovet av trafiksäkra passager för både fotgängare och cyklister ska beaktas (passagen visas i illustrationen med en rosa pil, mer ingående beskrivningfinns under kap. 4.2).

4.2. På de centrala delarna

I centrala Eslöv har ett antal förslag till åtgärder tagits fram. Åtgärderna har inte detaljstuderats, däremot har en studie på en övergripande nivå genomförts där sektionen, måttkedja och konsekvenser diskuterats.

4.2.1. Gaturummens funktion och karaktär

Åtgärder som omfattar de centrala delarna av Eslöv studeras mer ingående med fokus på höjd prioritet för fotgängare och cyklister. För att uppnå detta föreslås en tydligare variation och att en mer differentierad karaktär på gaturummen utefter önskat beteende och hastighet införs. Kartan nedan visar ett förslag till klassificering av livsrumsmodellen. Skillnaden mot dagens livsrumsmodell är att andelen frirum utökas på Södergatan och Köpmansgatan, andelen integrerat frirum utökas på Norregatan, Östergatan, Västergatan, Storgatan och Bryggaregatan, vilket medför att andelen mjuktrafikrum och integrerat transportrum minskar. En förändring likt livsrumsmodellen medför att den norra delen av centrala Eslöv täcks upp av miljöer där fotgängare och cyklister prioriteras mer eller mindre med Stora torg som centrumpunkt.

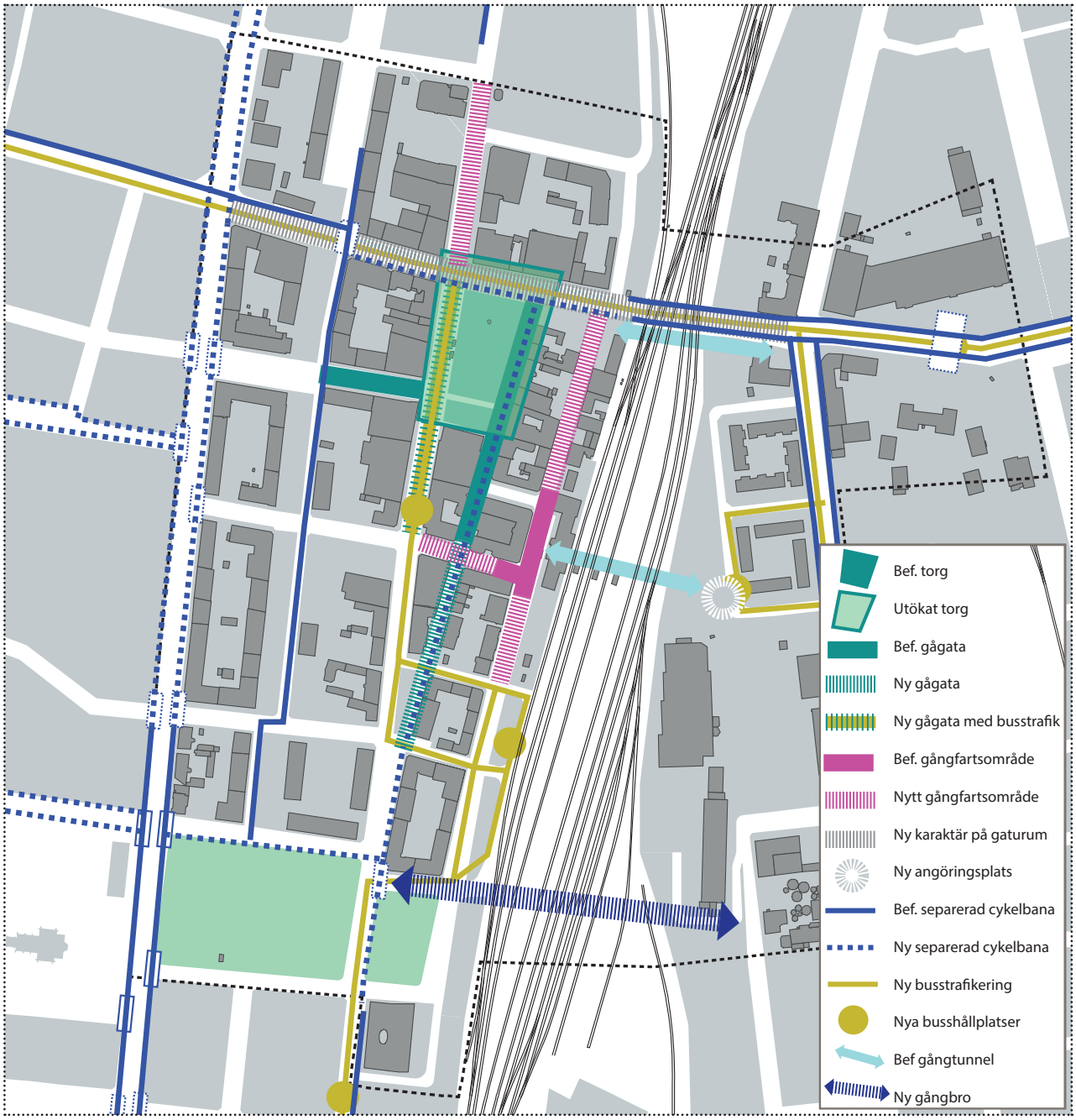


Ny önskvärd kategorisering av gatorna i Eslövs centrum enligt Livsrumsmodellen. De streckade linjerna är föreslagna förändringar.

4.2.2. Åtgärder i centrala Eslöv

Åtgärderna kan sammanfattas:

- Förbjud biltrafik på norra delen av Södergatan
- Utöka gågatunätet längs Köpmansgatan och norra delen av Södergatan (inkl. bussgata).
- Utöka gångfartsområdena längs Bryggaregatan, norra delen av Storgatan och södra delen av Norregatan.
- Förbättra den stadsmässiga karaktären längs Västergatan, Östergatan och korsningen mellan Östergatan/Kvarngatan.
- Koppla ihop cykelvägnätet med nya separarerade cykelbanor längs Västerlånggatan, Odengatan, Trollsjögatan, södra delen av Södergatan samt eventuellt på Västergatan/Östergatan förbi torget.
- Förbättra kopplingarna under järnvägen vid Östergatan och gångtunneln vid stationsbyggnaden
- Arbeta för en ny koppling över järnvägen i Trollsjögatans förlängning.
- Förbättra för kollektivtrafiken genom centrum med en samlad linjedragning och en samlad hållplats
- Förbättrad möjligheter att nå tågstationen och centrum från östra sidan via Kvarngatan.



PRIORITERA

För att skapa en tydlig prioritet mellan trafikslagen i centrala Eslövs gatunät föreslås åtgärder som bidrar till en höjd orienterbarhet via tydlig gestaltning av gaturummen. Inom de centrala delarna av Eslöv ska fotgängarnas tillgänglighet stärkas och gaturum utrustas med breda trottoarer, möblering, taktila stråk och tillgänglighetsanpassade övergångsställen.

Torget ges utrymme att sträcka sig från fasad till fasad i enlighet med Plan för centrumutvecklingen. I anslutning till Stora Torg får fotgängarna får en mycket hög prioritet längs hela Köpmansgatan samt norra delen av Södergatan. Förslaget innebär att norra delen av Södergatan (mellan Bryggaregatan och Västergatan) förbjuder allmän biltrafik och regleras som bussgata.

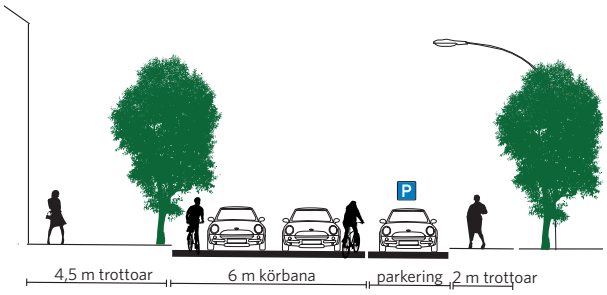
Med detta förslag skapas större ytor i anslutning till butikerna längs Södergatan. Den del av Södergatan som passerar förbi Stora Torg föreslås utformas som en del av torgytan. Regleringen kommer att ställa stora krav på utformningen och gestaltningen av torgytan med hänsyn till busstrafiken. Den södra delen norr om Bryggaregatan bör utformas med bredare gångbanor för fotgängarna men med tydlig körbana med kantsten med hänsyn till busstrafiken och hållplatsen. Hållplatsen tillgänglighetsanpassas med höjd kantsten och taktila stråk. Den bör placeras i höjd med entrén till Köpmannen med nära gångavstånd till tågstationen.

