

PM 2021:05

Olivera Puljic
Rasmus Sundberg

2021-11-09

Mobilitets- och parkeringsutredning

– Utbyggnad Katolska skolan

Sammanfattning

Denna mobilitets- och parkeringsutredning är framtagen för att möjliggöra Kattolska skolans planerade tillbyggnad på 2 700 kvm. Syftet med utbyggnaden är att utöka antalet klassrum och bygga en förskola. Utredningen föreslår att parkeringslösningen för tillbyggnaden ska innehålla utrymme för 6 parkeringsplatser för bil (varav 4 för angöring) och 18 parkeringsplatser för cykel.

Tillämpas riktlinjerna också för befintlig skola och förskola så behöver parkeringslösningen enligt riktlinjerna och projektanpassning innehålla utrymme för 24 parkeringsplatser för bil (varav 15 för angöring) och 266 parkeringsplatser för cykel. Både bil och cykelparkering hanteras genom att befintlig parkering bibehålls och därutöver tillskapas ny yta för parkering för att täcka den beräknade efterfrågan.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Mobilitets och parkeringsutredning	4
1.1 Normalspannet (analyssteg 1)	4
1.2 Lägesbedömning (analyssteg 2)	7
1.3 Projektanpassning (analyssteg 3)	10
1.4 Mobilitetslösningar (analyssteg 4)	12
2. Antal parkeringsplatser och placering	13
2.1 Antal parkeringsplatser	13
2.2 Parkeringslösning	13
2.3 Reglering, kostnadstäckning och byggskede	15

1. Mobilitets och parkeringsutredning

Katolska skolan vid Danska vägen i Lunden/Bö ska byggas ut. På platsen finns det idag en befintlig skolbyggnad för årskurs F-9 inkl. idrottshall och en skolgård på 6 700 m² BTA. På platsen finns även en förskola. Ambitionen med projektet är att utöka skolan med mer lokaler för förskola och skola genom en planerad tillbyggnad på 2 700 m² BTA. I samband med detaljplanearbetet har följande mobilitetsutredning tagits fram utifrån de givna analysstegen.

1.1 Normalspannet (analyssteg 1)

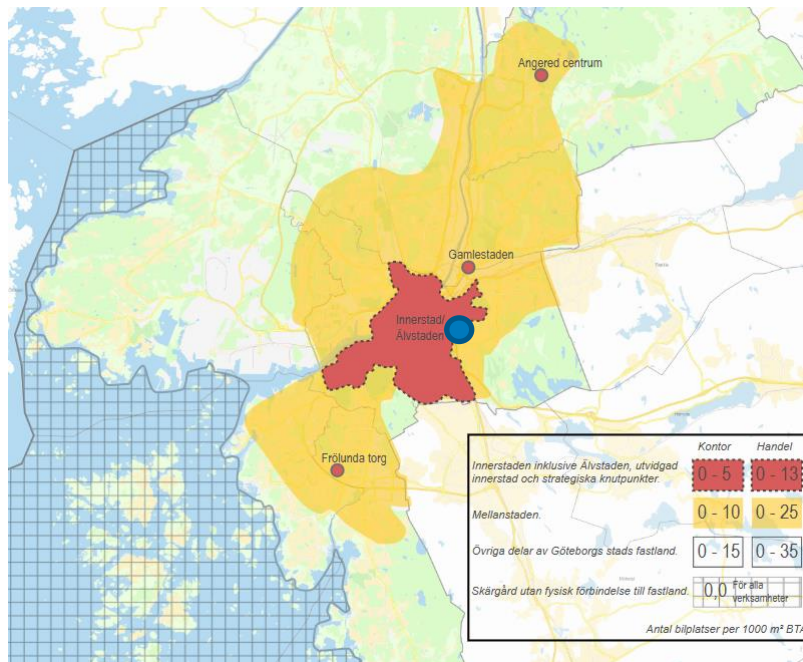
I detta avsnitt väljs normalspann och startvärden för parkeringstal för bil och för cykel.

Val av normalspann

I det första steget avgörs vilket normalspann som ska ligga till grund för bedömningen om lämpligt parkeringstal för bil. Planen ligger mitt mellan två zoner. Vid fall där planområdet ligger i gränsen mellan zoner beslutar SBK-planchef vilken zon som ska användas. I denna plan har SBK-planchef beslutat att zon "innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter" ska användas (beslut taget 2021-06-23).¹

Gällande skolor finns i anvisningarna specifika riktlinjer för grundskola och förskola vilka har använts.

¹ Initial bedömning tillhandahållen av SBK 2021-03-01. Kravspecifikationer och underlag etc. för utredningar, avseende Bö 76:47.



