



SVALÖVS KOMMUN

TRAFIKUTREDNING

Parkskolan, Teckomatorp

GRANSKNINGSHANDLING

[2022-11-01]



Parkskolan Trafikutredning

Status Granskningshandling

Beställare



SVALÖVS KOMMUN

Svalövs kommun
Herrevadsgatan 10
0418- 47 50 00

Kontaktperson: Hjalmar Zola Christensen

Konsult



Atkins Sverige AB
Lilla Nygatan 7
211 38 Malmö
040-650 12 50

Uppdragsansvarig: Jenny Kanth/Sara
Andersson

Handläggare: Cecilia Eriksson/Christina L Sebastian Sjöltov Trafikutredning/analys
Utformning

1.	Inledning.....	1
1.1	Bakgrund.....	1
1.2	Syfte.....	1
1.3	Avgränsningar.....	1
2.	Förutsättningar.....	2
2.1	Lokalisering och befintliga verksamheter.....	2
2.1.1	Idrottsplats.....	3
2.2	Trafiksystem.....	3
2.2.1	Gång- och cykelsystem.....	3
2.2.2	Skolbuss.....	5
2.2.3	Väghållarskap.....	6
2.2.4	Fordonstrafik Västergatan.....	7
2.2.5	Fordonstrafik Parkgatan-Tegelbruksgatan (väg 1188).....	9
2.2.6	Fordonstrafik Karlsgatan-Föreningsgatan-Storgatan (väg 1190).....	10
3.	Trafikalstring.....	11
3.1	Trafikalstring från planområde.....	11
3.2	Fördelning av trafikflöde.....	12
3.3	Kapacitetsberäkning i korsningarna mot statligt vägnät.....	13
3.3.1	År 2020 förmiddag – trafikflöde maxtimme.....	14
3.3.2	År 2020 eftermiddag – trafikflöde maxtimme.....	15
3.3.3	År 2040 förmiddag – trafikflöde maxtimme.....	16
3.3.4	År 2040 eftermiddag – trafikflöde maxtimme.....	17
3.3.5	Resultat kapacitetsberäkning.....	18
4.	Parkeringsutredning.....	19
4.1	Inledning.....	19
4.2	Bilparkeringsbehov för skola och idrottshall.....	19
4.2.1	Svalövs kommuns parkeringsriktlinjer för cykel och bil, 2021-10-27.....	19
4.2.2	Parkeringsplatser vid skola.....	19
4.2.3	Parkeringsplatser idrottshall.....	20
4.2.4	Samutnyttjande av parkeringsplatser.....	20
5.	Utformning.....	21
6.	Referenser.....	24

1. Inledning

1.1 Bakgrund

En ny detaljplan för Teckomatorp 19:2 m.fl. (Parkskolan) är under framtagande. Detaljplanens syfte är att möjliggöra för byggnation av en ny skola för cirka 420 elever (nuvarande antal är cirka 240 elever), då den befintliga skolan är underdimensionerad, ytineffektiv och har en ålderdomlig läromiljö. Byggnadsarean för ny skolbyggnad är 5500 kvm. Utöver skolbyggnad planeras även för en ny idrottshall på 1600 kvm.

Vid planläggningen behöver Svalövs kommun undersöka hur en utbyggnad kan påverka trafiksituationen i området.

1.2 Syfte

Syftet med denna utredning är att beräkna planområdets trafikallsträng för att sedan undersöka påverkan på kringliggande vägnät. Syftet är också att undersöka placering och utformning av hämta- och lämnaplatser av elever vid skola samt personalparkering och se om dessa kan samutnyttjas med idrottshallens, Teckomatorp SK:s verksamheter och skolbusshållplatsen.

Även ytor för leveranser och renhållningsfordon ska placeras och utformas.

1.3 Avgränsningar

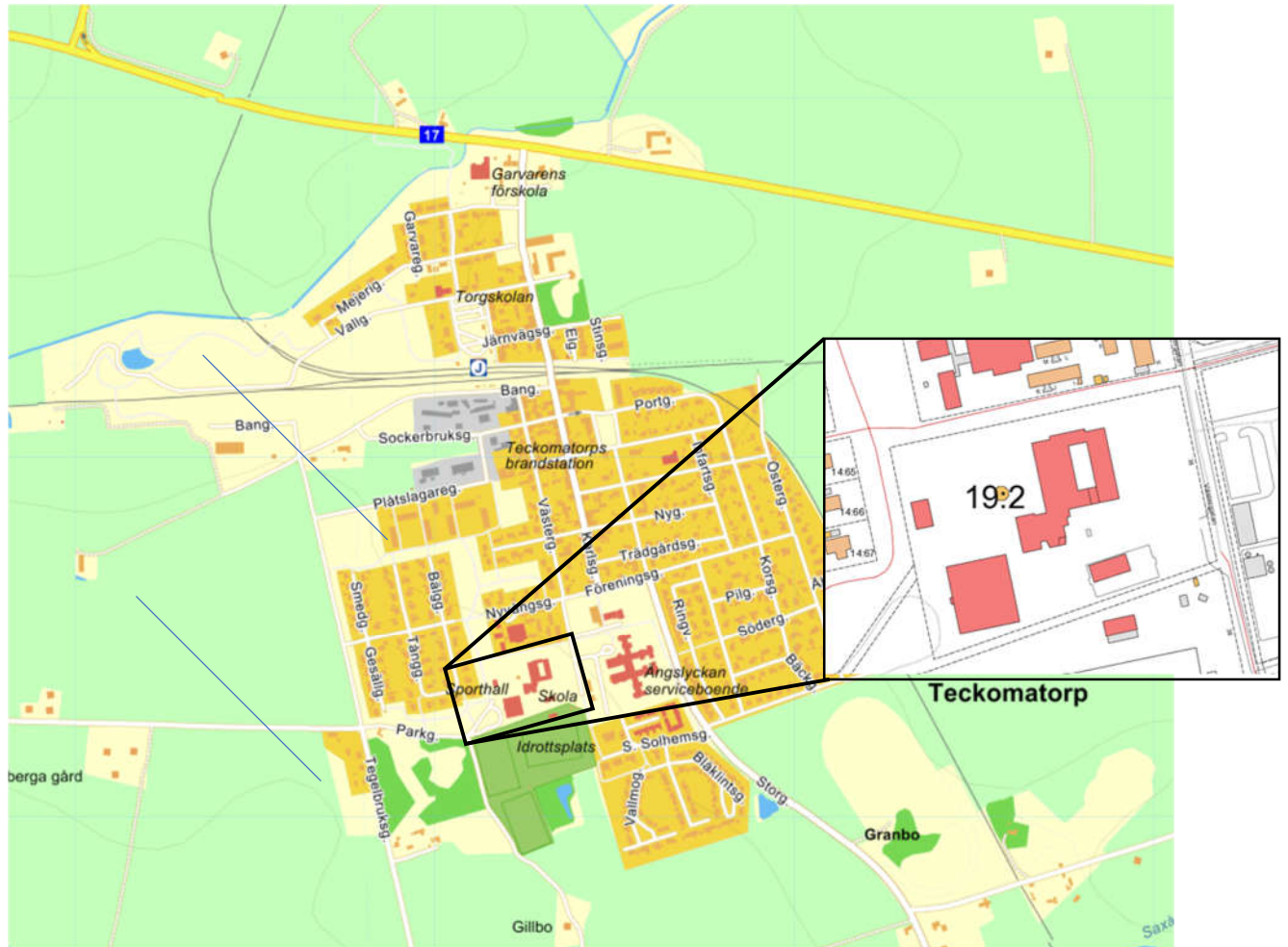
I trafikutredningen ingår det att:

- Beräkna trafikallsträngen från ny skola och idrottshall.
- Placera och förprojektera parkering för personal samt hämta- och lämna platser av elever med bil.
- Förprojektera ytor för renhållningsfordon och leveranser.
- Undersöka om olika funktioners ytor kan samutnyttjas.

2. Förutsättningar

2.1 Lokalisering och befintliga verksamheter

Planområdet är beläget i sydvästra delen av Teckomatorp (Figur 1) och består idag av skola och idrottshall med omkringliggande asfalterade ytor. Norr om området ligger väg 17 och Teckomatorps station. Området är planlagt sedan tidigare.



Figur 1. Planområdets lokalisering i Teckomatorp (Eniro, 2021).

