

Avsedd för  
Uppsala kommun Skolfastigheter AB

Typ av dokument  
PM

Datum  
2020-06-30

# GOTTSUNDASKOLAN PARKERINGSUTREDNING

# GOTTSUNDASKOLAN PARKERINGSUTREDNING

Projektnamn   Gottsundaskolan, trafik – steg 2  
Projekt nr     1320048896  
Mottagare     Uppsala kommun Skolfastigheter AB  
Typ av dokument   PM  
Version        Version 1.1  
Datum         2020-06-30  
Förberett av   Cecilia Friis  
Godkänd av    Andreas Samuelsson  
Beskrivning   Parkeringsutredning

Ramboll  
Dragarbrunnsgatan 78B  
753 20 Uppsala

T +46 (0)10 615 60 00  
<https://se.ramboll.com>

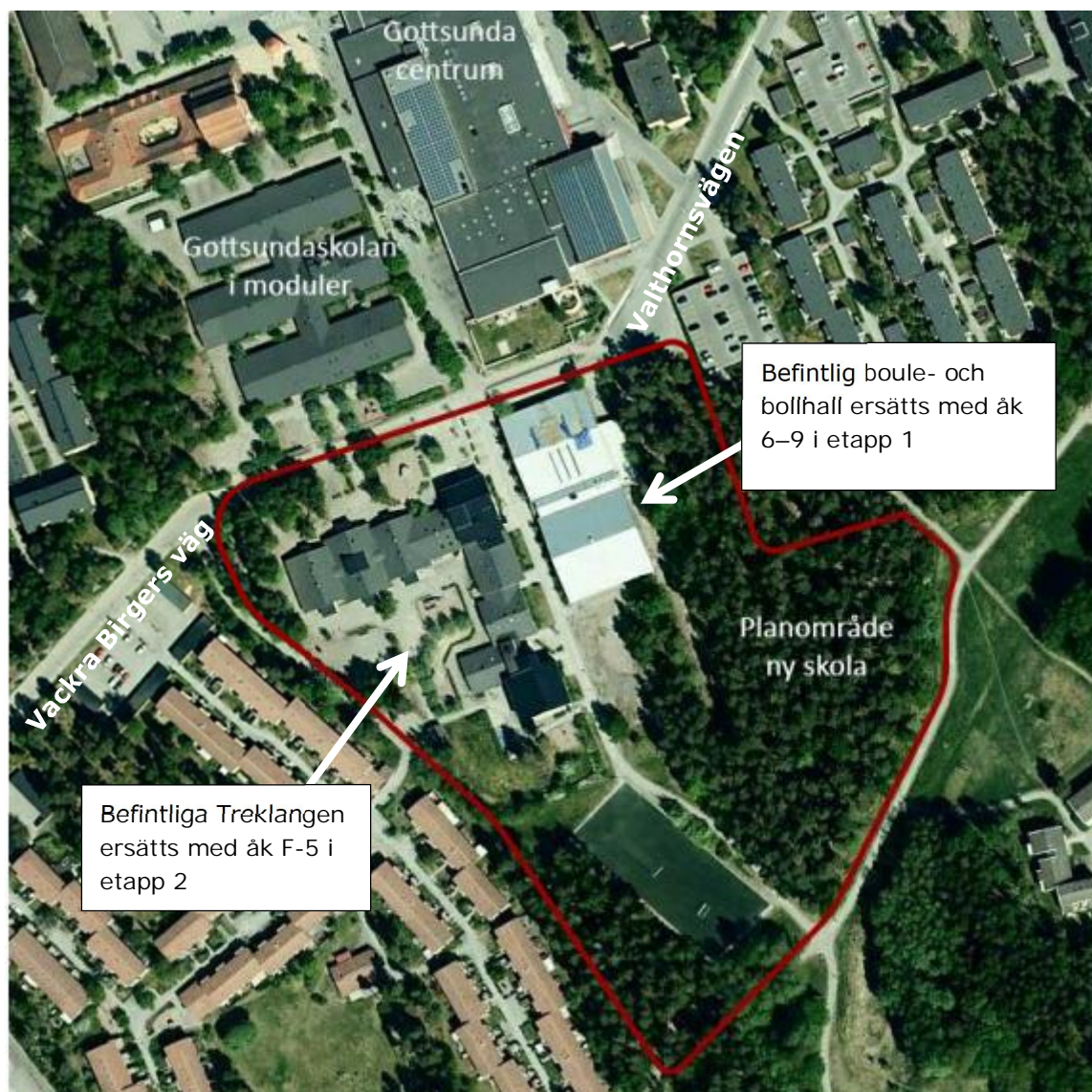
## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund	2
2.	Förutsättningar	3
2.1	Gottsundaskolan etapp 1 och 2	3
2.1.1	Friyta	3
2.2	Parkeringsstal för Uppsala	3
2.2.1	Kommentar till parkeringstalet	4
3.	Analys	5
3.1	Upptagningsområde	5
3.2	Möjligheter till hållbart resande	5
3.2.1	Gång- och cykeltrafik	5
3.2.2	Kollektivtrafik	6
3.3	Färdmedelsfördelning	8
3.4	Parkeringsbehov	9
3.4.1	Bilparkering	9
3.4.2	Cykelparkering	11
3.4.3	Idrottshallen	12
3.4.4	Sammanvägd bedömning av parkeringsbehov	13
4.	Föreslagen Parkeringslösning	14
4.1	Etapp 1	14
4.2	Etapp 2	15

## 1. INLEDNING

### 1.1 Bakgrund

En ny skola planeras i anslutning till Gottsunda centrum. I en första etapp planeras för årskurs 6–9 i nordöstra delen av planområdet för den nya skolan, där befintlig boule- och bollhall ligger idag. I en andra etapp planeras för årskurs F-5 i nordvästra delen av planområdet, där befintliga Treklängen ligger idag. Se Figur 1.



Figur 1

Under arbetet med förstudien för den nya skolan stod det klart att det inom planområdet inte finns tillräckligt med utrymme för att ordna både friyta och parkering enligt parkeringstal för Uppsala. Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska friyta prioriteras före parkering då tillräckliga utrymmen saknas. Med anledning av detta och med anledning av skolans läge centralt i Gottsunda med goda möjligheter att resa hållbart till och från skolan förespråkar Skolfastigheter att parkeringstalet för skola i innerstaden tillämpas i projektet. En parkeringsutredning genomförs med syfte att redovisa ett bedömt parkeringsbehov utifrån platsens förutsättningar.

