



Utredning av vägnät Södra Stationsstaden

2021-04-23

RAMBOLL

Ramboll Sverige AB

Hampus Ekblad, uppdragsledare

Jessica Wikström, handläggande

Kävlinge kommun

Joacim Dahlberg, beställare

Datum första leverans: 2021-04-23

Detta ex. är utgåva 1

Uppdragsnummer: 1320054638



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Tema	Sida
Bakgrund	4-5
Beskrivning av nuläge och planförslag	6-9
Förslag framtida nät	10-17

BAKGRUND

BAKGRUND OCH UPPDRAG

I pågående detaljplanearbete med Södra Stationsstaden pågår en diskussion kring de allmänna gatornas funktioner samt sektioner. Diskussionerna rör bland annat vilka gator som ska enkelriktas, samt vilka gator som ska innehålla separerade cykelbanor. Som underlag till pågående detaljplanearbete behövs en analys av dagens gatunät samt planerat gatunät i Stationsstaden norr om planområdet.

Analysen blir ett underlag för att säkerställa ett sammanhängande trafiknät med rätt funktioner och dimensioner på rätt plats för att stödja dagens samt morgondagen rörelsestråk för såväl fotgängare, cyklister som motortrafik.

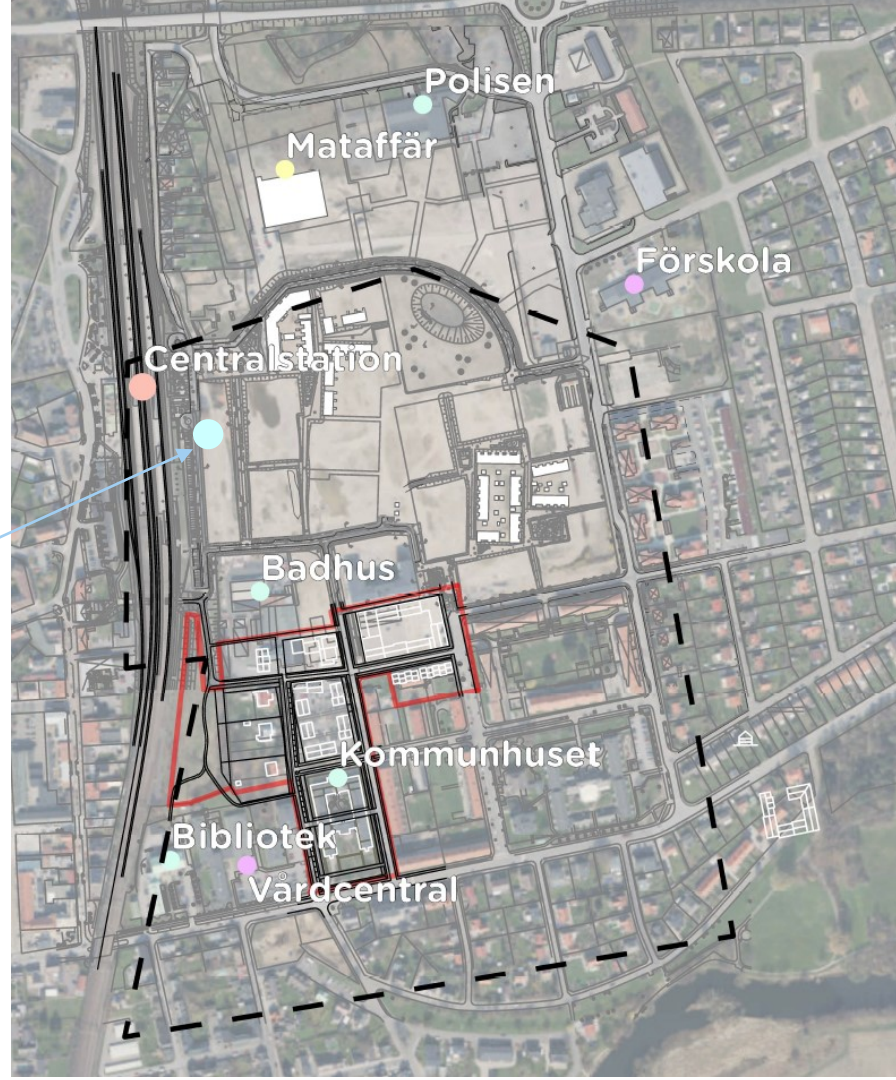
BESKRIVNING AV NULÄGE OCH PLANFÖRSLAG

MÅLPUNKTSANALYS

Relevanta målpunkter har identifierats i syfte att undersöka potentiella rörelsestråk. Utifrån detta kontrolleras att trafiknätet för de olika transportslagen möter framkomlighets- och tillgänglighetsbehoven till målpunkterna.

Befintliga målpunkterna redovisas till höger. Kommunhuset ska även flyttas till nytt läge närmre centralstationen.

*Nytt läge för flytt
kommunhuset*

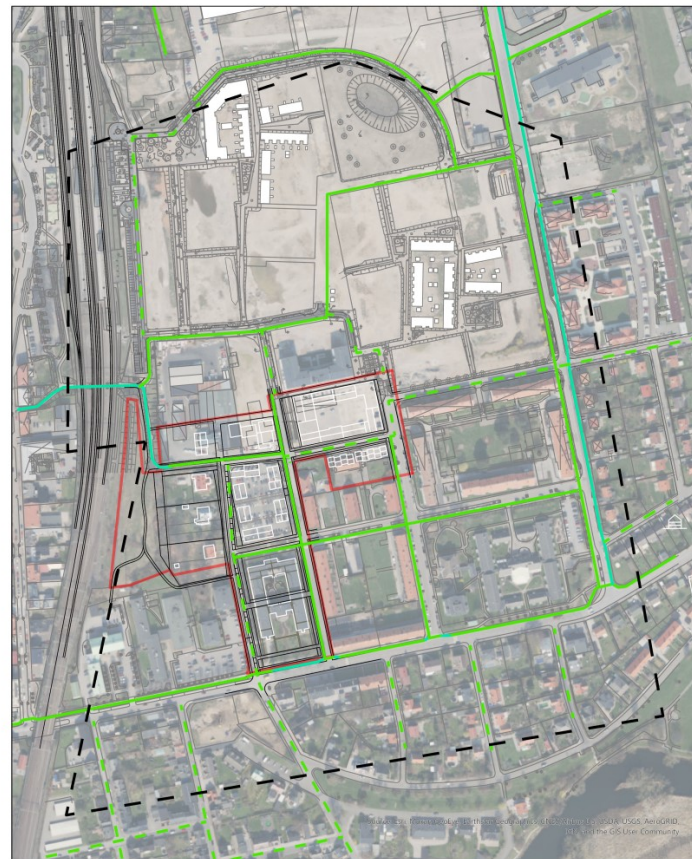


KARTLÄGGNING CYKELNÄT

För att förstå hur nätet kommer hänga samman i framtiden har en kartläggning av cykelnätet gjorts.

Kartläggningen av cykelnätet innehåller både existerande gång och cykelvägar, förslag i pågående utbyggnad och projektering för stationsstaden norr om planområdet, samt liggande förslag i pågående detaljplanearbete.

Det finns brister i hur det separerade nätet hänger samman enligt planförslaget, nuläget samt planerade utbyggnad norr om planområdet.



Cykelstråk

- Cykelstråk i blandtrafik
- Dubbelriktad cykelbana
- Kombinerad gång- och cykelbana