I figur 2 visas skolans och idrottsp platsens placering med tillhörande ytor, såsom parkering, skolskjutshållplats och avsläpptytor. Öster om skolan, på andra sidan Västergatan, ligger ett LSS-boende.



Figur 2. Översiktskarta, skolans och idrottsplatsens placering med tillhörande funktioner. Karta: Lantmäteriet

2.1.1 Idrottsplats

Idrottsplats är belägen söder om planområdet. Parkering för idrottsplatsens besökare finns dels vid vändlingen på Parkgatan och dels söder om LSS-boendet (se figur 2). Aktiviteter på idrottsplatsen är mestadels koncentrerade till kvällar och helger och användningen sammanfaller därmed inte med skoltider.

2.2 Trafiksystem

2.2.1 Gång- och cykelsystem

Det finns lokala gång- och cykelvägar som ansluter till planområdet från omkringliggande bostadsområden, se figur 3. Till Teckomatorps station är det cirka 950 meter via ett huvudcykelstråk, där en del av sträckan är via gång- och cykelbana och resterande i blandtrafik.

Inom planområdet, intill personalparkeringen finns cykelparkering för elever och skolans personal. Se figur 4.



**Cykelkarta
Teckomatorp**

2013-06-11

- Cykelbana
- - - Cykelfält
- · · Blandtrafik
- · · · · Gångstig
- Huvudstråk
- Mindre stråk

0 50 100 200 300 m
1:7 900

Figur 3. Cykelvägar kring planområdet (Svalövs kommun, 2013).



Figur 4. Cykelparkering intill Parksskolan.

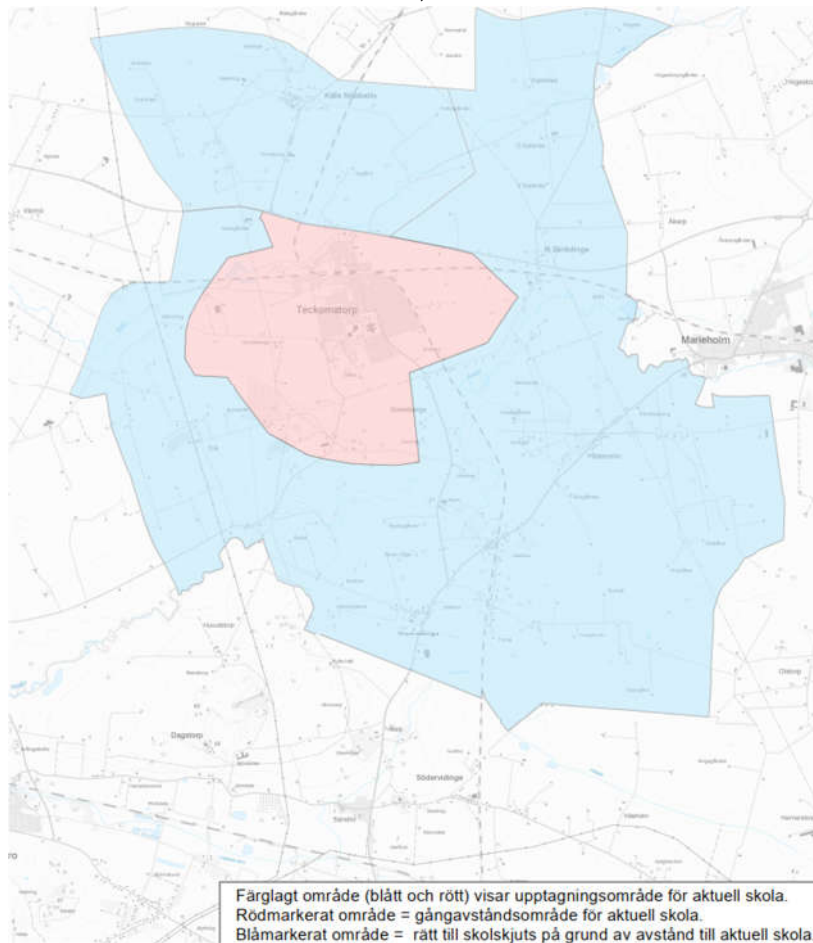
2.2.2 Skolbuss

På skolans västra sida, i anslutning till vändslinga och parkering, är skolbusshållplatsen belägen. Skolbussen kommer in till skolan via Parkgatan och stannar vid hållplats i vändslingan. Se figur 5.



Figur 5. Skolbusshållplats väster om Parkskolan, vid Parkgatan.

Blå markering i figur 6 visar från vilka områden elever kommer med skolbuss till skola. Rött område är inom gångavstånd från skola. Skolbussen ankommer till skola kl. 07.50 (buss rymmer 50 elever) och avgår från skolan måndag-fredag 13.20 (buss rymmer 25 elever) samt 14.30 tisdag-torsdag (buss rymmer 50 elever). Totalt är det 34 elever som åker skolbuss till skolan, det motsvarar 14% av totala antalet elever.



Figur 6. Skolbussområde till Parkskolan.

2.2.3 Vaghällarskap



Figur 7. Vaghällarskap inom Teckomatorp, NVDB

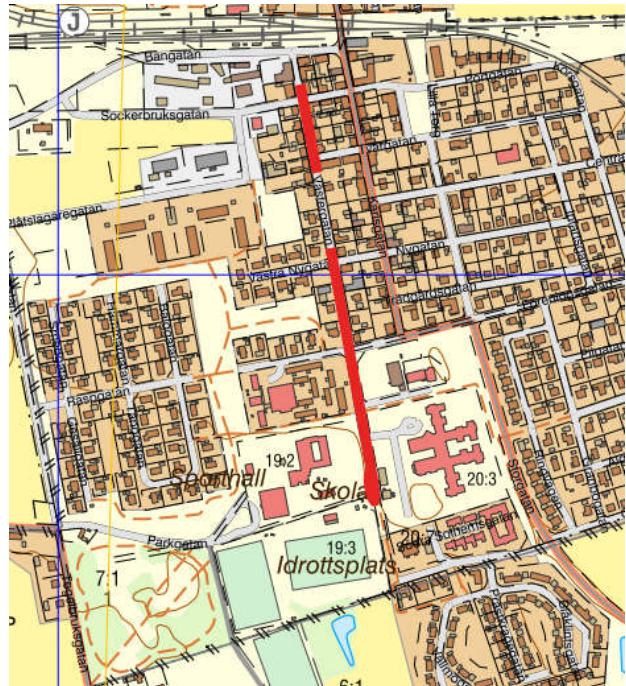
I figur 7 ovan visas översiktligt vaghällarskapet inom Teckomatorps tätort. Det är i huvudsak kommunalt vaghällarskap (blått) men en statlig väg (rött, väg 1190) går i nordsydlig riktning genom tätorten. I sydväst kopplas också statligt (väg 1188) och kommunalt vägnät samman. Väg 1190 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet.

2.2.4 Fordonstrafik Västergatan

Planområdet ansluter i öster mot Västergatan och sydväst mot Parkgatan. Västergatan, som är en kommunal gata, ansluter mot Föreningsgatan. Föreningsgatan ansluter i sin tur mot Karlsgatan, och båda dessa gator är statliga gator.

Längst söderut på Västergatan finns en vändplats som idag används till hämtning och lämning av elever som får skjuts med bil. Västergatan ansluter även till personalparkering och LSS-boendet.

Majoriteten av bilarna som hämtar och lämnar elever ankommer via Västergatan och stannar i eller i anslutning till vändplatsen. Uppskattningsvis parkerar var tredje eller fjärde bil och följer med barnen in till skolan. Som mest står det fem bilar parkerade i vändplatsen. Dessa parkerar främst på den västra sidan av vändplatsen. När fordon står parkerade i vändplatsen uppstår svårigheter för andra fordon att vända och de måste backa för att komma runt. Det uppstår därmed osäkra trafiksituationer med hänsyn till de barn som är i rörelse samtidigt.



Figur 8. Västergatans placering i vägnätet

En del fordon parkerar tillfälligt längs med gräsremsan på Västergatans östra sida för att följa med barnen in till skolan, som mest är det tre bilar samtidigt.

Drygt 60 elever skjutsas med bil till skolan (cirka 25%), varav 83 % av dem lämnas av vid Västergatan och resterande vid Parkgatan.

Personalparkering med 32 platser finns norr om skolans huvudbyggnad och nås via Västergatan. Belägningsgraden på personalparkeringen är hög och nästintill alla platser används under skoltimmarna. Se figur 10 nedan.