Figur 1-1 Normalspann för parkeringstal för kontor och handel, antal bilplatser per 1000 m² BTA. Blå markering illustrerar projektområdet.

Skola – Bilparkering

Parkeringstalet för sysselsatta vid grundskola för projektområdet är enligt stadens anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering:

- ▶ 0,4 parkeringsplatser för bil per skolklass (för årskurs F-9) samt 4 parkeringsplatser för idrottshall.

Det finns idag 20 skolklasser (dubbelparallel F-9) och tillbyggnaden medger² 8 fler klassrum. De nya klassrummen ersätter provisoriska lokaler³.

Parkeringstalet för platser för hämtning och lämning grundas på 2011 års vägledning till parkeringstal för korttidsparkering. Då zonindelningen skiljer sig tillämpas för detta ändamål p-tal enligt zon Centrala Göteborg/Övriga Göteborg⁴. Besöksplatserna vid grundskolor bör enligt vägledningen företrädesvis utformas som trafiksäker angöring för hämtning och lämning av barn.

- ▶ 3 angöringsplatser för bil per 1 000 m² BTA.

Totalt utgör befintlig skola ca 6 700 m² BTA och utbyggnaden planeras motsvara ca 1 360 m² BTA⁵.

Förskola – Bilparkering

² Utifrån omräkningstabell i anvisningar till riktlinjer mobilitet och parkering. 1360 m² BTA / 420 m² klass (4-9)

³ Telefonsamtal, rektor Katolska Skolan 2021-05-05

⁴ Granskningskommentar TK 2021-09-09. *Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter* i de nya riktlinjerna kan inte översättas i City + Innerstaden respektive City/Innerstaden i riktlinjerna från 2011.

⁵ Underlag White Arkitekter

Parkeringsstalet för sysselsatta vid förskola för projektområdet är enligt stadens anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering:

- ▶ 0,5 parkeringsplatser för bil per förskoleklass.

Det finns idag 30 förskoleelever och i och med tillbyggnaden skapas 4 nya avdelningar⁶.

Parkeringsstalet för platser för hämtning och lämning grundas på 2011 års vägledning till parkeringstal för korttidsparkering. Då zonindelningen skiljer sig tillämpas för detta ändamål p-tal enligt zon Centrala Göteborg/Övriga Göteborg⁷. Besöksplatserna vid förskolor bör enligt vägledningen företrädesvis utformas som trafiksäker angöring för hämtning och lämning av barn.

- ▶ 7 angöringsplatser för bil per 1 000 m² BTA. Totalt utgör befintlig förskola ca 500 m² BTA och utbyggnaden planeras motsvara ca 1 300 m² BTA⁸.

Skola och förskola – Cykelparkering

Enligt Göteborgs Stads anvisningar så ska parkering för cykel anordnas så att efterfrågan vid veckomaxtimmen tillgodoses i enlighet med trafikstrategins mål om cykelanvändning⁹. För stadsdelen Örgryte motsvarar det:

- ▶ 0,37 parkeringsplatser för cykel per anställd vid veckomaximme

Enligt för sommaren 2021 nya interimsanvisningar¹⁰ ska besöksparkering för cykel ersättas med cykelparkering för barn/elever och för korttidsparkering med cykel (hämta/lämna) enligt följande:

Parkeringstal för cykelparkering för barn/elever

- ▶ Förskola:
 - ▶ 2 platser/avdelning
- ▶ Skola:
 - ▶ F-3 6 platser/avdelning/klass
 - ▶ F-6/F-9 10 platser/avdelning/klass
 - ▶ 4-9 15 platser/klass

Parkeringstal för korttidsparkering med cykel (hämta/lämna)

- ▶ Förskola: 2 platser/avdelning
- ▶ Skola F-2: 2 platser/avdelning/klass

⁶ Telefonsamtal, rektor Katolska Skolan 2021-05-05

⁷ Granskningskommentar TK 2021-09-09. *Innerstaden inklusive Älvstaden, utvidgad innerstad och strategiska knutpunkter*; de nya riktlinjerna kan inte översättas i City + Innerstaden respektive City/Innerstaden i riktlinjerna från 2011.

⁸ Underlag White Arkitekter

⁹ Göteborgs stad, 2018. Riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad.

¹⁰ Göteborgs Stad, 2021. Interimsanvisningar för "Anvisning till Riktlinjer för mobilitet och parkering"

Resultat analyssteg 1

I tabell 1-1 redovisas parkeringstal för beräkning av antal cykel- och bilparkeringsplatser utifrån steg 1.

Tabell 1-1 Parkeringstal för analyssteg 1 för bil och cykel.