Längs Storgatan, östra delen av Bryggaregatan och Norregatan föreslås gångfartsområde där motorfordonstrafik och cykeltrafik får trafikera gaturummet på fotgängarnas villkor. Förslaget medför att biltrafiken nedprioriteras, vilket ökar framkomligheten för fotgängare och cyklisters vilket är av stor vikt framförallt längs Storgatan som är ett viktigt stråk för alla resenärer som tar sig till och från Eslövs station. Biltrafiken får en lägre framkomlighet men fortfarande en acceptabel tillgänglighet med möjlighet

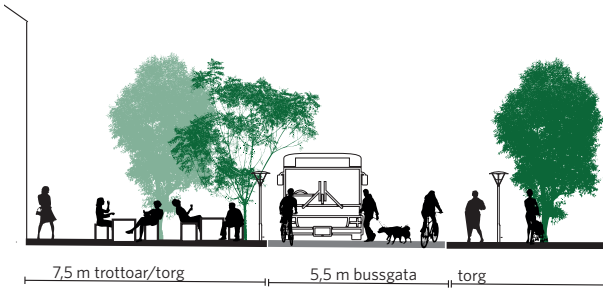
Föreslagen gestaltning av gaturummen i centrala Eslöv

att angöra till tågstationen på både östra och västra sidan om järnvägen. Gångfartsgatorna utformas med ett gemensamt markmaterial på samma nivå mellan fasaderna. Gatan föreslås innehålla ett fåtal kantstensparkeringar som skiftar placering på ömse sida om "körbanan", vilket bidrar till sidoförskjutningar som fördelaktigt begränsar hastigheten och framkomligheten för biltrafiken. Sidoförskjutningen bidrar även till att gaturummet kan utformas med attraktiva miljöer och utrymme för plantering, möblering och cykelparkering. Generellt ska drift och underhåll av utrymmen för fotgängare och cyklister utökas och planeras så att det sker löpande. Detta med avseende på den höga olycksrisken av singelolyckor för oskyddade trafikanter.

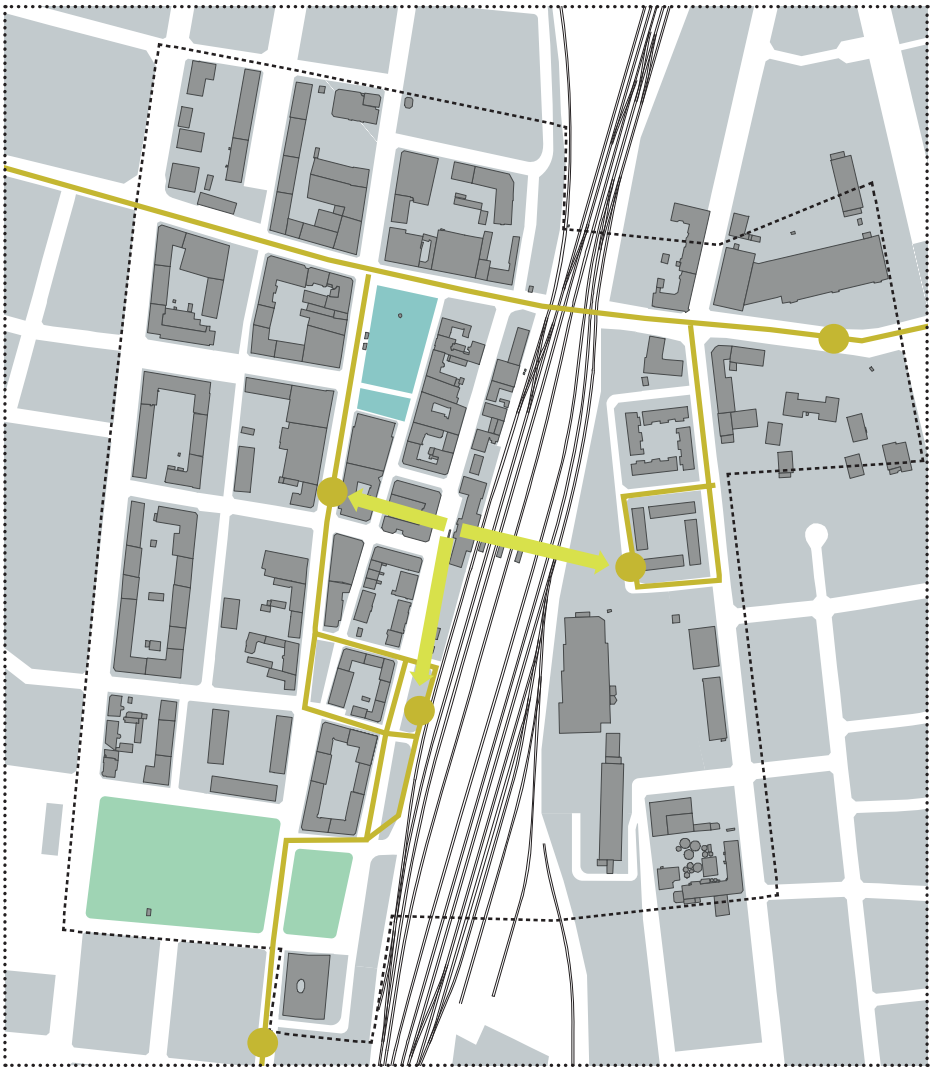
Inom de centrala delarna av Eslöv ska fotgängarnas tillgänglighet stärkas och gaturum utrustas med breda trottoarer, möblering, taktila stråk och tillgänglighetsanpassade övergångsställen.



Befintlig sektion på Södergatan i höjd med torget



Föreslagen sektion på Södergatan i höjd med torget



Föreslagen busstrafik i centrala Eslöv

ÖKA ANDELEN RESOR TILL FOTS OCH MED CYKEL

Cyklisternas framkomlighet ska säkerställas och prioriteras framför bilisterna samtidigt som fotgängarna ska beaktas i centrala Eslöv. Ett flertal av gatorna i centrala Eslöv föreslås utformas som gågator och gångfartsgator, vilket medför att trafiksäkerheten och tillgängligheten för cyklister förbättras dock kan framkomligheten begränsas av fotgängare. För att skapa en god framkomlighet för cyklister till centrum och tågstationen samt genom centrum i strategiska lägen har ett antal stråk föreslagits, dessa knyter väl an till det befintliga cykelnätet.

Nya separata cykelbanor föreslås införas på:

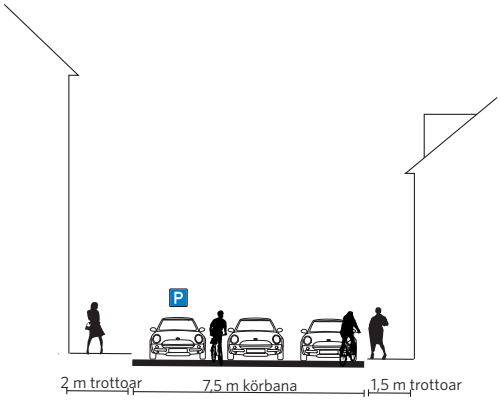
- Västerlånggatan (enkelriktade)
- Odengatan (enkelriktade)
- Trollsjögatan (enkelriktade väster om Västerlånggatan och dubbelriktade mellan Västerlånggatan och Södergatan)
- Södergatan (dubbelriktad mellan Smedjegränd och befintlig bana vid Medborgarhuset).
- På Västergatan/Östergatan har tre alternativa utformningar har tagits fram.

Huvudsyftet med de nya cykelbanorna är att kopplas samman till det samm,anhängande cykelnätet i Eslöv.

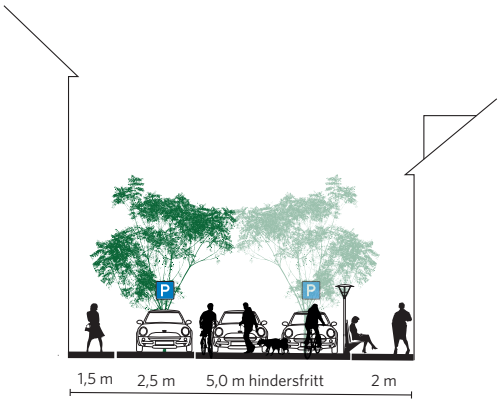
Stråket på Södergatan kopplas samman till gångfartsområdet på Köpmansgatan, vilket bidrar till ett bra komplement till Kanalgatans nord/sydliga sträckning. Detta stråk kopplas till tågstationen, via Bryggaregatan (gångfartsområde) och befintlig cykelparkering.

Det övergripande cykelnätet kompletteras med trafiksäkra stråk till, runt och genom centrum. En separerad cykelbana föreslås införas på Västerlånggatan, där bilisternas hastighet är hög och trafikflödena stora. Cykelbanorna bör vara enkelriktade på vardera sida likt lösningen söder om Villavägen. Längs sträckan införs upphöjda passager över anslutande lokalgator för att öka fotgängarnas och cyklisternas framkomlighet och prioritet i korsningarna. Åtgärden bidrar även till att hastighetsbegränsa bilisterna och på så vis öka trafiksäkerheten på sträckan. Upphöjda passager bidrar även till att markera och tydliggöra att bilisterna kör in i centrum.