LSS-boendet upplever trafiken till skolan som störande för deras verksamhet. Vid platsbesöket observerades dock totalt fyra fordon som lämnade barn till skolan och som vände om vid LSS-boendet. Två av dem vände inne på LSS-boendets vändplats och de två andra vände i korsningen in till LSS-boendet.



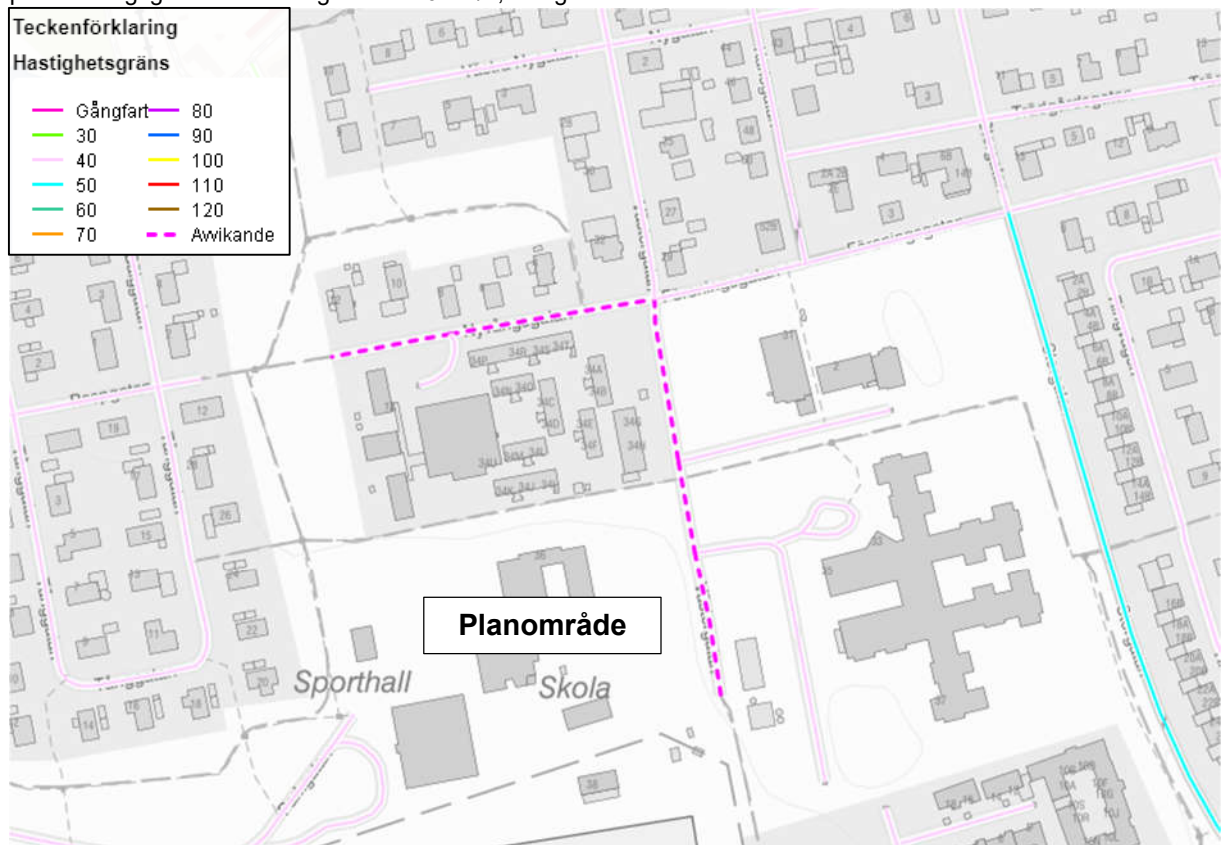
Figur 9. Hämta/lämna-zon på Västergatan.



Figur 10. Personalparkering vid Västergatan.

Renhållningsfordonen trafikerar Västergatan och tömmer sopkärlen utanför personalparkeringen. Personalen transporterar sopkärlen dit vid tömning.

Hastighetsgränsen på Västergatan vid skolan är 30 km/h (7-17 mån-fre) och 40 km/h resterande tid. Hastigheten på Föreningsgatan och Karlskatan är 40 km/h, se figur 11.

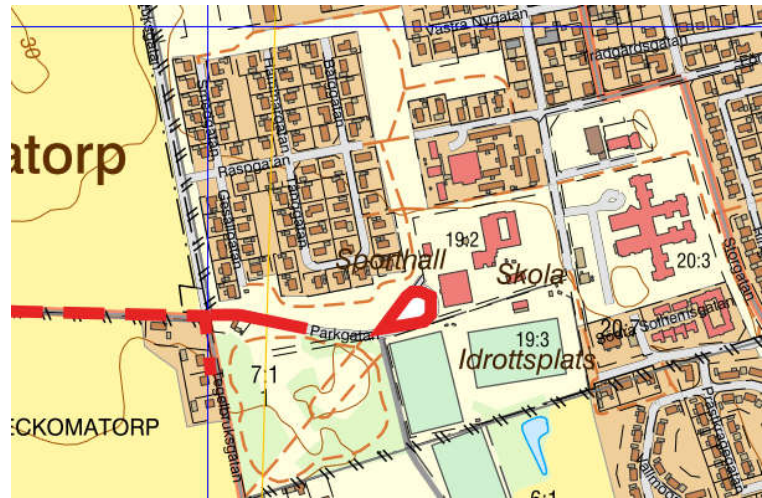


Figur 11. Hastigheten på vägar kring planområdet (Trafikverket, 2021).

2.2.5 Fordonstrafik Parkgatan-Tegelbruksgatan (väg 1188)

Parkering för skola och idrottsplats finns väster om skolan i anslutning till Parkgatan. Parkeringen har totalt 32 platser varav en är för rörelsehindrade. Endast ett fåtal av dessa parkeringsplatser nyttjas under skoltimmarna. De som parkerar här är skolans personal och ett fåtal föräldrar som följer med sina barn in till skolan.

Parkeringen och vändslingan används även för att hämta och lämna barn, dock i lägre utsträckning än på Västergatan. De flesta parkerar tillfälligt i vändslingan intill idrottshallen vilket är ungefär samma plats som skolbusshållplatsen, se figur nedan.



Figur 12 Rödsträckad statlig väg, heldragen röd kommunal väg

Drygt 60 elever skjutsas med bil till skolan (cirka 25%), varav 17 % av dem lämnas av vid Parkgatan och resterande vid Västergatan.

På vardagar efter 16.30 nyttjas parkeringen av idrottsföreningarna som håller till i idrottshall samt på gräsplaner. Vid tillfällen då det är aktiviteter i både idrottshall och på gräsplaner är dagens 32 parkeringsplatser överfulla och en del bilar ställer sig längs Parkgatan.

Tegelbruksgatan kommer västerifrån och övergår i Parkgatan där Tegelbruksgatan byter riktning till nord-syd. Väster- samt söderut (rödsträckad markering) är statlig väg. Hastighetsgränsen varierar på sträckan. Tegelbruksgatan västerut (väg 1188) har en hastighetsgräns på 70 km/h, söder- och norrut är hastigheten 50 km/h och på Parkgatan är den 40 km/h.



Figur 13. Röd markering – skolbusshållplats. Blå markering – zon där fordon stannar för att lämna barn. Karta: Google maps

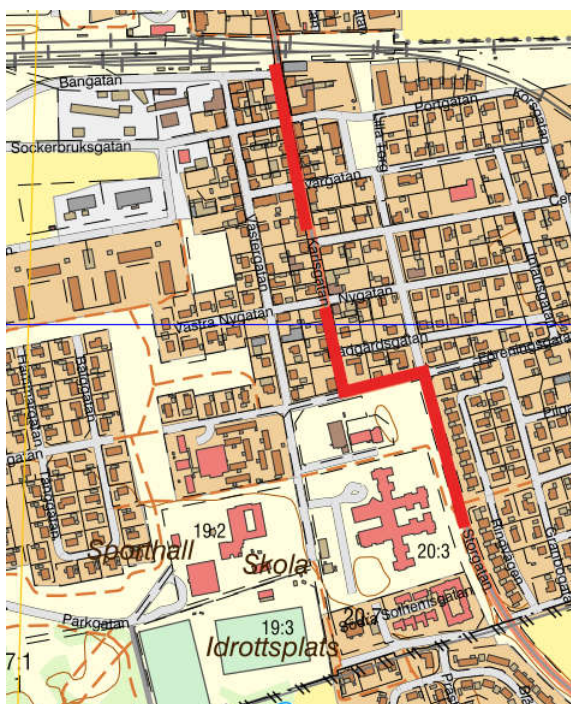
2.2.6 Fordonstrafik Karlsgatan-Föreningsgatan-Storgatan (väg 1190)

Karlsgatan-Föreningsgatan-Storgatan är huvudled och utgör det genomgående vägnätet genom Teckomatorp – med statligt huvudmannaskap.