Parkeringstal efter analyssteg 1	
Grundskola	
Bilparkering	0,4 parkeringsplatser per skolklass för sysselsatta, 3 angöringsplatser per 1 000 m ² BTA Skola 4 parkeringsplatser för idrottshall ¹¹
Cykelparkering	0,37 parkeringsplatser för cykel per anställd vid veckomaxtimme 10 parkeringsplatser för cykel per klass för barn/elever 2 parkeringsplatser för cykel per klass för hämta/lämna för F-2
Förskola	
Bilparkering	0,5 parkeringsplatser per förskoleavdelning för sysselsatta, 7 angöringsplatser per 1 000 m ² BTA förskola
Cykelparkering	0,37 parkeringsplatser för cykel per anställd vid veckomaxtimme 2 parkeringsplatser för cykel per avdelning för barn/elever 2 parkeringsplatser för cykel per avdelning

1.2 Lägesbedömning (analyssteg 2)

I det andra steget analyseras den specifika platsens läge i staden mer i detalj. Här undersöks den sammanvägda tillgängligheten. Om det i det här steget anses finnas en god sammanvägd tillgänglighet (dvs. direkt närhet till god kollektivtrafik, bra cykelinfrastruktur, service och andra urbana verksamheter eller andra förutsättningar som underlättar en god mobilitet, exempelvis bilpool i området) sänks parkeringstalet jämfört med normalspannet.

Utredningsområde

Projektområdet är beläget i stadsdelen Lunden och Bö, ca 2 km öster om Göteborgs centrum, inom stadsdelen Lunden, stadsdelsnämnden Örgryte – Härlanda, se figur 1-2. Lunden består till största delen av bostäder med en del kommersiella verksamheter. Katolska skolan ligger mellan korsningen Danska vägen/Kärralundsgatan och Överåsullen.

¹¹ Göteborgs stad, 2018. Anvisningar till riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs Stad



Figur 1-2 Översiktsbild över projektområdet.

Sammanvägd tillgänglighet

Tillgängligheten med kollektivtrafik, cykel, gång och bil bedöms vara god i projektområdet i nuläget och i framtiden.

Kollektivtrafik

Projektområdet har direkt närhet till god kollektivtrafik. Hållplatslägen finns vid Danska vägen/Kärralundsgatan inom 150 meters gångavstånd från skolans entré (placering hållplatser visas i **Fel! Hittar inte referenskälla.**).

Kollektivtrafiken längs Danska vägen utgörs av stombuss 60, som har en turtäthet under morgontimmen på 6–10 minuter, och buss 62, med en turtäthet under morgontimmen på 30 minuter. Längs Danska vägen angör busstrafiken vid hållplatserna Kärralundsgatan, Pärstickaregatan, Prästgårdsgatan och Lundensskolan.

1 km från skolan ligger hållplatsen Redbergsplatsen som är en större kollektivtrafikknutpunkt med buss och spårbunden trafik. Till fots tar det ca 13 minuter att gå från Redbergsplatsen till Katolska skolan. De busslinjer som trafikerar Kärralundsgatans hållplats trafikerar också Redbergsplatsen.

Cykel

Projektområdet har direkt närhet till bra cykelinfrastruktur. Längs med hela Danska vägen finns separerad gång och cykelbana, se figur 1-2, som förbinder Redbergsplatsen i norr med Sankt Sigfrids torg i söder. Från dessa platser finns det flera alternativa cykelförbindelser. Cykelbanan är en del av det övergripande cykelvägnätet. Längs Kärralundsgatan finns en kombinerad gång och cykelbana. Projektet ska därutöver förbättra cykelinfrastrukturen inom området för bättre anslutning västerut till området runt Överåsvallen.

Gångtrafik

Det finns ett väl utbyggt gångvägnät runtom Katolska skolan. Projektområdet är enkelt att nå från de hållplatser som finns längs med Danska vägen och Kärralundsgatan.

Bil

Tillgängligheten med bil anses vara god till och från projektområdet. Från Danska vägen finns anslutning till Olskroksmotet eller Örgrytemotet som leder upp till E6 m.m. Via Kärralundsgatan ansluts Delsjövägen.

Resultat analyssteg 2

Projektområdet bedöms ha en god sammanvägd tillgänglighet idag avseende kollektivtrafik och cykel vilket motiverar avdrag på parkeringstalet för sysselsatta. Här föreslås en reduktion på parkeringstalen för bil motsvarande 15 %¹². För cykel föreslås ingen justering.

I Tabell 1-2 redovisas parkeringstal för beräkning av antal cykel- och bilparkeringar utifrån steg 2.

