

PM TRAFIK



PM Trafik-
Ny skola F-6
Filipstads kommun
Värmlands Län

INNEHÅLL

1. INLEDNING	3
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	4
3. KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET	11
4. FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER	16
5. SAMMANFATTNING	20
6. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	20

Omslag	Fastigheten Västra Filipstad 1:2 sett mot norr Foto av SBK Värmland AB
Beställare	Filipstads kommun
Konsult	SBK Värmland AB
Uppdragsansvarig	Daniel Nordholm
Författare PM Trafik	Sofia Wedin
Kontakt	SBK Värmland AB Hantverksgatan 9A 671 31 ARVIKA tel +46 70-783 12 04 daniel@sbkvarmland.se www.sbkvarmland.se



1. INLEDNING

BAKGRUND

Strandvägsskolan i Filipstad är inte anpassad utifrån dagens krav på lärandemiljö och behöver antingen renoveras eller ersättas med en ny skola. Kommunen har gjort bedömningen att förutsättningarna för att driva en modern pedagogik blir bättre av att bygga en ny skola, än att renovera en i grunden omodern skola. Kommunstyrelsen beslutade 22 mars 2017 att det fortsatta arbetet med ny skola ska utgå från placering inom kvarteret Västra Filipstad 1:2. Ett område där det tidigare har stått en skola – den har med tiden kommit att kallas Gamla skolan. Denna skola revs efter att ha stått tom i många år som ett resultat av att ha eldhärjats år 1998.

Den nya skolan kan tänkas inrymma ca 360 elever, vilket klarar nuvarande volymer samt en utökning av elevantalet. En idrottshall föreslås samordnas med Spångbergshallen.

Skälen till val av plats, Västra Filipstad 1:2 är följande:

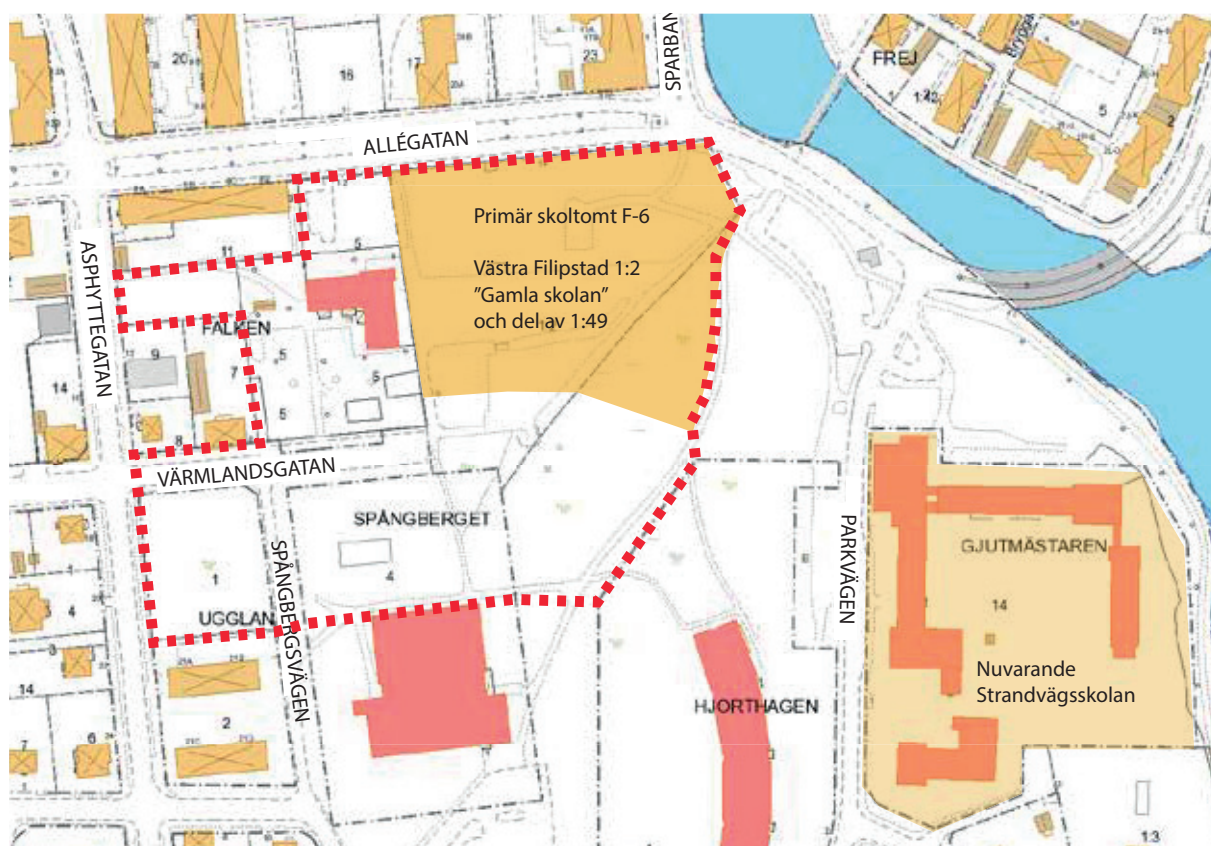
- Nära nuvarande Strandvägsskolan.
- Nära övriga befintliga skolor och förskolor, det är ett område där mycket barn och ungdomar rör sig idag.
- Möjlighet till samnyttjande av idrottshall med Spångbergshallen.

SYFTE

Syftet med trafikutredningen är att beskriva hur trafiksituationen ser ut idag och hur den kommer fungera när den nya skolan är färdigbyggd, samt att beskriva vilka eventuella åtgärder som kan bli aktuella för att säkerställa en god trafikmiljö.

AVGRÄNSNING

Trafikutredning omfattar området som redovisas nedan inom rött streckad linje. Trafikrörelser strax utanför planområdet tas i beaktande. Planområdet är beläget i centrala Filipstad strax nordväst om nuvarande Strandvägsskolan och strax söder om Filipstads tätort. Planområdet omfattar ca 3,5 ha.



Kartan ovan visar planområdet med rött streckad linje samt befintliga vägar och skolans nuvarande och tänkta placering.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

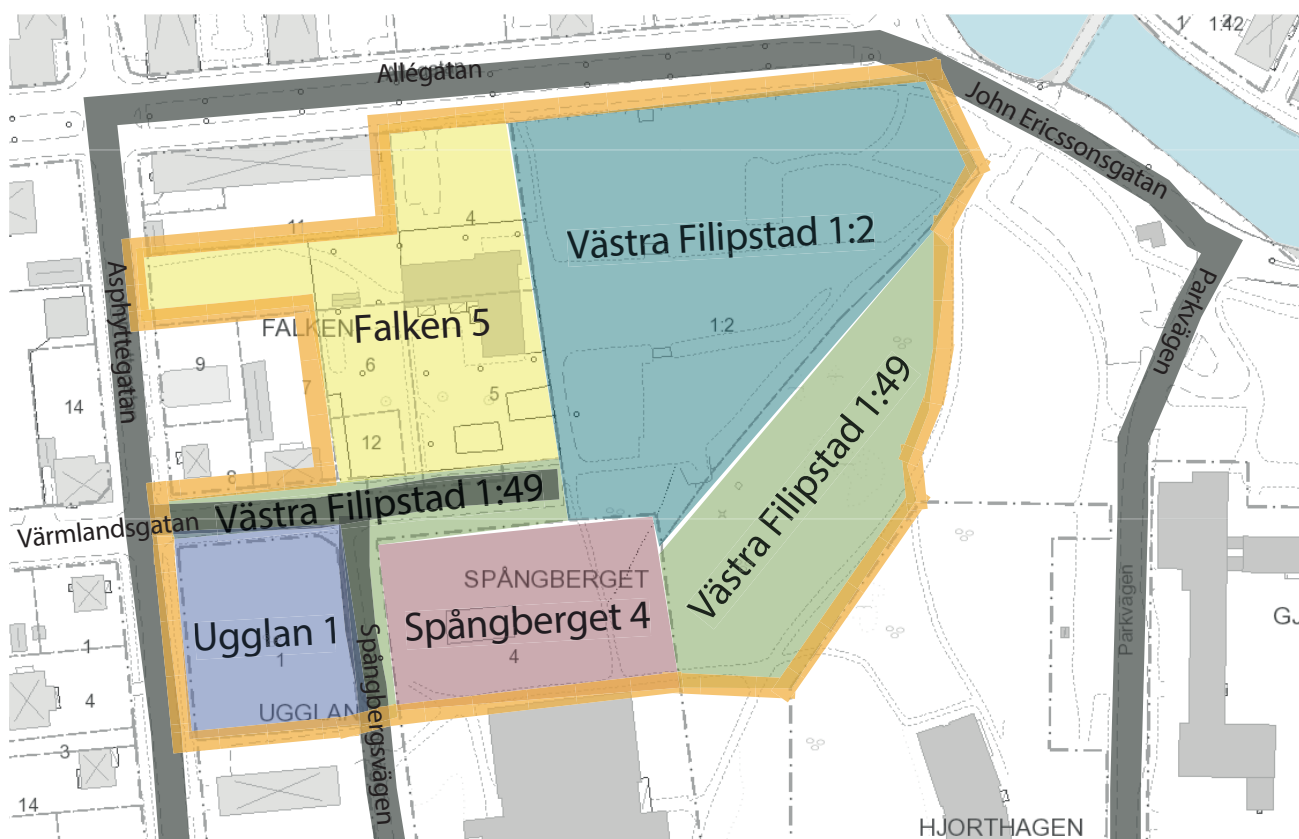
Detaljplanen omfattar fastigheterna Västra Filipstad 1:2, Falken 5, Ugglan 1, Spångberget 4 och Västra Filipstad 1:49, se bild nedan. Planområdet utgörs i dag i huvudsak av en grusplan som går i terrass från Allégatan upp till Värmlandsgatan. I väster återfinns förskolan Lyckan och bostadsbebyggelse. I öster återfinns en höjd och ett gångstråk. Utmed Parkvägen ligger nuvarande Strandvägsskolan och Spångbergsgymnasiet. Här finns också ett tillagningskök samt varumottagning (norrut). På Strandvägsskolan går idag ca 280 elever och personalen uppgår till ca 35 personer.