Karlsgatan norrifrån regleras med stopplikt mot Föreningsgatan. Västerut är Föreningsgatan kommunal, och går fram till Västergatan - som är den stora angringsgatan till skolan. På denna korta sträcka ligger två övergångsställen samt en infart till en ICA Nära.

Österut korsar Föreningsgatan Storgatan, där huvudleden (väg 1190) fortsätter söderut. Även söderifrån har Storgatan stopplikt mot Föreningsgatan.

Hastighetsgränsen på Karlsgatan och Föreningsgatan är 40 km/h. I söder är hastigheten på Storgatan 50 km/h.



Figur 14 Från norr: Karlsgatan, Föreningsgatan och Storgatan

3. Trafikalstring

3.1 Trafikalstring från planområde

En ny skola planeras i planområdet i samband med att befintlig skola rivs. Då Trafikverkets alstringsverktyg har en lägre tillförlitlighet vid skolor jämfört med bostäder har en manuell beräkning gjorts. 211214 genomfördes ett platsbesök och i samband med detta räknades antalet trafikrörelser tillhörande skolverksamheten mellan klockan 7.30-8.15. Denna data har sedan legat till grund för beräkning av ny skolas trafikstring genom att samma procentandelar har antagits för skolskjuts, hämta/lämna elever med bil samt personalparkering. Svalövs kommun genomförde en trafikräkning under perioden 220131–220206 på Föreningsgatan. Resultat från denna stämmer väl överens med antalet fordon som räknades vid platsbesöket.

Ny skola planeras för totalt 420 elever (förskoleklass samt årskurs 1-6) med två klasser per årskurs. Antalet personal beräknas bli cirka 70 stycken enligt information från Svalövs kommun.

Andelen av personalen som kör bil till arbetet idag är cirka 78 % (vid platsbesök var 32 parkeringsplatser vid Västergatan och 3 vid Parkgatan använda till en personalstyrka på 45 stycken). Andelen elever som blir hämtade och lämnade med bil idag är cirka 25 % (vid platsbesöket lämnades 17 % vid Parkvägen och 83 % vid Västergatan). Vid platsbesöket blev 48 elever lämnade med bil mellan klockan 7.30-8.15. Det antas att ytterligare cirka 5 % av skolans elever blev lämnade innan 7.30, vilket ger att totalt 60 elever åkte bil. Cirka 60% av de som lämnade vid platsbesöket följde med eleverna in i F-3 medan elever i årskurs 4-6 antas gå in själva.

Anställda beräknas göra två resor per vardagsdygn (till och från arbetet) medan hämtning och lämning antas alstra 4 resor per vardagsdygn (två resor för hämtning och två för lämning). Se sammanställning i tabell 1 och 2.

Totalt uppgår trafikstringen för befintlig skola för ett vardagsdygn till 310 fordon ÅVDT och ny skola beräknas få 529 fordon ÅVDT. Detta innebär en ökning med 219 fordon ÅVDT, varav den största delen trafikerar via Västergatan.

Tabell 1. Trafikalstring befintlig skola ÅVDT.

	Antal totalt	Andel som kör/lämnas med bil	Antal bilar	Antal trafikrörelser per bil	Trafikalstring vardagsdygn
Befintlig skola					
Barn F-3 (4 klasser)	130	25%	33	4	130
Barn 4-6 (3 klasser)	110	25%	28	4	110
Pedagoger och övrig personal skola	45	78%	35	2	70
Totalt					310

Tabell 2. Trafikalstring ny skola ÅVDT.

	Antal totalt	Andel som kör/lämnas med bil	Antal bilar	Antal trafikrörelser per bil	Trafikalstring vardagsdygn
Ny skola					
Barn F-3 (8 klasser)	240	25%	60	4	240
Barn 4-6 (6 klasser)	180	25%	45	4	180
Pedagoger och övrig personal skola	70	78%	55	2	109
Totalt					529

Ny idrottshall antas användas av skolelever dagtid och alstrar därmed inga extra resor dagtid. På kvällstid kommer den att användas av idrottsföreningar. En utökad idrottshall leder till att fler utövare kan befinna sig i lokalen. I kapitel 4.2.3 är ett antagande gjort att det kommer behövas cirka 20 ytterligare parkeringsplatser för den utökade idrottshallen. Varje parkeringsplats antas nyttjas av två olika bilar per kväll samt att varje parkerad bil antas bidra till två resor, en till idrottshallen och en därifrån ($20 \cdot 2 \cdot 2 = 80$ rörelser/vardagsdygn).

Utöver dessa antas också andelen som hämtar och lämnar vid idrottshallen öka något. Ett rimligt antagande kan vara att dessa bidrar med ytterligare 80 trafikrörelser/vardagsdygn ($20 \cdot 4 = 80$), dvs ytterligare 20 personer blir hämtade och lämnade vid idrottshallen kvällstid i jämförelse med idag (två resor för hämtning och två för lämning).

En utbyggnad av idrottshallen bidrar totalt med ytterligare 160 ÅVDT ($80+80$), se tabell 3. All trafik till och från idrottsplatsen antas ske via Parkgatan.

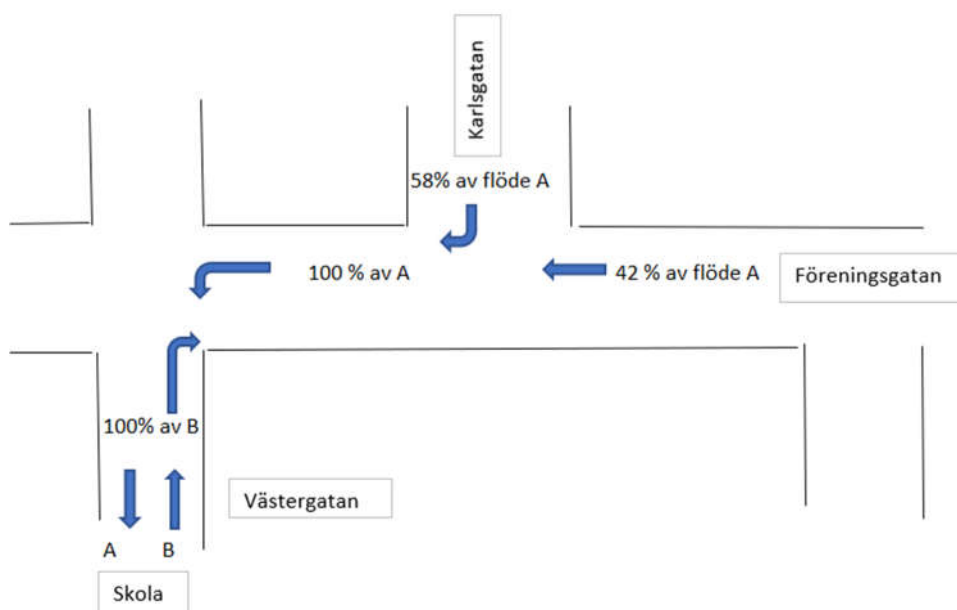
Tabell 3. Trafikalstring ny idrottshall

Tillkommande idrottshall	Antal bilar per dygn	Antal trafikrörelser per bil	Trafikalstring vardagsdygn
Idrottare som kommer med bil	40	2	80
Idrottare som lämnas och hämtas med bil	20	4	80
Totalt			160

Totalt ökar trafikflödet till och från planområdet med 379 trafikrörelser per vardagsdygn ($219+160$).