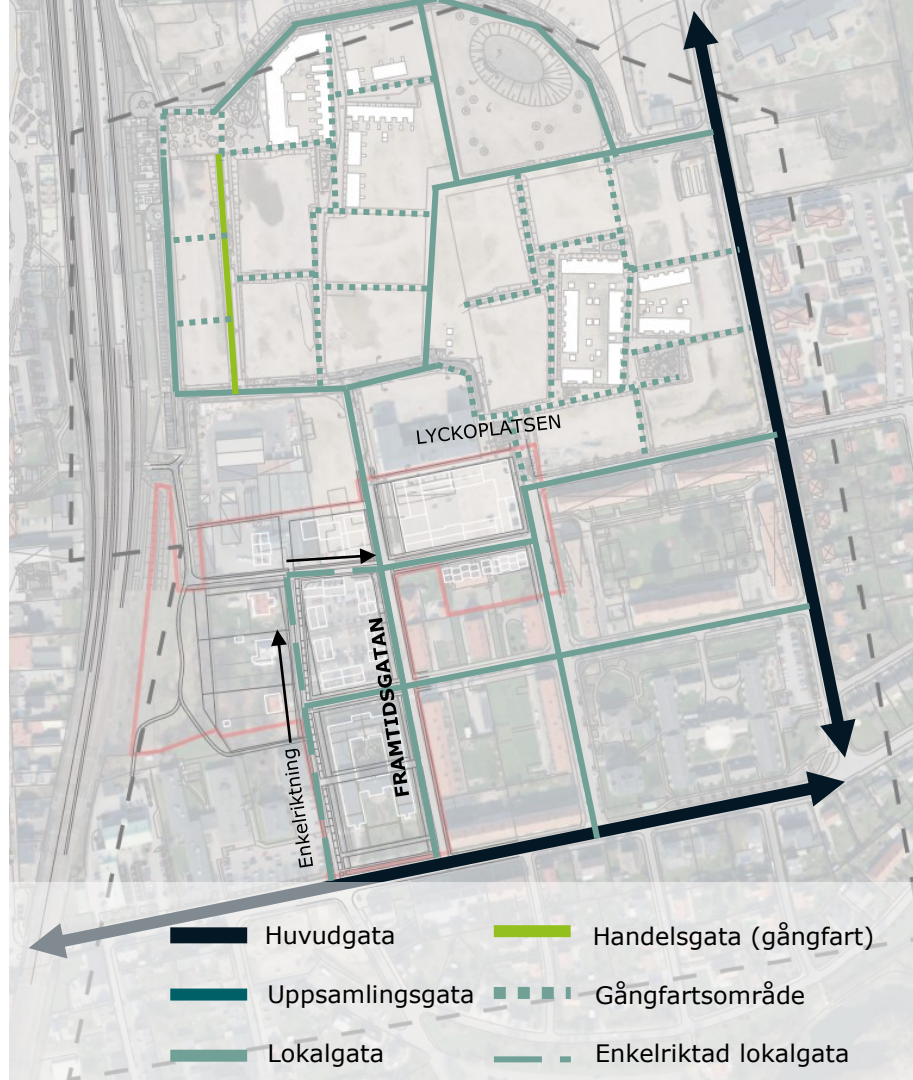
KLASSIFICERING AV GATUNÄTET

För att förstå hur nätet kommer hänga samman i framtiden har en kartläggning av vägnätet gjorts. Kartläggningen av vägnätet innehåller både existerande vägar, förslag i pågående utbyggnad och projektering för stationsstaden norr om planområdet, samt liggande förslag i pågående detaljplanearbete.

Klassificeringen norr om området kommer från kvalitetsprogrammet. Klassificering för stationstaden i norr är det samma som anges i kvalitetprogrammet bortsett från reglering vid Lyckoplatsen som i pågående planering kring utbygganden av området istället föreslagits som gångfartsområde.

Inom planområdet föreslås två av lokal gatorna enkelriktas, Kansligtan samt delar av Bygdegatan.

Så som nätet ser ut kommer Framtidsgatan troligtvis att ha en större trafikmängd än omringliggande lokalgator eftersom den angör det ny kommunhuset, nytt badhus och stationen. Därför är trafikseparering mer motiverat på denna gatan än övriga lokalgator.



