

# Rapport - Trafikutredning Pluto 1 m.fl

Uppdragsnummer: 6883

**Upprättad av:** Per Francke

**Datum:** 2022-06-20

**Rev:** 2022-09-01

**Granskad av:** Hanna Borg

**Datum:** 2022-06-23

## Innehåll

1	Inledning .....	3
1.1	Syfte och avgränsning.....	3
2	Nulägesbeskrivning.....	4
2.1	Gång- och cykeltrafik .....	4
2.2	Kollektivtrafik.....	5
2.3	Motorfordonstrafik .....	6
2.4	Parkering.....	7
3	Planförslaget .....	8
3.1	Framtida parkeringsbehov .....	9
3.2	Gång- och cykeltrafik .....	10
3.3	Motorfordonstrafik .....	11
3.4	Parkering, angöring och leveranser .....	11
3.4.1	Bilparkering.....	11
3.4.2	Parkering för cykel och moped .....	13
3.4.3	Leveranser.....	14
4	Sammanfattande bedömning .....	15

## 1 Inledning

Planering pågår för en utveckling av området kring Grindtorpshallen och förskolan Nytorp i centrala Täby, se karta i Figur 1. I dagsläget utgörs planområdet av en förskola för cirka 50 barn och en idrottshall, Grindtorpshallen, som primärt är till för bollsport och skolidrott. Hallen har även en läktare för 150 besökare.

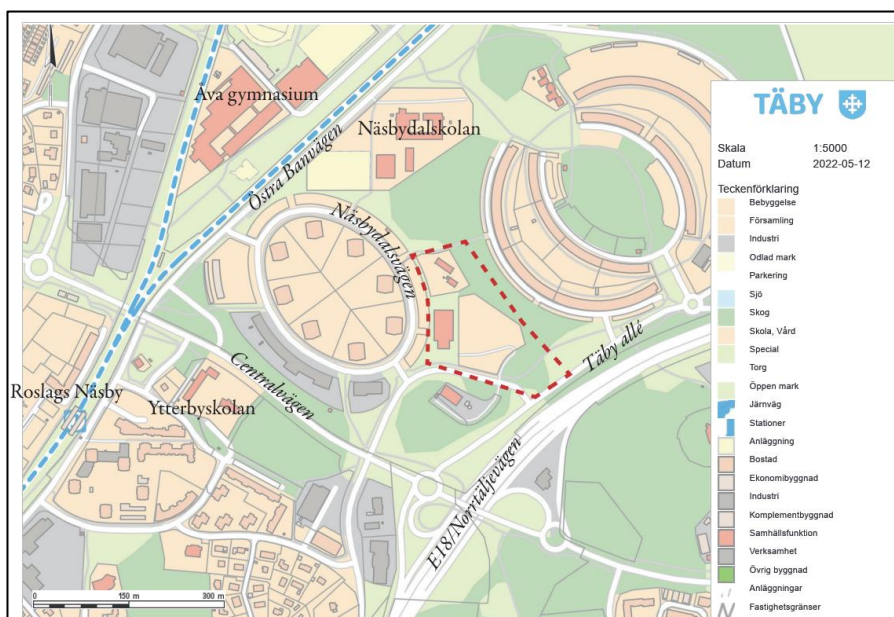
Målet med planarbetet är att göra markanvändningen för idrottshallen permanent, att ersätta befintlig förskola med en ny, större förskola i samma läge samt att en ny skola för 600–900 elever ska uppföras i områdets sydöstra hörn.

Iterio har fått i uppdrag av Täby kommun att utreda framtida planerade verksamheters trafiksituation och parkeringsbehov i samband med framtagandet av detaljplanen.

### 1.1 Syfte och avgränsning

Trafikutredningens syfte är att utreda trafikfrågorna för den utveckling av området som förslag till ny detaljplan anger. Utredningen genomförs i två steg där det första fokuserade på att utreda framtida parkeringsbehov och i detta andra steg studeras trafikfrågorna generellt för planområdet. Utredningens steg 1 finns dokumenterad i ett PM och återges summariskt i denna rapport. Fokus i denna rapport är på trafikutredningsfrågor kopplat till den planerade utvecklingen av fastigheterna, med extra fokus på oskyddade trafikanter och hur trafiksituationen med parkering, angöring och leveranser ska lösas. Vidare utreds hur gång- och cykelstråk ansluter till platsen samt hur anslutande gator kan utformas trafiksäkert och framkomligt för samtliga trafikslag.

Som underlag för de bedömningar som görs gällande trafiksituationen i området genomfördes ett platsbesök den 8 juni 2022 mellan 07.30-08.30.



Figur 1 Planområdets läge intill Roslags Näsby i väst och Täby centrum i norr. Röd markering visar en ungefärlig utbredning av planområdet. Kartkälla: Täbykartan

## 2 Nulägesbeskrivning

Denna nulägesbeskrivning ger en bild av dagens trafiksituation. Med en bra beskrivning och analys av befintlig trafiksituation kan mer ändamålsenliga lösningar planeras för framtida utveckling av trafik- och gatumiljön i området.