FÖRSKOLAN LYCKAN

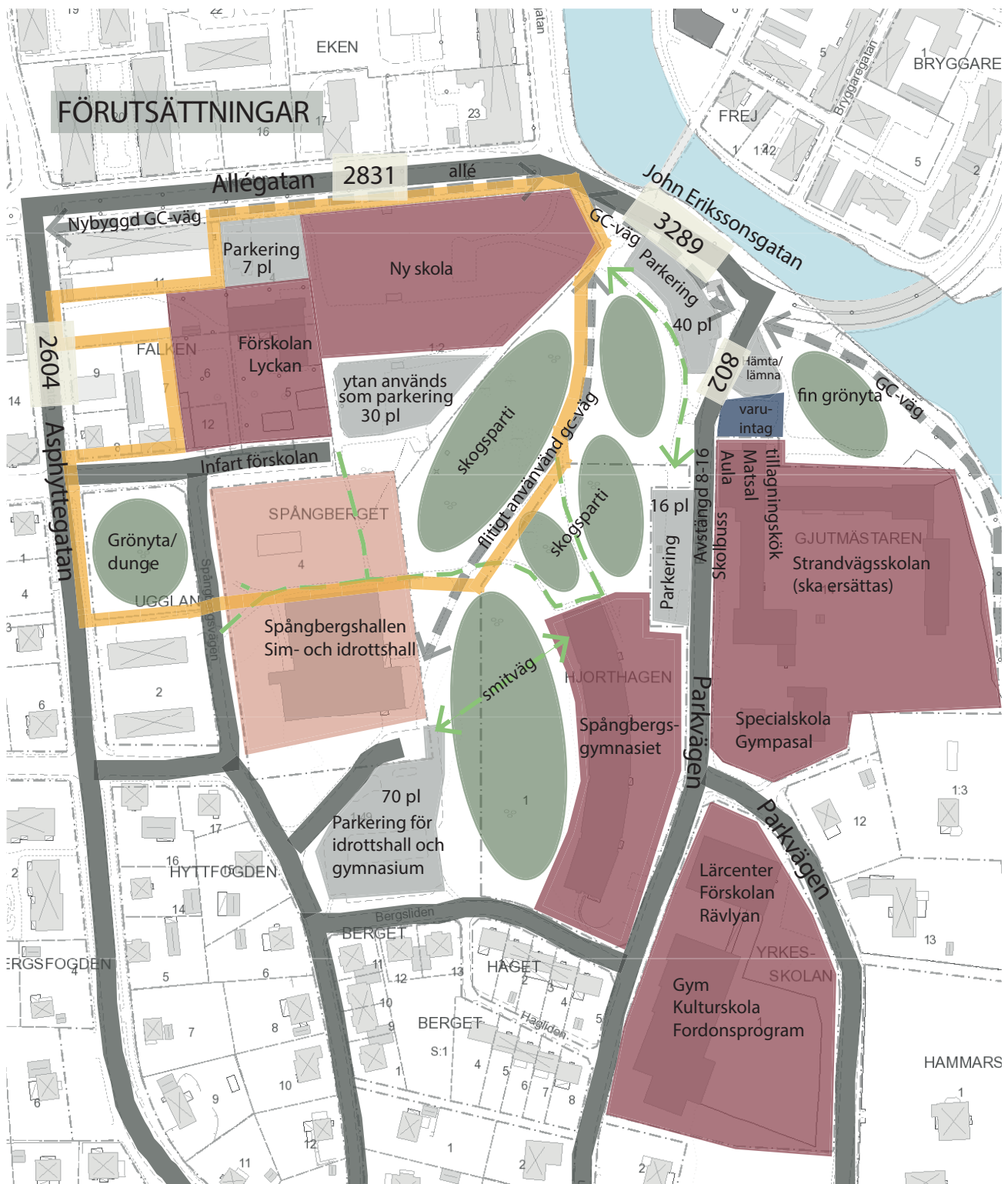
På förskolan Lyckan (inom fastigheten Falken 5) går idag 54 stycken barn. I personalen finns 16 personer, varav två ingår i verksamhetens ”nattis”. Till förskolan sker huvudsakligen hämtning och lämning med bil, detta sker utmed Värmlandsgatan.

SIM- OCH IDROTTSBALL (SPÅNGBERGSHALLEN)

I Spångbergshallen finns en simhall med en bassäng på 25 meter. Spångbergshallen inhyser även en idrottshall, bordtennissal och en bowlinghall. Anläggningen och parkeringen i anslutning till hallen har en relativt hög beläggning.



Ovan: Fastigheter inom planområdet.



Ovan: Beskrivning av förutsättningar inom planens område.

TRAFIK

BILTRAFIK

I dag präglas området till stor del av skolfunktion med tillhörande trafikrörelser. Dessa trafikrörelser bedöms omfattas av leveranser, personaltrafik (morgon och eftermiddag) och hämtning och lämning genom privattransporter (morgon och eftermiddag). Då området omfattas av en F-6-skola och ett gymnasium bedöms en betydande andel av eleverna ta sig till skolan via privattransporter eller skolskjuts och en mindre andel via gång- och cykeltransport. Delvis inom och intill planområdet ligger en simhall som alstrar större delen av trafiken i området efter skoltid. Den bebyggelse som finns i området, genom en- och flerbostadshus, bedöms också alstra trafik efter skoltid.

Till planområdet ansluter och passerar vägar med varierande trafikintensitet och standard. I den sydvästra delen av planområdet löper Spångbergsvägen som ansluter mot sim- och idrottshallen och slutligen övergår i Värmlandsgatan i norr. Relativt tidigt i områdets södra del viker Spångbergsvägen av och Asphyttegatan tar vid för att i norr ansluta till Allégatan. Allégatan går i öst-västlig riktning i den norra delen av planområdet och präglas av den lindallé som anlagts. I nord-öst övergår Allégatan i John Ericssonsgatan vilken i sin tur relativt snart övergår i Parkvägen som löper utmed den östra delen av planområdet. Värmlandsgatan, vilken återfinns i den nord-västra delen av planområdet, ansluter mot Asphyttegatan och fortsätter sedan än längre västerut för att övergå i Järnvägsgatan.

ÅDT (ÅRSMEDELGYGNTRAFIK)



Mätpunkt	1. A & B	1. C	1. D	2. A	2. B	3. A	3. B
Gata	Allégatan	John Ericssonsgatan	Asphyttegatan (korsning Allégatan)	Asphyttegatan (korsning Värmlandsgatan)	Värmlandsgatan (östra)	Parkvägen	Värmlandsgatan (västra)
ÅDT	2831	3289	2604	2285	121	802	239
Maxtimme	376	463	320	281	25	116	53
Procent av ÅDT under maxtimme	13%	14%	12%	12%	20%	14%	22%
Fordon/minut	6	8	5	5	0,4	2	0,9
Klockslag	15:30	15:15	15:30	15:15	07:15	16:30	15:15
Mätår	2019	2018	2019	2019	2019	2019	2019

Ovan: Mätpunkter och sammanställning av insamlad data.

Årsmedelgygntrafiken (ÅDT) utmed Allégatan, mätpunkt A & B, år 2019 till 2831 fordon per dygn. Vid John Ericssonsgatan, mätpunkt 1.C är det uppmätta ÅDT från år 2018 3289 fordon per dygn. Utmed Asphyttegatan (korsningen Allégatan), mätpunkt 1.D, är ÅDT år 2019 uppmätt till 2604 fordon per dygn.

I höjd med korsningen Asphyttegatan/Värmlandsgatan är ÅDT i mätpunkt 2.A år 2019 uppmätt till 2285 fordon per dygn. Vid mätpunkt 2.B utmed Värmlandsgatans östra del (sett från Asphyttegatan) uppgick ÅDT till 121 fordon, mätningen genomfördes år 2019. Mätpunkten 3.A, vid Strandvägsskolan på Parkvägen, redovisar ett ÅDT på 802 fordon per dygn, mätningen genomfördes år 2019. I mätpunkt 3.B Värmlandsgatans västra del (sett från Asphyttegatan) uppgår ÅDT till 239 fordon, mätningen gjordes år 2019. Den mest trafikerade gatan i området är John Ericssonsgatan följt av Asphyttegatan. Minst trafikflöde är det på Värmlandsgatan (östra).

FLÖDEN UNDER MAXTIMME

För att ge en tydligare bild av hur mycket trafik som rör sig i planområdet idag redovisas maxtimme-trafiken. Maxtimmen är den timmen på dygnet då det är som mest trafik. I denna utredning visar trafikmätningarna att maxtimmen infinner sig på eftermiddagen, i huvudsak mellan 15:15-15:30 under en normal vardag. På genomfartsvägar utgör maxtimmen vanligtvis 10% av ÅDT, men eftersom det även finns en skola i området så är siffran något högre och maxtimmen utgör ca 12-14 % av ÅDT. Trafikflödet på gatorna under maxtimmen redovisas i tabellen på föregående sida. Även andelen fordon/mintur redovisas i tabellen. Det som är värt att notera utifrån denna mätning är att trafiken under maxtimmen utmed Värmlandsgatan utgör ca 20 % av det totala ÅDT på sträckan, vilket innebär att en betydande del av trafiken kommer under en given tidpunkt. På den östra delen av Värmlandsgatan kan trafiken härledas till att många föräldrar lämnar sina barn på förskolan samt reser till arbetet då maxtimmen inträffar ca 07:15. Vad gäller den västra delen av Värmlandsgatan är dock troligen slutet av arbetsdagen det som gör att maxtimmen inträffar ca 15:15. Det som antas bidra till att trafiken under maxtimmen utgör en så stor del av det totala ÅDT utmed den västra delen av Värmlandsgatan är att kommunens gatu- och parksektion har sin verksamhet där. Denna verksamhet har en stor andel fordon inom sin verksamhet.