Tabell 1-2 Parkeringstal för analyssteg 2 för bil och cykel.

Parkeringstal efter analyssteg 2	
Grundskola	
Bilparkering	0,34 parkeringsplatser per skolklass för sysselsatta, 3 angöringsplatser per 1 000 m ² BTA Skola 4 parkeringsplatser för idrottshall

¹² Granskningskommentar TK 2021-09-09, hänvisning spann interimisanvisningar upp till 40 % där 15 % bedöms rimligt i detta fall.

Cykelparkering	0,37 parkeringsplatser för cykel per anställd vid veckomaxtimme 10 parkeringsplatser för cykel per klass för barn/elever 2 parkeringsplatser för cykel per klass för hämta/lämna för F-2
Förskola	
Bilparkering	0,43 parkeringsplatser per förskoleavdelning för sysselsatta, 7 angöringsplatser per 1 000 m ² BTA förskola
Cykelparkering	0,37 parkeringsplatser för cykel per anställd vid veckomaxtimme 2 parkeringsplatser för cykel per avdelning för barn/elever 2 parkeringsplatser för cykel per avdelning

1.3 Projektanpassning (analyssteg 3)

I detta avsnitt redovisas projektets specifika förutsättningar. Projektanpassningen kan innebära både ett avdrag och en höjning för parkeringstalet.

Antal sysselsatta och antal elever

Katolska skolan anger¹³ en lägre personal- och elevtäthet än vad som anges i anvisningarna som underlag av beräkning av parkeringstal. Nedan beskrivs skillnaderna. Skolans uppgifter används vidare som grund för beräkning av antal parkeringsplatser utifrån parkeringstal.

Elever skola

Skolan har idag ca 380 elever vilket kommer att öka till ca 480 elever efter utbyggnad. Skolan kommer fortsatt att ha 20 klasser fördelad på parallella klasser F-9. Elevtätheten kommer således öka från 19 till 24. Detta är dock fortfarande lägre än 26-30 elever per klass som anges i anvisningarna.

Elever förskola

Idag finns 30 barn fördelat på 2 förskoleavdelningar. Det ger en barntäthet på 15 barn per avdelning. I och med utbyggnaden tillförs 4 förskoleavdelningar. Med samma täthet tillförs då 60 barn vilket summeras till 90 förskolebarn efter utbyggnad.

Sysselsatta skola och förskola

Skolan uppger att det idag totalt arbetar 75 personer på skolan och förskolan och att det efter utbyggnaden kommer att öka marginellt med 1-2 personer. Här antas 80 anställda totalt framöver. Det är betydligt lägre än ingångsvärden i anvisningarna som pekar mot över 100 anställda för skola givet 20 klasser samt 22 anställda för förskola givet 6 avdelningar.

Reducering av parkeringstal

Projektanpassning parkeringstal besökare med bil

I steg 1 redogörs för parkeringstal för bil för skola och förskola baserat på 2011 års vägledning. I bilaga 2 i vägledningen redogörs utgångspunkter för beräkning

¹³ Telefonsamtal, rektor Katolska Skolan 2021-05-05

av parkeringstal. Parkeringstalen för besökande till skolor och förskolor baseras på antal parkeringsplatser per klass/avdelning vilket sen har översatts per 1 000 m² BTA. Då antalet klasser och avdelningar vid Katolska skolan redan är känt bör detta utgöra underlag för bedömning av utrymme för besöksparkering framför översättningen till 1 000 m² BTA. Med anledning av detta används vidare följande parkeringstal för beräkning av besök bil till skola och förskola¹⁴:

- ▶ 0,8 bilplats/klass i centrala + övriga Göteborg.
- ▶ 1,4 bilplats/avdelning i övriga Göteborg för förskola

Platsobservation efterfrågan hämta/lämna med bil

Då det finns en misstanke om att parkeringstalen för hämta/lämna/besök över-skattar efterfrågan för framför allt den befintliga skolan och förskolan gjordes i slutet av september 2021 en platsobservation under två dagar¹⁵. Som mest befann sig 10-12 bilar i aktuellt område i syfte att lämna skolelever och förskolebarn. Denna topp infann sig under några minuter av en maxkvart som inföll på morgonen strax innan skolstart. Med anledning av detta resultat föreslås att hämta/lämna/besök för befintlig skola och förskola är 11 parkeringsplatser. Det motsvarar ett parkeringstal på 0,027 parkeringsplatser/elev och förskolebarn. Om samma p-tal tillämpas på tillkommande 160 elever och förskolebarn ger det efter avrundning 4 parkeringsplatser för hämta/lämna/besök för tillkommande verksamhet.