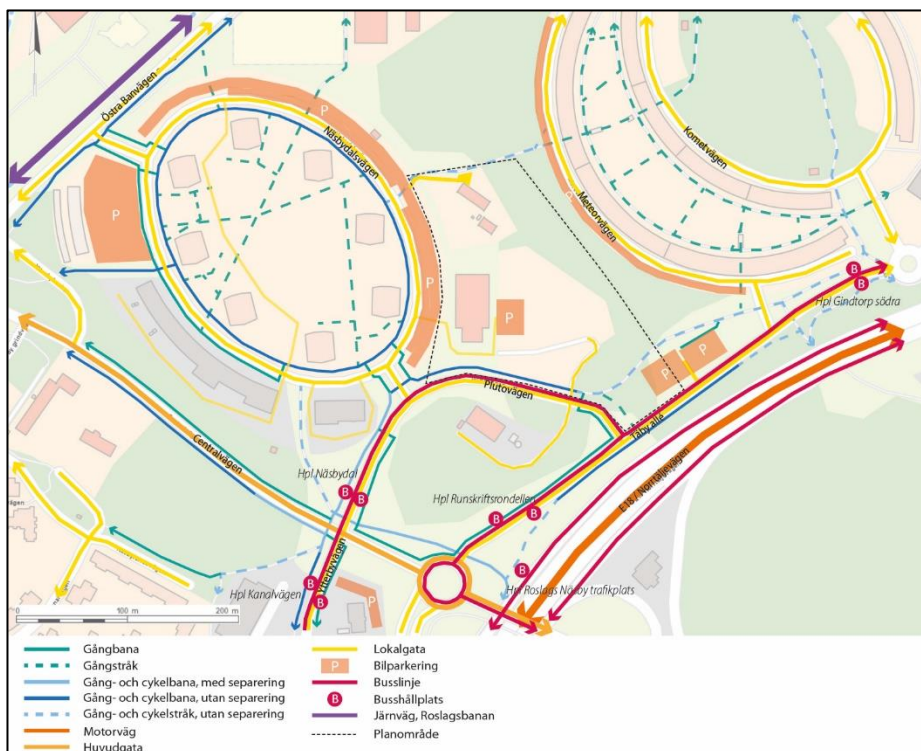
### 2.1 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet i området utgörs främst av gång- och cykelbanor längs huvud- och lokalgator samt gemensamma parkstråk genom grönområden. Stråken är generellt sammanhängande. Bitvis saknas dock kopplingar, framför allt mellan parkstråken och det övriga vägnätet. På en del sträckor är gång- och cykelvägnätet utformat med målad separering mellan gående och cyklister. I övrigt är vägnätet utformat utan separering.

Gång- och cykelbanor i området har en bredd på cirka 3,5–5,0 meter. De gemensamma parkstråken har en generell bredd på cirka 3,0 meter. Vägnätet har allmänt en god standard och med väl belysta ytor, dock saknas asfaltsbeläggning delvis på gång- och cykelbanan på Plutovägens norra sida.

Det gemensamma gång- och cykelvägnätet kompletteras av gångbanor utmed vissa gator samt gångstråk över kvarteretsmark. Gångbanorna har generellt en god standard med en bredd på cirka 2,5 meter.

Övergångsställe utan hastighetssäkring finns sydöst om planområdet på Plutovägen. Ytterligare ett övergångsställe utan hastighetssäkring finns vid infarten till Näsbydalsvägen från Plutovägen. Vid korsningen mellan Centralvägen och Plutovägen/Ytterbyvägen är övergångsställena signalreglerade.



Figur 2 Nulägesillustration över samtliga trafikslag och funktioner.

Vid platsbesök observerades många skolbarn röra sig längs Täby allé, framför allt från Roslags Näsby trafikplats i östlig riktning längs gatan.

## 2.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiknätet i närområdet består av Roslagsbanan med linjer 27 och 28 samt såväl lokala busslinjer som regionala stombusslinjer.

På Plutovägen sydväst om planområdet ligger busshållplats Näsbydal, vilken trafikeras av busslinjer 605 (Danderyds sjukhus–Gribylund), 618 (Danderyds sjukhus–Näsbypark) och 627 (Åkerby industriområde–Sollentuna station) samt nattbusslinjer 690 (Odenplan–Danderyds sjukhus–Vallentuna) och 691 (Odenplan–Danderyds sjukhus–Hägernäs).

Hållplatsen är utformad med god tillgänglighet. Sydöst om planområdet är hållplats Runskriftsrondellen belägen, vilken trafikeras av busslinjer 617 (Täby centrum–Näsbypark–Hägernäs), 618 (Danderyds sjukhus–Näsbypark) och 619 (Täby centrum–Näsbypark–Täby centrum). Samtliga busslinjer går i halvtimmestrafik under såväl högtrafik som resterande timmar. Intill E18 är hållplats Roslags Näsby trafikplats belägen, vilken trafikeras av ett stort antal busslinjer, bland annat regionala stombusslinjer till Vaxholm och Norrtälje vilka avgår med hög turtäthet.