3.2 Fördelning av trafikflöde

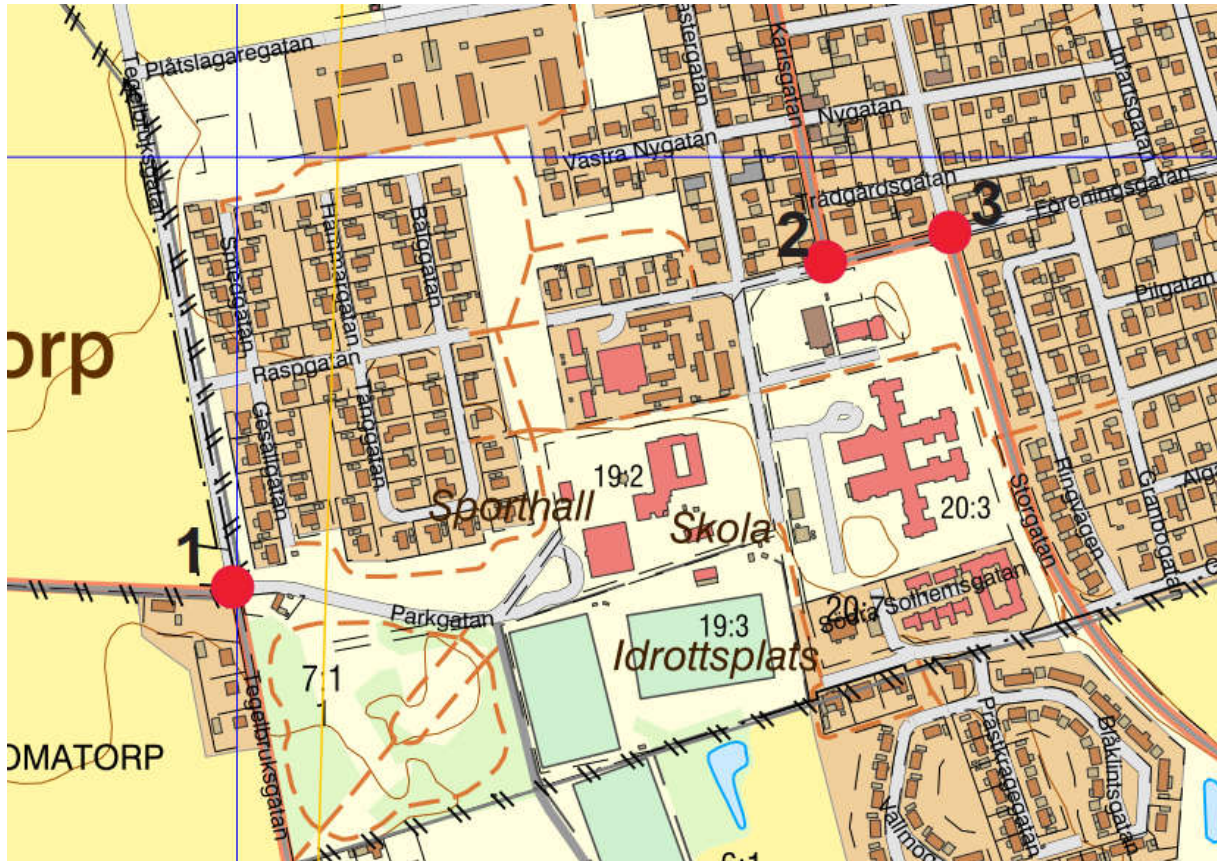
Vid platsbesöket observerades att cirka 58 % av trafiken till skolan (flöde A) på morgonen kom från Karlsgatan och cirka 42 % kom från Föreningsgatan, se figur 15. Flöde B studerades inte vid platsbesöket, fördelning i korsning är därför inte redovisad.



Figur 15. Uppskattad flödesfördelning av trafik till skolan förmiddag.

3.3 Kapacitetsberäkning i korsningarna mot statligt vägnät

Karlsгатan-Föreningsгатan-Storgatan (väg 1190) ingår i Trafikverkets funktionellt prioriterade vägnät. Trafikverket är väghållare även för delar av Tegelbruksgatan, väg 1188, som idag har ett litet trafikflöde och som procentuellt kommer att få ett stort tillskott i samband med utbyggnad av skolan. Med anledning av detta redovisas här kapacitetsberäkningar i korsningspunkter mot det statliga vägnätet.

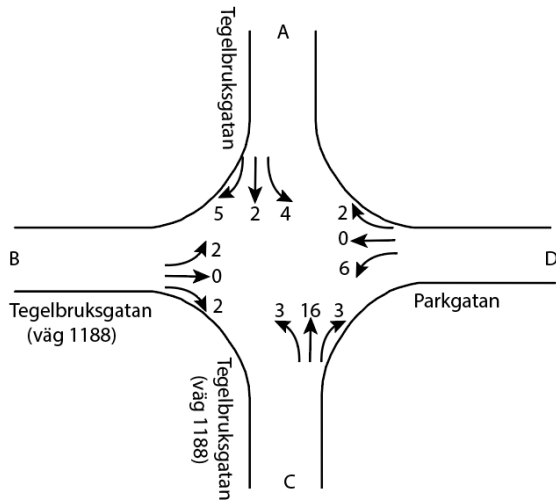


Figur 16. Kapacitetsberäkningar för tre korsningspunkter på det statliga vägnätet

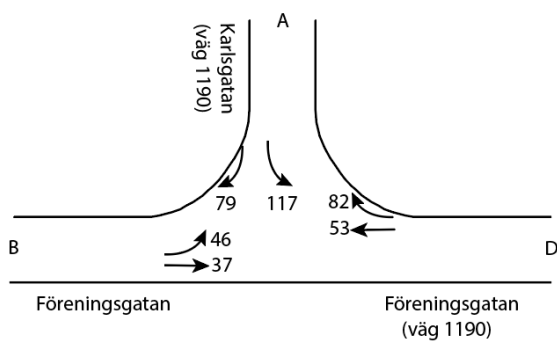
Trafiken, i de tre korsningspunkterna ovan, räknades under för- och eftermiddag 2022-09-28. Uppräkning av trafiken har sedan gjorts till år 2040 och tillägg av trafik enligt alstringsredovisning (kap 3 ovan) har gjorts. Nedan redovisas trafikflöden i de tre korsningspunkterna under förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme. För korsning 1 och 3 låg förmiddagens maxtimme kl. 7-8, men för korsning 2 låg den kl. 7.15-8.15. För korsning 2 är det parkeringen vid ICA Nära som påverkar flödet mellan korsningarna 1 och 2. Eftermiddagens maxtimme inträffade något varierande mellan kl. 15.45 och 17.00.

3.3.1 År 2020 förmiddag – trafikflöde maxtimme

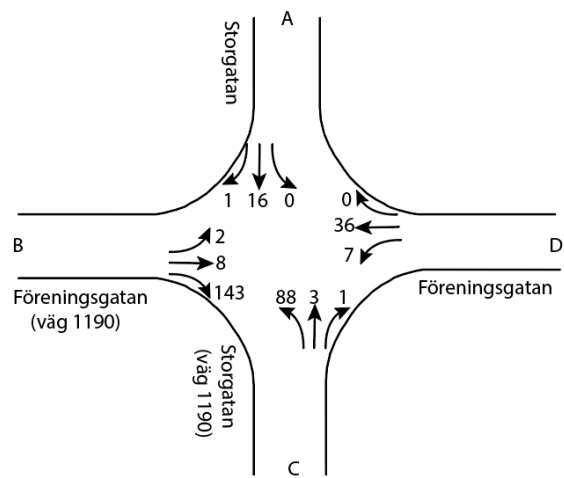
Nedan redovisas de tre korsningspunkternas maxflöden under en vardagsförmiddag med dagens flöde.