## 2. FÖRUTSÄTTNINGAR

### 2.1 Gottsundaskolan etapp 1 och 2

I en första etapp planeras en skola för 720 elever i årskurs 6–9. I etappen kvarstår befintliga verksamheter inom Treklängen. Dessa består av 270 elever i årskurs F-5 och en öppen förskola med cirka 60 besökare<sup>1</sup> per dag. Vid Treklängen finns idag en parkeringsplats för rörelsehindrade, fyra parkeringsplatser för personal och en avlämningsyta för cirka fyra bilar (med parkeringsförbud). Därutöver finns parkering på gatumark.

I en andra etapp planeras en skola för 630 elever i årskurs F-5 ersätta befintliga verksamheter inom Treklängen.

Utöver skolan planeras även för en idrottshall som kommer nyttjas såväl dagtid som under kvällar och helger.

I samband med att den nya skolan byggs öppnas Vackra Birgers väg och Valthornsvägen, som idag avslutas i vändplaner, upp för genomfartstrafik.

#### 2.1.1 Friyta

En förutsättning för den nya skolan är en minsta friyta på 20 kvadratmeter per elev på skolgården. I förstudien<sup>2</sup> redovisas friytor på 20,4 kvadratmeter per elev för årskurs 6–9 i etapp 1 och 21,21 kvadratmeter per elev för årskurs F-5 i etapp 2. I förstudien fanns 17 parkeringsplatser redovisade på fastighetsmark.

### 2.2 Parkeringstal för Uppsala

I Parkeringstal för Uppsala<sup>3</sup> finns föreslagna parkeringstal för undervisningsverksamhet, se Figur 2.



### Parkeringstal för skola och förskola

Om tomten ska bebyggas med lokaler för fritidshem, förskola eller annan jämförlig verksamhet och det inte finns tillräckligt utrymme för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta i enlighet med enligt *PBL 8 kap. 9 §* (se sidan 16).

	Bilparkering		Cykelparkering
	Utgångsläge	Inom innerstaden	
Förskola (Platser/barn, elev)	0,1	0,05	0,4***
Skola (Platser/barn, elev)	0,03	0,015	0,55
Universitet**	Särskild parkeringsutredning.		

Tabell 4. Föreslagna parkeringstal för undervisningsverksamhet

Figur 2 Föreslagna parkeringstal för undervisningsverksamhet

<sup>1</sup> Verksamhetsberättelse för 2012 samt utvecklingsmål för 2013, Gottsunda familjecentral

<sup>2</sup> Ny skola i Gottsunda, Steg 1 – Förstudie, 2019-09-18

<sup>3</sup> Parkeringstal för Uppsala, Riktvärden för parkering på kvartersmark, Antagen 2016-10-27, Reviderad 2018-12-19

Utöver prioritering av friyta före parkering står det även i Parkeringstal för Uppsala att talen är riktvärden och inte bindande. Det finns möjlighet att justera talen genom att göra en projektspecifik analys.

### 2.2.1 Kommentar till parkeringstalet

Parkeringstalet för skola skiljer inte på årskurser, trots att behovet av parkering och angöring skiljer sig åt om man jämför de lägre årskurserna med de högre. För yngre elever finns behov hos bilburna föräldrar att kunna parkera bilen och följa med eleverna in i skolan. För äldre elever finns ett behov av en avlämningsplats där föräldrarna kan släppa av eleven utan att parkera bilen. En sådan avlämning är inte lika tidskrävande som en parkering och kräver därmed inte lika många platser.

Enligt Parkeringstal för Uppsala är parkeringsbehovet för Gottsundaskolan enligt Tabell 1 för utgångsläge respektive innerstaden. Skolfastigheter förespråkar att parkeringstalet för innerstaden ska tillämpas i projektet och att detta ska inrymma såväl hämta/lämna som personalparkering. Detta motiveras både med brist på friyta och med hänsyn till skolans läge centralt i Gottsunda med goda möjligheter att resa hållbart till och från skolan.

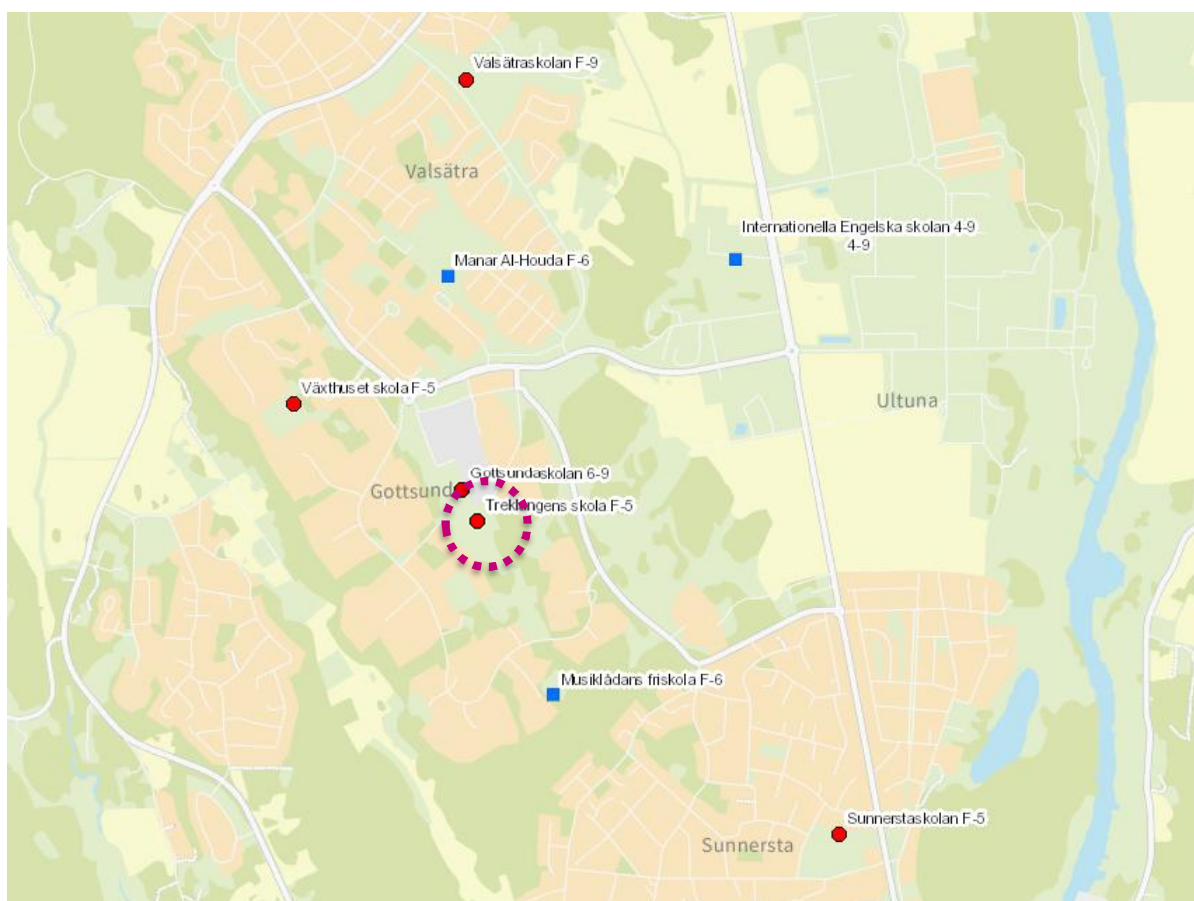
Tabell 1 Parkeringsbehov för Gottsundaskolan enligt Parkeringstal för Uppsala