Huvudgata

Uppsamlingsgata

Lokalgata

Handelsgata (gångfart)

Gångfartsområde

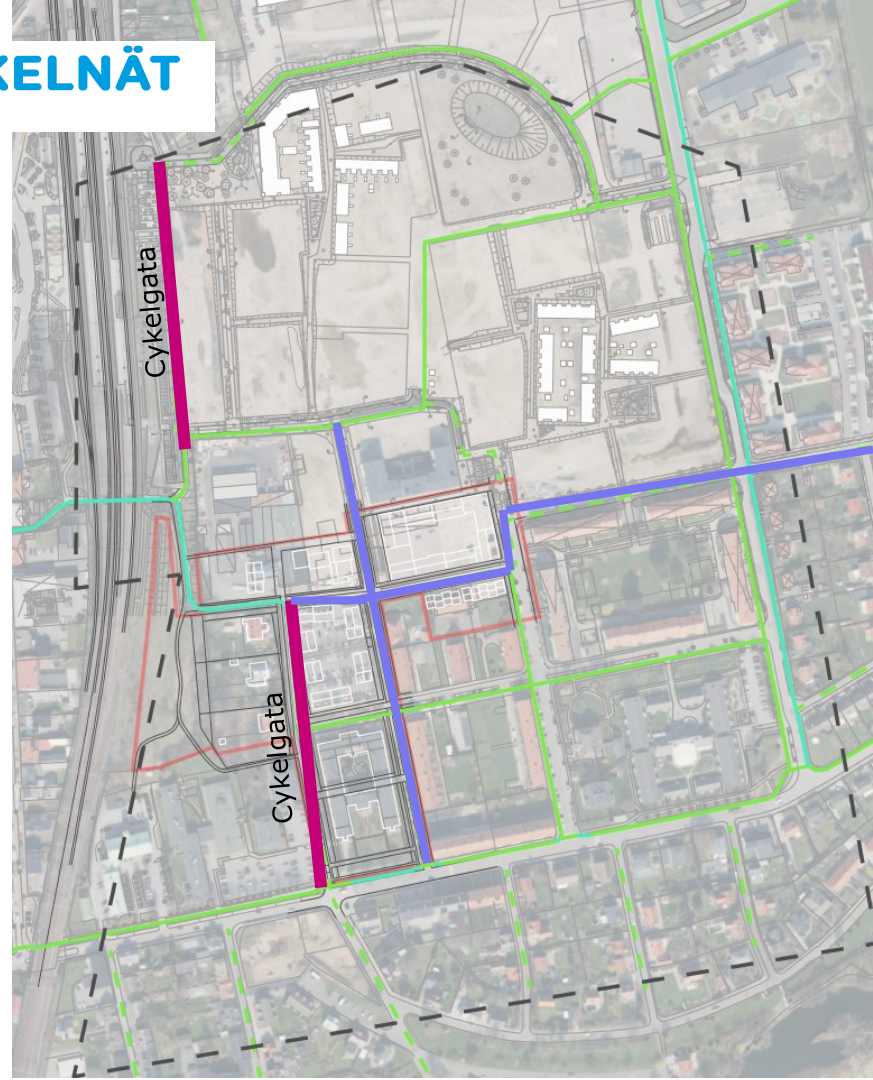
Enkelriktad lokalgata

FÖRSLAG FRAMTIDA NÄT

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR I CYKELNÄT

Till höger redovisas förändringsförslag för cykelnätet inom området. Ändringar innefattar:

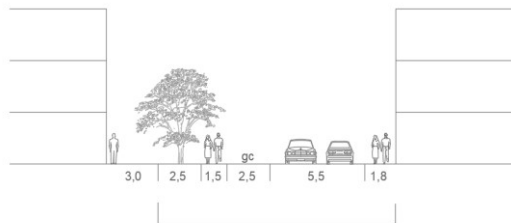
- Cykelgata med eller utan parkering på Kansligatan.
- Separerad cykelbana längs hela Framtidgatan.
- Separerad cykelbana österut på hela Bygdegatan, Fridhemsgatan och Föreningsgatan
- Cykelgata på Bangatan



