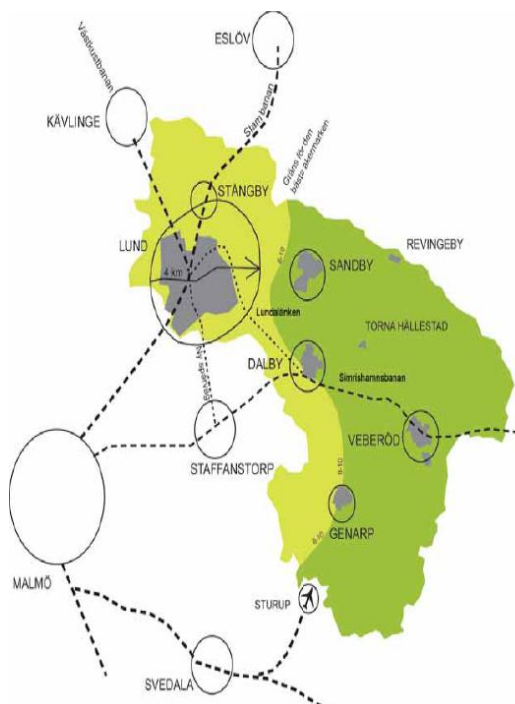


# Trafikanalys Dalby – Fokus kollektivtrafik

Denna artikel bygger på ett examensarbete på masternivå med samma namn, skriven av Oscar Lewin på Lunds tekniska högskola 2012.

I Dalby finns stora planer angående både kollektivtrafik och nya bostäder. Dalbyborna har involverats i planeringen och frågeställningarna i examensarbetet och i denna artikel bygger till stor del på deras trafikrelaterade åsikter.

För att förbättra trafiksituationen i Dalby tas tre kollektivtrafikrelaterade åtgärdsförslag fram. Det första åtgärdsförslaget handlar om utformning av centrala Dalby med omlokalisering av busshållplatser och bilflöden. Det andra åtgärdsförslaget handlar om utformning av en intern busslinje i Dalby. Det tredje åtgärdsförslaget handlar om hur en stark koppling kan etableras mellan den planerade tågstationen och busstationen i centrala Dalby.



Figur 1. Översiktsskild

I framtiden kan Dalby mycket väl komma att trafikeras både av tåg från Simrishamsbanan och spårvagnar från Lundalänken. Detta kommer med all sannolikhet att förstärka Dalbys roll som pendlingsort i Skåne. Dalby kommer även att växa som ort från knappt 6000 invånare år 2010 till cirka 10 000 inom en snar framtid.

Dessa förändringar kommer att ställa högre krav på bland annat på kollektivtrafiken och utformningen i centrala Dalby.



Figur 2. Centrala Dalby

Trekanten är en park med gamla anor som kan liknas vid en grön oas, mitt i centrala Dalby. Dalby busstation är belägen intill Trekantens östra sida. Här börjar även ett populärt gångstråk som leder till affärsområdet Dalby Centrum. Mellan Dalby Centrum och Trekanten finns både bibliotek, torg och ett aktivitetshus för ungdomar. Stråket korsar även Allégatan, en tungt trafikerad centrumgata (med Dalbys mått mätt). Trafiken på Allégatan tenderar att dela av centrala Dalby i två delar under rusningstrafik och utgör då en barriär för de gående mellan Dalby Centrum och Trekanten.

## Åtgärdsförslag 1

*Hur kan ett centrum som ger bra möjlighet till förbättrad framtida kollektivtrafik, sätter människans trivsel och säkerhet i fokus samt ger en acceptabel framkomlighet för bilister se ut?*

Ett utformningsalternativ som kan uppfylla kraven för frågeställningen har tagits fram i examensarbetet och beskrivs i korthet nedan.