	Antal elever	Bilparkering	
		Utgångsläge 0,03	Innerstaden 0,015
Ettapp 1	720	22	11
Ettapp 2	630	19	10
Totalt	1 350	41	21

### 3. ANALYS

#### 3.1 Upptagningsområde

För årskurs F-5 antas eleverna främst komma från Gottsunda. För årskurs 6–9 antas elever även komma från Sunnersta och till viss del från södra Valsätra. Se Gottsundaskolans läge i förhållande till andra grundskolor i Figur 3. Personal antas komma från hela Uppsala och övriga kommunen.



Figur 3 Upptagningsområdet antas främst utgöras av Gottsunda för årskurs F-5. För årskurs 6–9 antas merparten av eleverna komma från Gottsunda/Sunnersta och till viss del från södra delarna av Valsätra. Rosa ring markerar den nya Gottsundaskolans läge.

#### 3.2 Möjligheter till hållbart resande

##### 3.2.1 Gång- och cykeltrafik

Området ligger i direkt närhet till bra gång- och cykelinfrastruktur. Gång- och cykelvägnätet i Gottsunda är väl utbyggt och till stor del avskilt från motortrafik med planskilda passager vid mer trafikerade bilvägar. Det finns även goda kopplingar till Valsätra och Sunnersta. Möjligheten för elever att gå och cykla till och från skolan bedöms därmed vara mycket god.



Figur 4 Gång- och cykelvägnätet i Gottsunda

Även personal bedöms ha goda möjligheter att cykla från stora delar av framför allt södra Uppsala. För att bedöma den relativa attraktiviteten hos olika färdmedel kan man använda restidskvoten som mått. En attraktiv restidskvot bör understiga 1,5. Vid en jämförelse mellan restiden för cykel och bil från centrala Uppsala kan cykeln anses vara attraktiv under högtrafik då körtiden för bil beroende på köer kan vara längre än för cykel enligt restidsanalys i Google maps, se Tabell 2.

Tabell 2 Restidsjämförelse mellan cykel och bil till olika målpunkter inom Uppsala till Gottsundaskolan under högtrafik

	Cykel	Bil	Restidskvot cykel/bil
Centrala Uppsala	25 min	16–28 min	0,9–1,6

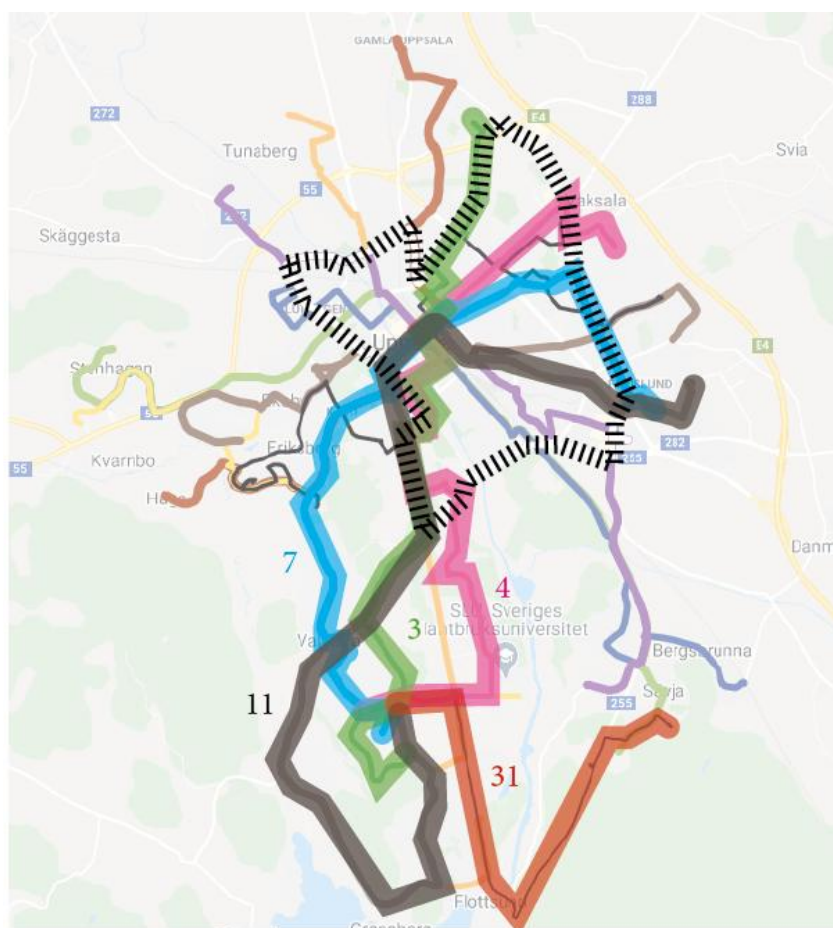
### 3.2.2 Kollektivtrafik

Området ligger i direkt närhet till god kollektivtrafik med hög turtäthet. Närmsta busshållplats Gottsunda Simhall ligger inom mindre än 100 meters gångavstånd på Valthornsvägen. Hållplatsen kommer i samband med sammanlänkningen av Valthornsvägen och Vackra Birgers väg flyttas