Tillgången till buss inom ett radiellt avstånd om cirka 150 meter ger god kollektivtrafikförsörjning enligt *Riktlinjer Planering av kollektivtrafiken i Stockholms län* från Trafikförvaltningen.

Cirka 600 meter (radiellt avstånd) väst om planområdet ligger Roslags Näsby station, från vilken Roslagsbanans linjer 27 (Kårsta) och 28 (Österskär) avgår med hög turtäthet.



Figur 3 Hållplats Näsbydal på Plutovägen.

### 2.3 Motorfordonstrafik

Längs planområdets västra del går lokalgatan Näsbydalsvägen, vilken sträcker sig i en slinga runt det närliggande bostadsområdet. Fordon angör i dagsläget planområdet via denna gata, liksom områdets parkeringsytor vilka är lokaliserade längs gatan. Näsbydalsvägen ansluter till Plutovägen, vilken sträcker sig längs planområdets södra del och ansluter till Täby allé och Centralvägen. Plutovägen är relativt bred och upplevs överdimensionerad. Vägen avlastades kraftigt efter att Grindtorpsvägen, numera Täby allé, fick en ny anslutning till trafikplats Roslags Näsby. Till Plutovägen ansluter Täby allé som fortsätter sedan i nordöstlig riktning öster om planområdet. Täby allé ansluter till Centralvägen via cirkulationsplats sydöst om planområdet. Invid cirkulationsplatsen är Roslags Näsby trafikplats belägen.

Genom trafikplatsen korsar E18/Norrtäljevägen, vilken utgör infartsled till Stockholm. Centralvägen, Täby allé och Plutovägen har en skyltad hastighet på 50 km/h. Övriga lokalgator är skyltade till 30 km/h.

Under platsbesöket, vilket utfördes under rusningstid på förmiddagen, observerades Plutovägen vara lågt trafikerad. Vidare observerades att den östra delen av parkeringsytan belägen vid Täby allé utgör en viktig avlämningsplats för skolbarn som ska till Internationella Engelska Skolan Täby på södra sidan E18. Ytan är utformad med en vändplats samt med direkt koppling till gångvägnätet. En del skolbarn observerades även lämnas av på Näsbydalsvägen i höjd med förskolan, för att sedan röra sig norrut längs gatan. Leveranser till förskolan sker i dagsläget via angöringsväg från parkeringen, vilken delvis sammanfaller med gång- och cykelstråket intill förskolan mot Grindtorp.

Mätpunkt (mätår)	Trafikflöde, dygnstrafik
Näsbydalsvägen, öster om infart från Plutovägen (2018)	1 084 f/d
Näsbydalsvägen, väster om infart från Plutovägen (2018)	1 497 f/d
Centralvägen, mellan Grindtorpsvägen och Östra Banvägen (2018)	19 407 f/d
Plutovägen, öster om infart mot Näsbydalsvägen (2021)	1 368 f/d

Figur 4 Trafikmätningar i anslutning till planområdet. Dessa är inte påverkade av att trafikplats Roslags Näsby ombyggnation färdigställdes 2018/2019.

## 2.4 Parkering

Intill Grindtorpsshallens entré finns ett fåtal cykelparkeringsplatser tillgängliga. Dessa är utformade som framhjulsställ utan möjlighet till ramlåsning. En del cykelparkeringsplatser finns även tillgängliga utmed Näsbydalsvägens gångbana, i höjd med förskolans byggnad, vilka är utformade som framhjulsställ med möjlighet till ramlåsning.

I dagsläget är Näsbydalsvägen försedd med en större parkeringsyta förbi planområdet. Parkeringssytan utgörs av tre rader. Närmast gatans gång- och cykelbana finns en rad av avgiftsfri allmän parkering. Resterade två rader, närmast planområdet, ägs av bostadsrättsföreningen belägen i bostadshuset vid Näsbydalsvägen. Dessa utgörs främst av förhyrda platser, men även av ett fåtal besöksplatser för besökande till bostadsrättsföreningen. Besöksparkeringsplatserna är reglerade med p-skiva och är tidsbegränsad till tre timmar 08:00-20:00.

Ytterligare en parkeringsyta är belägen på kommunal mark öster om planområdet, vilken angörs via Täby allé. Den östra delen av parkeringssytan är reglerad med p-skiva och är tidsbegränsad till fyra timmar 09:00-22:00. Den västra delen av parkeringssytan utarrenderas till Brf i Grindtorp.

Cirka 40–45 parkeringsplatser finns idag tillgängliga för besökare till hallen (se Figur 2). För Förskolan finns två platser tillgängliga intill gångstråk mellan Näsbydalsvägen och Meteorvägen, vilka kommunen hyr från intilliggande bostadsrättsförening. Den vändplats som är belägen intill förskolan, vilken används för leveranser, nyttjas vid vissa tider för parkering till förskolan.