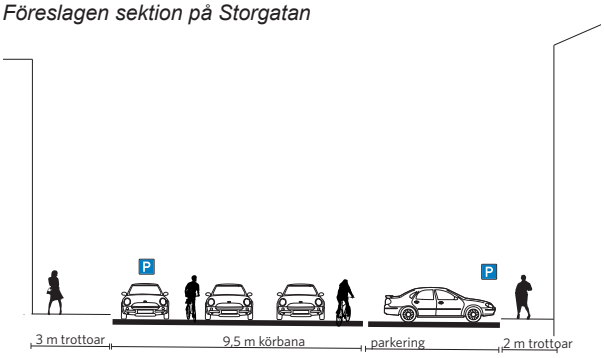
En ny gc-bro bidrar till att minska maskvidden i cykelnätet och skapa fler och tätare förbindelser över järnvägen och dess barriäreffekt. En ny kopp-



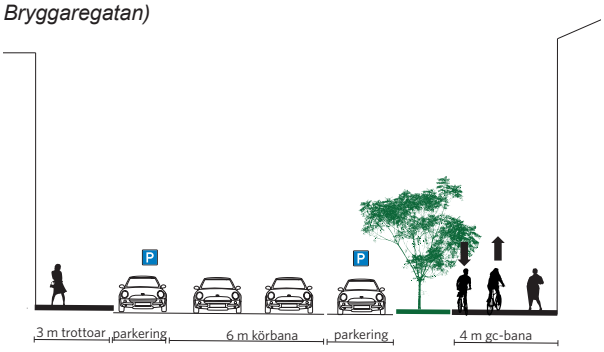
Befintlig sektion på Storgatan



Föreslagen sektion på Storgatan



Befintlig sektion på Södergata (mellan Smedjegränd och Bryggaregatan)



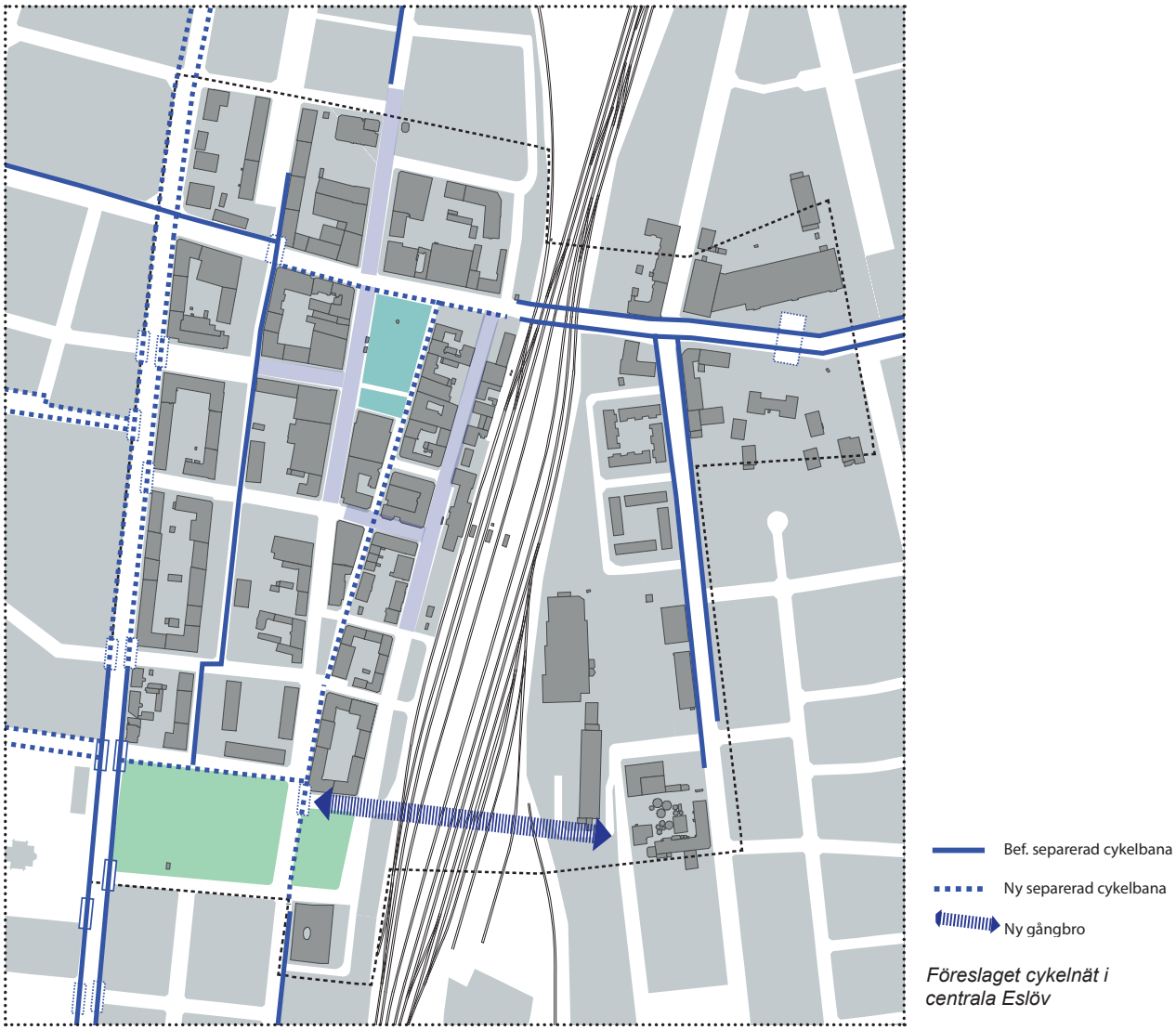
Föreslagen sektion på Södergata (mellan Smedjegränd och Bryggaregatan)

ling bidrar även till att östra och västra Eslöv bättre kopplas samman och därmed har staden och dess täthet och blandstadsfunktion en god möjlighet att "växa över" järnvägen.

Cykelparkering på västra sidan av stationen bör justeras så att antalet platser uppfyller behovet samt att parkeringen kan ske på ett säkert och attraktivt sätt via väderskydd, ramlås och bra belysning. Detsamma gäller för cykelparkeringen på den östra sidan om stationen. Parkeringen söder om busshållplatsen för regionbussarna håller god kvalitet dock nyttjas den dåligt p.g.a dess placering. Platserna kan eventuellt komma att nyttjas mer då Trollsjögatan föreslås bli ett viktigt cykelstråk som även bör förlängs över järnvägen med en ny gc-bro.

Attraktiv cykelparkering bör införas i samband med den nya samlade busshållplatsen på Södergatan och i samband med att nya målpunkter etableras.

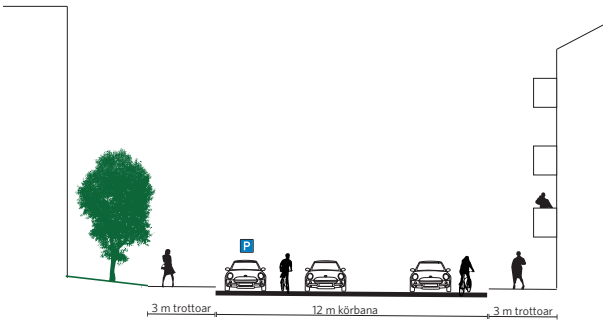
På Östergatan föreslås ett brett och upphöjt övergångsställe med god belysning i höjd med befintlig skola och planerad ny skola. Att säkerställa övergångsställen som ligger i direkt anknytning till skolan är extra viktigt med tanke på barns möjlighet att själva ta sig till/från skolan. Förslagsvis införs en bred mittrefug så att gatan kan passeras i två etapper med endast en körriktning åt gången. Refugen ska göras minst två meter bred så att cykel alternativt fotgängare med barnvagn får plats att vänta. Detta innebär även att körbanan smalnas av och hastighetsdämpas.



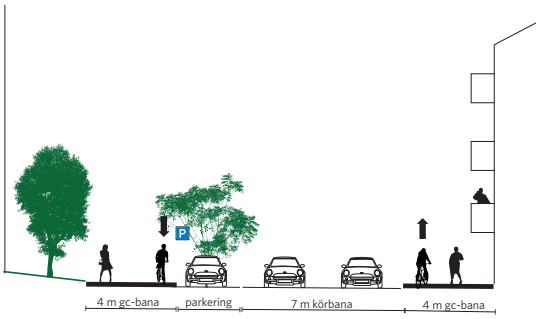
Föreslaget cykelnät i centrala Eslöv

Mellan övergångsstället och den planskilda passagen under järnvägen föreslås att korsningen mellan Östergatan och Kvarngatan byggs om till en fyrvägskorsning. Befintlig cirkulationsplats är inte stadsmässig och bidrar till att huvudflödet leds rakt fram d.v.s. till centrala Eslöv. Korsningen är trafikfarlig för cyklister då körfälten i cirkulationen är för breda för att cyklisten säkert ska trafikera i blandtrafik, risk finns för att cyklisterna trängs ut åt sidan. För att en cirkulationsplats ska vara ett trafiksäkert alternativ krävs det att radierna är små och körfältet smalt samt att det finns ett kontinuerligt flöde av cyklister och relativt låga flöden av motorfordon.