något västerut jämfört med idag, vilket kommer korta gångavståndet ytterligare. Gottsunda Simhall trafikeras idag av linje 7 som angör Gottsunda via centrala Uppsala med 10-minuterstrafik under högtrafik. Resa till/från centrala Uppsala tar cirka 20–25 minuter. Busshållplats Gottsunda Torg ligger inom 400 meters gångavstånd, vilket brukar anses vara acceptabelt gångavstånd till hållplats i städer. Hållplatsen trafikeras av ytterligare 4 linjer (3,4,7,11,31). Samtliga går genom centrala Uppsala och har som bäst 6-minuterstrafik.

Buss antas främst vara ett alternativ för personal och elever som bor längre bort. Bussarna som trafikerar området täcker in stora delar av södra, centrala och nordöstra staden, se Figur 5. Linjerna når utöver de centrala delarna av Uppsala även Valsätra, Nyby, Årsta, Gränby, Ulleråker, Ultuna, Norby, Eriksberg, Vårdsätra, Sunnersta, Fyrislund, Sävja, Nantuna. Utöver bytesmöjligheter i centrala Uppsala finns dessutom goda möjligheter att byta till ringlinjen som sammanbinder flera strategiskt viktiga målpunkter och bytespunkter och täcker in ungefär en fjärdedel av stadens bostäder inom 400 meter från hållplats.



Figur 5 Linjekarta över kollektivtrafiken i Uppsala. Streckad linje representerar ringlinjen.

Vid en jämförelse mellan restiden för buss och bil från centrala Uppsala bedöms även buss vara ett attraktivt färdmedel under högtrafik, se Tabell 3.

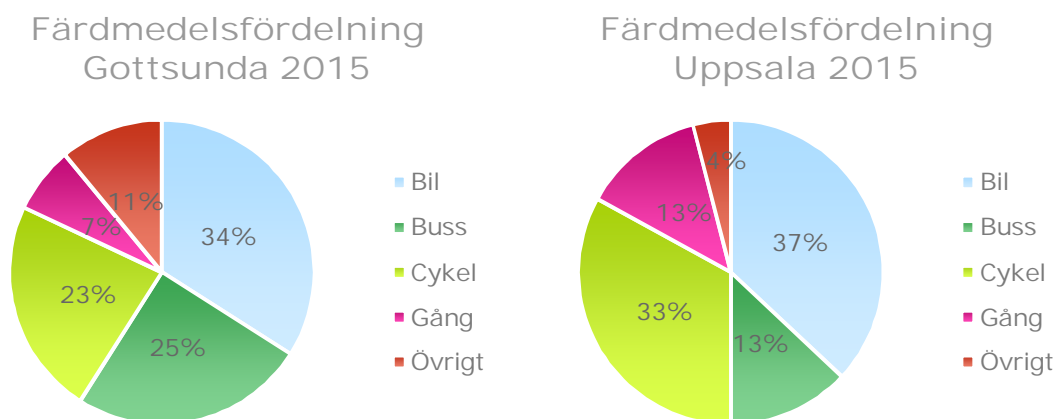
Tabell 3 Restidsjämförelse mellan buss och bil till olika målpunkter inom Uppsala till Gottsundaskolan under högtrafik

	Buss	Bil	Restidskvot cykel/bil
Centrala Uppsala	25 min	16–28 min	0,9–1,6

I Uppsala planeras för spårväg som, om den införs efter beslut 2021, kommer vara färdigbyggd och trafikerad av spårvagnar 2029. I anslutning till Gottsunda centrum planeras en framtida kollektivtrafiknod för spårvagn som kommer öka kollektivtrafikens attraktivitet ytterligare genom ökad kapacitet och förkortade restider.

### 3.3 Färdmedelsfördelning

I en resvaneundersökning<sup>4</sup> som Uppsala kommun genomförde 2015 framkommer att andelen resor som görs med bil är något lägre för Gottsunda (34 procent) jämfört med snittet för kommunen (37 procent) och jämfört med andra stadsdelar i Uppsalas yttre områden. Andelen har minskat med 13 procentenheter sedan motsvarande undersökning genomfördes 2010, vilket är den största minskningen i kommunen under perioden. Andelen gång-, cykel- och bussresor har samtidigt ökat. Gottsunda uppvisar den största andelen bussresor i kommunen, 25 procent jämfört med snittet på 13 procent för hela kommunen. Se Figur 6. I resvaneundersökningen pekas Gottsunda även ut som ett område med lågt körkortsinnehav och låg tillgång till bil jämfört med övriga kommunen.



Figur 6 Färdmedelsfördelning för Gottsunda och Uppsala

Den relativt låga bilandelen i Gottsunda säger något om resvanorna i stadsdelen jämfört med övriga Uppsala, men den säger inte något om andelen elever som åker bil till skolan. Trafikverket har genomfört studier som visar på att ungefär var femte elev får skjuts till skolan i Sverige.<sup>5</sup> Det motiveras främst med att det är mest praktiskt för familjen och att vägen till skolan inte anses säker på grund av farlig trafik.

Det väl utbyggda och friliggande gång- och cykelvägnätet med planskilda passager under trafikerade vägar bör skapa goda förutsättningar för säkra skolvägar i Gottsunda. I kombination med det relativt låga bilinnehavet och bilandelen gör det troligt att andelen barn som får skjuts till skolan i snitt kan antas ligga någonstans runt snittet för landet, det vill säga 20 procent. Detta ligger även i linje med Uppsala kommuns mål om 75 procent hållbara transporter till år 2050. Viss spridning mellan årskurserna kan antas, med något fler som får skjuts i de lägre årskurserna och något färre i de högre årskurserna som i större utsträckning kan ta sig till och från skolan på egen hand.