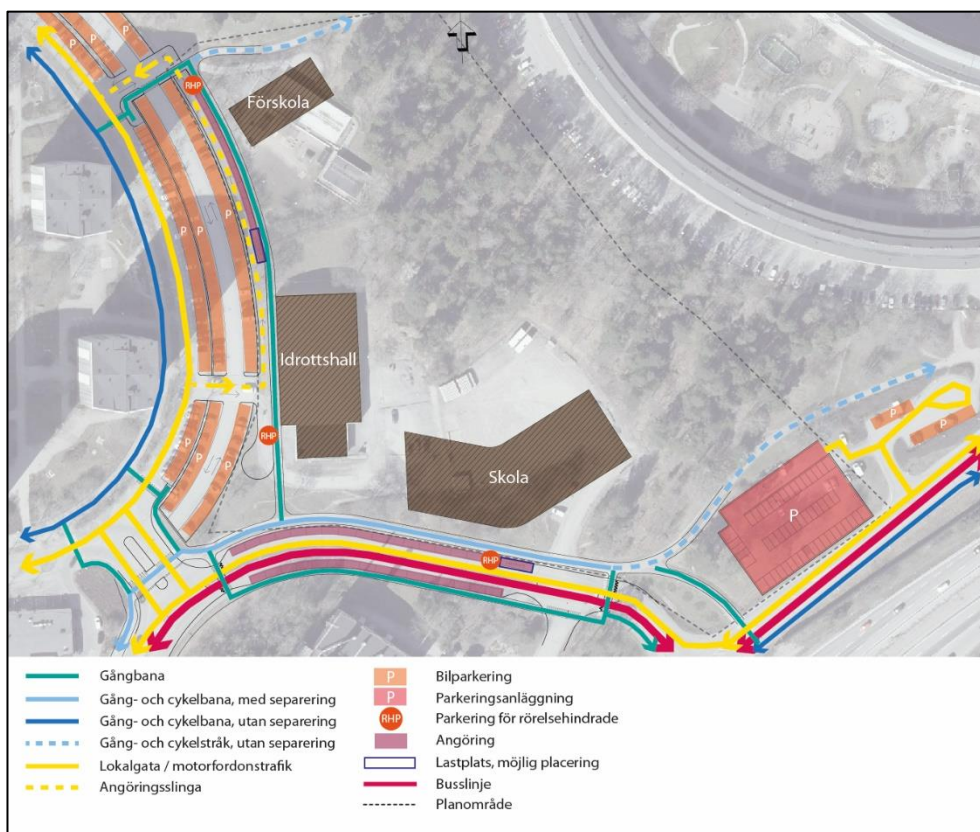
Figur 5 Grindtorpsshallen och intilliggande parkeringsyta, sett från Plutonvägen.

### 3 Planförslaget

Planområdet ska utvecklas med en ny förskola och skola samt att Grindtorpshallen ges en permanent användning. Befintlig förskola rivs och ersätts med en ny som planeras för 100 barn, vilket är en dubbling mot befintligt. Skolan har studerats för att vara möjligt för både 600 och 900 elever. Exakt antal utreds vidare av kommunen.

Det konstateras att de nya och utvecklade skol- och förskoleverksamheterna kommer innebära att trafikmiljön behöver ges en ny utformning och gestaltning. Idag är området inte fullt ut anpassat för barn och ungdomar. Trafikmiljön ska vara trygg och tillgänglig för barn och ungdomar samt för besökare till idrottshallen.

Gator behöver utformas så angöring, leveranser och parkering kan skapas på rätt ställe. Behovet av, och förslag på åtgärder i trafikmiljön har studerats i denna trafikutredning. Skisser har tagits fram på hur funktioner som parkering, angöring och leveranser kan hanteras samt hur utformningen görs trygg och trafiksäker. I fortsatt arbete är det viktigt att beakta samordningen mellan de allmänna gatorna, och dess gång- och cykelvägar, med den utformning och gestaltning som planeras på kvartermarken.



Figur 6 Illustration över föreslagna lösningar för samtliga trafikslag och funktioner.

En ny angörings slinga till förskolan föreslås där hämta/lämna och leveranser kan hanteras. Via lastplats i denna ”slinga” hanteras lastning och lossning samt avfall till förskola och idrottshallen. Denna del ligger avskilt från skolans och



idrottshallens parkering och angöring eftersom avstånden mellan förskola, skola och idrott gör att en uppdelning behövs. För skola och idrott skapas ytor för angöring och leveranser utmed Plutovägen. För att klara beräknat parkeringsbehov föreslås en parkeringsanläggning med in- och utfart mot Täby allé. Läget för denna är valt med tanke på att dra in så lite trafik på Plutovägen och Näsbydalsvägens som möjligt.