VÄGBREDD & HASTIGHET

Vägbredd utmed Asphyttegatan är 8,5 m med undantag för ett kortare parti som är 11 meter. Allégatans bredd är totalt 19 m, där varje körfält utgör 6 meter vardera. Den mittersta delen på 7 meter är gatans lindallé. Spångbergsvägens vägbredd varierar mellan 4 och 5 m. Parkvägens bredd är 7 m. Även John Erikssonsgatan innehar en vägbredd om 7 m. Den skyltade hastigheten i området är satt till 50 km/h.

KOLLEKTIVTRAFIK (SKOLBUSS)

Skolbussar angör utmed Parkvägen och har sin på- och avstigning framför Strandvägsskolans lokaler. Ca 13-15 skolbussar angör skolområdet under en vanlig skoldag (6 st av dessa hör till träningskolans verksamhet). I dagsläget är det 26 elever som åker skolskjuts. Skulle de skolor som finns utanför tätorten läggas ner så påverkas inte antalet angörande bussar då det redan idag går skolskjutsar i dessa riktningar.

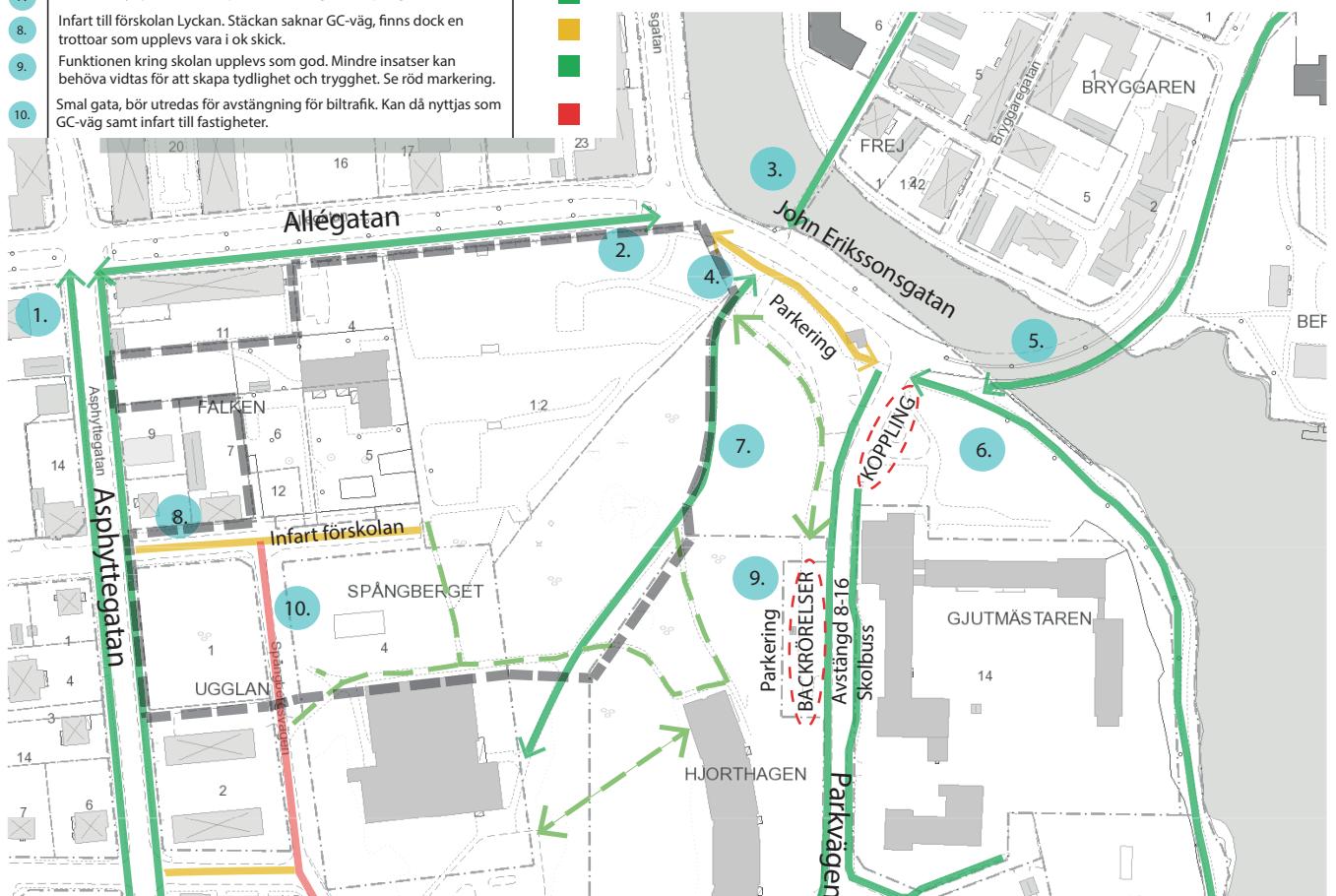
GÅNG- OCH CYKELVÄGAR, STIGAR

Idag finns i huvudsak GC-vägar i områdets yttre delar och endast en GC-väg korsar genom området. I övriga delar av området hänvisas gående och cyklister att vistas i blandtrafik, vilket kan innebära trygghetsrisker främst under de mörka årstiderna då siktförhållandena förändras. I kartbilden på sida 11 (och nedan) har en bedömning av vägnätet gjorts utifrån hur god kvalitet som vägarna bedöms ha för gående och cyklister. Generellt kan sägas att vägnätet för gående inom området är bra och upprätthåller en hög standard. För cyklister finns dock inte samma möjligheter till separerad angöring till skolans område, där hänvisas större delen av cyklandet till blandtrafik. Förslagsvis görs en generell översyn kring vilka stråk som bör prioriteras för gående och cyklister, i tabellen nedan har några förslag till åtgärder presenterats där det huvudsakligen framgår att breddning generellt föreslås för att skapa ett sammanhängande gång- och cykelvägnät genom området. Vid ett ökat elevunderlag och en ny förbättrad skolmiljö så bör det prioriteras att kunna ta sig till skolan genom säkra GC-vägar vilka ansluter till skolans entréer från flera riktningar. Det bör även finnas väl tilltaget med ordnade cykelparkeringar i direkt anslutning till skolans entréer. Vid passager och övergångsställen är flertalet av de övergångar som finns upphöjda och väl synliga, detta är ett tydligt ställningstagande för att gående och cyklister prioriteras i trafiken och detta ställningstagande uppmuntras att fortskrida i det fortsatta planarbetet.

Nedan redovisas det befintliga vägnätet för gående och cyklister. Utmed den södra sidan av Allégatan finns en nybyggd gång- och cykelväg (GC-väg) (2). Denna ansluter i öster mot den GC-väg som finns utmed John Erikssonsgatan (4). GC-vägen korsar Parkvägen och fortsätter därefter utmed Daglösens strand (6), hela vägen från gångbron över Skillerälven förbi Skogsryd och vidare till bostadsområden söder därom. En frekvent

använd GC-väg korsar genom området och ansluter mot sim- och idrottshallen (7). Inom planområdet finns därutöver ett flertal stigar som i huvudsak knyter samman skolområdet med andra viktiga funktioner, så som sim- och idrottshall, skolornas entréer samt parkeringsplatser. Stigarna kan ses i sin helhet i bilden på sida 6. I övrigt hänvisas gång- och cykeltrafiken till att vistas i blandtrafik. Med anledning av gatornas generösa bredd så bedöms det i dagsläget fungera bra att vistas i blandtrafik.

Nr	Beskrivning av funktion	Standard
1.	Är ej skyltad som GC-väg men innehar två separerade gångbanor med en bredd om ca 2,5-3 meter så denna bör "klassas om".	■
2.	Nybyggd GC-väg	■
3.	GC-bro över Skillerälven. Passage vid John Erikssonsgatan regleras med trafikljus.	■
4.	Separerad GC-väg, dock endast GCM-stöd mellan parkering och GC. Kan behövas ses över för ökad trygghet och sammanhängande stråk.	■
5.	Separerad GC-väg, staket mellan GC och körbana. Leder mot centrum.	■
6.	Separerad och väl avskild GC-väg. Fin sträckning utmed vattnet. Vet inget om beläggningsskador/liikande.	■
7.	Frekvent nyttjad och väl separerad GC-väg som löper geom området.	■
8.	Infart till förskolan Lyckan. Stäckan saknar GC-väg, finns dock en trottoar som upplevs vara i ok skick.	■
9.	Funktionen kring skolan upplevs som god. Mindre insatser kan behöva vidtas för att skapa tydlighet och trygghet. Se röd markering.	■
10.	Smal gata, bör utredas för avstängning för biltrafik. Kan då nyttjas som GC-väg samt infart till fastigheter.	■



Ovan: Gång- och cykelvägnätets bedömda kvalitet och funktion.