- Busstationen flyttas från Trekanten till Allégatan.
- Genomfartstrafiken på Allégatan leds västerut och får ta omvägen förbi Trekantens västra sida.
- Utfarten för parkeringar norr om Dalby Centrum flyttas österut på Hällestadsvägen.
- Trekantens parkyta utökas.
- Korsningen väster om Trekanten anpassas till den ökade trafikmängden.

Trafikförhållandena i centrala Dalby simulerades i simuleringsprogrammet Vissim. Figurer från simuleringarna visas i Figur 3 – 5.



**Figur 3. Trafiksituation vid Allégatan, sedd från Söder.**

Dagens trafiksituation vid Allégatan är hårt belastad under rusningstid. En stor anledningen till detta är att det finns parkeringar på bägge sidor i närheten av korsningen med Hällestadsvägen. I Utformningsalternativet försvinner den problematiken.



**Figur 4. Jämförelsealternativ från simulering, sedd från Söder.**



**Figur 5. Utformningsalternativ från simulering, sedd från Söder.**

Utformningsalternativet beräknas ge följande effekter:

- Förbättrade förutsättningar för att implementera spårvagn till centrala Dalby.
- Kollektivtrafikens läge för en framtida koppling ner mot tågstationen förbättras.
- Gångtrafikanter mellan Trekanten och Dalby Centrum slipper Allégatans barriäreffekt och får ett större parkområde att vistas i.
- Torget vid den nya busstationen får en ökad användning.
- Framkomligheten för bilister förbättras.



## Åtgärdsförslag 2

*Finns möjligheter och förutsättningar för en intern busslinje i Dalby och hur kan en sådan linjesträcka se ut?*

Ett förslag till en busslinje med turtäthet på 30 min togs fram i rapporten och redovisas i korthet i denna artikel.

Busslinjen utgörs endast av en buss.

Förutsättningarna som användes som krav till busslinjen är hämtade från TRAST och listas nedan.

- I närheten av busslinjen bör avståndet mellan bostäder och närmsta busshållplats inte överstiga 400 m.
- Avståndet till viktiga målpunkter i staden bör inte överstiga 200 m från närmsta hållplats.



**Figur 6. Busslinje översikt**

Detta förslag till busslinje utgår från stationsområdet. Turen passerar först bostadsområdet Paskagänget på väg österut, sedan Björkebackens äldreboende och området Nyvång. Sedan passerar turen Nyvångskolan och gör även uppehåll på gångavstånd från busstationen i centrala Dalby innan turen viker av norrut. Turen går nu mot Dalbybadet via bostadsområdet Hagalund, väl där vänder bussen och tar vägen tillbaka ner mot stationsområdet via Centrala Dalby.

## Åtgärdsförslag 3

*Kan en kollektivtrafikskoppling mellan den framtida tågstationen och busstationen i centrala Dalby åstadkommas och bli tillfredsställande enbart med omläggning av befintliga busslinjer?*

Examensarbetet indikerar att den möjligheten är god.

Den framtida tågstationen beräknas vara belägen i stationsområdet, cirka 400 m söder ut från busshållplatserna på Allégatan.

För att undersöka möjligheten till en bra koppling mellan tågstation och busstation har varje busslinje som trafikerar Dalby har getts ett alternativt rutförslag.

Resultatet visar att två av de befintliga busslinjerna, Skåneexpressen 6 och Linje 162 får en mycket kort omväg på endast 80 m. Övriga befintliga busslinjer får en något längre omväg på ca 700 m.

## Rekommendationer

Förändringar bör genomföras i centrala Dalby för att sätta människan och kollektivtrafiken i fokus. Detta kan med fördel ske enligt Utformningsalternativet.

En intern busslinje i Dalby är en bra investering för framtiden om likvida medel finns att tillgå.

En omdragning av befintliga busslinjer bör förberedas för att kunna erbjuda en snabb och effektiv omställning till koppling mellan tågstation och busstation i framtiden.

**Oscar Lewin**

**2012-06-01**

**Trafik och väg**

**Institutionen för Teknik och samhälle**

**Lunds Tekniska Högskola, Lunds universitet**