### 3.1 Framtida parkeringsbehov

I ett separat PM som togs fram innan denna rapport utreddes framtida parkeringsbehov. Målet med utredningen var att dels utreda parkeringsbehovet för skola, förskola och idrottshall för färdmedlen bil, cykel och moped, dels ge rekommendationer gällande antal hämta/lämna-platser som kan behövas för respektive funktion. Den samlade bedömningen visade på ett totalt parkeringsbehov enligt siffror presenterade i figur nedan. Angivna siffror för parkeringsbehov tar inte hänsyn till samnyttjande av parkering. Resultatet visar att potentialen i samnyttjande är cirka 40–55 parkeringsplatser och det dimensionerande parkeringsbehovet är 81 bilparkeringsplatser.

Vidare utreddes angöringsbehov för kortare hämta/lämna-ärenden vid respektive aktivitet. Även för dessa platser finns en viss möjlighet till samnyttjande. Med hänsyn till antaget samnyttjande bedöms att cirka 25–35 platser för hämta/lämna behövs till skola och Grindtorpshallen och 10 platser till förskolan.

För vidare läsning om antaganden för beräkning av parkeringsbehov och samnyttjande se separat PM.

<b>Beräknat parkeringsbehov</b>			
	<b>Cykel</b>	<b>Bil</b>	<b>Moped</b>
Skola 600 elever	263-338	45	15-30
Skola 900 elever	350-450	60	15-30
Förskola	25-30	6	
Grindtorpshallen	46-138	81	15-30
<b>Totalt</b>	<b>334/421-506/618</b>	<b>132-147</b>	

Figur 7 Beräknat parkeringsbehov utan hänsyn tagen till samnyttjande.

<b>Behov hämta/lämna-platser</b>	
	<b>Bil</b>
Skola 600 elever	18
Skola 900 elever	27
Förskola	10
Grindtorpshallen	12-23
<b>Totalt</b>	<b>40-60</b>

Figur 8 Beräknat behov av hämta/lämna-platser utan hänsyn tagen till samnyttjande.

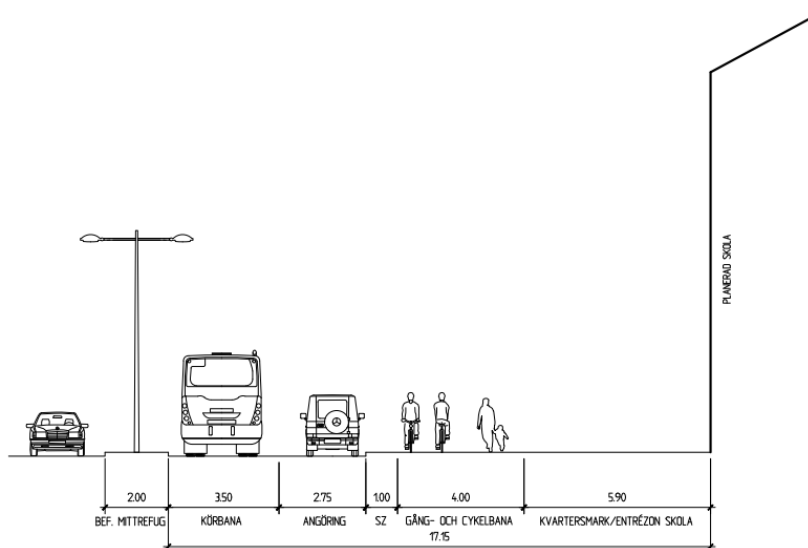
### 3.2 Gång- och cykeltrafik

De gång- och cykelstråk som tillkommer till följd av planförslaget är att betrakta som en utveckling av befintliga stråk. Dessa finns utmed Plutovägens norra sida, som kopplar ihop stråket mot Centralvägen i väst och mot Grindtorpsvägen och Täby allé i öst samt passagen under E18. Inom planområdet är det viktigt att skapa bra gångkopplingar mellan parkeringsanläggningen i öst och skola, förskola och idrottshall. Parkeringsanläggningens föreslagna placering möjliggör att den nås via gång- och cykelbanan längs Plutovägens norra sida samt anslutande gång- och cykelstråk. För att säkerställa att gående inte tvingas ut i körbanan, samt för att underlätta för hämtning och lämning till förskolan, föreslås en ny gångbana med en bredd på cirka 3,3 meter anläggas mellan Grindtorpshallen och förskolebyggnaden, längs den planerade angöringsslingan.

En viktig aspekt av att skapa en trafiksäker trafik- och gatumiljö är att skapa generösa gång- och cykelbanor där barn och ungdomar kan färdas utan att det är trångt och konfliktfyllt.

Befintlig gång- och cykelbana utmed Plutovägens norra sida har en total bredd på 4,5 meter. Dock saknas beläggning på 1,5 m utmed körbanan. Denna gång- och cykelbana föreslås breddas till totalt 5,0 meter, varav 1,0 meter föreslås utgöra en skyddszon mot kommande angöring längs gatan.