<sup>4</sup> Resvaneundersökning hösten 2015, En kartläggning av kommuninvånarnas resmönster hösten 2015, Uppsala kommun

<sup>5</sup> Varför skjutsar föräldrarna barnen till skolan, Sveriges kommuner och landsting, juni 2013,

<https://trafikeniskolan.ntf.se/media/1701/varfor-skjutsar-foraldrar-barnen-till-skolan.pdf>

### 3.4 Parkeringsbehov

Parkeringsbehovet bedöms inte vara lika stort för alla årskurser. Som tidigare nämnts finns det ett behov hos föräldrar till yngre elever att kunna parkera bilen och följa med in i skolan. För äldre elever finns ett behov av en avlämningsplats där föräldrarna kan släppa av eleven utan att parkera. En sådan avlämning är inte lika tidskrävande som en parkering och kräver därmed inte lika många platser. Bristen på friyta och skolans centrala läge i Gottsunda med goda möjligheter till hållbart resande gör att parkeringsplatser för personal planeras hållas till ett minimum och endast planeras för de tjänster som kräver det. Utifrån dessa förutsättningar görs en rimlighetsbedömning av parkeringstal 0,015 för skolan, det vill säga totalt 21 parkeringsplatser enligt Tabell 4.

Tabell 4 Parkeringsbehov enligt parkeringstal 0,015

	Antal elever	Bilparkering 0,015
Etapp 1	720	11
Etapp 2	630	10
Totalt	1 350	21

Parkeringsbehovet bedöms för fullt utbyggd skola i etapp 2, med en underrubrik för behovet i etapp 1 under respektive delkapitel.

#### 3.4.1 Bilparkering

##### 3.4.1.1 Parkering och angöring för rörelsehindrade

Inom 25 meter till respektive huvudentré planeras för två parkeringsplatser för rörelsehindrade, det vill säga totalt fyra stycken. Angöringsplats för besökare och allmänhet med handikappfordon planeras i flexzon utmed gatan, inom 25 meter från huvudentréer.

##### Etapp 1

Samma som för etapp 2. Befintlig parkering för rörelsehindrade och angöringsplats för besökare vid Treklängen ersätts då befintliga lösningar påverkas av den nya gatan. Totalt 4 parkeringsplatser för rörelsehindrade och angöring i flexzon utmed gatan, inom 25 meter från huvudentréer.

##### 3.4.1.2 Personal

Uppgifter om personal som har särskilt behov av parkering har erhållits från Uppsala kommun Skolfastigheter AB. Totalt för Gottsundaskolan bedöms ett behov om 4 parkeringsplatser finnas för personal som kräver bil i tjänsten i såväl etapp 1 som etapp 2. Det kan till exempel gälla personal som åker mellan olika skolor.

##### Etapp 1

Behovet av personalparkering för befintliga verksamheter inom Treklängen antas kvarstå och de befintliga 4 platserna behålls. Därtill anläggs 4 nya platser för personalparkering enligt ovan beskrivet behov. Totalt 8 parkeringsplatser för personal.

##### 3.4.1.3 Hämta/lämna

Behovet att parkera bil för att följa med eleven in i skolan bedöms vara som störst för föräldrar till barn upp till årskurs 2–3. Föräldrar till elever i de äldre årskurserna antas inte ha behov av att parkera bilen. I Tabell 5 görs en bedömning av parkeringsbehov för hämta/lämna. Antalet elever

antas fördela sig jämnt över årskurserna och andelen som får skjuts antas vara som störst för de lägre årskurserna, då dessa elever i större utsträckning kan ta sig själva till och från skolan.

Det bör poängteras att parkeringsbehovet, eller snarare parkeringsefterfrågan, styrs av utbud. Detta parkeringsbehov redogör för ett bedömt rimligt scenario baserat på resvanor i Gottsunda, platsens förutsättningar och Uppsala kommuns mål om att öka andelen hållbara transporter. Ett överutbud av parkeringsplatser kan medföra högre efterfrågan och bidrar till ökad biltrafik i området. Om föräldrar är medvetna om att det finns ett begränsat antal platser kan detta i stället bidra till att motivera fler att gå eller cykla med barnen till skolan.

Tabell 5 Parkeringsbehov hämta/lämna etapp 2

	Antal elever	Andel skjuts	Andel som följs in av förälder	Antal parkerade bilar	Uppställningstid (min) hämta/lämna	Parkeringsbehov hämta/lämna antaget att alla kommer jämnt fördelat under loppet av 30 min
åk F-2	315	33%	40%	42	6	8
åk 3-5	315	20%	10%	6	5	1
åk 6-9	720	15%	0%	0		
<b>Totalt</b>	<b>1350</b>	<b>20%</b>				<b>9</b>

#### Etapp 1

Framräknat parkeringsbehov för hämta/lämna i etapp 1 ger ett parkeringstal på cirka 0,015 för åk F-5. För befintlig F-5 i Treklängen innebär detta ett parkeringsbehov på  $270 \times 0,015 = 4$  parkeringsplatser.

Den öppna förskolan har ett parkeringsbehov som skiljer sig från en vanlig förskola, då föräldrarna stannar kvar med barnen under vistelsen. 60 besökare per dag antas innebära 30 barn per dag. Besökarna antas till stor del komma från närområdet, vilket innebär goda förutsättningar att gå och cykla. För de som kommer längre ifrån finns goda möjligheter att åka buss. På grund av bristen på fria föreslås parkeringstal för förskola användas, vilket ger  $30 \times 0,1 = 3$  parkeringsplatser. Dessa platser får inte samma omsättning som vid en vanlig förskola, men då tiderna för öppna förskolan är mer flexibla (öppet kl. 9-14 de flesta dagar) bör parkering därför delvis kunna samutnyttjas med skolan. Inga särskilda parkeringsplatser föreslås för åk 6-9 i den nya skolan enligt resonemang ovan.

Totalt 7 parkeringsplatser föreslås även för etapp 1 för att täcka in behovet för befintliga verksamheter vid Treklängen.

#### 3.4.1.4 På- och avstigning

För äldre elever finns främst ett behov av på- och avstigningsplats, se bedömning av antal platser enligt Tabell 6.