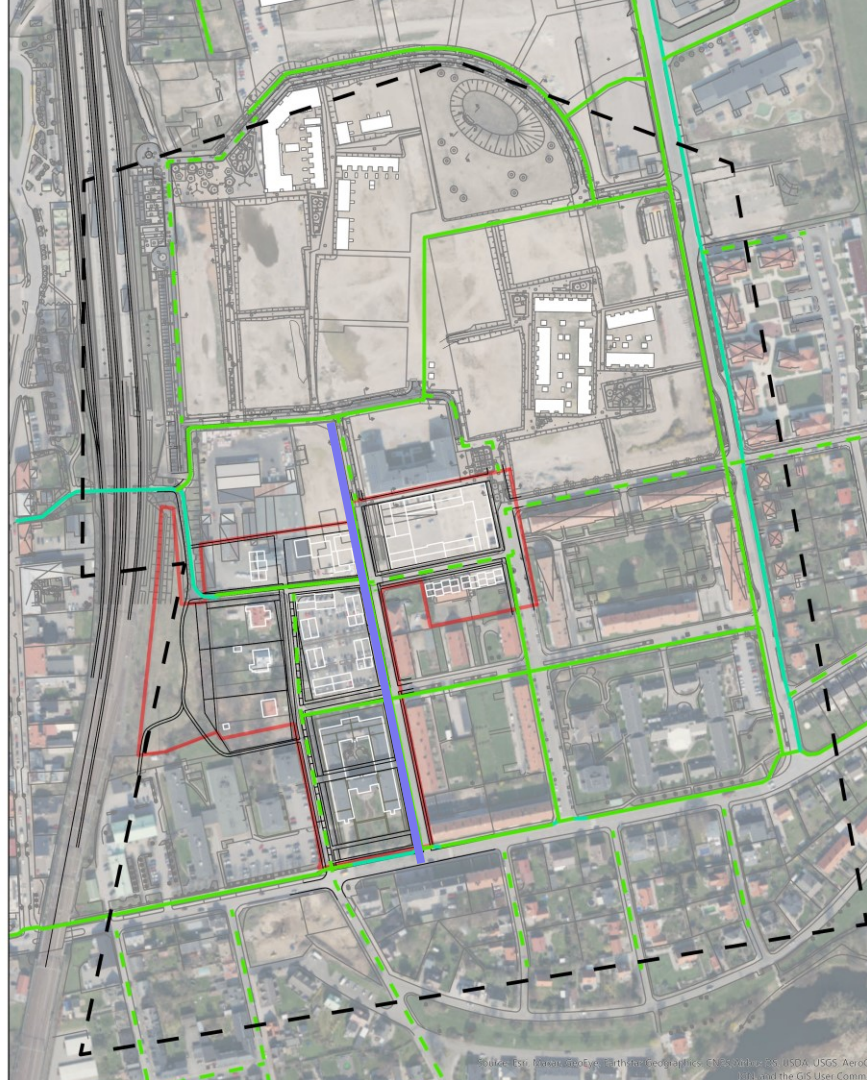
FRAMTIDSGATAN

Framtidsgatans utformning uppfyller råden i GCM-handboken och cykelbanans placering på västra sidan anses vara lämplig med hänsyn till målpunkter och övrigt nät.

Dock föreslås att den separerade cykelbanan fortsätts hela vägen norrut till Drömgatan. På så sätt skapas ett sammanhängande nät av separerade cykelbanor.



Sektion Framtidsgatan mot norr



KANSLIGATAN

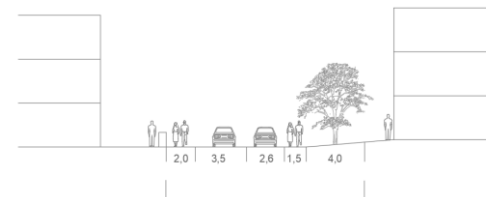
Föreslagen sektion på Kansligatan ger inte möjlighet för cykling i båda riktningar. Med hänsyn till att befintligt omkringliggande nät behöver Kansligatan ha en utformning som prioriterar cyklister. Stråket binder samman målpunkter som biblioteket, badhuset och stationen samt den västra delen av centrum genom underfarten under Järnvägen. Risken är överhängande att cyklister cyklar mot enkelriktningen om gatan enkelriktas som föreslaget, vilket inte är acceptabelt.