Då Plutovägen planeras utgöra plats för hämtning/lämning till såväl den planerade skolbyggnaden som till Grindtorpshallen kommer gång- och cykelbanan att utgöra ett primärt skolstråk till följd av planförslaget. Gatan kopplar också till både busshållplats och till stråk som leder till föreslagen parkeringsanläggning vid Grindtorpsvägen. För att säkerställa trafiksäkerheten för skolbarn på platsen föreslås att befintligt övergångsställe på Plutovägen, beläget sydöst om planområdet, hastighetssäkras. Denna hastighetssäkring utformas med hänsyn till busstrafik på Plutovägen. Förslagsvis väljs utformningen ”Upphöjd tillfart” enligt Trafikförvaltningens riktlinjer. Utformningen är i grunden ett platågupp men utan frånfartsramp.



Figur 9 Föreslagen sektion för Plutovägen. Refugen föreslås ligga kvar i befintligt läge.

### 3.3 Motorfordonstrafik

Motorfordon planeras att främst angöra skola och Grindtorpshallen via Plutovägen. Förskolan angörs som i dagsläget via Näsbydalsvägen, men via ny planerad angöringsslinga. Föreslagen parkeringsanläggning angörs via Grindtorpsvägens befintliga infart från gatan till parkeringsytorna.

Förslaget innebär att Plutovägen får en ny sektion, med en 3,5 meter bred körbana och 2,75 meter bred angöring närmast gångbanan. Då buss även fortsättningsvis planeras trafikera gatan är körfält och angöring dimensionerade för busstrafik, enligt RiGata-buss. Längs Näsbydalsvägen, öster om befintliga parkeringsplatser, föreslås en 3,5 meter bred angöringsslinga anläggas. Slingan föreslås göras enkelriktad, med infart väster om hallen och utfart i norr om förskolan.

Under inventeringstillfället observerades såväl Plutovägen som Näsbydalsvägen ha låga trafikflöden. Till följd av planförslaget antas främst Plutovägen, men även del av Näsbydalsvägen, att få marginellt ökade trafikflöden, framför allt under de timmar då hämtning/lämning sker till den planerade skolan och förskolan. Den föreslagna parkeringsanläggningen antas även generera ett ökat trafikflöde till Täby allé och infarten till parkeringsytan. Trafik som ska till Grindtorpshallen förväntas att generera ett mer utspritt trafikflöde över kvällar och helger, till såväl Plutovägen som parkeringsanläggningen. Den biltrafikstring som skapas är totalt cirka 500 för hela planområdet där föreslagen parkeringsanläggning och hämta/lämna-platser på Plutovägen står för en övervägande majoritet av alstringen. Viktigt att betänka är att parkering till Grindtorpshallen och förskolan idag genererar trafik. I planförslagen utökas förskolan vilket ökar trafikstringen något men med en flytt av parkeringen till Grindtorpshallen flyttas trafik från Näsbydalsvägen till Täby allé. Den alstrade trafiken bedöms inte vara på en nivå som skapar någon form av framkomlighetsproblem. Den bedömningen bygger på dagens trafiksituation där framför allt Plutovägen är lågtrafikerad och överdimensionerad.

För att öka trafiksäkerheten för skolbarn på platsen föreslås Plutovägen att få sänkt hastighet från 50 km/h till 30 km/h. För att uppmärksamma fordonsförare om närhet till skola och barn som korsar gatan föreslås vidare att skyltning om ”skola”, samt kompletterande målning i gatan som markerar ”30” och ”SKOLA”, placeras på Plutovägen i närheten av planerad skolbyggnad.

### 3.4 Parkering, angöring och leveranser

För skola, förskola och Grindtorpshallen finns ett beskrivet parkeringsbehov. Till detta tillkommer behov av kortare stopp för angöring och hämta/lämna. Vidare ska även leveranser och avfallshantering kunna ske intill på rimligt avstånd till byggnader. Lösningar för detta beskrivs under kommande avsnitt.

#### 3.4.1 Bilparkering

Utifrån resultaten av det PM som tagits fram gällande framtida parkeringsbehov behöver cirka 80 bilparkeringsplatser skapas. Att placeras dessa i en sammanhängande markparkering tar för mycket yta i anspråk. En mer yteffektiv lösning är att skapa en parkeringsanläggning i två plan. Vid sidan av att hitta en yta som rymmer önskad mängd parkering har det varit en

målsättning att ytan också ska ha en placering som minskar trafikströmmen nära skola, förskola och idrottshall. Vidare är också att kommunen har rådighet över marken en viktig aspekt som styr placering. Flera alternativa placeringar av denna parkeringsanläggning har studerats i samråd med kommunen.

Fem möjliga placeringar har studerats:

1. P-däck på parkeringsyta vid Grindtorpsvägen.
2. P-däck på fastighet Tibble 10:33.
3. Parkeringsgarage under skolbyggnad.
4. P-däck väster om idrottshallen, på fastighet Tibble 12:6 (befintlig parkeringsyta).
5. Parkeringsgarage under idrottshallen.