Tabell 6 Behov av på- och avstigningsplats

	Antal elever	Andel skjuts	Andel släpp utan att följa med in	Antal släpp	Uppställningstid (min) under 30 min	Behov avlämningsplatser antaget att alla kommer jämnt fördelat under loppet av 30 min
åk F-2	315	33%	60%	62	0,5	1
åk 3-5	315	20%	90%	57	0,5	1
åk 6-9	720	15%	100%	108	0,5	2
Totalt	1350	20%				4

Etapp 1

Samma som för etapp 2, då behovet av på- och avstigningsplats för etapp 1 antas understiga behovet för etapp 2.

## 3.4.2 Cykelparkering

Enligt parkeringstal för cykel bör 743 cykelparkeringsplatser anläggas, se Tabell 7.

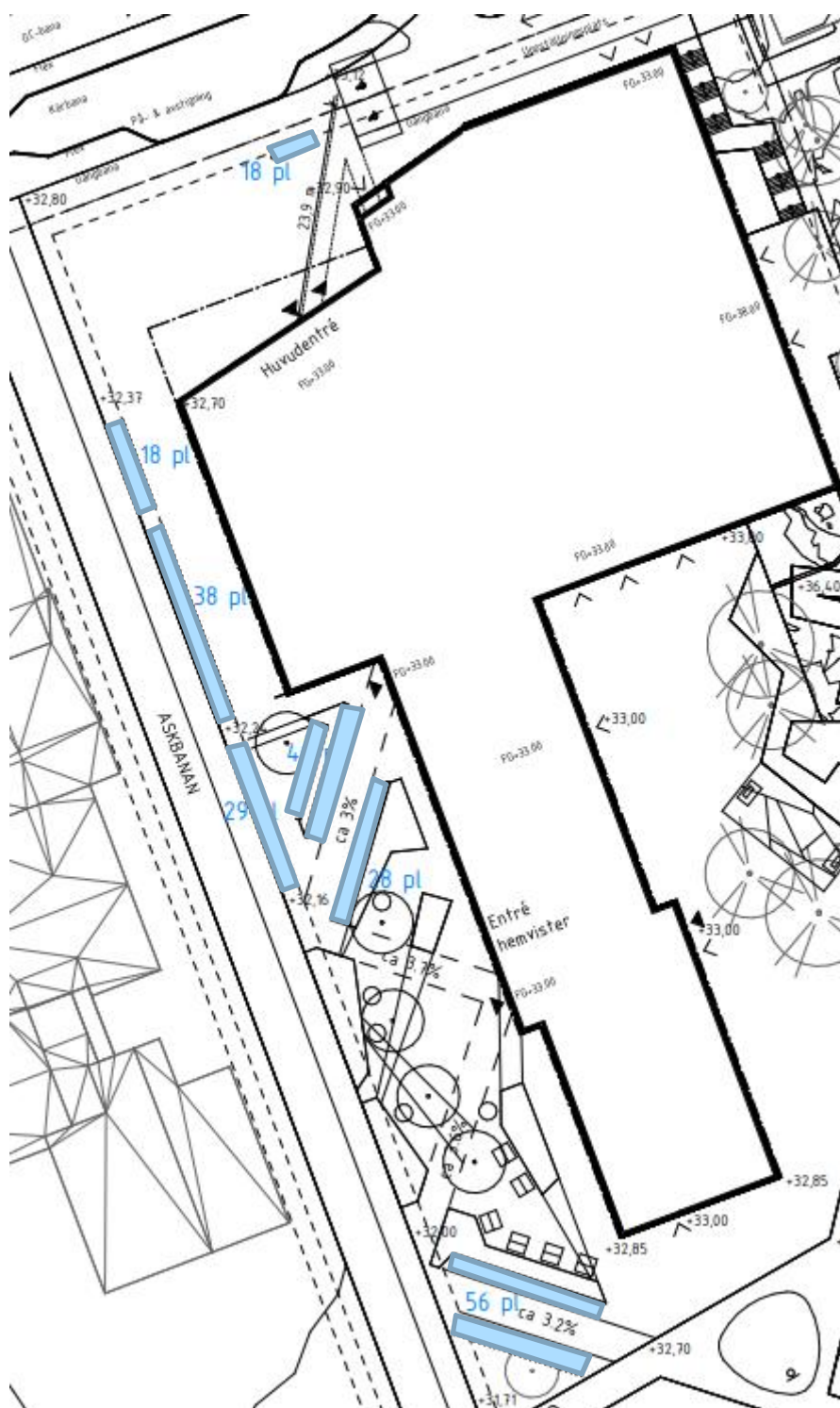
Tabell 7 Parkeringsbehov för cykel, etapp 2

	Antal elever	Cykelparkering
		0,55
Etapp 1	720	396
Etapp 2	630	347
Totalt	1 350	743

Storleken på tomten medför svårigheter att få in samtliga cykelparkeringsplatser utan att samtidigt ha en negativ inverkan på utemiljö, friyta och dagvattenhantering. Förslag på utformning för skolan i etapp 1 medger cirka 265 cykelparkeringsplatser, samtidigt som det tillåter en trevlig utemiljö med utrymme över till andra funktioner. Se förslag på placering av cykelparkering för skolan i etapp 1 i Figur 7. I ett första skede föreslås därför 265 platser i stället för 396, dock med möjlighet att vid behov omstrukturera och utöka cykelparkeringen till 396 platser. Utemiljön för skolan i etapp 2 kommer utformas i ett senare skede. 347 platser enligt parkeringstal kommer att eftersträvas.

Etapp 1

Befintliga cykelparkeringsplatser vid Treklängen som påverkas vid anläggning av den nya gatan ersätts.



Figur 7 Förslag på cykelparkering (blå markering) vid den nya skolan som byggs i etapp 1

### 3.4.3 Idrottshallen

Dagtid under vardagar antas idrottshallen främst användas av skolans elever och bedöms därmed inte generera något eget parkeringsbehov. Kvällar och helger bör parkering kunna samutnyttjas med de platser som ordnas för hämta/lämna och personal. Detsamma gäller för cykelparkering. Därutöver hänvisas idrottshallens besökare till kollektivtrafiken.