Utformningen och gestaltningen av korsningen Östergatan/Kvarngatan bör studeras vidare utifrån utrymme, trafikflöden och de oskyddade trafikanterna. Med en fyrvägskorsning skapas bättre förutsättningar att få utrymme för mer säkra passager för de oskyddade trafikanterna. Det hade varit bra om utformningen av korsningspunkten tonar ner Östergatans sträckning västerut mot centrum och förstärker kopplingen med Kvarngatan.



Befintlig sektion på Västerlånggatan

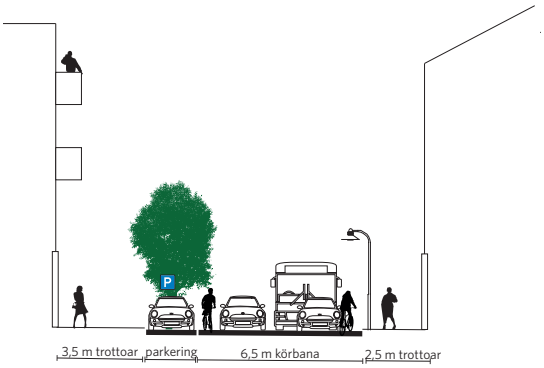


Föreslagen sektion på Västerlånggatan

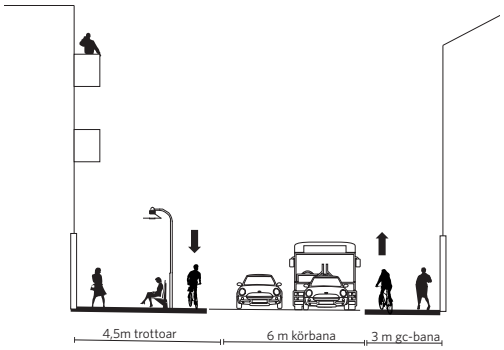
Korsning utformas så att merparten av biltrafikflödet österifrån leds söderut på Kvarngatan för att minimera genomfartstrafiken genom centrum. Detta görs delvis via skyltning till centralstationens angöring och parkering på östra sidan om järnvägen

Cykelstråket längs Västergatan/Östergatan (mellan Västerlånggatan och Storgatan) kan utformas enligt tre olika principer som redovisas till höger. Sektionerna är tagna på sträckan mellan Kanalgatan och Södergatan. Gaturummets begränsade utrymme mellan befintlig bebyggelse medger inte utrymme för en optimal trafiklösning för alla trafikslag

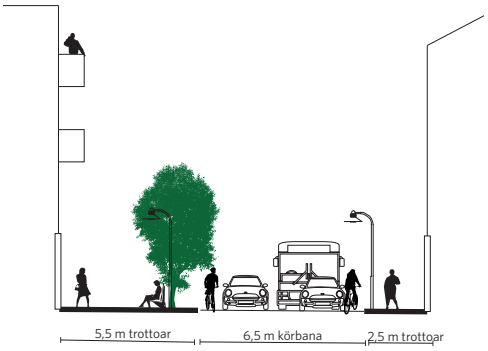
Principerna medför olika kvalitéer i gaturummet och olika grad av påverkan för trafiksäkerhet, trygghet, framkomlighet och tillgänglighet, vilket sammanställts i tabellen til höger. Enligt tabellen medför princip 1, *cykling i blandtrafik*, flest fördelar.



Befintlig sektion på Västergatan



Föreslagen sektion enligt princip 2 enkelriktade cykelbanor



Föreslagen sektion enligt princip 1 cykling i blandtrafik

Föreslagen sektion enligt princip 3 dubbelriktad cykelbana

Alternativ	princip 1	princip 2	princip 3
Beskrivning	Cykling i blandtrafik	Enkelriktade cykelbanor	Dubbelriktad cykelbana på södra sidan
Utrymmesbehov	Att inte ha separata cykelbanor möjliggör bredare utrymme för fotgängare, komers och servering på trottoarerna (förutsatt att parkeringen tas bort). Körbanan bibehåller dess mått för att tillgodose cyklisters framkomlighet i blandtrafik. Samtliga träd kan bevaras.	Alternativet är det mest utrymmes- krävande då cykelbana på två sidor kräver bredare mått än en samlad bana på ena sidan eller cykeltrafik i körbanan. Samtliga träd måste tas bort vilket minskar rumsbildningen gestaltningen av gaturummet. Bilparkeringen måste tas bort.	En dubbelriktad cykelbana kräver mindre utrymme än två enkelriktade. Samtliga träd kan bevaras medan parkeringen måste tas bort då gatan förskjuts norrut för att skapa utrymme för gc-bana på den södra sidan. Banan ligger bäst på södra sidan då torgutrymmet kan nyttjas i öst och skapa möjlighet till komers och servering på den norra sidan som ligger i söderläge.
Gaturummets karaktär	Denna utformning bidrar till en karaktär av integrerat frirum med ökat utrymme för fotgängaren och handel. Då cykling sker i blandtrafik minskar risken för att biltrafiken håller höga hastigheter.	Även om körbanan kan göras smalare upplevs det totala gaturummet med separerade trafikslag och utan träd, som bredare. Gaturummet kommer inte upplevas som ett integrerat frirum.	Även om körbanan kan göras smalare upplevs det totala gaturummet med separerade trafikslag som bredare i jämförelse med blandtrafik.
Cyklisternas framkomlighet/ tillgänglighet	Cyklister som kommer från den dubbelriktade cykelbanan väster om Västerlånggatan, och ska österut, måste korsa Västergatan en gång. Framkomlig- heten kan begränsas av motorfordonstrafi- ken (inverkan minskar om parkeringen tas bort).	Cyklister som kommer från den dubbelriktade cykelbanan väster om Västerlånggatan, och ska österut, måste korsa Västergatan en gång. Förutom denna rörelse har cyklisterna mycket god framkomlighet och prioritet.	Samtliga cyklister som kommer från den dubbelriktade cykelbanan väster om Västerlånggatan, måste korsa Västergatan en gång. De som kommer västerifrån på Östergatan måste korsa gatan ytterligare en gång.
Cyklisternas säkerhet/trygghet	Att cykla i blandtrafik, även om det är gångfartsområde, kan upplevas som otryggt för t.ex. barn. Lägre hastigheter hos biltrafiken bidrar dock till ökad säkerhet. Att cykla i blandtrafik bidrar till hög trafiksäkerhet i korsningspunkterna. Bilparkering bör tas bort för att minska risken att bildörrar öppnas i körbanan.	Tydlig separering ökar tydligheten och därmed den upplevda tryggheten. Risk för högre hastigheter hos biltrafiken bidrar dock till minskad säkerhet i korsningspunkterna.	Tydlig separering ökar tydligheten och därmed den upplevda tryggheten. Risk för högre hastigheter hos biltrafiken bidrar dock till minskad säkerhet i korsningspunkterna, detta bör beaktas extra noga då dubbelriktad cykeltrafik kommer korsa gatan i felriktning.
Fotgängarnas framkomlighet/ tillgänglighet	Utformningen bidrar till en bredare trottoar (förutsatt att parkeringen tas bort) samt möjlighet för möblering, plantering och belysning som ökar fotgängarnas framkomlighet och attraktivitet.	Utformningen bidrar till en smal trottoar i söder och befintlig trottoarbredd i norr dock utan befintlig trädplanteringen vilket minskar attraktiviteten för fotgängarna.	Utformningen bidrar till en mycket smal trottoar i söder och en bred trottoar i norr som skapar möjlighet för möblering, plantering och belysning som ökar fotgängarnas framkomlighet och attraktivitet.
Fotgängarnas säkerhet/trygghet	Fotgängarna får en ökad säkerhet och trygghet då siktlinjer och orienterbarheten stärks (förutsatt att parkeringen tas bort).	Då parkeringen tas bort förbättras siktlinjerna och orienterbarheten stärks dvs säkerhet och tryggheten ökar. Det breda gaturummet bidrar till minskad möjlighet att passera körbanan (möjlig flyktväg).	Då parkeringen tas bort förbättras siktlinjerna och orienterbarheten stärks dvs säkerhet och tryggheten ökar.

ATTRAKTIV STADSMILJÖ

En ökad trygghet för de oskyddade trafikanterna ska säkerställas på strategiska lägen exempelvis där behovet av att röra sig och uppehålla sig under dygnets mörka timmar finns. Detta gäller främst kring tågstationen, Stora torg och busshållplatserna samt utmed större gång- och cykelstråk.