VARUTRANSPORTER & AVFALLSHANTERING

Varuintag är idag placerat i den norra delen av Strandvägsskolans lokaler. Strandvägsskolan inhyser kommunens centralkök vilket innebär att där lagas mat till alla mottagningskök i Filipstads kommun. Mat- och mejerileveranser sker med en stor lastbil varje dag. Därtill sker leverans av varm mat från köket flera gånger varje dag genom två mindre lastbilar och en miniskåpbil. Både leveranser och returer sker vid flera tillfällen varje dag. All avfallshandling som avser köket hämtas av en stor sopbil 1 gång/vecka. Även skolmaterial kommer till lastkajen norr om Strandvägsskolan, dock saknas uppgifter om hur ofta. Ett antagande görs om att det är ca 2 gånger/vecka. Till (mottagnings)köken i Filipstad kommer det leverans av varm mat varje dag med en mindre lastbil. Även leveranser av mejeri- och grosstransporter kommer med stora lastbilar ca 1 -2 gånger/vecka. Även avfallshandling sker vid de skolorna, ca 1 gång/vecka.

PARKERING & HÄMTA/LÄMNA

Parkering sker inom ett flertal platser inom planområdet och de olika ytorna kan ses i bilden på nästkommande sida genom kartbild för förutsättningar. De flesta av de markerade ytorna är ordnade parkeringsplatser. En yta centralt i den norra delen av området är inte ordnad som parkeringsplats, men nyttjas som det. I vissa partier utmed befintlig gatustruktur parkeras även utmed gatan, både där det är anvisat och där det inte är tillåtet. Antalet platser för de olika ytorna, vilka nyttjas som parkeringsplatser (både anvisad parkering och ”spontan”), har uppskattats dels utifrån ett platsbesök men även genom översiktlig räkning. Fördelningen ser ut på följande sätt:

- Johan Ericssonsgatan ca 40 parkeringsplatser. Denna parkering antas främst att nyttjas av personer som arbetar på närliggande arbetsplatser, personal på skolan samt elever på Spångbergsgymnasiet.
- Söder om Allégatan och nordväst om förskolan Lyckan finns vid inventering 4 bilar parkerade. Utrymme finns för ca 7 platser. Dessa antas framförallt nyttjas av boende i lägenheterna inom Falken 11.
- Öster om förskolan Lyckan finns utrymme för ca 30 parkeringsplatser, parkeringen är inte ordnad. Vid inventering stod 7 bilar parkerade där. Dessa antas nyttjas av personal på förskolan.
- Väster om Strandvägsskolan finns utrymme för ca 16 platser. Vid inventering stod 13 bilar parkerade. Dessa antas i första hand att nyttjas av personal på skolan men även av elever på skolan.
- Söder om sim- och idrottshallen finns utrymme för ca 70 parkeringsplatser. Dessa nyttjas både av besökande till simhallen men även av personal och elever på Spångbergsgymnasiet.

En zon avsedd för hämta/lämna finns i den nordöstra delen av planområdet. Denna nyttjas främst vid lämning på morgonen. Studie av beläggning morgontid har inte gjorts inom ramen för denna utredning.



Ovan: tv, parkering inom det område som föreslås utgöra resursyta för hämta/lämna. Th, parkering inom det området som föreslås planläggas för skola.



Intill: Vändslinga noröst om planområdet.

TRAFIKSÄKERHETSSITUATION

Genom Transportstyrelsens databas för trafikolyckor, STRADA, kan statistik för polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor tas fram. Olycksstatistiken i området kring den planerade F-6-skolan domineras av singelolyckor med fotgängare. Statistiken utgår från 10 år (2009-01-01 - 2018-12-31) och under dessa år har en (1) allvarlig skada rapporterats in. Från 2009 har totalt 16 olyckor rapporterats in, se tabell nedan. Bilden nedan visar en karta över inrapporterade olyckor till STRADA. Som kartan visar finns det ett antal inrapporterade trafikolyckor med motorfordon inblandade intill den planerade skolan. Dessa olyckor har främst inträffat i korsningen Allégatan- Asphyttegatan men även i korsningen Värmlandsgatan- Asphyttegatan. Även korsningen John Ericssonsgatan- Parkvägen har registrerade olyckor.



Antal olyckor efter svårhetsgrad och år

År	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor (ISS 9-)	Måttliga olyckor (ISS 4-8)*	Lindriga olyckor (ISS 1-3)
2009		0	0	1
2010		0	0	1
2011		0	0	2
2012		0	1	4
2013		0	0	1
2014		0	0	3
2015		0	0	2
2016		0	0	2
2017		0	0	0
Totalt		0	1	16

Ovan: Underlag från STRADA.

3. KONSEKVENSER AV PLANFÖRSLAGET

PLANERAD BEBYGGELSE

Skoltomten har tidigare varit bebyggd med en skola, kallad ”Gamla skolan”. Den tidigare skolbyggnaden, som eldhärdades svårt 1998 och sedan revs, var placerad på lägsta terrasseringen mot Allégatan. Spår av den gamla skolan finns kvar i området, bl.a. genom terrasserna i marken samt stentrappor mellan terrassplanen. I planområdets nordvästra del ligger förskolan Lyckan, vilken uppfördes 2015. Förskolan behöver säkerställas i detaljplan, då området idag är planlagt för allmänt ändamål. Den kringliggande bebyggelsen i området är relativt storskalig då den utgörs av offentliga byggnader som är uppförda mellan 50-talet och 70-talet samt flerbostadshus. Dock är bebyggelsen väl anpassad till terrängen och platsens förutsättningar vilket maskerar volymerna. Planförslaget innebär att området får bebyggas med en skola. Därtill föreslås att parkeringsplatser får uppföras inom den västra delen av kvarteret Falken 5 samt inom Ugglan i sydvästra delen av planområdet.

F-6 SKOLA

En arbetsgrupp med representanter från kommunstyrelsen, Teknik och service samt Barn- och ungdomsvaltningen har arbetat fram en förstudie. Denna förstudie har resulterat i ett förslag där en ny F-6 skola byggs inom fastigheten Västra Filipstad 1:2, skolan ska inrymma 360 elever och förutäts motsvara en nybyggnad på ca 4350 kvm (ca 12 kvm/elev). Skolan föreslås innehålla ett tillagningskök samt en matsal. En idrottshall föreslås byggas i anslutning till Spångbergshallen, inom kvarteret Spångberget 4. Antalet anställda inom skolan beräknas uppgå till ca 45 stycken (ca 12 % av elevunderlaget). Skolan bör placeras på ett sådant sätt att skolans entréer kan nås från fler riktningar. Detta ger fler möjligheter till att avlasta trafiksituationen vid skolan, se riktningspilar nedan. Genom att dels nå skolan från norr via den nybyggda GC-vägen, samt centralt i området via Värmlandsgatan så skapas kopplingar från flera riktningar. Det är viktigt i det framtida projekteringsarbetet att säkra passager och tydliga angöringar till skolan, både med cykel och till fots.

SIM- OCH IDROTTSHALL

Detaljplanen föreslår att sim- och idrottshallen ska kunna byggas ut. Den trafik som förväntas öka till hallen i och med en utbyggnation sker i huvudsak kvällar och helger men förväntas inte bli i sådan omfattning att den kräver åtgärder på gatustrukturen. Den större parkeringen inom Kv Ugglan har ett strategiskt läge nära nuvarande Spångbergshallen och ligger i nära anslutning till det område som i detaljplanen föreslås inrymma en idrottshall. Antalet parkeringsplatser, ca 100 stycken, för matchsituationer eller likande aktiviteter bedöms som tillräckligt.

TRAFIK

TRAFIKALSTRING I PLANOMRÅDET

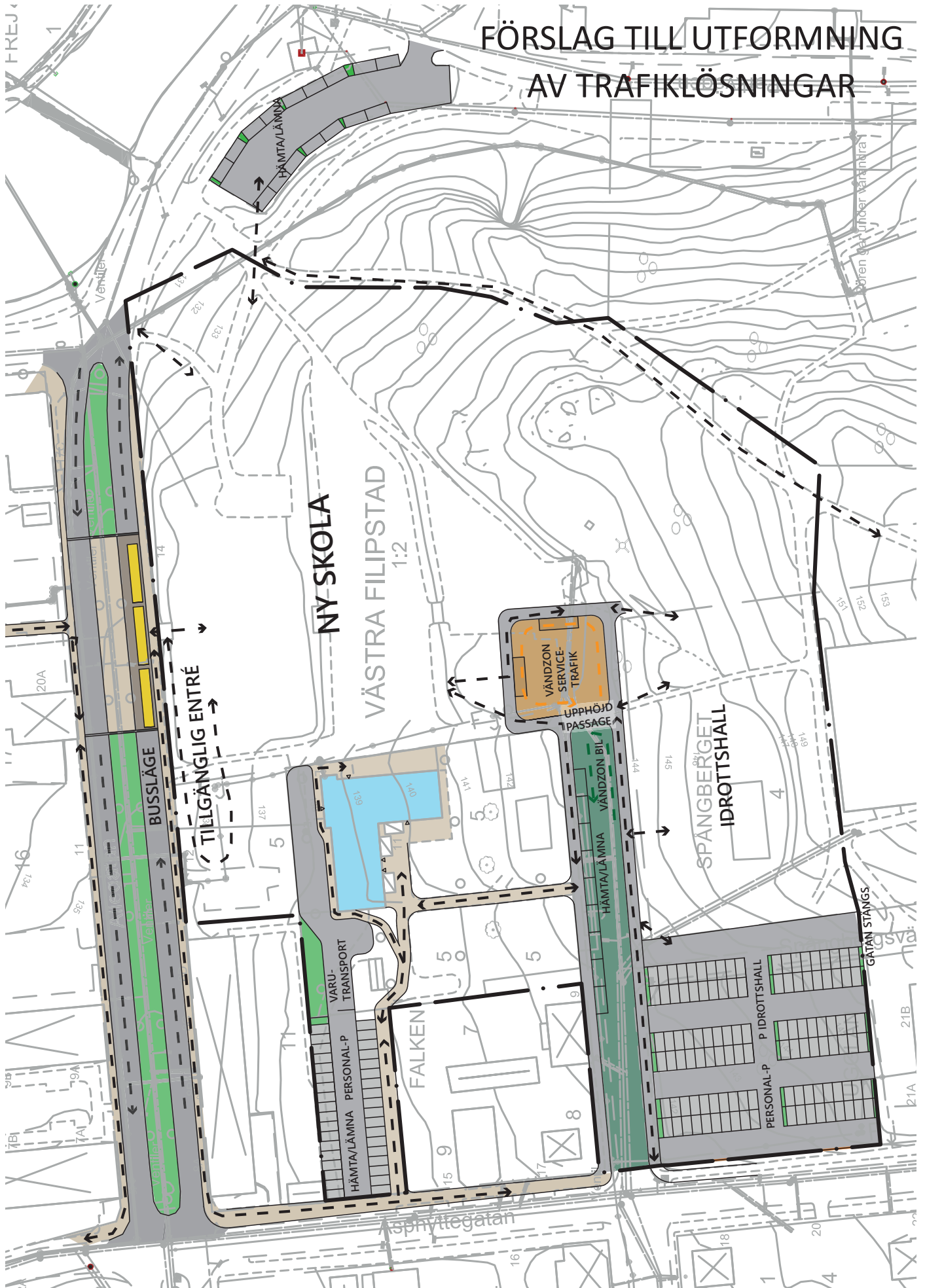
Andel tillkommande trafik som exploateringen inom planområdet kommer att tillföra är inte helt enkel att bedöma med exakthet. Därav har antaganden gjorts för att kunna beräkna en rimlig prognos.