Lösningen på detta kan vara anordning av cykelgata med enkelriktad biltrafik och dubbelriktad cykeltrafik.

Förslaget är cykelgata utan parkering i första hand (2m Gång + 4m Cykel & Bil + 2m Gång) och med parkering i andra hand (2m Gång + 4m Cykel & Bil + 2,2m Parkering+2 m Gång).

Om parkering ordnas längs med cykelgatan bör antalet begränsas.

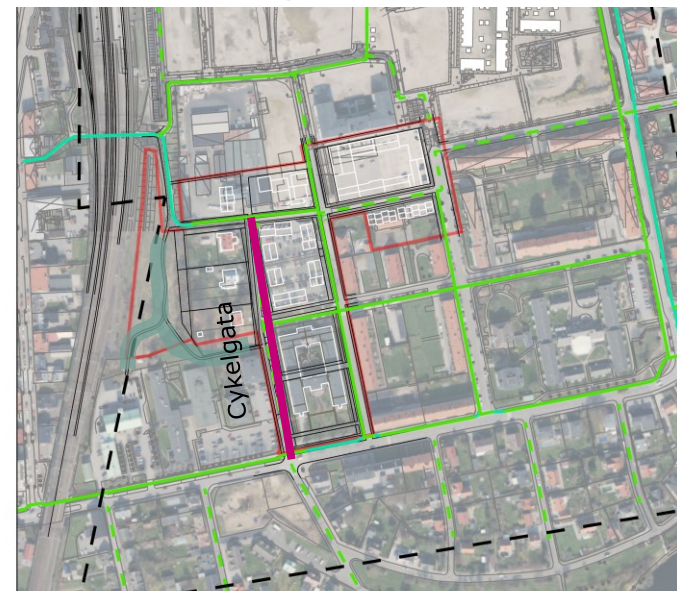
En annan lösning som också kan vara aktuell är om den inritade gångbanan i planområdet västra del breddas för att ge plats åt cykeltrafik och på så sätt möjliggör ett cykelstråk som knyter samman viktiga målpunkter i området.