Figur 10 Utredda placeringar för föreslagen parkeringsanläggning.

Enligt utvärdering i figur 11 antas placering 1, parkeringsytan vid Täby allé, vara den mest lämpliga. Att den är mest lämpad beror till största del på att den har in- och utfart mot större väg längre bort för skolan och idrottshallen. Vidare är marken idag bara delvis bebyggd med parkering vilket gör att inga befintliga verksamheter påverkas under byggtid. Detta gör också att denna placering kan anses vara mest ekonomiskt fördelaktig eftersom mindre provisorier behövs och påverkan på befintlig situation blir mindre. Inom yta 1 föreslås ett parkeringsdäck, om två våningar med totalt 80–100 platser, placeras på befintlig parkeringsytas västra del. På så sätt bibehåller den östra delen av ytan sin nuvarande funktion med parkering och vändplats för avlämning.

På grund av Grindtorpshallens placering i området i relation till kringliggande gatunät föreslås att en parkeringsplats för rörelsehindrade placeras utmed planerad gångbana på västra sidan där en mindre gatuanslutning med vändplan skapas. Avstånd till entré överstiger ej 25 meter vilket är ett krav. Till övriga verksamheter är det mer öppet var parkeringsplatser för rörelsehindrade ska placeras, dock högst 25 meter från närmaste entré av tillgänglighetsskäl. I bilaga

1 finns skiss på var dessa kan placeras men detta behöver studeras mer noggrant tillsammans med tillkommande byggnaders utformning.

Enligt framtagen parkeringsutredning uppgår behovet av antal hämta/lämna-platser till cirka 10 för förskolan och 25–35 för skola och sporthall med samutnyttning. Angöringsplatser till förskolan föreslås placeras utmed planerad angörings slinga. Till skolbyggnaden och sporthallen föreslås angöringsplatser placeras längs Plutovägen, söder om de båda byggnaderna. Skulle en större skola för 900 elever bli aktuell finns möjlighet att utöka med fler hämta/lämna-platser på södra sidan Plutovägen.

Placering	Utvärdering
1. P-däck på parkeringsyta vid Täby allé	+ Angörs via Täby allé vilket håller ned trafikflöden på Plutovägen + Bra kopplingar till befintligt gångvägnät - Västra delen av ytan, 24 platser, arrenderas av Brf. - Längre avstånd till Grindtorpshallen än befintlig parkering.
2. P-däck på fastighet Tibble 10:33	+ Angörs via Täby allé, håller ned trafikflöden på Plutovägen - Närhet till värmeverket - Sprängning och bergschakt krävs vilket kan bli kostnadsdrivande
3. Garage under skolbyggnad	+ Ökad tillgänglighet till parkering för de som ska till skolbyggnaden + Tar inte angränsande ytor i anspråk - Kräver troligtvis tillfällig/permanent sänkning av grundvattennivån - Möjligtvis svårtillgängligt för de som ska till hallen och förskolan - Kräver ny infart från Plutovägen, vilket ökar trafikflödena på platsen
4. P-däck väster om idrottshallen, på fastighet Tibble 12:6 (befintlig parkeringsyta)	+ Bra placering i området med närhet till skola, hall och förskola - Kräver markåtkomst på Brf och osäkert hur de ska kompenseras - Kräver ny infart från Plutovägen, vilket ökar trafikflödena på platsen - Oklart om ytan räcker till och hur/var ramper kan placeras
5. Parkering under idrottshallen	+ Placering med närhet till alla funktioner i området - Kräver tillfällig lösning för hallen under byggtid - Dåliga markförhållanden vilket kan bli kostnadsdrivande - Kräver eventuellt ny infart från Plutovägen, vilket ökar trafikflödena på platsen

Figur 11 Utvärdering av parkeringsanläggningens möjliga placeringar i området.