Utredningen har utgått från tillkommande trafik till skolan. Av ca 360 elever antas 30 % av eleverna få skjuts till skolan med bil. 1,2 elev antas sitta i varje bil och varje bil alstrar 2 fordonsrörelser. Detta ger ett fordonsflöde på 260 fordon per vardagsdygn.

Av det totala antalet elever är ca 280 st av dessa idag elever på Strandvägsskolan (öster om planområdet) och således finns deras trafikallstring i området redan idag. Beräknas deras allstring utifrån samma beräkning som ovan ger det ett fordonsflöde om ca 200 fordon per vardagsdygn. Den ökade andelen fordon per dygn, baserat på att 30 % av eleverna åker bil ökar därav från ca 200 till 260 fordon per vardagsdygn. Denna ökning bedöms även det nya området klara av att hantera om infrastrukturen byggs ut och hanteras på det sätt som föreslås i denna utredning.

På den nya F-6 skolan uppskattas ca 45 stycken personer utgöra personal. 35 % av personalen antas köra bil till arbetet, 1,1 person antas sitta i varje bil och varje bil antas alstra 2 fordonsrörelser. Detta ger ett fordonsflöde på ca 35 fordon per vardagsdygn. Sammanlagt genererar elever och anställda ett fordonsflöde på ca 295 fordon per vardagsdygn. Till det tillkommer trafikallstring från varuleveranser och övriga besök. Dessa antas uppgå till 20 resor per vardagsdygn. Utifrån antaganden bedöms skolan totalt alstra 315 fordon per vardagsdygn.

FÖRSLAG TILL UTFORMNING AV TRAFIKLÖSNINGAR

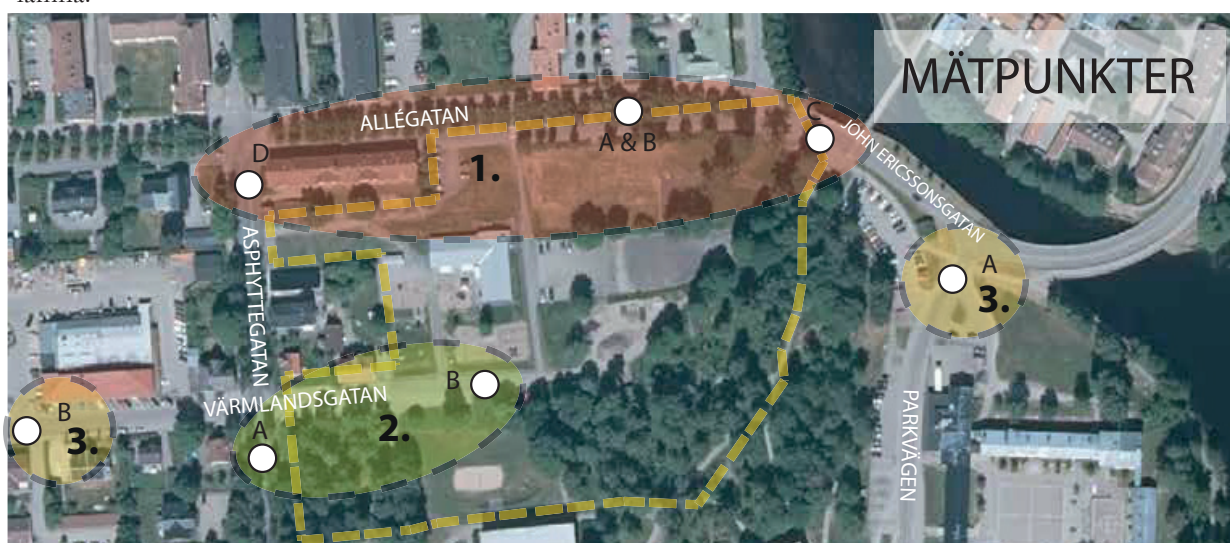


PLANOMRÅDETS PÅVERKAN PÅ TRAFIKMILJÖN I OMRÅDET

Planförslaget kommer öka trafikallstringen i området. Den nya skolan kommer ge en ökad trafikallstring för området genom större verksamhet med fler antal elever och anställda än vad det är idag.

Beräkningen visar att elevantalet på nuvarande Strandvägsskolan, till den nya skolan ökar från ca 280 till 360 elever, vilket innebär en ökning om ca 30 procent. Deras allstring utifrån beräkningen ovan innebär att de antas allstra ca 260 fordon per vardagsdygn. Sammanlagt genererar elever och anställda ett fordonsflöde på ca 295 fordon per vardagsdygn. Till det tillkommer trafikallstring från varuleveranser och övriga besök. Dessa antas uppgå till 20 resor per vardagsdygn. Utifrån antaganden bedöms skolan totalt allstra 315 fordon per vardagsdygn. Det antas därav, som en generell uppskattning i denna utredning, att det beräknade ÅDT utmed de befintliga gatorna kommer att te sig likt idag, men att ÅDT utmed de gator som redovisats tidigare i denna utredning i närtid ökar med ca 315 fordon per dygn. Därtill antas att merparten, i denna utredning uppskattat till 80%, av den trafik som idag trafikerar Parkvägen att omflyttas och i större utsträckning belastar Allégatan, Johan Ericssonsgatan, Asphyttegatan och Värmlandsgatans östra del i stället. Parkvägen bedöms få ett lägre ÅDT.

Detta innebär att 80 % av ett ÅDT på Parkvägen som är uppmätt till 802 blir 642, vilket bedöms förflyttas till övriga gator i skolans område (ej Värmlandsgatans västra del). Det nya uppskattade ÅDT i närtid utmed gataorna redvisas i tabellen ovan, där ingår uppmätt ÅDT från 2019, uppskattad ökning om 315 fordon vilket den nya skolan förväntas allstra samt en omflyttning av 80 % av de fordon som idag trafikerar Parkvägen till övriga gator. Maxtimmen bedöms utgöra ca 15 % av den totala trafiken. Antal fordon/ minut kommer således generellt att öka och detta kan tänkas bli mest kännbart utmed Värmlandsgatan östra del och vägen in mot den ny skolan. Dock bedöms den tillkommande trafiken rymmas inom Värmlandsgatans infrastruktur om den byggs om i enlighet med denna utrednings förslag och får ett bättre flöde för parkering och hämta/lämna.



Mät punkt	1. A & B	1. C	1. D	2. A	2. B	3. A	3. B
Gata	Allégatan + 80% av Parkvägens tidigare trafik	John Ericssonsgatan + 80% av Parkvägens tidigare trafik	Asphyttegatan (korsning Allégatan) + 80% av Parkvägens tidigare trafik	Asphyttegatan (korsning Värmlandsgatan) + 80% av Parkvägens tidigare trafik	Värmlandsgatan (östra)+ 80% av Parkvägens tidigare trafik	Parkvägen	Värmlandsgatan (västra)
Uppskattat ÅDT	3788	4246	3561	3242	1078	160	625
Maxtimme	568	637	534	486	162	24	94
Fordon/minut	9,4	10,6	8,9	8,1	2,7	0,4	1,5
Bedömt klockslag för maxtimme	15:30	15:15	15:30	07:15	07:15	16:30	15:15
Baseras på siffror från mätår	2019	2018	2019	2019	2019	2019	2019

Ovan: Sammanställning av uppskattad trafikökning.

VARUTRANSPORT OCH ANGÖRING

Dagens angöring för varutransporter sker i anslutning till John Ericssonsgatan, nordöst om planområdet, strax intill den hämta/lämna-slinga som finns där idag. Denna lastzon kommer behöva ersättas med en ny, inom den nya skolans område. Idag angör varutransporter till förskolan via Värmlandsgatan och backar den sista biten ned mot varuintaget som finns på byggnadens nordöstra sida. Planförslaget innebär att varutransport till förskolan föreslås ske via Asphyttegatan, via den parkering som föreslås inom fastigheten Falken 5 samt backning för att angöra till befintlig lastbrygga. Backning inom detta område anses kunna ske riskfritt då lekande barn återfinns inom byggandens södra sida samt att en bom/annan avgränsande funktion med fördel kan uppföras för att reservera ytan för lastfordon. Även varutransporter till den nya skolan kan ske via denna yta, men det blir då viktigt i kommande detaljprojektering av skolans byggnad att ta hänsyn till att varumottagning för skolbyggnaden måste placeras mot väster. Varumottagning till den nya skolbyggnaden kan därtill likväl ske från söder, med angöring via den större vändzonen som föreslås utmed Värmlandsgatans östra del, dock behöver då barnens antagna väg till föreslagen yta för idrottshall att korsas, varför alternativet med angöring i norr är mest fördelaktigt ur säkerhetssynpunkt. Det blir även här viktigt i kommande projektering att planera för byggandens placering och disposition så att varumottagning sker på ett enkelt och tydligt sätt. Lastplatsen bör därtill placeras intill skolmatsalens inlastning för att underlätta arbetet för yrkeschaufförerna. Varumottagningen bör vara separerad från hämta/lämna platserna ur trafiksäkerhetssynpunkt. Detta kan uppnås i och med att hämta/lämna platserna föreslås anläggas längre västerut utmed Värmlandsgatan.