Sektion 1 Kansligatan mot norr



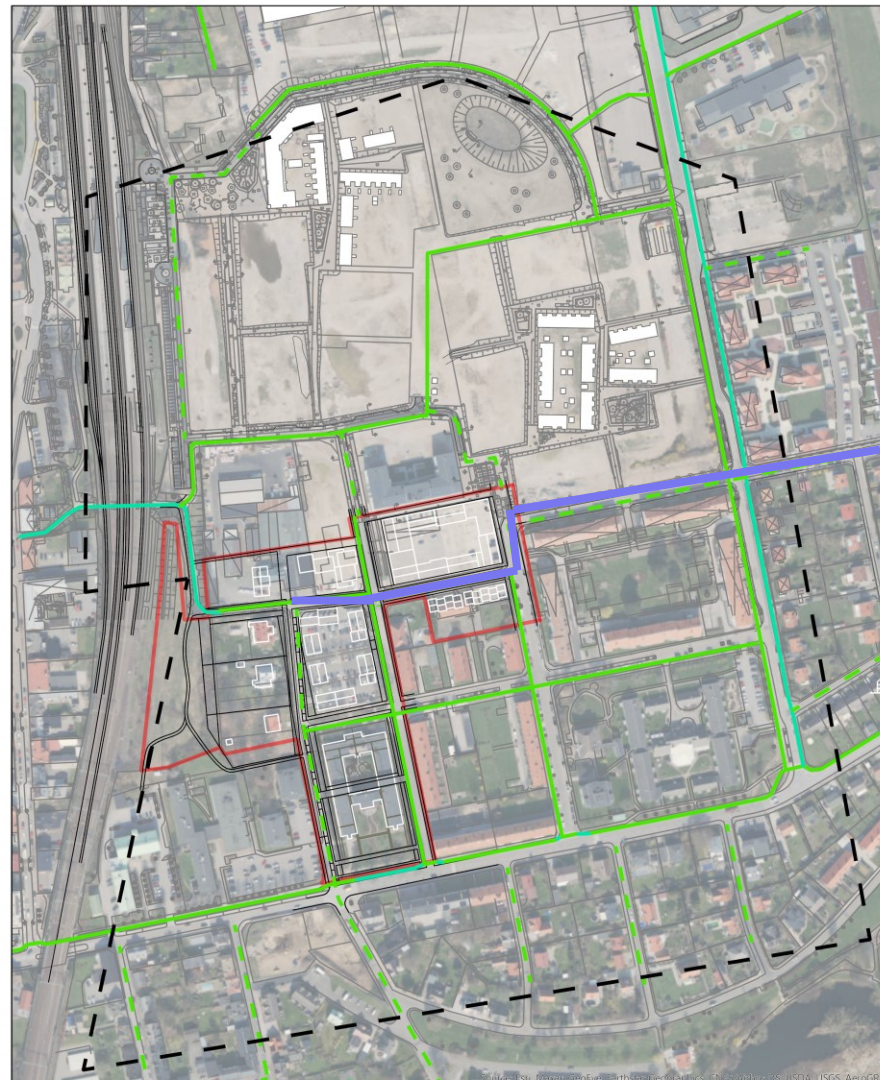
Sektion 2 Kansligatan mot norr



BYGDEGATAN, FRIDHEMSGATAN OCH FÖRENINGSGATAN

I underlaget från Kommunen har Fridhemsgatan separerad cykelbana upp till Bygdegatan. För att bättre koppla mot resterande nät föreslås att cykelbanan fortsätter fram till gångfartsområdet.

För att bättre koppla hela stationsstaden mot östra delar av staden föreslås att separat cykelbana anläggs även på Föreningsgatan vilket i sin tur gör att det också varit lämpligt med separerad cykelbana på hela