Figur 17. Korsning 1 – Tegelbruksgatan(väg 1188)-Parkgatan (fordon/h)



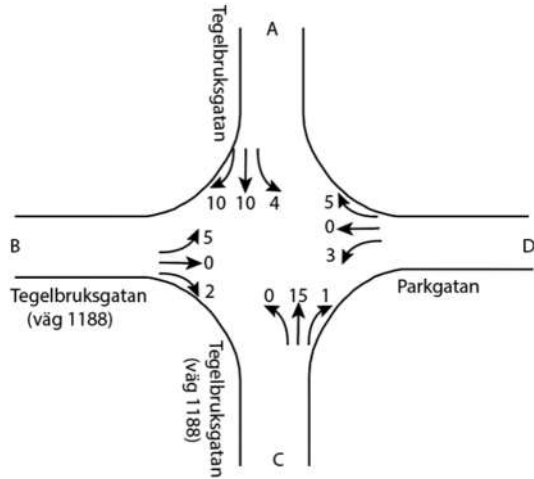
Figur 18. Korsning 2 Karlsгатan-Föreningsgatan (väg 1190) (fordon/h)



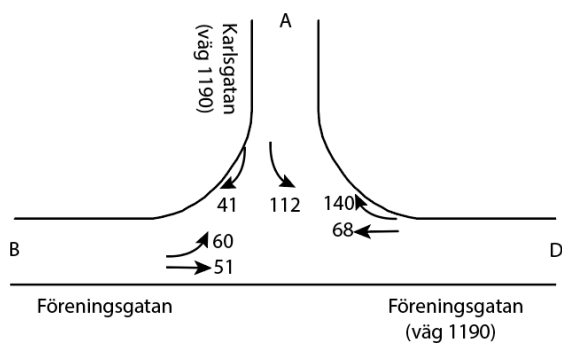
Figur 19. Korsning 3 Föreningsg-Storg (väg 1190) (fordon/h)

3.3.2 År 2020 eftermiddag – trafikflöde maxtimme

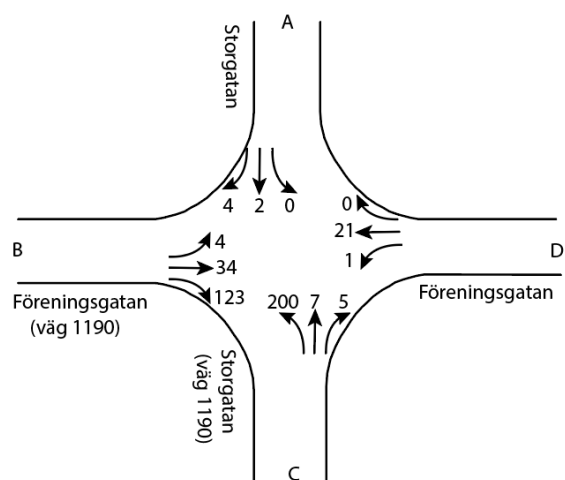
Nedan redovisas de tre korsningspunkternas maxflöden under en vardagseftermiddag med dagens flöde.



Figur 20. Korsning 1 – Tegelbruksgatan(väg 1188)-Parkgatan (fordon/h)



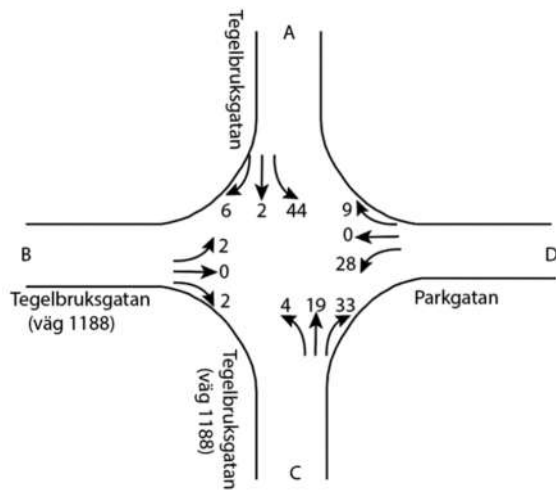
Figur 21. Korsning 2 Karlsgatan-Föreningsgatan (väg 1190) (fordon/h)



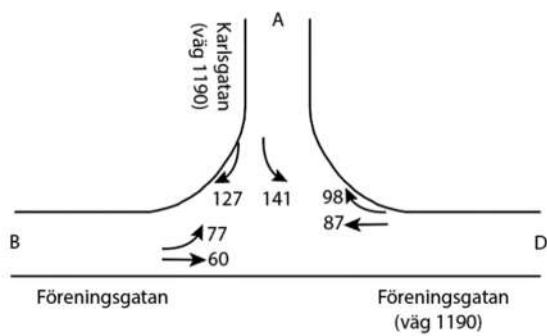
Figur 22. Korsning 3 Föreningsg-Storg (väg 1190) (fordon/h)

3.3.3 År 2040 förmiddag – trafikflöde maxtimme

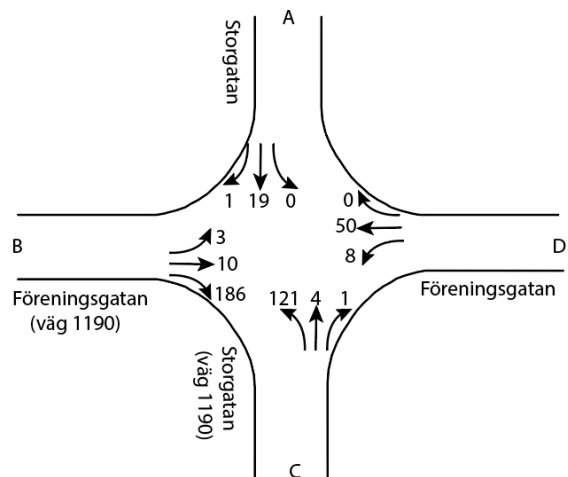
Nedan redovisas de tre korsningspunkternas maxflöden under en vardagsförmiddag prognosår 2040.



Figur 23. Korsning 1 – Tegelbruksgatan(väg 1188)-Parkgatan (fordon/h)



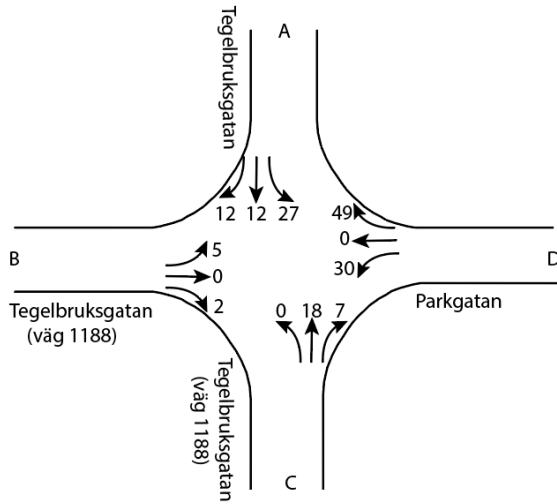
Figur 24. Korsning 2 Karlsgatan-Föreningsgatan (väg 1190) (fordon/h)



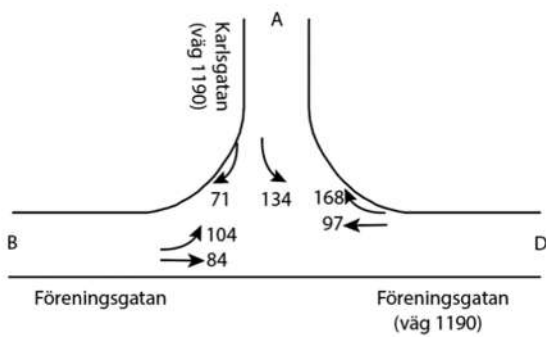
Figur 25. Korsning 3 Föreningsg-Storg (väg 1190) (fordon/h)

3.3.4 År 2040 eftermiddag – trafikflöde maxtimme

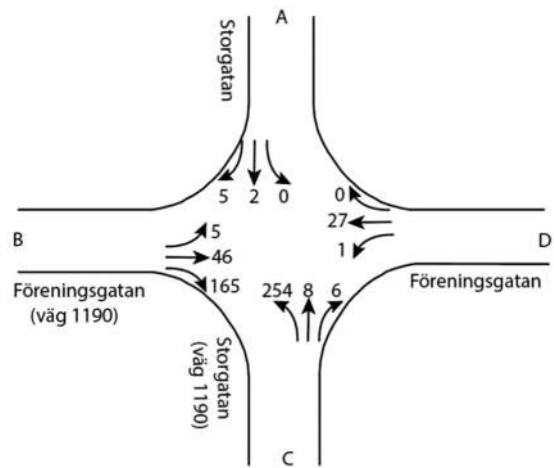
Nedan redovisas de tre korsningspunkternas maxflöden under en vardagseftermiddag prognosår 2040.