Cykelparkering

För cykelparkering görs ingen projektanpassning.

Resultat analyssteg 3

I tabell 1-3 redovisas parkeringstal och antal parkeringsplatser för bil och cykel utifrån steg 3.

Tabell 1-3 Parkeringstal och antal parkeringsplatser för analyssteg 3 för bil och cykel.

	Parkeringstal efter analyssteg 3, endast tillbyggnad	Parkeringstal efter analyssteg 3, hela skolan
Grundskola		
Bilparkering - parkeringstal	0,34 parkeringsplatser per skolklass för sysselsatta, 0,027 angöringsplatser per skolelev 4 parkeringsplatser för idrottshall (samnyttjas med parkeringsplatser för sysselsatta skola).	
Bilparkering – antal parkeringsplatser	0 parkeringsplatser för sysselsatta (inga nya klasser) 2,7 hämta/lämna/besök (100 tillkommande elever)	6,8 parkeringsplatser för sysselsatta (20 klasser) 13 hämta/lämna/besök (480 elever) 4 parkeringsplatser för idrottshall
Cykelparkering	0,37 parkeringsplatser för cykel per anställd vid veckomaxtimme 10 parkeringsplatser för cykel per klass för barn/elever 2 parkeringsplatser för cykel per klass för hämta/lämna för F-2	

¹⁴ Göteborgs Stad 2021. Teknisk handbok - Korttidsparkering för bil vid förskola och skola

¹⁵ Syfte och metod diskuterades med plangruppen samt via avstämning med TK parkering.

Cykelparkering – antal parkeringsplatser	1,85 parkeringsplatser för verksamma (5 nya anställda, skola och förskola) 0 parkeringsplatser elever (0 tillkommande klasser) 0 parkeringsplatser för hämta/lämna (0 tillkommande klasser)	29,6 parkeringsplatser för verksamma (80 anställda, skola och förskola) 200 parkeringsplatser elever (20 klasser) 12 parkeringsplatser för hämta/lämna (6 klasser F-2)
Förskola		
Bilparkering - parkeringstal	0,43 parkeringsplatser per förskoleavdelning för sysselsatta, 0,027 angöringsplatser per förskolebarn	
Bilparkering – antal parkeringsplatser	1,7 parkeringsplatser för sysselsatta (4 nya avdelningar) 1,6 hämta/lämna/besök (60 nya förskolebarn)	2,6 parkeringsplatser för sysselsatta (6 avdelningar totalt) 2,4 hämta/lämna/besök (90 nya förskolebarn totalt)
Cykelparkering	0,37 parkeringsplatser för cykel per anställd vid veckomaxtimme 2 parkeringsplatser för cykel per avdelning för barn/elever 2 parkeringsplatser för cykel per avdelning	
Cykelparkering – antal parkeringsplatser	0 parkeringsplatser för verksamma (medräknat ovan för skola) 8 parkeringsplatser elever (4 nya avdelningar) 8 parkeringsplatser för hämta/lämna (4 nya avdelningar)	0 parkeringsplatser för verksamma (medräknat ovan för skola) 12 parkeringsplatser elever (6 avdelningar totalt) 12 parkeringsplatser för hämta/lämna (6 avdelningar totalt)

1.4 Mobilitetslösningar (analyssteg 4)

I detta avsnitt redovisas vilka mobilitetsåtgärder byggherren/exploatören åtar sig.

Katolska skolan har för närvarande inga planer på att åta sig mobilitetsåtgärder.

2. Antal parkeringsplatser och placering

2.1 Antal parkeringsplatser

Totalt bedöms efterfrågan på parkering för tillbyggnaden vara 6 parkeringsplatser för bil, 2 för sysselsatta och 4 hämta/lämna/besök. Därtill 2 parkeringsplatser för cykel, verksamma och 8 parkeringsplatser för elever och 8 parkeringsplatser för cykel hämta/lämna.

Efterfrågan för hela skolan (bef. inkl. tillbyggnad) bedöms vara 24 parkeringsplatser för bil, 9 för sysselsatta och 15 hämta/lämna/besök. Därtill 30 parkeringsplatser för cykel, verksamma och 212 parkeringsplatser för elever och 24 parkeringsplatser för cykel hämta/lämna. Därutöver 4 parkeringsplatser för bil för skolidrottshall.

2.2 Parkeringslösning

Samnyttjande

Enligt anvisningarna separeras parkeringstal för skolverksamhet och för idrottshall. Då dessa verksamheter delvis har olika maxtimme (externa besökare som inte är anställda på skolan förväntas parkera vid idrottshallen främst under kvällar och helger, då idrottshallen dagtid nyttjas för skolverksamhet av anställda och elever vid skolan) bör parkeringsplatserna för idrottshall kunna samnyttjas med de för skolan vilket redan sker idag.