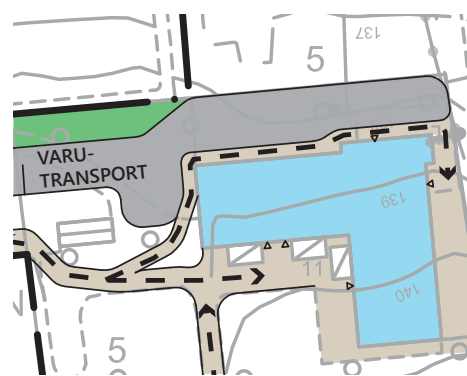
KOLLEKTIVTRAFIK (SKOLBUSS)

Skolbussar föreslås få ett hållplatsläge utmed Allégatans södra sida, se illustration på sidan 11.

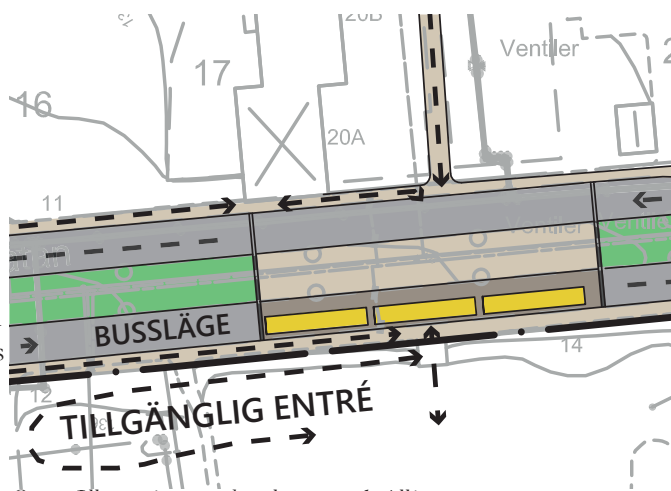
Ytan bör göras tillgänglig för att minst 3 stycken bussar ska kunna stanna efter varandra samtidigt. Ytan över Allégatan kan med fördel göras upphöjd så att oskyddade trafikanter synliggörs och på ett tryggare sätt kan passera över Allégatan mot nya skolan. Idag angör ca 13-15 skolbussar skolområdet under en vanlig skoldag (6 st av dessa hör till träningskolans verksamhet). Dessa beräknas vara kvar och möjligen utökas. I kommande skeden blir det ett viktigt arbete att se över kollektivtrafiken och skolbussarnas angöring till skolan. Förslaget att låta bussarna stanna utmed Allégatan är fördelaktigt ur hänseendet att befintlig infrastruktur kan nyttjas, bussarna kan göra ett snabbt stopp för att släppa på eller av elever och kan därefter köra vidare. Bussarnas läge strax utanför skolans entré är också fördelaktigt ur hänseendet att barnen inte behöver gå någon längre bit utmed trafikerade gator för att ta sig till skolan. På skolans område föreslås att tillgängliga gångvägar anläggs för att på ett tryggt och tillgängligt sätt nå skolans entréer.

PARKERING

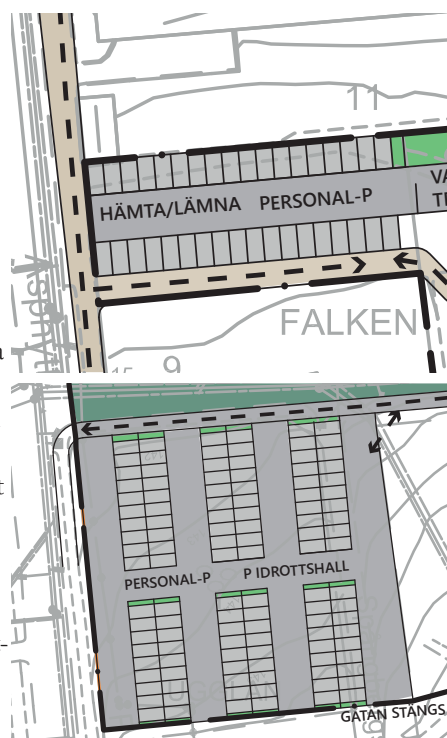
Fastigheten Ugglan föreslås planläggas för parkering och kan då nyttjas av personal och besökare till olika verksamheter inom området. Därutöver föreslås att del av Falken 5, ytan lägst västerut och som



Ovan: Illustration över varumottagning/lastzon.



Ovan: Illustration över bussläge utmed Allégatan



Ovan: Illustration över parkeringsplatser inom Falken 5 och Ugglan 1

idag är obebyggd att möjliggöras för parkering, denna parkering föreslås i huvudsak nyttjas för hämta/lämna vid förskolan samt för personal vid förskolan. Med dessa två ytor för parkering förutsätts behovet av parkeringsplatser att uppfyllas inom skolans område. Inom Kv Ugglan kan ca 100 platser anordnas och inom Kv Falken 5 kan ca 35 platser anordnas. Minst 2 % av det totala antalet platser som anläggs ska vara handikappanpassade och placerade 25 meter från en entré till den nya skolan eller förskolan.

Därtill föreslås att det i kommande projektering läggs extra vikt vid att det från hämta/lämna parkering till skolans entréer ska vara enkelt och säkert att ta sig. Huvudförslaget är att hämta/lämna platser förläggs utmed Värmlandsgatans östra del, se illustration på sida 11. Därtill kan den parkering som idag finns nordöst om planområdet, utmed John Ericssongatan omstruktureras och istället nyttjas för hämta/lämna, på så sätt kan hämtning och lämning ske från olika riktningar och trafiken utmed Värmlandsgatan kan spridas till fler gator under den tid då trafiken förväntas bli som högst, morgontid.

CYKELPARKERING

Med anledning av att den planerade skolan är en låg- och mellanstadieskola där årskurser från F-6 går förväntas en mindre andel av barnen gå och cykla själva till skolan. För att få fram antal parkeringsplatser har utredningen utgått från 0,5 cykelparkering per elev (räknat på 360 elever), vilket ger 180 cykelparkeringar.

GATORNAS KAPACITET OCH TRAFIKSÄKERHETSNIVÅ

Gatorna i närheten av planområdet kommer få ökad trafikmängd av den nya skolan. Med tanke på dagens relativt låga ÅDT på gatorna i området samt att den tillkommande trafiken är begränsad kommer den inte att märkas av avsevärt mycket. Det är under maxtimmen, som inträffar på morgonen en normal vardag, samt under eftermiddagen när elever och personal ska hem som den tillkommande trafiken kan märkas av något, specifikt runt Värmlandsgatan. Efter maxtimme-trafiken, under dagen och på kvällen, förväntas inte tillkommande trafik från skolan märkas av.

I jämförelse med maxtimmen innan utbyggt område antas trafikmängden på Värmlandsgatan öka från 0,4 fordon/min till 2,7 fordon/min under maxtimme. Detta är generellt sett mycket låga värden och kommer därav inte märkas nämnvärt. Ökningen kommer främst att märkas under morgonen vid lämning men bedöms rymmas inom Värmlandsgatans infrastruktur om den byggs om i enlighet med det förslag som trafikutredningen utarbetat. Gatorna bedöms fortsatt hålla god kapacitet.

Trafiksäkerheten i området är över lag god. Enligt STRADA har olyckor med motorfordon inträffat intill skolområdet. De skador som rapporterats in har dominerats av singelolyckor med fotgängare. Genom att tillämpa trafiksäkerhetshöjande åtgärder, så som farthinder vid övergångsställen till skolområdet kan man hålla nere hastigheten och på så sätt minska risken för kollision mellan ett motorfordon och en fotgängare. Olyckorna har främst inträffat i korsningen Allégatan- Asphyttegatan men även i korsningen Värmlandsgatan- Asphyttegatan. Även korsningen John Ericssonsgatan- Parkvägen har registrerade olyckor. Det blir därav extra viktigt i kommande projekteringsarbete att ha med detta i planeringen av gång- och cykelvägar för att skapa tydliga och säkrare skolvägar.

Därtill, som en åtgärd för att minimera onödig genomfartstrafik föreslås att Spångbergsvägen stängs för trafik strax söder om Kv Ugglan 1. Detta innebär att parkeringen som föreslås kan struktureras på ett bättre sätt och samtidigt kan antalet in- och utfarter minimeras för att skapa ett tydligare vägnät i skolans närmaste område. Det förutsätts även bidra till att trafikmiljön för de boende inom Kv Ugglan 2 blir avsevärt bättre då trafik inte kommer ha möjlighet att passera igenom där utan endast boende i lägheterna kommer att ha ärende dit.

4. FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER

Syftet med trafikutredningen har varit att beskriva hur trafiksituationen ser ut idag i området kring den nya skolan samt vilka åtgärder som behöver göras när den nya skolan har byggts och då kommer rymma fler elever och anställda.