Figur 26. Korsning 1 – Tegelbruksgatan(väg 1188)-Parkgatan (fordon/h)



Figur 27. Korsning 2 Karlsgatan-Föreningsgatan (väg 1190) (fordon/h)



Figur 28. Korsning 3 Föreningsg-Storg (väg 1190) (fordon/h)

3.3.5 Resultat kapacitetsberäkning

Tabell 4. Belastningsgrad för korsningspunkter (Capcal)

	A		B		C		D	
	2020	2040	2020	2040	2020	2040	2020	2040
Förmiddag								
Korsning 1	0,01	0,04	0,00	0,00	0,01	0,03	0,01	0,04
Korsning 2	0,24	0,36	0,06	0,11	-----	-----	0,07	0,10
Korsning 3	0,02	0,03	0,08	0,10	0,11	0,15	0,03	0,04
Eftermiddag	2020	2040	2020	2040	2020	2040	2020	2040
Korsning 1	0,01	0,04	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,08
Korsning 2	0,21	0,31	0,09	0,15	-----	-----	0,11	0,14
Korsning 3	0,01	0,01	0,08	0,11	0,24	0,31	0,02	0,02

I tabell 4 ovan framgår att kapacitetsberäkningarna för prognosår 2040 med tillkommande trafik från skola ger något ökade belastningsgrader jämfört med idag, men att samtliga ben i korsningspunkterna fortsatt har mycket god kapacitet.

4. Parkeringsutredning

4.1 Inledning

Planområdet består idag av en grundskola (F-6 med 240 elever och 45 personal) som ska rivas och en ny skola (F-6 med 420 elever och 70 personal) ska byggas. Ny skolbyggnad kommer att ha en BTA på 5 500 kvm. Utöver skolbyggnad utökas även befintlig idrottshall till 2900 kvm BTA (befintlig idrottshall (1300 kvm) och ny byggnad (1600 kvm)).

Ny skola kommer att få ett större parkeringsbehov då antalet elever och personal utökas. I följande avsnitt beskrivs Svalövs kommuns parkeringsriktlinjer samt inventering och slutsatser kring användning av dagens parkeringsytor. Idrottshallen klassas i parkeringsutredningen som samlingslokal och en särskild bedömning utförs därför kring behovet av parkeringsplatser till denna.

4.2 Bilparkeringsbehov för skola och idrottshall

4.2.1 Svalövs kommuns parkeringsriktlinjer för cykel och bil, 2021-10-27

Svalövs kommuns parkeringsriktlinjer är avsedda att användas som riktlinjer vid detaljplanehandläggning och bygglovshantering. Riktlinjerna är dock inte bindande för kommunen utan byggnadsnämnden gör en slutlig bedömning i varje enskilt fall. Det är därför viktigt att utöver parkeringsriktlinjerna även studera och utgå ifrån hur parkeringssituationen vid skolan fungerar idag. Detta görs i avsnitt 4.2.2 nedan.

Behovet av parkeringsplatser vid skolor varierar beroende på läge och elevers ålder. Ett generellt värde för grundskola/gymnasium är 15 parkeringsplatser/1000 BTA. Sammanställning av antalet parkeringsplatser för ny skola enligt parkeringsriktlinjer i tabell 5 nedan.

Tabell 5. Antalet parkeringsplatser i enlighet med parkeringsriktlinjer.

	BTA	Antal parkeringsplatser*
Ny skola	5500	83

*Parkering för anställda, besökare och elever ingår.

4.2.2 Parkeringsplatser vid skola

Vid platsbesök genomfördes en inventering av antalet parkeringsplatser samt utnyttjandet av dessa vid dagens skola. Det finns idag 32 parkeringsplatser för personal som nås via Västergatan samt 8 platser längs gatan som fungerar som hämta/lämna platser för elever. Dessa 8 platser är inte utmarkerade i Västergatan utan föräldrar stannar längs gräsremsa eller i vändplats. Utöver dessa finns 32 parkeringsplatser som nås via Parkgatan. De sistnämnda parkeringsplatserna är till för skola och idrottsplats. Via Parkgatan finns också möjlighet att hämta/lämna elever med bil, detta görs dock mer sällan.

Personalparkeringen hade vid platsbesöket 100 % belägningsgrad medans det endast stod 3 bilar parkerade på parkeringen vid Parkgatan (35 parkeringar krävs idag för 45 personal= 78% av personalen behöver en bilplats var). Som mest var det 8 fordon samtidigt som lämnade elever vid Västergatan och 3 vid Parkgatan mellan klockan 7.30-8.15 (11 hämta och lämna platser krävs idag för en skola med 240 elever=5 %). I beräkningen nedan är det antaget att cirka 60 % av elever i F-3 som hämtas och lämnas följs med in av föräldrar, medans 100 % av de som går i 4-6 och hämtas och lämnas går själva in.

Om det antas vara samma andel bilar som parkerar vid ny skola som vid befintlig, blir det totala antalet parkeringar vid ny skola 76 platser, se tabell 6.

Tabell 6. Antal parkeringar vid ny skola

	Antal totalt	Andel parkeringsplatser	Parkeringsbehov
Ny skola			
Barn F-6 (14 klasser)	420	5%	21
Pedagoger och övrig personal skola	70	78%	55
Totalt			76

55 personalparkeringar beräknas behövas samt 21 platser för att hämta/lämna elever och besökare. Detta är endast 7 parkeringsplatser färre än vad som rekommenderas i kommunens generella riktlinjer i parkeringspolicyn. Resultatet från kommunens parkeringspolicy stämmer därför väl överens med dagens antal parkeringar och nyttjandegrad. Behov enligt parkeringspolicyn har legat till grund för utformning.

4.2.3 Parkeringsplatser idrottshall

Enligt uppgifter från idrottsföreningarna är dagens 32 parkeringsplatser vid Parkgatan fullbelagda på vardagskvällar och helger. Då det även står ett antal bilar längs Parkgatan antas det vara cirka 40 fordon som parkerar vid idrottshall samtidigt. I samband med att idrottshallens yta utökas från 1300 kvm till 2900 kvm BTA ökar troligtvis behovet av antalet parkeringar också för denna verksamhet. Ett rimligt antagande skulle kunna vara att 20 parkeringsplatser behöver tillföras för denna verksamhet då idrottshallen byggs ut. Det totala behovet blir då 60 parkeringsplatser.

4.2.4 Samutnyttjande av parkeringsplatser

Parkeringsplatserna vid skola kan nyttjas för skolverksamhet dagtid och idrottsföreningar på kvällstid och helger, då fritidsaktiviteterna inte påbörjas förrän 16.30. De 60 platser som behövs vid idrottsplats kan inrymmas på de 83 parkeringsplatser som behövs till skola.

De 83 parkeringsplatserna beräknas vara 60 personalparkeringar och 23 hämta/lämna parkeringar.

5. Utformning

De 32 parkeringsplatserna som nås via Västergatan och som idag nyttjas som personalparkering föreslås efter ombyggnad användas för besökare och hämta/lämna platser för föräldrar som följer med elever in till skolan. Det beräknades i kap 4 finnas ett behov av cirka 23 parkeringar för detta ändamål. Då det endast behövs 23 parkeringar av 32 kommer ytan efter ombyggnad att bli något överdimensionerad. Överbliven yta kan i så fall användas för exempelvis cykelparkering eller för utbyggnad av skolbyggnad. Parkeringsytan bör tidsregleras för att styra användningen till hämta/lämna platser. Annars finns risk att personalen fortsätter att parkera här. Utöver de 23 parkeringsplatserna bör även 1 plats för rörelsehindrade utmärkas.

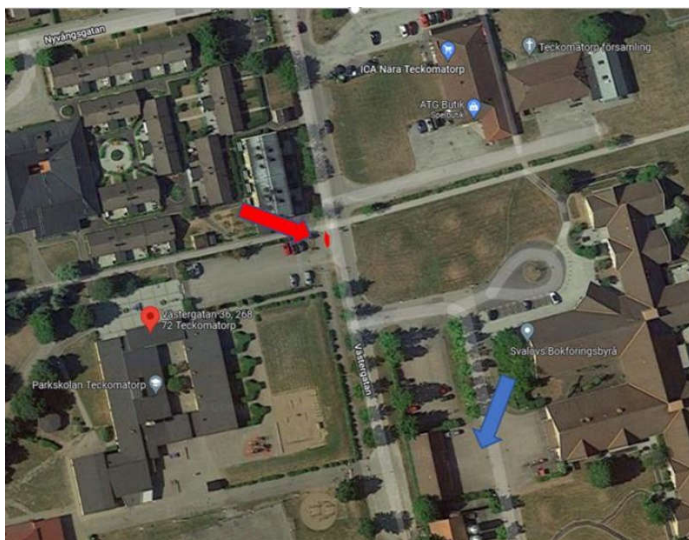
Flödet in och ut på denna parkeringsplats ökar troligtvis något i jämförelse med idag, när den görs om till hämta/lämna parkeringsplatser. Infarten till denna parkering korsar en gång- och cykelbana, se pil i figur 29. För att skydda gående och cyklister bör trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomföras, exempelvis en upphöjd yta. Detta bör studeras vidare. Även trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid gång- och cykelpassage över Västergatan bör studeras vidare.