Lokalisering och utformning av parkering

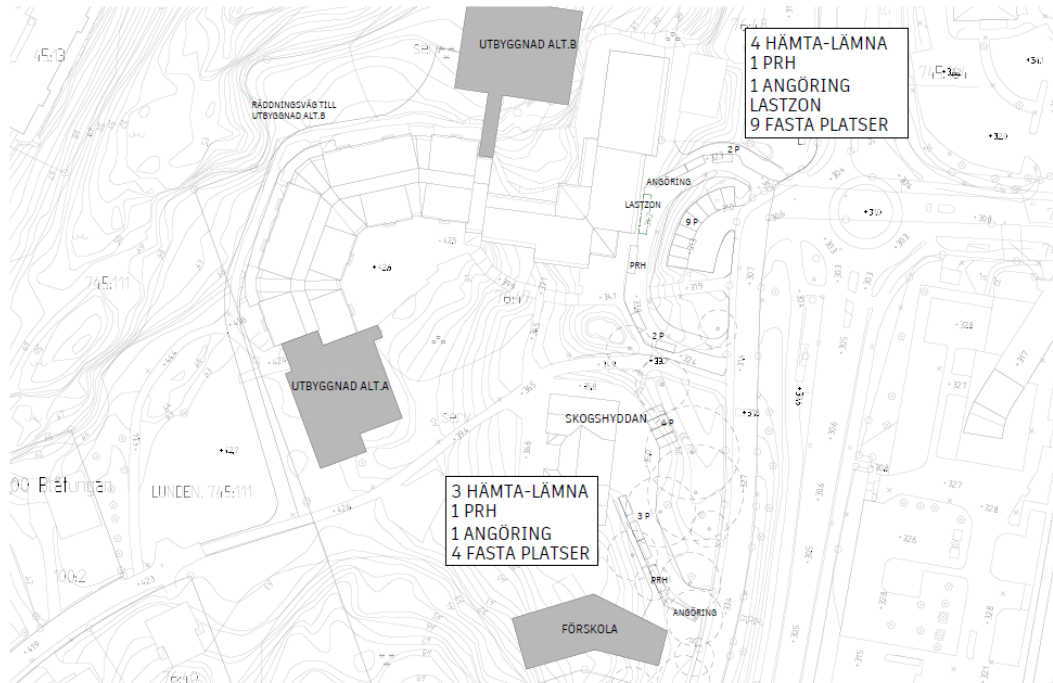
I dagsläget finns det 9 parkeringsplatser på mark med in-/utfart från Lilla danska vägen, innanför den väg som i en slinga ansluter till skolans östra entréer. Dessa föreslås behållas enligt nuvarande utformning och motsvarar antalet parkeringsplatser som behövs för verksamhetsparkering.

Platser för hämta lämna och besök, totalt 15 stycken löses genom 2 angöringsplatser (kan även användas av färdtjänst/skoltaxi), 4 hämta/lämna-platser i rundeln, 1 PRH i rundeln, 1 PRH vid förskolan samt 7 parkeringsplatser vid Skogshyddan.

Föreslagen lösning kräver en omdaning göras för att utnyttja befintlig väg i slinga (rundeln) som hämta/lämna om vägen breddas något. Platserna kan användas för besöksparkering övriga tider på dagen genom reglering.

Plats för tillskapande av övriga parkeringsplatser på kvartersmark bedöms mest lämplig nedanför den befintliga byggnaden Skogshyddan, med in-/utfart antingen direkt till Lilla danska vägen. Inritat är 9 (7+1 PRH+1 angöring) parkeringsplatser men antalet kan utökas på bekostnad av friyta för skolgård och fler befintliga träd. I bifogad skiss är totalt 24 parkeringsplatser varav 2

parkeringsplatser för rörelsehindrade inritade på kvarteretsmark. 25 fordon kan parkera samtidigt under maxtimmen genom att reglering införs vid lastzonen som tillåter detta.



Figur 2-1 Urklipp ur skiss parkeringslösning, White 2021-10-11. Angöring för den nya förskolan löses längs Lilla Danska vägen. Hela ritningen finns i bilaga I.

Ledig kapacitet inom gångavstånd från projektområdet

I närliggande område planeras för exploatering i flera detaljplaner och det bedöms inte finnas ledig varaktig kapacitet på kvarteretsmark inom gångavstånd. Det bedöms olämpligt att placera parkeringsplatser för hämta/lämna på andra platser än direkt anslutning till skolområdet.