Bygdegatan. Dock är detta denna sträckning mindre viktig än resterande åtgärder eftersom det finns separerade cykelbanor söder om, på Kvarngatan.



FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR I GÅNGNÄT

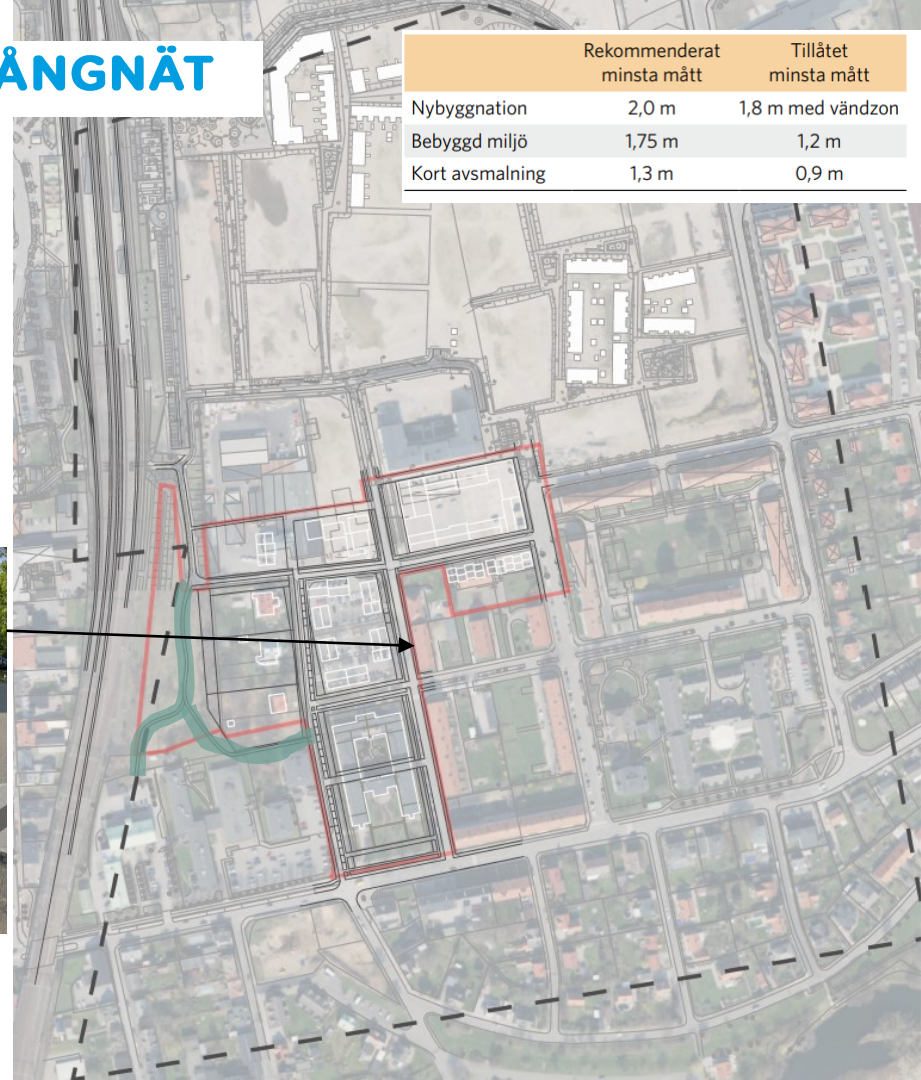
Gångtrafiken är väl utbyggt i dagsläget. I förslagen finns gångbanor på båda sidor om vägen och de har till stor del tillräcklig bredd. Dock kan man observera att GCM-handbokens rekommenderade minsta mått är 2,0 m vilket på flera vägar bara uppnås på ena sidan om vägen. Det anses vara okej, men inte god standard.