Den befintliga vägporten på Östergatan upplevs ha en låg fri höjd, vara lång och dåligt belyst. För att öka tryggheten bör variation och en ökad grad av belysning införas. För att vägporten även ska bidra till en trafiksäkrare miljö bör körbanan eventuellt avsmalnas för att säkerställa låga hastigheter. Skiljeremsan mellan körbanan och gc-banan kan utökas och möjlighet att införa möblering eller plantering bör utredas (naturlig grönsak som klarar av att leva i den mörka miljön blir antagligen svårt men eventuellt kan kostgräs eller avvikande markbeläggning bidra till en attraktivare miljö). Befintlig horisontell målning i vägporten förstärker känslan av att tunneln är lång, istället bör tunneln delas upp med vertikala element för att skapa fler händelser längs med sträckan. På så vis delas den långa sträckan upp i kortare etapper. Samma tankar gäller kring gångtunneln under tågstationen där belysningen bör förstärkas och väggarna målas i ljusare färger. Med ny bebyggelse och verksamheter ökar man den sociala närvaron i gaturummen, att det är mer folk som rör sig i området vilket bidrar till en ökad känsla av trygghet jämfört med mer öde platser.

För att skapa en tryggare angöringsplats på östra sidan järnvägen bör platsen studeras djupare. Platsen är idag mörk, otrygg och omfattar cykelparkering, sittplatser och lite planteringar. Närmsta granne är en bilparkering och baksidor av bebyggelser. Detta bör justeras och kompletteras med bebyggelse med både bostäder och verksamheter för att öka befolkningsgraden och attraktiviteten. En ökad attraktivitet leder till att fler resenärer väljer denna passage och entrén till stationen och staden, vilket avlastar övriga gator i centrala Eslöv. Nedan redovisas några inspirationsbilder från Målöv i Danmark (bilderna är hämtade från www.adept.dk).

Samtliga busshållplatser, cykelparkeringar och torgutrymmen bör förses med god belysning och rensas från sikthämmande växtlighet och möblering.

5. Effekter och konsekvenser

5.1. Mål och åtgärder

För att konsekvensbedömma effekterna av de föreslagna åtgärderna kommer de projektspecifika målen att utvärderas för respektive åtgärd.

Hur ska de olika trafikslagen i Eslövs centrum fördelas eller anpassas så att fotgängare och cyklister kan prioriteras.

- I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde.
- Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.
- Eslövs Central är en viktig målpunkt och en välkomnande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.
- Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.

Åtgärder på de centrala delarna:

- Förbjud biltrafik på norra delen av Södergatan
- Utöka gågatunätet längs Köpmansgatan och norra delen av Södergatan (inkl. bussgata).
- Utöka gångfartsområdena längs Bryggaregatan, norra delen av Storgatan och södra delen av Norregatan.
- Förbättra den stadsmässiga karaktären längs Västergatan, Östergatan och korsningen mellan Östergatan/Kvarngatan.
- Koppla ihop cykelvägnätet med nya separarerade cykelbanor längs Västerlånggatan, Odengatan, Trollsjögatan, södra delen av Södergatan samt eventuellt på Västergatan/Östergatan förbi torget.
- Förbättra kopplingarna under järnvägen vid Östergatan och gångtunneln vid stationsbyggnaden
- Arbeta för en ny koppling över järnvägen i Trollsjögatans förlängning.
- Förbättra för kollektivtrafiken genom centrum med en samlad linjedragning och en samlad hållplats
- Förbättrad möjligheter att nå tågstationen och centrum från östra sidan via Kvarngatan.

Utav ovan nämnda åtgärder bör ombyggnad av Stora Torg tillsammans med åtgärderna längs Södergatan, Storgatan och Västergatan/Östergatan prioriteras. Samtidigt bör linjedragningen för bussarna ändras. Genom att förbjuda allmän biltrafik på norra delen av Södergatan finns det en stor risk att trafikflödet längs Storgatan ökar markant. Gatan är smal och ska ha en prioriterad roll som viktigt stråk för fotgängare och cyklister som har Eslövs stations som målpunkt. För att minska denna effekt är det av stor vikt att den föreslagna ombyggnaden av Storgatan sker i samband med ombyggnaden av Stora Torg och avstängningen av Södergatan.

Nästa steg bör vara ombyggnad av Norregatan och Köpmansgatan samt införande av de separerade cykelstråken. Den nya gc-bron över järnvägen i söder blir först aktuell på lång sikt och bör samordnas med den planerade upprustningen av stationsområdet.

Åtgärder på det övergripande nätet:

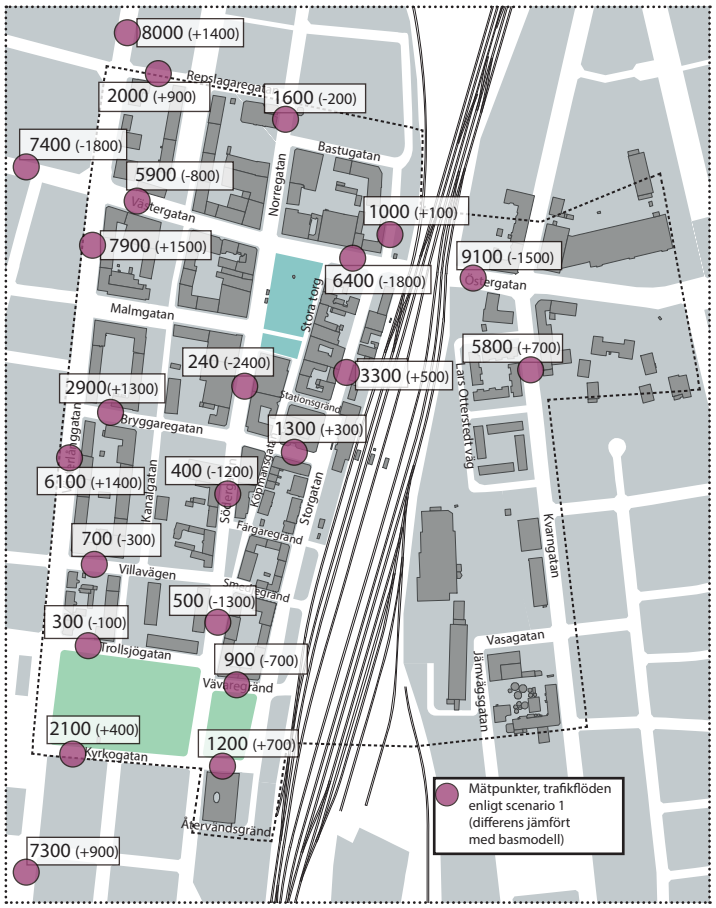
- Införande av en ny cirkulationsplats i Trehäradsgatans anslutning på väg 13/117.
- Införande av ett samlat parkeringshus.

Införande av ett parkeringshus har ej studerats inom utredningen utan har endast adderats inför effektbedömningen i trafikmodellen. Indata till trafikmodellen för parkeringshuset kommer från Eslövs kommun:

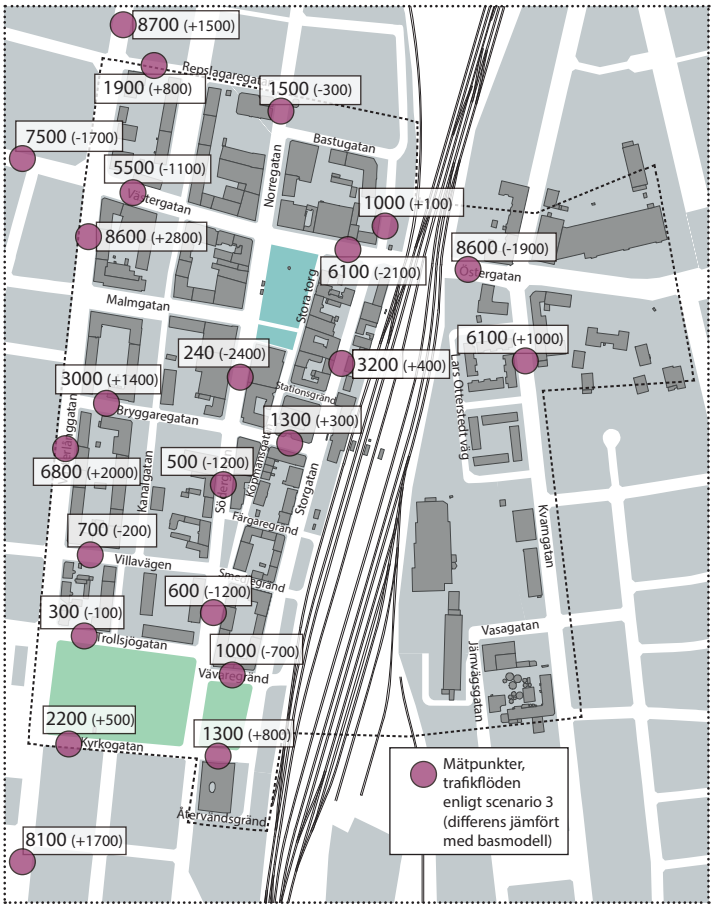
1. Parkeringshuset placeras vid Badhusparken med 150 platser d.v.s. ett nettotillskott på cirka 80 bilplatser. Anläggningen har beräknats som i huvudsak pendlarparkering och har därmed en låg omsättning av bilplatserna. In- och utfart är riktad så att merparten trafik kommer från väster (Västerlånggatan).
2. Parkeringshuset placeras vid Ystadvägen med 150 platser d.v.s. ett nettotillskott på 150 bilplatser. Anläggningen har beräknats som i huvudsak pendlarparkering och har därmed en låg omsättning av bilplatserna. In- och utfart är riktad så att merparten trafik kommer från söder (Trehäradsvägen).