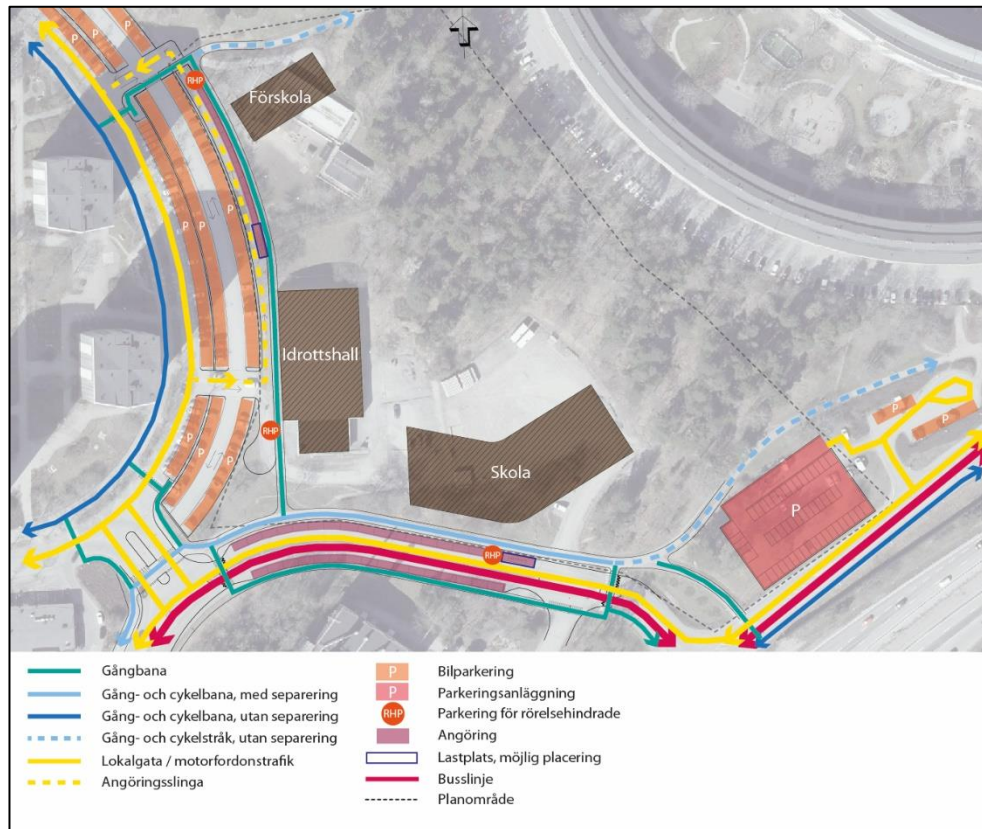
### 3.4.2 Parkering för cykel och moped

Ett stort behov av cykelparkering tillkommer med den nya skolan och förskolan samt att dagens parkering till Grindtorpshallen får anses hålla för låg standard. För att cykelparkeringen ska bli tillgänglig och attraktiv att använda behöver den ligga nära entréer och erbjuda en viss mängd parkering med väderskydd samt att möjlighet till ramlåsning finns. Likt bilparkeringen finns möjlighet till samnyttjandet mellan skola och Grindtorpshallen. För att det samnyttjande ska fungera bör cykelparkeringen placeras så den lätt nås från båda byggnader. Exakt placering av cykelparkering behöver utredas tillsammans med övrig kvartermark och hur skolgård utformas och var entrélägen hamnar. Det är också viktigt att tillse att cykelparkeringen nås från gång- och cykelstråket på Plutovägens norra sida.

För förskolan skapas en egen cykelparkering. Dessa placeras intill förskolans entré. Antal cykelparkeringar beror på skolans storlek och antal elever. För en skola med 600 elever är behovet av cykelparkeringar i intervallet 334–506 och för en större skola med fler elever är det 421–618. Till skola och Grindtorpshallen finns även ett behov av parkering för moped. Beroende på storlek på skolan är behovet cirka 15–30 platser. Dessa kan likt cykelparkeringen samnyttjas mellan skola och Grindtorpshallen.

### 3.4.3 Leveranser

Ytor för lastplats till skola och förskola föreslås samordnas i samma angöringsrad som angöringsplatser för hämta/lämna invid respektive skola. För förskola och idrottshallen används samma lastplats för inlastning och avfallshandling. För skolan skapas lastplats i angöringsrad utmed Plutovägen. I kommande skede behöver exakt läge studeras med hänsyn till fastslagen placering av entréer.



Figur 12 Planförslaget och de trafikfunktioner som planeras.

## 4 Sammanfattande bedömning

Denna trafikutredning har genomförts i två steg för att utreda framtida trafiksituation för planområdets utveckling. I ett första steg utreddes framtida parkeringsbehov och i ett andra steg har ett större perspektiv på samtliga trafikfrågor tillämpats. Samtliga utredningar finns dokumenterade i denna rapport samt även i ett separat PM gällande framtida parkeringsbehov.

Trafikutredningens sammanfattande bedömning är att en utveckling enligt planförslaget är möjlig ur ett trafikperspektiv och att med en bra och ändamålsenlig utformning kan en god trafik- och gatumiljö skapas. Utredningen har tagit fasta på att finna lösningar och en utformning som skapar en trafiksäker miljö för barn och ungdomar. Detta är en utmaning i miljöer där närhet till större gator och vägar samt där många bilister förväntas angöra och parkera.

I kommande skede finns ett antal punkter att studera vidare kopplat till de förslag som lyfts fram i denna rapport. De skisser som redovisats kommer behöva detaljeras gällande höjdsättning för att se om lutningar och tillgänglighet klaras samt att inga nivåskillnader är för stora som kräver ett mer kostsamt och komplicerat genomförande. En sådan punkt kan vara en gångbana på Grindtorpshallens västra sida där hallen ligger ca 1 meter över angränsande parkering. Samma studie behöver göras för nivåskillnaden mellan Plutovägen och Grindtorpshallen samt den nya skolan. Även förslag till ny parkeringsanläggning behöver studeras djupare då det i detta skede endast är en översiktlig skiss.