#### 3.4.4 Sammanvägd bedömning av parkeringsbehov

Det framräknade parkeringsbehovet på 4 parkeringsplatser för rörelsehindrade, 4 parkeringsplatser för personal och 9 parkeringsplatser för hämta/lämna ryms inom parkeringstalet 0,015 som förespråkas med totalt 21 parkeringsplatser. Borträknat parkering för rörelsehindrade innebär detta 17 parkeringsplatser vid en samlad parkering som planeras i västra delen av området. Det lägre parkeringstalet anses motiverat med hänsyn till prioritering av friyta och goda möjligheter till hållbart resande till och från skolan. 17 parkeringsplatser bedöms även vara tillräckligt för att även täcka in behovet av parkering för befintliga verksamheter vid Treklängen.

I etapp 1 bör besöksparkeringen regleras så att samutnyttjande kan ske mellan skolan och den öppna förskolan. Till exempel kan merparten platser för besökare tidsbegränsas till 15 minuter avgiftsfri parkering mellan klockan 07–09 och klockan 15–18. Mellan 9–15 tas avgift ut. Ett par platser bör ha tidsreglering 15 minuter hela dagen för att tillåta hämtning/lämning av skolelever mitt på dagen. För personal rekommenderas avgiftsbelagd bilparkering för att minska efterfrågan på denna.

I etapp 2 föreslås att 9 platser tidsbegränsas till 15 minuter avgiftsfri parkering hela dagen för besökare. Övriga 8 platser kan antingen avgiftsbeläggas från start eller tillåta 15 minuters avgiftsfri parkering och därefter avgift, för ett mer flexibelt nyttjande. Det senare alternativet kan dock vara svårare att bevaka.

Den relativt restriktiva policy för parkering som föreslås kan, trots goda förutsättningar för hållbart resande, innebära en risk att personal (utöver de utpekade tjänsterna med särskilt parkeringsbehov) som anser sig behöva ta bilen till jobbet väljer att parkera på annan plats, till exempel vid eventuell gatuparkering i området eller vid Gottsunda centrum. För att minska risken för detta är det av stor vikt att parkering på gatumark regleras genom marknadsmässig prissättning eller tidsbegränsning. Parkering vid Gottsunda centrum är gratis i tre timmar och därefter avgiftsbelagd, men antas vara till för besökare till handelsområdet. Eventuell personalparkering på denna plats kan försvåras/undvikas genom kontroller av uppställda bilar och ändrade parkeringsregler.

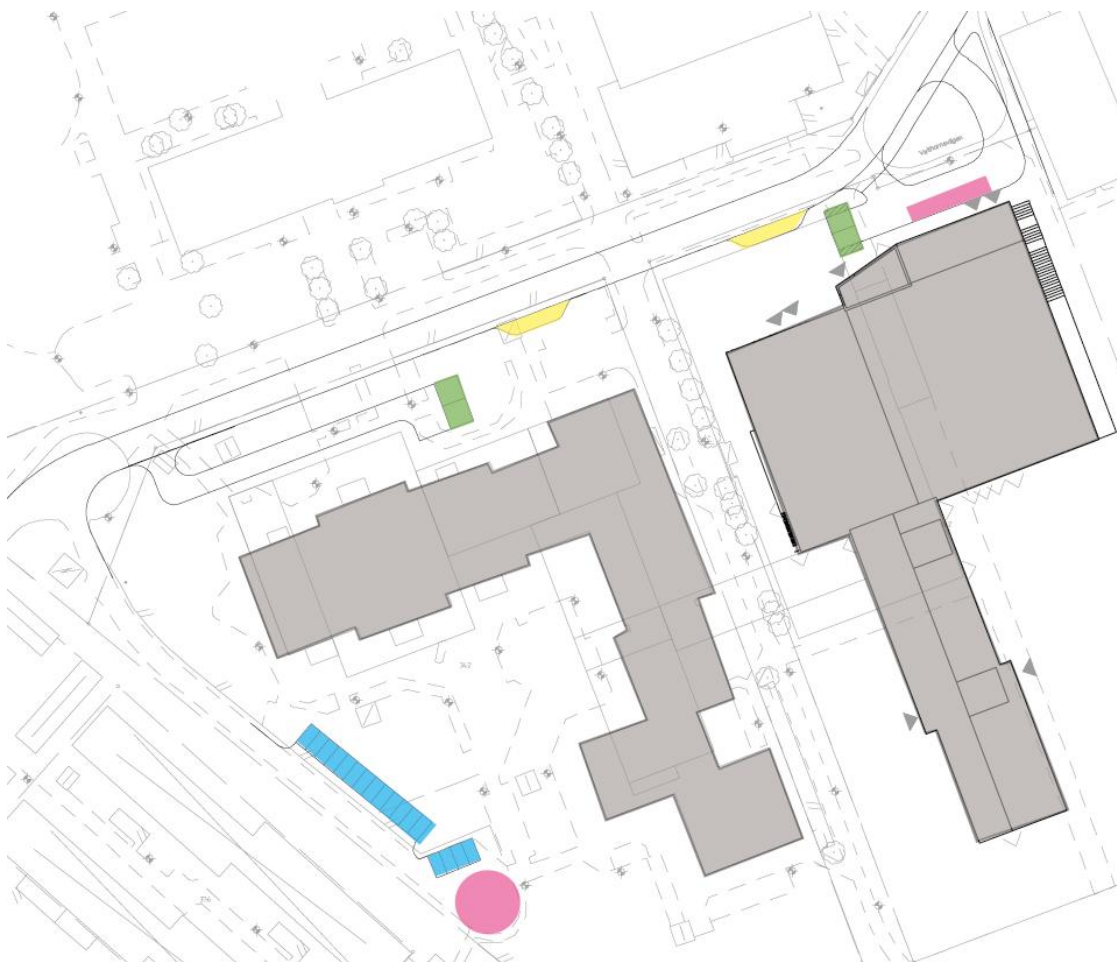
För att främja och förenkla hållbart resande rekommenderas åtgärder kopplat till detta. Uppsala kommun arbetar aktivt med Mobility Management för att förändra resenärers attityder och beteenden. Återkommande kampanjer så som Vintercyklisten och Cykelvänlig arbetsplats är aktiviteter riktade mot anställda/arbetsplatser som kan främja andelen cyklande personal till och från skolan. Även Region Uppsala har kampanjer så som testresenären, med syfte att öka andelen kollektivtrafikresor till och från arbete. Dessa kampanjer kan med fördel arbetas med på Gottsundaskolan. Ytterligare åtgärder så som exempelvis gratis/bidrag till kollektivtrafikkort och cykelservice för anställda anses kunna skapa ännu bättre förutsättningar för hållbart resande. Utöver detta bör Gottsundaskolan arbeta aktivt med att marknadsföra gång-, cykel- och kollektivtrafik som de prioriterade färdmedelsvalen till och från skolan. Beläggningen på cykelparkeringen vid skolan bör följas upp löpande för att säkerställa att antalet platser är tillräckligt och vid behov utöka antalet platser.