5.1.1. Effekter

För att kunna utvärdera tillgängligheten och framkomligheten i centrala Eslöv har information från



Trafikflöden efter införande av föreslagna åtgärder steg ett.



Trafikflöden efter införande av föreslagna åtgärder steg ett och två, med parkeringshus placerat vid Ystadgatan.

trafikberäkningsmodellen beaktats. För att kunna utvärdera trafiksäkerheten, personsäkerheten och orienterbarheten inom centrala Eslöv har information från den sociala konsekvensbedömning beaktats.

Trafikbelastning i trafiknätet

För att kunna utvärdera effekten av de föreslagna åtgärderna på trafiknätet inom såväl centrala Eslöv som inom hela tätorten har trafikberäkningsmodellen använts. Inom uppdraget har en biltrafikmodell byggts upp för dagens trafiksituation i Eslöv. Modellen har använts för att simulera föreslagna åtgärder i syfte att se hur trafikflödena och rörelsemönstren förändras. Simuleringen har gjorts i två etapper för att kunna fastställa vilka åtgärder som har haft vilken inverkan på trafiknätet.

Enligt resultat från trafikmodellen för åtgärder på de centrala delarna kan man utläsa att trafikflödena på Östergatan/Västergatan minskar med mellan 1000-2000 fordon på sträckan mellan Kvarngatan och Västerlånggatan medan trafikflödena på Storgatan ökar med ungefär 500 fordon. Detta beror delvis på minskad framkomlighet på Östergatan/Västergatan men även p.g.a. att trafikflödena på Södergatan stryps, i modellen ligger endast busstrafik på Södergatan. Trafikflödena minskar generellt sett i centrala Eslöv och ökar på det övergripande gatunätet d.v.s. trafikflödena på Västerlånggatan, Smålandsvägen, Kvarngatan och Trehäradsvägen ökar. Simuleringen stämmer bra överens med de mål som och de strategier som tagits fram inom utredningen.

Enligt resultat från trafikmodellen för åtgärder på det övergripande nätet sker endast marginella förändringar på trafikflödena jämfört med steg ett. Den stora skillnaden blir trafiköverflyttning från Ringsjögatan/Östergatan till Trehäradsvägen på cirka 1000 fordon per dygn. Skillnaden mellan steg två A och B är mycket liten och hänger ihop med det planerade parkeringshusets nettotillskott av bilplatser. Trafikflödena på Östergatan/Västergatan minskar med ytterligare 300-400 fordon vid införande av åtgärder steg ett och två. Generellt minskar trafikflödena i centrala Eslöv och ökar på

det övergripande gatunätet d.v.s. trafikflödena på Västerlånggatan, Smålandsvägen, Kvarngatan och Trehäradsvägen ökar.

Tillgänglighet till parkering

Föreslagna åtgärder innebär att ett antal parkeringsplatser tas bort för att skapa utrymme åt de oskyddade trafikanterna. Vid minskat antal utspridda parkeringsplatser skapas en minskad andel söktrafik samtidigt som siktlinjerna och orienterbarheten stärks. För barn begränsar parkeringsplatserna sikten och bidrar till en farlig trafikmiljö. Parkering i gatan bidrar även till låg trygghet då flyktvägar och siktförhållande begränsas.

Förslag till borttagna parkeringsplatser:

- Västergatan 3 st
- Östergatan 2 st
- Norregatan 4 tas bort av de 8 befintliga
- Södergatan 12 st
- Storgatan 6 tas bort av de 14 befintliga
- Köpmansgatan 7 st
- Södergatan (syd) 5 tas bort av de 13 befintliga

Totalt bidrar förslagen till att 33 platser tas bort där merparten är korttidsreglerade platser. Huruvida dessa platser bör ersättas eller inte bör studeras vidare med hänsyn till andra planer som pågår parallellt (bostadsbebyggelse på befintlig markparkering m.m.). Ett sätt att ersätta parkeringen är att ändra befintlig långtidsparkering till korttidsparkering på exempelvis Storgatan och Kanalgatan d.v.s. nyttja befintlig parkering på ett effektivare sätt.

Ett annat sätt är att införa mer parkering där parkering redan finns i dagsläget. Exempelvis kan parkeringen på Kanalgatan utökas med 6-10 platser på sträckan strax innan passagen över Västergatan. På denna plats är det idag en infart som föreslås stängas för att minska trafikflödena på Västergatan och samtidigt skapa utrymme för parkeringen.

Tillgänglighet till busstrafiken

Fotgängarnas tillgänglighet till busstrafiken stärks via införande av en samlad linjedragning genom centrum, vilket underlättar för orienterbarheten och möjliggör goda byten mellan linjerna. En samlad hållplats bidrar även till att hållplatsen kan utformas med hög standrad då antalet resande blir högre.

Social konsekvensbedömning

I den sociala konsekvensbedömningen av förslagen i trafikutredningen ingår det att titta på följande parametrar:

- socialt liv
- mötesplatser
- trygghet, inkl. orienterbarhet och tillgänglighet
- säkerhet
- närhet
- barns självständiga rörelser
- barns hälsa

Analysen görs enligt följande: Nuläget beskrivs utifrån inventeringarna som genomförts. Påverkan är de förslag som trafikutredningen presenterar. Effekten är förändrade förutsättningar för fotgängare, cyklister, bilister och kollektivtrafikresenärer.

Konsekvenserna följer på effekten. Kedjan förklaras genom exemplet nedan:

- Nuläget är en gata som har biltrafik i båda riktningar och gatuparkeringar på båda sidor. På gatan går inga bussar. Fotgängare är hänvisade till trottoarerna medan cyklister hänvisas till blandtrafiken ihop med bilisterna.
- Påverkan sker genom att gatan görs om till gångfartsområde. Trafik med motorfordon får endast ske i hastigheter anpassade till fotgängare, cirka 5-7 km/tim. Gatuparkeringar tas bort för att skapa plats för människor att gå och cykla.
- Effekten blir att bilisternas tillgänglighet är kvar (de kan fortfarande köra) men framkomligheten minskar (lägre hastighet, inte prioriterade i gaturummet). En annan effekt blir förbättrad tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister, ökad säkerhet för oskyddade trafikanter, större trygghet med mer befolkad gata, och fler barn som kan röra sig självständigt på gatan. Lägre bullernivåer är ytterligare en effekt.
- Konsekvensen av förändringen är att människors hälsa och mobilitet främjas, vilket framför allt är mycket positivt för barn som behöver röra sig och få trafikträning. Konsekvensen är också ett större socialt liv och ökad hälsa genom bland annat mindre buller och troligen också mindre avgaser.

Den sociala konsekvensbedömningen redovisas i sin helhet under bilaga 1.

5.1.2. Måluppfyllelse

I stadskärnan är miljöerna utformade så att cyklister och fotgängare ges företräde

Detta mål uppfylls genom att gågatan på Köpmansgatan utökas och gågata (med busstrafik) på Södergatan införs. På de gator där gångfartsområde eller en ökad stadsmässig karaktär införs skapas goda förutsättningar för främst fotgängare men även för cyklisterna.

Tydliga stråk binder samman stadskärnans olika delar med varandra och med andra viktiga målpunkter, såsom Trollsjöområdet.

Detta mål uppfylls genom att nätet med separerade cykelbanor utökas på Västerlånggatan, Odengatan, Trollsjögatan, Södergatan och eventuellt Östergatan- Västergatan. Även en förbättring av koppling över/under järnvägen bidrar till att målet uppfylls.

Eslövs Central är en viktig målpunkt och en välkomnande mötesplats för många människor på genomresa eller med centrum som målpunkt.

Detta mål uppfylls genom förbättrad koppling till och under stationsbyggnaden samt via förbättrade möjligheter att nå tågstationen från den östra sidan med en ny angöringsplats, höjd standard på busshållplats, cykelparkering, möblering m.m.. Via avlastning på östra sidan kommer entrén från väst bli bättre och mindre trafikintensiv. Tillgänglighetsanpassning av tågstationen och de offentliga platserna kring entréerna bidrar även till att målet uppfylls.

Väl utformade platser för lek, aktiviteter, möten och avkoppling gör att både boende och besökare vill stanna till i stadskärnan.

Detta mål uppfylls genom att gågatan på Köpmansgatan utökas och gågata (med busstrafik) på Södergatan införs och knyter an till Stora torg. På de gator där gångfartsområde eller en ökad stadsmässig karaktär införs skapas goda förutsättningar för ett ökat folkliv med möjlighet till möten, lek och aktivitet även i gaturummet.