Följande punkter är förslag som är bra att ta hänsyn till och eftersträva för att uppnå en trafiksäker miljö:

- Trafiksäkerheten är viktig och bör beaktas i ett tidigt skede i planeringsprocessen.
- Utrustning, i form av räcken, cykelställ och möbler kan/bör användas för att tydliggöra riktningar och mönster som kan stärka orienterbarheten och därmed trafiksäkerheten.
- Miljön utanför skolgården är också viktig och bör planeras utifrån de gåendes perspektiv. Cykel-, moped- och fordonstrafik får underordna sig de gående. Man bör sträva efter kontrastverkan och hierarkier mellan de olika ytorna, så att miljön blir lätt att förstå och röra sig i. Därför kan det vara bra att:
 - Undvika framkörning på gångytor och skolgård.
 - Separera motordriven angöringstrafik från entréytor och gång- och cykelstråk.
- Belysning och skyltning bidrar till en trafiksäker miljö.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Genom att förbättra möjligheten att gå och cykla till den planerade skolan kan andelen biltrafik minska i området. I detta fall blir skolan, förskolan och idrottshallen de noder som blir viktiga att knyta samman i området. Trafikutredningen föreslår, enligt illustration på sidan 11, att de flesta gatorna i området får gång- och cykelvägar, vilka leder till planområdet och i förlängningen till de byggnader som föreslås inom området. Detaljplanen och trafikutredningen kommer inte att föreslås exakta placeringar av dessa stråk, de behöver komma till stånd när skolans entréer är beslutade. Men, det som blir viktigt i kommande detaljprojekteringsarbete är att tydliggöra dessa gång- och cykelstråk så att barnen på ett säkert och tydligt sätt kan ta sig mellan området olika funktioner, såsom parkering, idrottshall och skola. En huvudregel är att gångvägar ska finnas från parkeringsplatserna, från hämta/lämna parkeringen samt från bussläget. Det blir således anslutningspunkter från varje väderstreck, vilket bedöms som rimligt i och med skolans centrala läge i området.

Väst

Från väster finns idag ingen GC-väg utmed Värmlandsgatan. Utmed Asphyttegatan finns två breda gångbanor vilka med fördel kan klassas om till GC-väg. Trafikutredningen föreslår därtill att en GC-väg etableras från Asphyttegatan på både norra och södra sidan av Värmlandsgatans östra del för att skapa en stark koppling för gående och cyklister till skolan. Förslagsvis byggs GC-vägen 3 meter bred och bör ansluta till en ny cykelparkering inom nya skolans område.

Öst

Från öster finns idag den något kuperade gångvägen som löper i planområdets östra del i nord-sydlig riktning. Denna föreslås finnas kvar och får gärna stärkas genom exempelvis förbättrad belysning och översyn av siktröjning för att öka tryggheten. De kopplingar som idag finns till dels idrottshallen men även till nya skolans område får gärna stärkas.

Nord

Från norr ansluter den nybyggda GC-vägen vilken löper utmed Allégatan i öst-västlig riktning. Trafikutredningen föreslår att denna får en tydlig och distinkt koppling till skolans område. Dels genom de trappor som redan idag finns i områdets norra del och löper genom planområdet i en tydlig nord-sydlig axel. Men för att säkra tillgängligheten i området så bör även GC-väg som anläggs med rätt lutning finnas från främst norr (och söder) i och med att det är utmed Allégatan som busstrafiken föreslås stanna. Lämpligen förläggs även någon av skolans entréer i denna riktning för att tydliggöra och förenkla flödet in till skolan.

Syd

Från söder föreslås att en ny GC-väg byggs utmed Värmlandsgatans båda sidor för att skapa en tydlig och säker koppling till skolans område från söder. Denna GC-väg blir därtill viktig för kopplingen inom området i och med att den föreslås skapa säkra stråk till och från parkeringar och idrottshallen. Därför föreslås att utformningen av denna GC-väg får extra utrymme i kommande projekteringsarbete. Från söder föreslås därtill servicefordon och hämta/lämna lokaliseras, varför det blir än mer viktigt att skapa stråk som tydligt leder barn och föräldrar in till skolan. Lämpligen förläggs även någon av skolans entréer i denna riktningen för att tydliggöra och förenkla flödet in till skolan.

ALLMÄNNA REKOMMENDATIONER

I handböckerna VGU (vägars och gators utformning) och GMC (gång, cykel, moped)-handboken, finns stöd och råd kring separering av gående och cyklister från biltrafik. Separering av gång- och cykeltrafik från biltrafik bör prioriteras då det innebär att gående och cyklister kan färdas säkert och tryggt i trafiken. Behovet av att ge gående och cyklister ett eget utrymme i trafikmiljön, utan inblandning av biltrafik, bedöms utifrån antalet angörande fordon och hastigheten på aktuella vägavsnitt. Vid val av vilken separeringsform som ska tillämpas bör hänsyn även tas till gående och cyklisters upplevelse av trygghet och säkerhet. Relativt enkla frågor, så som belysning och beskärning av buskar kan göra den upplevda och faktiska tryggheten högre. Oskyddade trafikanter med outvecklad eller nedsatt funktion, t.ex. barn, har särskilt svårt att uppfatta och bedöma risker i trafiken, varför de har ett särskilt stort behov av att separeras från biltrafik. Därför är det extra viktigt att se över gatornas utformning med hänsyn till att barn ska ta sig till och från skolan på ett säkert sätt.

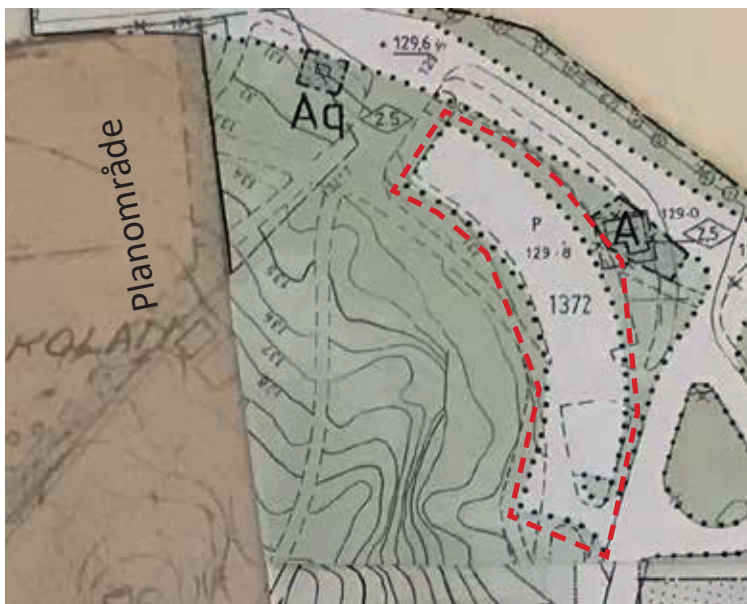
De flesta cykelresor som görs är kortare än fem kilometer. Därför kan cykeln i vissa sammanhang främst ses som alternativt transportsätt på resor upp till fem kilometer. Av skolans upptagningsområdet att döma är därav chanserna till att cykla eller gå till skolan goda. Genom marknadsföring och diskussion kring fördelarna med att ta cykel eller gå till skolan så kan många vinster göras, dels hälsomässiga men även trafikmässiga. Men för att få fler att välja cykel så måste vägen till skolan upplevas som säker, därav bör marknadsföring ske i symbios med en översyn av skolvägarnas säkerhet (se avsnitt ovan).

VARUTRANSPORT OCH ANGÖRING

Utredningen föreslår att skolans nya varumottagning sker via Asphyttegatan och via den nya parkering som föreslås för att sedan ansluta till förskolans lastzon. Från förskolans lastzon skulle det sedan vara möjligt att göra en koppling till den nya skolbyggnaden. Det bedöms även vara möjligt att låta varutransporter angöra via Värmlandsgatan och den vändzon som föreslås längst i öster. Det blir därmed viktigt att utformningen av skolans byggnad möjliggör för varutransporten att leverera varor i närheten av skolkökets leveransmottagning. Det är viktigt att tänka på att det blir en bra angöring som underlättar arbetet för yrkeschauffören och som inte är en fara för elever och anställda, vilka kan komma att korsa framförallt ytan i sydöst. Varuleveranser bör dock inte samordnas med hämta/lämna platserna eftersom det finns risk att de används vid samma tidpunkt på morgonen en vanlig vardag. Detta säkerställs genom att vändmöjlighet för personbil anläggs i anslutning till hämta/lämnplatserna i den centrala delen av Värmlandsgatan (i höjd med befintlig förskola) och varutransporter/servicefordon får angöra hela Värmlandsgatan och stanna i vändslingan, vilken föreslås dimensioneras för större fordon.

TRYGGHETSHÖJANDE ÅTGÄRDER

En trygg varumottagning till en skola ska vara separerad från elever och anställda så att ingen kommer till skada. En varumottagning ska ej placeras så att fordonet måste backa inne/intill skolgården. Om det inte går att frångå backningsmomentet för lastplatsen bör lastplatsen vara avskärmd med exempelvis staket eller buskar. Lastplatsen bör placeras i närheten av skolkökets leveransmottagning.



Ovan: Tv, område för parkering i gällande plan. Th, förslag till resursyta för hämta/lämna inom samma område.

HÄMTA/LÄMNA PARKERING

En låg- och mellanstadieskola förutses ha ett relativt stort behov av hämta/lämna platser varför det bör finnas möjlighet till ett antal platser i relativt nära anslutning till skolans område. Därför föreslås, i enlighet med den skiss som tagits fram i ett inledande skede av planarbetet att hämta/lämna parkering förläggs utmed Värmlandsgatans norra sida, och placeras i höjd med förskolan Lyckan och västerut. I förslaget har ca 10 platser illustrerats, men antalet bör ses över i relation till hur GC- vägar bör förläggas. Därtill föreslås att en parkering anläggs inom Falken 5s nordvästra del, denna yta kan förse både personal med parkering under arbetsdagen men även lämnande föräldrar med parkeringsplatser vid hämtning/lämning. Frågan kring disponering av parkeringsplatsen inom Falken 5 kan med fördel tas i ett senare skede när skolans behov av parkeringsplatser är bättre utrett.