För vägnätet rekommenderas också att trottoarer som ser ut som Framtidsgatan (nedan) asfalteras eller plattläggs för att ge god tillgänglighet.

I CAD-materialet från kommunen finns en inritad gångväg/gång- och cykelväg (markerad i kartan till höger) som knyter samman Kansligatan, biblioteket och underfarten under järnvägen. Denna anses kunna ge god tillgänglighet till viktiga samhällsfunktioner. Det bör dock enligt tidigare analys diskuteras om den ska breddas för att även möjliggöra cykeltrafik.



	Rekommenderat minsta mått	Tillåtet minsta mått
Nybyggnation	2,0 m	1,8 m med vändzon
Bebyggd miljö	1,75 m	1,2 m
Kort avsmalning	1,3 m	0,9 m



KOMMENTARER OM FÖRESLAGEN UTFORMNING I ANGRÄNSANDE OMRÅDE

I Kvalitetsprogrammet för Stationsstaden föreslås dubbelriktade cykelbanor på ena sidan om vägen á 1,75 m på lokalgatorna. Detta är långt under rekommendationerna á 2,25 m från GCM-handboken. Rekommendationen för sektioner där man inte kan nå 2,25 m är att låta cyklister cykla i blandtrafik, alternativt titta på lösningar så som cykelgata.

Typ av bana	Litet cykelflöde	Stort cykelflöde
Separerad enkelriktad cykelbana	Gångbana: 1,8 m Cykelbana 1,6 m	Gångbana 1,8 m Cykelbana 2,0 m
Separerad dubbelriktad cykelbana	Gångbana 1,8 m Cykelbana 2,25	Gångbana 1,8 m Cykelbana > 2,5 m (avgörs från fall till fall)
Oseparerad dubbelriktad cykelbana	3,0 meter	4,0 meter

ÅTGÄRDER I GATUNÄTET

Generellt föreslås inga större förändringar i vägnätet utöver de som berörts med hänsyn till separering av gång och cykel.

Vidare bör även Bangatan funktion lyftas, trots att den ligger utanför planområdet. Den ska klara alla typer av trafik: gång, cykel och bil. Denna sträcka blir enligt förslaget den sista sträckan där separerad cykelväg saknas mot stationen för cyklister kommandes från söder. Med cykeltrafiken i åtanke, om möjligheter för separerad cykeltrafik inte finns, bör den göras till cykelgata för att prioritera cyklisterna. Eftersom Bangatan norrut kopplar till ett gångfartområde fyller den en relativt liten funktion för biltrafiken, utöver tillgängligheten till parkeringsplatser. Funktionen för gående och cyklister, däremot, är desto större.