5.2. Fortsatt arbetet

Vid införande av gågator, gångfartsområden och gator med ökad grad av stadsmässighet skapas goda förutsättningar för fler caféer på eller vid Stora torg, vilket skulle ge ett mer levande och inbjudande intryck. I och med omdaning och ombyggnation av Stora torg bör möjligheterna till socialt liv prioriteras genom exempelvis fler caféer och sittplatser vid eller på torget. Torget är en viktig mötesplats med dåligt utnyttjad potential.

Det är viktigt att se över hur fler mötesplatser kan skapas för personer i olika åldrar. Stationsbyggnaden är det första som möter en besökare som kommer med tåg till Eslöv, och det är viktigt att den ger ett mer välkomnande intryck med bland annat trevligare sittplatser och mer belysning.

Parkeringssituationen i centrum måste utredas vidare avseende utbud, reglering samt effekten av införandet av parkeringsavgifter. Ett eventuellt parkeringshus måste studeras vidare med avseende storlek och lokalisering samt vilka (boende, besökare, verksamma, pendlare) som kommer att nyttja anläggningen. Gällande lokaliseringen förordar utredningen en lokalisering som har en matning från Trehäradsväge i söder, antingen öster eller väster om spåren.

Vid införande av en ny gång- och cykelbro söder om stationen är det viktigt att skapa möjlighet för möten och att befolka stråket så att det inte upplevs som otryggt. Bron bör kopplas till plattformarna för att förbättra tillgängligheten till stationen och för att minska beroendet av den befintliga gångtunnel under spåren som stängs kvällstid. GC-bron bör även kopplas samman till det planerade cykelstråket längs det gamla järnvägsspåret väster om Järnvägsgatan samt till cykelstråket mot Trollsjögatan och de västra delarna av Eslöv. Eventuellt kan gc-bron och parkeringshuset samordnas för att befolka platsen och nyttja byggnaden för att ta upp nivåskillnaden. Förslagsvis kan ramper införas längs med fasaden.

Under utredningen har förslag om att etablerat ett nytt resecentrum öster om spåren lyfts fram. Frågan har inte studerats inom ramen för utredningen. Potentialen bör utredas tillsammans med Skånetrafiken i samband med en översyn av kollektivtrafikens linjenät och hållplatser.

6. Referenser

Eslövs infartsvägar- April 2013, Eslövs kommun

Hastighetsplan - November 2011, Tyréns AB

Eslöv parkeringsutredning- Juni 2011, Trivector Traffic

Plan för centrumutveckling- Januari 2016, Eslövs kommun

Resvaneundersökning för Skåne 2013, Sweco

RVU för Eslövs kommun- November 2015, Sweco

Eslövs kommun trafikmätningar: 2016-05-19 - 2016-06-02, Trafikia

Trafik för en attraktiv stad- Juni 2015, Trafikverket, SKL och Boverket

7. Bilaga 1 - Social konsekvensbedömning

	SOCIALT LiV
Nuläge	Det sociala livet i centrum är koncentrerat till Stora torg och gatorna som ansluter, och till viss del Stadsparken under sommartid. Det finns många ödsliga områden i centrum, delvis på grund av utglesad bebyggelse och några breda gator, bland annat Västerlånggatan och Östergatan. Biltrafik och buller är dominerande intryck i stadsmiljön och bullernivåerna påverkar möjligheten till samtal utomhus. Biltrafiken skapar barriärer i de centrala delarna. Det är få barn och unga som rör sig genom centrum.
Påverkan av förslagen	Förslagen ger fler gångfartsområden i centrala delar av staden, bland annat vid Västergatan/Stora torg, vilket ger större utrymme för fotgängare och cyklister. Detta i kombination med bättre skyltning för att undvika onödig biltrafik genom centrum, förväntas ge minskad biltrafik. Nya cykelvägar längs med Västerlånggatan underlättar för cyklister. Förslagen ökar möjligheten till fler befolkade platser öster om järnvägen.
Effekt av påverkan	De samlade förslagen leder till mindre biltrafik i centrum och därmed tystare miljöer. När fotgängare och cyklister får mer utrymme skapas ett lugnare tempo, som underlättar för möten. Tystare miljöer inbjuder till samtal och är en god förutsättning för möten mellan människor eftersom det känns trevligare att vistas i tysta miljöer. Ett lugnare trafikklimat underlättar för barns självständiga rörelser.
Sociala konsekvenser	Det blir lättare för barn att bygga upp ett eget socialt liv när de inte är lika beroende av skjutsande föräldrar. Fler spontana samtal bidrar till att minska känsla av isolering. Ett lugnare och tystare centrum skapar en större tillhörighet till orten eftersom det är mer trivsamt att röra sig där.
Rekommendationer	Det finns förutsättningar för fler caféer på eller vid Stora torg, vilket skulle ge ett mer levande och inbjudande intryck. I och med omdaning och ombyggnation av Stora torg bör möjligheterna till socialt liv prioriteras genom exempelvis fler caféer vid eller på torget.
	MÖTESPLATSER
Nuläge	Under vintertid finns få mötesplatser utomhus då också uteservering vid Stora torg stängs. Stora torg är inte särskilt inbjudande i sin nuvarande utformning; bänkarna står på rad i stället för att vara vända mot varandra och torget har få funktioner som får folk att stanna upp eller uppehålla sig på torget. Förutom en lekplats i Stadsparken, saknas även mötesplatser för barn och unga, såsom skatepark eller temporär skridskobanan på torget. Järnvägsstationen är ingen trevlig plats att uppehålla sig vid och inbjuder inte till möten. Känslan inne i stationsbyggnaden är att man fortfarande befinner sig utomhus.
Påverkan av förslagen	En liknande påverkan som den vid parametern socialt liv. Västergatan får en annan karaktär förbi Stora torg, med nya gångfartsområden. Dessutom försvinner parkeringsplatser, vilket ger mer utrymme till fotgängare, cyklister eller till andra funktioner.
Effekt av påverkan	Det faktum att det finns mer utrymme till annat än biltrafik, kan möjliggöra exempelvis fler bänkar eller andra sittplatser. Mindre biltrafik och buller gör det trevligare att sitta ute och ger bättre förutsättningar för att skapa mötesplatser utomhus. Fler mötesplatser ger ökad trevnad.
Sociala konsekvenser	Fler mötesplatser som är befolkade ger en tryggare och trevligare närmiljö. Människor känner sig mer delaktiga i sin stad. Vistelsen i sig har ett värde därför att det gynnar den lokala handeln. Mötesplatser som vänder sig till vissa åldersgrupper gör att dessa blir sedda, till exempel lekplatser eller ungdomsgårdar.
Rekommendationer	Torget är viktig mötesplats med dåligt utnyttjad potential. Det är viktigt att se över hur fler mötesplatser kan skapas för personer i olika åldrar. Stationsbyggnaden är det första som möter en besökare som kommer med tåg till Eslöv, och det är viktigt att den ger ett mer välkomnande intryck med bland annat trevligare sittplatser och mer belysning. Skatepark/aktivitet på grönytan norr om medborgarplatsen är ett förslag, för att skapa mer liv och rörelse och platser att ”hänga” vid för unga. Gestaltningen är viktig vid kommande omdaning av torget. Vackra platser gör att människor stannar upp och vill vistas på den platsen. Vid omdaning av Stora torg rekommenderar vi att det befintliga hotellet inkluderas i gestaltningen av torget. Hotellet ska kunna ge ett mervärde också för Eslövsborna och anknyta till torget på ett annat sätt än idag. Till exempel kan det finnas utställningar i lobbyn eller uteservering.