Standard cykelparkering

Idag finns det 10–20 parkeringsplatser för cykel vid Katolska skolan. Standarden är enkel bestående av framhjulsställ utan ramlås eller väderskydd.

God kvalitet på cykelparkeringen är viktigt för att cykeln ska bli ett enkelt och smidigt färdmedel och för att minska risk för stöld. För arbetsplatser ska cykelparkering primärt anordnas väderskyddat inomhus eller i nära anslutning till entréer. För besökare ska cykelparkering uppföras i anslutning till entréer med för dess ändamål anpassad kvalitet. Skolelever ska kunna parkera cyklar tryggt och säkert på skolgården. Nedan följer aspekter som ska beaktas vid planering av cykelparkering.

- ▶ Närhet till viktiga entréer
- ▶ Lokalisering i relation till närbelägna cykelstråk
- ▶ Stöldsäkerhet som motsvarar förväntad uppställningstid
- ▶ Väderskyddat vid uppställningstider längre än ett par timmar
- ▶ Plats för olika typer av cyklar såsom lådcyklar och cykelkärror
- ▶ God upplevd trygghet och komfort

2.3 Reglering, kostnadstäckning och byggskede

Bilparkering, allmän platsmark

Majoriteten av parkeringarna i närområdet är tidsreglerade med p-tillstånd mellan 07–17 och övrig tid är dem avgiftsbelagda (kr/h). Längs med Danska vägen finns det avgiftsfri gatumarksparkering med en tidsreglering på 10 minuter. På Lilla danska vägen finns det avgiftsfri gatumarksparkering tidsreglerad till 4 h. Precis nedanför skolan finns det en avgiftsparkering som ägs av Aimo som ingår i planerna för framtida exploatering och har därför inte utretts vidare.

Förutsättningar för kostnadstäckning

Förutsättningarna för kostnadstäckning saknas för parkering avsedd för hämta/lämna. För parkeringsplatser för verksamma finns goda förutsättningar för kostnadstäckning då merparten redan är byggda, det är markparkering och avgift tas ut redan idag.

Hantering av parkering inom projektområdet under byggskede

Ingen särskild hantering av parkering bedöms behövas under byggskedet men ombyggnad av parkeringslösningen måste ske så att trafiksäkerheten för elever inte påverkas negativt.

Bilaga I Platsobservation hämta/lämna befintlig skolverksamhet

Syfte

Syftet med nedan beskriven beläggningsstudien är att utifrån hur hämtning/lämning sker idag vid Katolska skolan ta fram rekommendationer om antal parkeringsplatser och parkeringstal för hämta/lämna-ändamål vid befintlig skol- och förskoleverksamhet.

Metod

Observation av dagens situation har gjorts genom platsbesök vid Katolska skolan under två tillfällen. Studien genomfördes vecka 39 (måndag 2021-09-27) och onsdag (2021-09-29) klockan 07:50-08:50). Val av tidpunkt baseras på uppmätta värden under tidigare genomförd slangmätning en måndag och onsdag i oktober år 2020. Slangmätningen indikerade att den dimensionerande tiden för trafik längs lilla danska vägen skedde under morgonen och inte under eftermiddagen. Att morgonen är dimensionerande bekräftades även muntligen av rektor Katolska Skolan under själva observationen.

Den yta som studerades visas med orange fält i Figur 2-2.



Figur 2-2 Området markerat med orange är hämta/lämna zonen för skolan.

Under inventeringen studerades två saker:

1. **Antal stannade bilar:** Hur många bilar det var som stannade på ytan samtidigt under tvåminutersintervall fördelat på förmodad maxtimma. Räkning gjordes både för totalen och med ambition att särskilja på bilar som hade ärende till förskolan respektive skolan.
2. **Genomsnittlig parkeringstid:** Hur länge bilarna stod parkerade för sitt hämta/lämna-ärende. Tidmätning gjordes med ambition att särskilja på bilar som hade ärende till förskolan respektive skolan.