## 4. FÖRESLAGEN PARKERINGSLÖSNING

### 4.1 Etapp 1

Se Figur 8 för föreslagen trafiklösning i etapp 1. I nordöstra delen av tomten anordnas en slinga för leveranser och sophantering till den nya byggnaden, vilket möjliggör uppställning inom 10 meter till miljörum och leveransentré. Via slingan nås även två parkeringsplatser för rörelsehindrade som placeras inom 25 meter till huvudentrén. Ytterligare två parkeringsplatser för rörelsehindrade anordnas inom 25 meter till huvudentrén för befintliga verksamheter inom Treklangen. Längs den nya genomfartsgatan som förbinder Valthornsvägen och Vackra Birgers väg ordnas även på- och avstigningsplats i fickor inom 25 meter till respektive huvudentré, för tillgänglig angöring och möjlighet till snabb avlämning/hämtning.

Parkering för personal och hämta/lämna anordnas längs befintlig angöringsgata i västra delen av området. Gatan behöver vara framkomlig för sophantering till befintliga verksamheter i Treklangen i etapp 1. Leveranser till Treklangen förutsätts kunna samordnas och ställa upp vid uppställningsplats för leveranser/sopbil för den nya byggnaden i nordöstra delen av tomten.

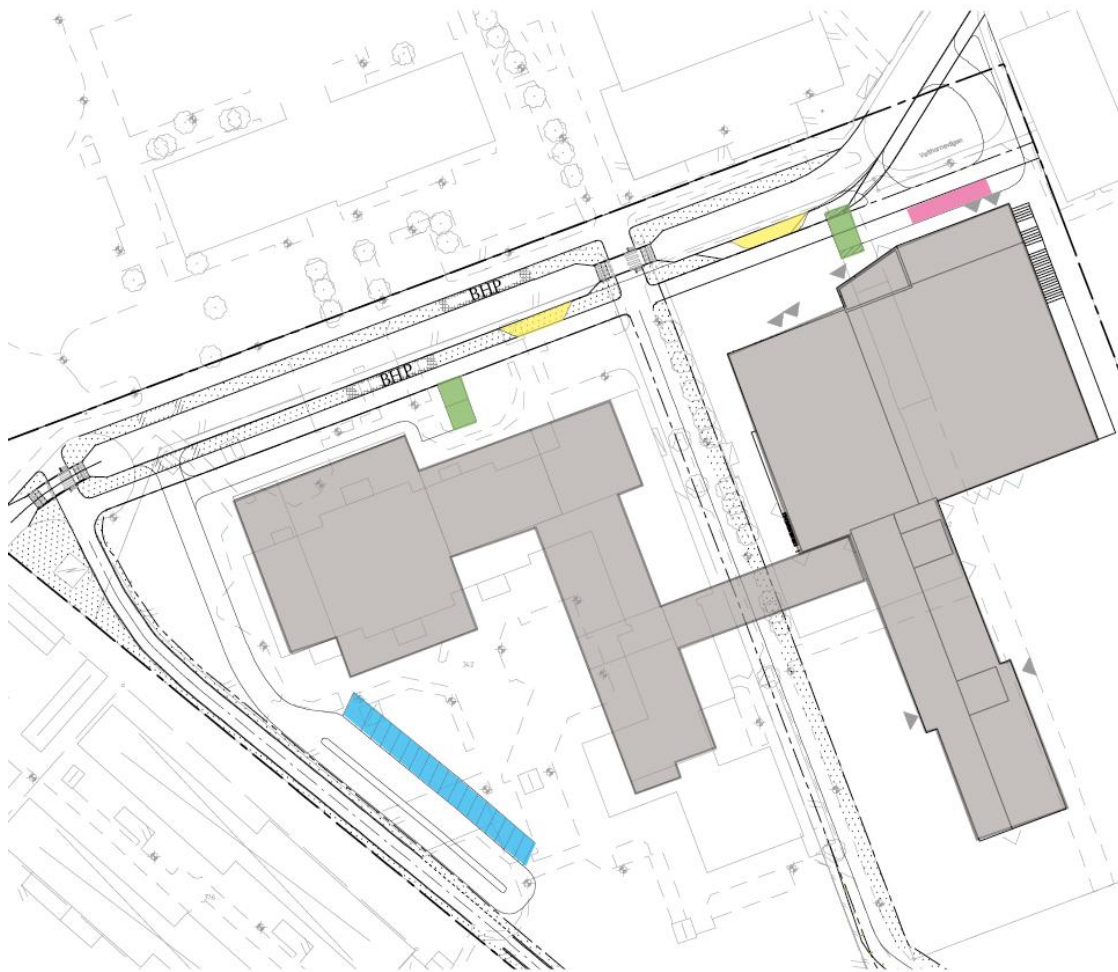


Figur 8 Parkeringslösning etapp 1. Blå = parkering personal/hämta/lämna, grön = RHP, gul = på- och avstigningsplats, rosa = angöring leveranser/sopbil



#### 4.2 Etapp 2

Se Figur 9 för föreslagen trafiklösning i etapp 2. Trafiklösningen för etapp 1 kvarstår, med undantag för parkeringslösningen i västra delen av tomten. En ny gata skapas på fastighetsmark, för att göra plats för ett nytt gång- och cykelstråk väster om tomten. Den nya gatan avslutas i en vändslinga med snedställd parkering. Såväl sophantering som leveranser till den nya byggnaden i etapp 2 angör i den nordöstra delen av tomten, då miljörum och leveransentré samordnas för de två byggnaderna.



Figur 9 Parkeringslösning etapp 2. Blå = parkering personal/hämta/lämna, grön = RHP, gul = på- och avstigningsplats, rosa = angöring leveranser/sopbil