Figur 29. Punkt där bilar till parkering korsar gång- och cykelbana. Karta: Lantmäteriet

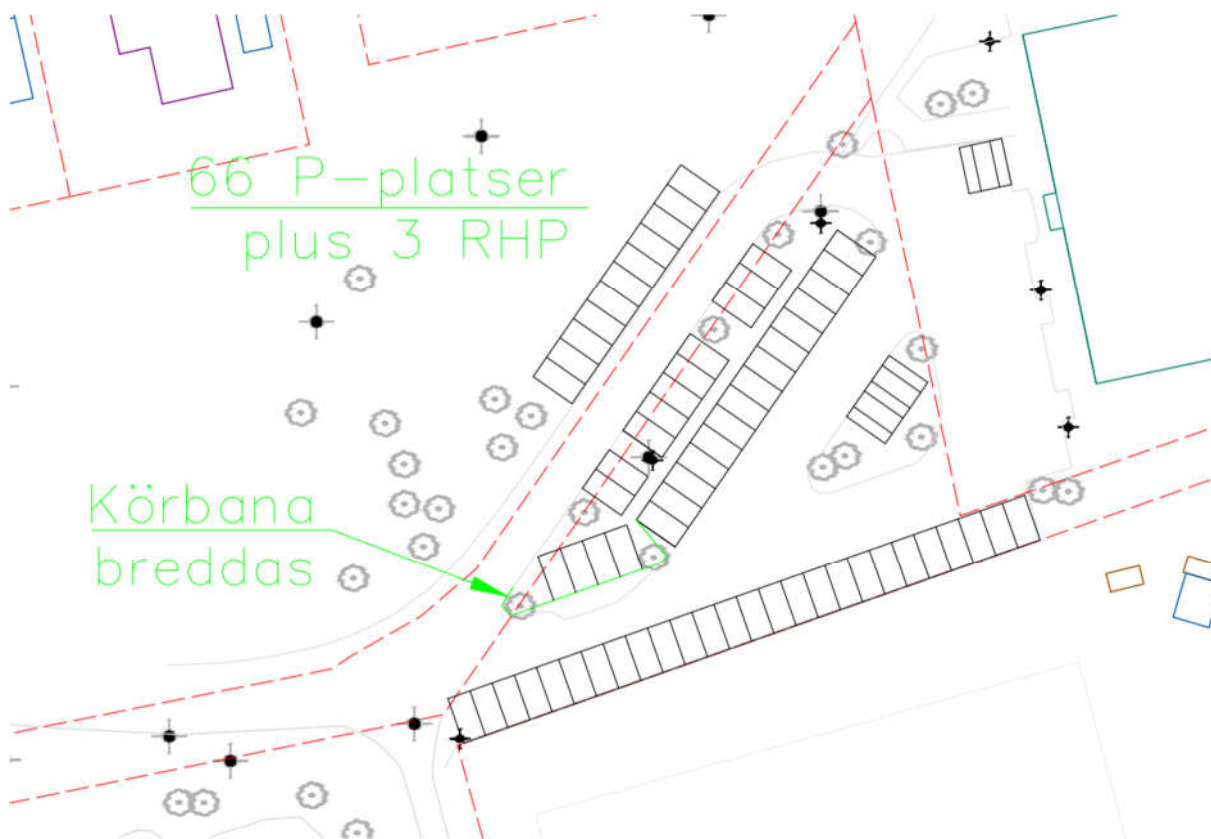
Vändslinga på Västergatan som idag används av både parkerande föräldrar och de som bara släpper av, föreslås efter ombyggnad bara användas som av- och påsläppsytta. Detta gör att vändplatsen lättare kan användas av vändande bilar då där inte står parkerade fordon. Dagens vändplatsyta kan inte minskas då det i framtiden måste vara möjligt för en sopbil att vända. Skylt vändplats (C42-2 Vändplats) bör sättas upp samt skylt på- och avstigningsplats (C40-6 ändamålsplats) längs Västergatan. Utöver skyltning kan även ett spärrområde målas i vändzonen där föräldrarna idag parkerar sina bilar. På detta sätt kan sopbilen fortsatt ha möjlighet att vända om i vändzonen medans det blir tydligare för föräldrar att inte parkera på ytan.

Sopbilar hämtar idag avfall enligt röd pil i figur 30 och svänger sedan ner och vänder vid LSS boendet enligt blå pil. Detta fungerar idag men i framtiden måste det fortsätta att vara möjligt för sopbilen att även kunna vända i vändplatsen på Västergatan. Eventuellt kommer plats för sophantering samt leveranser att ändras efter ombyggnad av skola, men detta är inte färdigarbetat i plan.



Figur 30. Röd pil visar vart sopkärl töms idag samt blå pil visar vart sopbilen vänder om efter tömt sopkärl på LSS boende. Karta: Google maps

Den parkering med 32 platser som nås via Parkgatan föreslås byggas ut så att ytan istället inrymmer 66 parkeringsplatser (bör minst innehålla 60 platser enligt beräkningar). Parkeringsplatserna används av skolan på dagtid och av idrottsverksamheter på kvällstid. Efter ombyggnad föreslås de 66 parkeringsplatserna användas som personalparkering under skoltid och idrottsverksamheter kvällstid. Under kapitel 4 beräknades det finnas ett behov av 60 personalparkeringar dagtid och cirka 60 parkeringar kvällstid för idrottsverksamhet. De planerade 66 parkeringarna uppfyller beräknat behov. Se figur 31 för placering av parkeringsplatser. Parkeringen är utformad i enlighet med VGU.



Figur 31. Placering av parkeringsplatser vid Parkgatan.

Skolbusshållplats föreslås vara kvar på befintlig plats och tillgänglighetsanpassas med 17 cm hög plattformskantsten. Körspår för boogiebuss har genomförts.

Inga parkeringsplatser (utom en plats för rörelsehindrade) är i direkt anslutning till skolan och "bussytan" p.g.a. trafiksäkerhetsskäl. Detta gör att det inte finns några backande fordon i direkt närhet av skolskjutshållplats. Parkeringsplatserna har anpassats efter befintlig miljö i så stor mån som möjligt, d.v.s. träd, buskar, lyktstolpar och gräsytor har försökt undvikas. På ett ställe i bilden har körbanan breddats något för att rymma backande bilar. Vid beläggning i närheten av träd bör hänsyn tas till trädens rötter.

Slutsats

En omfördelning av fordonsflödet kommer att ske i gatunätet efter ombyggnad då personalparkeringen flyttas och får infart via Parkgatan. Efter utbyggnad beräknas personalparkeringen bidra med 109 trafikrörelser/dygn (idag 70 trafikrörelser/dygn). Då denna parkeringsyta även används för idrottsverksamhet (160 trafikrörelser/dygn), beräknas det totala extra trafikflödet via Parkgatan till och från skola bli (109+160) 269 trafikrörelser/dygn (idag trafikeras Parkgatan av befintlig idrottsverksamhet samt några som hämtar och lämnar elever). Via Västergatan beräknas 420 trafikrörelser/dygn trafikera till och från detaljplaneområdet (idag trafikeras 310 trafikrörelser/dygn via Västergatan till planområdet).

Totalt ökar trafikflödet till och från planområdet med 379 trafikrörelser per vardagsdygn (219+160) efter ombyggnation.

6. Referenser

Parkeringsriktlinjer för cykel och bil, Svalövs kommun, 2021

Detaljplan 19:2 mfl. Parkskolan, Svalövs kommun

Skolskjutsområden,

https://www.svalov.se/download/18.463ffe2f17978f40c25ce6ab/1622122799106/Skolskjutsomr%C3%A5de_Parkskolan.pdf

Tidtabeller för skolskjuts,

<https://www.svalov.se/download/18.7854edc917c1170935620b89/1645603556928/Parkskolan,%20Teckomatorp.pdf>

Trafikverket, hastighetskarta,

<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>