	TRYGGHET inkl. orienterbarhet och överblickbarhet
Nuläge	Inom centrum finns platser som är folktomma och som kan upplevas som ödsliga och otrygga, till exempel gäller det sydväst och sydost om järnvägsspåren. Eftersom befintlig gångtunnel är stängd nattetid finns det få förbindelser under järnvägen. Att orten är relativt bilberoende innebär att färre invånare rör sig till fots ute på gatorna. Det är dålig skyltning på flera ställen i samhället, såväl gatuskyltning som skyltning för att styra trafikens färdväg.
Påverkan av förslagen	Förslagen som rör fler gångfartsgator och gågator leder till minskad biltrafik. För området vid gångtunneln öster om stationen föreslås att befintlig busshållplats flyttas närmare gångtunneln, samt att en hämta-lämna-zon anläggs. Detta är ett första steg för att skapa en mer befolkad, och därmed tryggare plats. När fler gatuparkeringar försvinner, vilket föreslås i förslaget, kan orienterbarheten förbättras. Detta är särskilt viktigt för barn.
Effekt av påverkan	Förslagen ger större sammanhängande zoner med gångfartsgator. Biltrafikens dominans minskar och bilisterna respekterar övriga trafikanter bättre. Intrycket blir att bilen inte dominerar och med sänkta hastigheten och sänkt ljudnivå, skapas en miljö med lägre tempo. Detta ger en bättre överblickbarhet och orienterbarhet för alla, oavsett förmågor. En ny skyltning för bilisterna vid rondeller på Västergatan/ Östergatan syftar att inte alla bilister ska åka genom centrum. Effekten blir att biltrafiken som inte har mål i centrum kan undvikas. En ny gångbro söder om stationen skapar fler stråk över järnvägen och bättre tillgänglighet, vilket är centralt speciellt nattetid. Den blir en alternativ passage, vilket är mycket viktigt ur trygghetssynpunkt där möjligheten att välja alternativa vägar är grundläggande.
Sociala konsekvenser	Att känna trygghet är en av de mest grundläggande faktorerna för att människor ska gå ut och vistas i sin stad. Detta gäller för samtliga åldersgrupper. Ökad trygghet kan leda till en positiv spiral när fler människor känner sig bekväma med att röra sig till fots eller cykla i Eslöv. Folkhälsan förbättras när fler människor rör sig i vardagen.
Rekommendationer	Det är viktigt att fortsätta utveckla ytan öster om stationen (uppgången mot ICA) då den varken är trevlig, befolkad, trygg eller tillgänglig idag. Platsen behöver öppnas mot intilliggande bebyggelse och busshållplatsen.
	SÄKERHET
Nuläge	Vad gäller säkerhet finns en hel del brister; exempelvis felaktigt utformade ledstråk, smala trottoarer samt halvfärdiga trottoarkanter och beläggningsåtgärder. Även avfasning vid trottoarkanter är generellt dåligt utformade, vilket försvårar för personer med funktionshinder. Framför stationshusets entré finns ett bristande taktilt ledsstråk som inte är markerat som övergångsställe och därför inte respekteras av bilisterna, trots gångfartsområdet. Väl framme vid entrén finns inte färgmarkeringar eller ledstråk som tar hand om den som korsat gatan, och trappan in till stationsbyggnaden har stora brister. I dagsläget finns en bristande trafiksäkerhet då bilister är vana att ha högst prioritet; de respekterar inte befintlig gågata utan kör där ändå. Som fotgängare och cyklist känner man sig utsatt på flera platser. Cykelbana saknas på Västerlånggatan och cykelbanan på Köpmansgatan är otydlig. Trafikmiljön i Eslövs centrum är heller inte anpassad efter barns kognitiva förmågor och beteenden. Barn under tolv år bör i trafikmiljöer betraktas som funktionshindrade.
Påverkan av förslagen	De förslag som innebär mindre biltrafik i Eslövs centrala delar ger trafiksäkrare miljöer. Om biltrafiken som ska angöra stationen kan flyttas över till östra sidan, blir det säkrare för oskyddade trafikanter på den västra sidan.
Effekt av påverkan	Minskad biltrafik och lägre hastigheter ger bättre möjlighet för barn att tolka trafiksituationer då antalet skymmande bilar minskas. Barnen kan lättare överblicka miljön. När bilisterna inte har prioritet och ”fritt fram” överallt, ökar deras respekt för oskyddade trafikanter.
Sociala konsekvenser	I förlängningen innebär trafiksäkrare miljöer att barn, samt människor med någon typ av funktionshinder, kan röra sig mer fritt.
Rekommendationer	Det vore önskvärt att i än högre grad verka för att trafik flyttas över till den östra sidan av stationen, för att minska trafiken på Storgatan väster om stationen där den är gångfartsgata. Se över ledstråk och ofullständiga beläggningsåtgärder som skapar en otillgänglig miljö för fotgängare. Detta är särskilt problematiskt med tanke på de många äldre som bor i Eslöv.
	NÄRHET

Nuläge	Järnvägen innebär naturligtvis en kraftig barriär och glesar ut centrum. Det finns ett begränsat antal vägar att ta sig från ena delen av Eslöv till den andra. I södra delarna av centrum finns ett område med mycket låg bebyggelse, vilket innebär färre bostäder och verksamheter inom området. Även de många gatuparkeringarna innebär en utglesning. Närhet är viktigt för att vardagslivet ska bli enkelt och för att inte öka invånarna bilberoende. I centrum finns hela fyra banker men färre livsmedelsaffärer (Ica finns på östra sidan och Coop strax utanför centrums avgränsning på västra sidan). Det finns flera finns tomma butikslokaler i centrum.
Påverkan av förslagen	Det förslag som främst påverkar parametern närhet är den nya gångbron som föreslås över järnvägen i söder. Också de föreslagna nya busshållplatserna ger en större närhet till kollektivtrafik.
Effekt av påverkan	Närheten påverkas mycket positivt av den nya gångbron, som ger genare vägar för fotgängare. Järnvägens barriäreffekt mildras något men är fortsatt stark. Den nya busshållplatsen på Västerlånggatan är placerad så att man kan passera genom Köpmannen, vilket ger en genväg till stationen. Det är också positivt för handeln i Köpmannen om fler människor rör sig där naturligt.
Sociala konsekvenser	I och med ny gångbro kan det vara genare och gå snabbare att gå till fots, istället för att ta bilen. Detta ger en större valfrihet vad gäller färdmedel. Det kan också i förlängningen ge en ökad känsla av en sammanhållen ort, istället för en ort som är uppdelad i västra och östra sidan.
Rekommendationer	Det vore positivt med en förtätning av de centrala delarna genom att satsa på en högre bebyggelse. En förtätning ger fler människor och fler funktioner i de centrala delarna av staden, och därmed större utbud.
	BARNS SJÄLVSTÄNDIGA RÖRELSER
Nuläge	Få barn i nedre tonåren rör sig på egen hand i centrum. Det kan bero på att de inte får för sina föräldrar, eller för att de inte tycker att centrum har något att erbjuda dem. Oavsett vilket så innebär det ett mindre livfullt centrum och att det mest är den äldre delen av befolkningen som märks på gatorna. Biltrafiken innebär risker för barn då de rör sig på egen hand, och det är troligt att många barn därför främst rör sig i bostadsområdena i stället. Att barn inte får, kan eller vill röra sig i centrum är en nackdel för deras utveckling till självständiga och ansvarstagande individer.
Påverkan av förslagen	Fler cykel- och gångbanor ger ökade möjligheter för de som inte åker bil att ta sig in till centrum och att där förflytta sig på ett tryggt och bra sätt. Upphöjda nya anslutande sidogator blir bekvämare för cyklister och är fartdämpande för bilister som ska svänga.
Effekt av påverkan	Förslagen innebär bättre möjligheter för barn att på egen hand röra sig i Eslövs centrum. När barn och unga kan röra sig mer självständigt minskar beroendet av skjutsande föräldrar.
Sociala konsekvenser	Att barn mer självständigt kan röra sig i trafikmiljöer leder till många positiva konsekvenser. De får bättre motion genom rörelse i vardagen. De får också möjlighet att skaffa sig erfarenhet av trafikmiljöer och att självständigt röra sig i närmiljön är viktigt för barn för att de ska kunna utvecklas och bli ansvarstagande och självständiga. Inte minst deras kognitiva utveckling påverkas positivt.
Rekommendationer	Det är ännu oklart hur omgestaltningen av Stora torg kommer att se ut, och hur väl torget kan knyta ihop gatustrukturen på ett sätt som främjar barns mobilitet. Det är också viktigt att de stora infartsvägarna till centrum blir trevligare och mer gång- och cykelvänliga för att barn och unga ska kunna komma till centrum. Det är viktigt att bära med sig att barn inte kan tolka ”shared place”, till exempel gångfartsområden, på samma sätt som vuxna. Barn lär sig genom lek och de leker överallt; trafikmiljön måste således vara förlåtande.
	BARNS HÄLSA
Nuläge	Buller och bilavgaser påverkar barn mer än vuxna. Eslövs centrala delar domineras av biltrafik, som alstrar buller och avgaser och därför skapar en ogynnsam miljö sett ur barns hälsoperspektiv. Det kan konstateras att barns hälsa behöver en högre prioritet med tanke på att biltrafiken ges så stort utrymme idag.
Påverkan av förslagen	Buller och avgaser kan eventuellt minskas i och med förslagen om fler gångfartsområden och gågator. Bättre möjligheter till gång- och cykeltrafik ger barn ökad motion.
Effekt av påverkan	Med minskad biltrafik i centrum minskar bullret, vilket är positivt för barns hälsa. En eventuell positiv effekt i form av minskade avgaser och bullernivåer, ger större effekt för barn än för vuxna eftersom barn är känsligare för dessa faktorer. Buller stör barns koncentrationsförmåga, bland annat språkinlärning.
Sociala konsekvenser	I förlängningen kan minskade bullernivåer och avgasnivåer medföra att barn kan fungera bättre i skolan, de får lättare att koncentrera sig och får minskad risk för luftvägssjukdomar. De mest utsatta barnen är de som bor vid trafikerade vägar.
Rekommendationer	Sweco rekommenderar att kommunen fortsätter arbeta för minskad biltrafik, samt i framtida planering tar hänsyn till att skolor och förskolor inte bör anläggas längs med trafikerade vägar.