Resultat

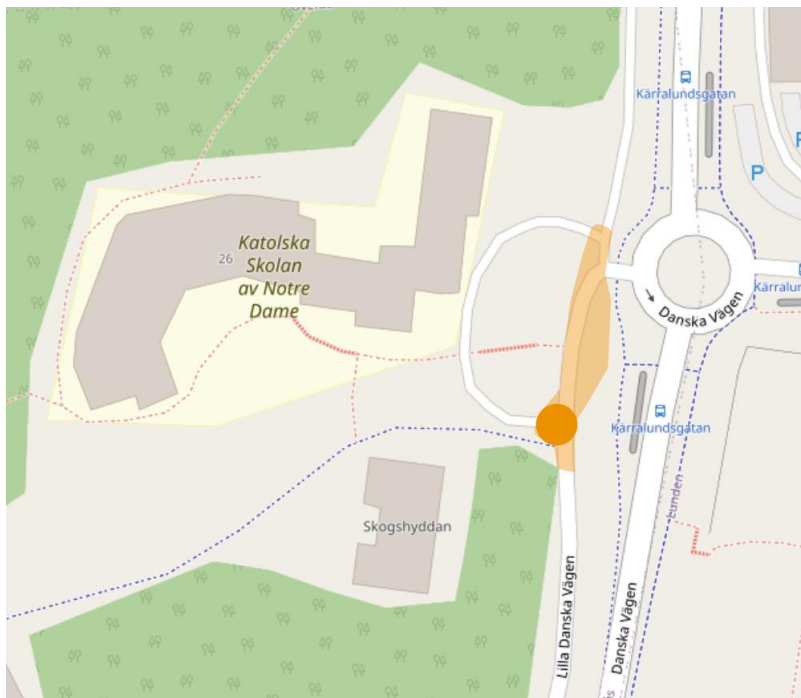
Generellt upplevdes situationen som stökig när det kom flera barn dit samtidigt vilket också påtalades av många föräldrar på platsen. Ur trafiksäkerhetssynpunkt finns tydliga brister då barn rörde sig själva på samma yta som bilarna körde, backade och parkerade.

På Lilla danska vägen stod det redan bilar parkerade på kantstensparkeringarna när observationen påbörjades vilket gjorde att det var få som använde den ytan för lämning av barn.

Majoriteten av eleverna lämnades av vid bommen, och även direkt nedanför på gatan (se Figur 2-3) vilket gjorde det svårt att särskilja på elever som gick på skola respektive förskola utifrån vald metod för observation. Genom att observera åt vilket håll eleverna gick gjordes en bedömning om de skulle till förskolan eller skolan men under maxkvarten när det var som mest aktivitet blev den här metoden mer osäker. Den övergripande bedömningen är att flest bilar hade ärende till förskolan trots att antalet elever där är betydligt färre än till befintlig skola.

Inventeringen visade att det uppstod en tydlig maxkvart när det kom som mest bilar. Skolan börjar sin schemaläggning i huvudsak klockan 08:30 och som en logisk konsekvens uppstod maxkvarten under 08:15-08:30. Som mest noterades 10–12 bilar på plats samtidigt i den studerade zonen och detta inföll under maxkvarten. Toppen inföll under cirka 5 minuter mellan klockslagen 08:20 och 08:30. En del av dessa fordon var på väg till/från ytan där parkering kan ske.

Genomsnittlig parkeringstid för att lämna vid förskolan uppskattas (delvis genom tidtagning) vara mellan 6–9 minuter. Lämna vid skola gick snabbare, mellan 2–5 minuter. Totalt för ytan stod bilar med ärendet lämna parkerade ca 5–7 minuter med några bilar som stod betydligt längre vilket bidrar till att dra upp snittet.



Figur 2-3 Den mörkare orangea cirkeln visar på vart majoriteten av eleverna släpptes av.

Slutsats och rekommendation

Platsobservationen bekräftar tesen att morgonen är dimensionerande framför eftermiddagen och att maxtimmen snarare är en maxkvart i anslutning till att skolan börjar. Studien bekräftar att lämna på förskola tar längre tid än lämna vid skola samt att en högre andel av förskolebarnen kommer till skolan med bil jämfört med skolbarnen.

Platsobservationen indikerar att en trafik- och parkeringslösning som underlättar vändmöjligheter för de bilar som lämnar elever kommer att förbättra situationen oavsett hur många parkeringsplatser som byggs. I kombination med tydligare GC-passage över Lilla Danska vägen kan trafiksäkerheten förbättras.

Platsobservationen indikerar att de i riktlinjerna angivna parkringstalen är för höga för befintlig förskole- och skolverksamhet. Vår bedömning är att 11 parkeringsplatser för besöksändamål inklusive hämta/lämna är en avvägd nivå. Avvägning avser risken att det andra dagar än de observerade kan komma fler bilar samtidigt men att det med stöd av observationen i sådana fall sker under en mycket kort period och inte bör vara dimensionerande. Vår rekommendation är att det tillskapas 11 parkeringsplatser för besök inklusive hämta/lämna till befintlig skol- och förskoleverksamhet.

Vår bedömning är att Katolska Skolan har stor rådighet att jämna ut besöks-toppen genom att ändra på schematider för några av skolklasserna och/eller avråda lämning till förskola under perioden 08:20-08:30.

Bilaga II Skiss parkeringslösning