Nordöst om planområdet finns idag en frekvent nyttjad parkeringyta (se bild ovan). Planförslaget innebär att parkeringar föreslås anläggas närmre skolans nya område och därmed bedöms denna befintliga yta att få ändrad karaktär. Ytan är i gällande plan planlagd för parkering (P) och kan därmed så fortsätta vara, men bedömningen görs att den främst kan nyttjas som en resurs för hämta/lämna. Hämtning/ lämning kan då styras från fler riktningar och Värmlandsgatan kan på sått sätt avlastas något morgontid då trafiken förväntas bli som högst. Hämtning/lämningsytan skulle kunna omstruktureras så att parkering sker längsgående för att skapa ett bättre flöde.

Därmed så bedöms ytor för hämtning/lämning vara tillgodosedda om åtgärder utförs i enlighet med trafikutredning.

PARKERING

Nya parkeringsplatser behöver anordnas för att kunna tillgodose parkeringsbehovet, delvis med anledning av att ytan där nya skolan föreslås idag nyttjas som parkering av förskolan och andra i närområdet. Planen möjliggör för en större parkeringsyta i sydväst. Denna yta kan möjliggöra parkering för ca 100 bilar. Ytan föreslås dels tillgodose skolans dagliga behov av parkeringsplatser men även vara tillräckligt många platser för den tilltänka idrottshallen. Placeringen och läget på parkering bedöms därav som strategiskt ur flera hänseenden. Därtill föreslås en parkering i nordväst, denna bör i första hand förse förskolan med platser för personal och hämta/lämna men denna fråga bör fortsatt diskuteras för att hitta en lösning som bäst uppfyller områdets krav på trafiklösning.

Handikapparkering byggs i nära anslutning till skolans huvudentré. Generellt bör ca 2 % av det totala antalet parkeringsplatser vara handikappplatser, detta bör därför eftersträvas.

CYKELPARKERING

De nya skolan bedöms vara i behov av ca 180 cykelplatser, 0,5 platser/elev. Cykelparkeringar byggs förslagsvis intill skolans entréer eller i närheten av entréerna för att de ska bli så välanvända som möjligt.

Förslag till möjliga parkeringsytor:

- Vid skolans norra och södra entré.
- Öster om planområdet, i anslutning till den hämta/lämna parkering som illustrerats på tidigare sidor.

För att hålla god standard bör avståndet mellan två cyklar inte understiga 0,7 meter. En bra cykelparkering ska skydda mot regn därför föreslås att cykelparkeringarna utrustas med tak. Bra belysning vid föreslagna cykelparkeringar föreslås.

VÄGBREDD & HASTIGHET (HASTIGHETSSÄKRING)

Vägbredden kan med fördel ses över för att om möjligt skapa ett trafikrum där oskyddade trafikanter ges större tillträde. Möjligheten att anlägga fler gång- och cykelvägar inom området bör utredas i samband med översyn av vägbredd. Hastigheten inom området är idag satt till 50 km/h. Vid en hastighetssänkning ges större möjlighet för oskyddade trafikanter att vistas i gaturummet på samma villkor. Hastigheten kan generellt sänkas till 40 km/h men kan även inom vissa partier, så som vid passage vid skolorna samt andra frekvent besökta anläggningar sänkas till 30 km/h. I området finns idag avsnitt där rekommenderad hastighet 30 km/h förekommer, även avsnitt föreslås få en reglerad hastighet till 30 km/h. För att få regelefterlevnad på föreslagna hastighetsänkning så kan en kombination av olika hastighetssäkrande åtgärder vidtas. Sänks hastigheten så kan det i vissa passager vara motiverat att anlägga ett upphöjt farthinder, dels för att sänka hastigheten men även för att ge oskyddade trafikanter möjlighet att passera gatan säkert. För att få än mer effekt avseende efterlevnad av hastighet så kan kombinationer av åtgärder vidtas, vilket är vad som föreslås enligt ovan. Skulle dock efterlevnaden fortsatt vara låg kan ett ITS-system (exempel på ITS-lösning är skyltar som visar aktuell hastighet och om du kör för fort) komplettera och bidra till en bättre trafiksituation. I anslutning till passager och övergångsställen föreslås dessutom erforderlig belysning att monteras för att öka tryggheten för oskyddade trafikanter samt för att ge bilisterna större möjlighet att upptäcka gående och cyklister i god tid före passage.

BETEENDEPÅVERKAN & MOBILITY MANAGEMENT

Idag arbetar inte kommunen på något övergripande eller riktat sätt mot att förändra resvanor till- och från skolan, där främst skjutsande föräldrar innebär en trafikfara. Vinsterna med att arbeta med att få fler föräldrar att skjutsa mindre innebär en bättre och mera trafiksäker miljö att vistas i.

Att aktivt arbeta med andra åtgärder än enbart den fysiska trafikmiljön kan få många positiva effekter. Genom att inte ta bilen till skolan utan gå eller cykla i sällskap med sitt barn så kommer trafikmiljön i anslutning till skolan och dess verksamheter att upplevas som bättre. Därutöver finns fler vinster; att gå/cykla ger ökad motion, frisk luft och trafikträning. Genom att tidigt arbeta med att få till ett förändrat beteende hos föräldrar och elever och uppmuntra till att välja bort bilen till förmån för cykel eller promenad så kan dessa vinster uppnås. Förbättras enbart den fysiska miljön för biltrafiken så kommer det troligvis endast att leda till det motsatta, att bilåkandet ökar i och med att det blir enklare. Fysiska lösningar som kan bidra till att möjligheterna att gå och cykla till skolan förenklas och görs mer trafiksäkert är utbyggnad av gång- och cykelvägar hela vägen till skolan där tryggheten sätts i fokus. Genom att aktivt arbeta med marknadsföring av gång- och cykelvägnätet så kommer det att upplevas som ett naturligt färdssätt, men detta är ett arbete som måste pågå kontinuerligt och påbörjas i tidig ålder.

UPPFÖLJNINGSFÖRSLAG

Till trafikutredningen har ett förslag på uppföljningsprogram tagits fram i syfte att följa upp planerade åtgärder och se om behovet är tillräckligt. Uppföljningsprogrammet genomförs med fördel när planområdet är fullt utbyggt med ny skola för att kunna bedöma gränsvärden och behov av förbättrad utformning.

Åtgärder som bör följas upp efter att området är utbyggt:

- Räkna cykelplatser för att se om behovet är tillfredsställt och om någon cykelparkering behöver byggas ut.
- Räkna parkeringsplatser för bil för att kontrollera att behovet är tillfredsställt.
- Se över gång- och cykelvägar. Göra en undersökning och se vad elever och anställda tycker om gång- och cykelvägarna till skolområdet.
- Ut i trafiken och studera hur hämta/lämna platserna används.

5. SAMMANFATTNING

Filipstads kommun ska bygga en ny F-6 skola. Det innebär en ökad trafikallsträng i exploateringsområdet. Den nya skolan kommer ge en ökad trafikallsträng för området genom större verksamhet med fler elever och anställda än vad det är idag. Utifrån antaganden uppskattas ÅDT på Värmlandsgatans östra del att öka till 1078 fordon/dygn, vilket är en ökning med 88 % från dagens ÅDT. ÅDT på övriga gator bedöms öka med ca 315 + 642 fordon generellt, då det är vad tillkommande eleverna, personal och varutransporter bedöms generera samt 80 % av trafiken som idag trafikerar Parkvägen. Trafiken utmed Parkvägen bedöms minska med anledning av att skolan flyttas till ett nytt område.

För att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten till skolan bör gång- och cykelvägar från väst, norr och söder och öst förbättras. Effekten av att öka tillgängligheten via gång- och cykelvägar kan bli minskad biltrafik i området.

Varumottagning bör angöra via Asphyttegatan eller via Värmlandsgatan, men detta beror på placeringen av skolkökets leveransmottagning.

Hämta/lämna platser ses som ett relativt stort behov i området och dess föreslås primärt utmed Värmlandsgatan, men även inom Kv Ugglan, Falken 5 samt utanför planområdet inom den parkering som idag nyttjas. Hämta/lämna platserna bör ej samordnas med varumottagningen. Detta säkerställs genom att vändmöjlighet för personbil anläggs i anslutning till hämta/lämnplatserna i den centrala delen av Värmlandsgatan (i höjd med befintlig förskola).

Parkeringsplatser föreslås inom Kv Ugglan 1 och inom Kv Falken 5. Antalet platser som illustrerats i planförslaget bedöms tillgodose behovet i området.

Totalt behöver cirka 180 cykelplatser anordnas för skolans räkning. Cykelparkering anordnas förslagsvis intill planerade entréer för att bli välanvända. Genom att sprida ut cykelplatserna ökar chansen att täcka behovet då det är svårt att avgöra vart elever och anställda kommer att röra sig.

Ett uppföljningsförslag har tagits fram i syfte att följa upp trafiksituationen i området när skolan är byggd. Programmet lyfter fyra specifika punkter som föreslås att följas upp.

6. MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

PM Trafik är upprättad av SBK Värmland AB genom samhälls- och trafikplanerare Sofia Wedin i samarbete med Lena Wahlgren, fysisk planerare Filipstads kommun.

Arvika 2019-05-10

Sofia Wedin
Samhälls- och trafikplanerare
SBK Värmland AB

Lena Wahlgren
Fysisk planerare
Filipstads kommun