

20032 –Trafik- och parkeringsutredning för ny skola i Djupedalsäng, Mölnlycke

PM | 2020-10-21

# Trafik- och parkeringsutredning

Härryda kommun



## **Trafik- och parkeringsutredning för ny skola i Djupedalsäng, Mölnlycke**

version 0.9

Beställarorganisation

Anna Sofia Wannernskog

Christina Borg

Uppdragsorganisation

Jonas Åström

Björn Lundberg

Kreera Samhällsbyggnad AB

Södra Förstadsgatan

211 43 Malmö

# Innehåll

Sammanfattning .....	4
Bakgrund .....	5
Parkering .....	6
Parkering generellt i Mölnycke.....	6
Parkering generellt vid skolor.....	7
Parkeringsbehov .....	8
Samutnyttjande .....	9
Cykelparkering .....	10
Slutsats .....	10
Konsekvenser och trafikanalys .....	11
Eventuella problem .....	11
Befintlig trafik.....	12
Trafikalstring från skolan.....	14
Analys och konsekvenser av alstring.....	15
Slutsats .....	16

# Sammanfattning

En ny skola (F-9) för ca 600 elever planeras i Djupedalsäng. Mot bakgrund av detta har denna rapport som utreder skolans parkeringsbehov samt vad trafikallstringen kan få för konsekvenser i närområdet tagits fram:

Sammantaget bedöms **bilparkeringsbehovet** till ca 60-65 platser. Där ena hälften är på en besöksparkering i nära anslutning till skolan och den andra hälften är på en parkering för anställda, en bit bort från skolan. Åtminstone en del av parkeringsplatserna bör vara kortare tids parkering, tex 10 min. Utformningen bör även möjliggöra smidig hämtning och lämning. Antalet **cykelparkeringsplatser** bör överstiga 250 platser.

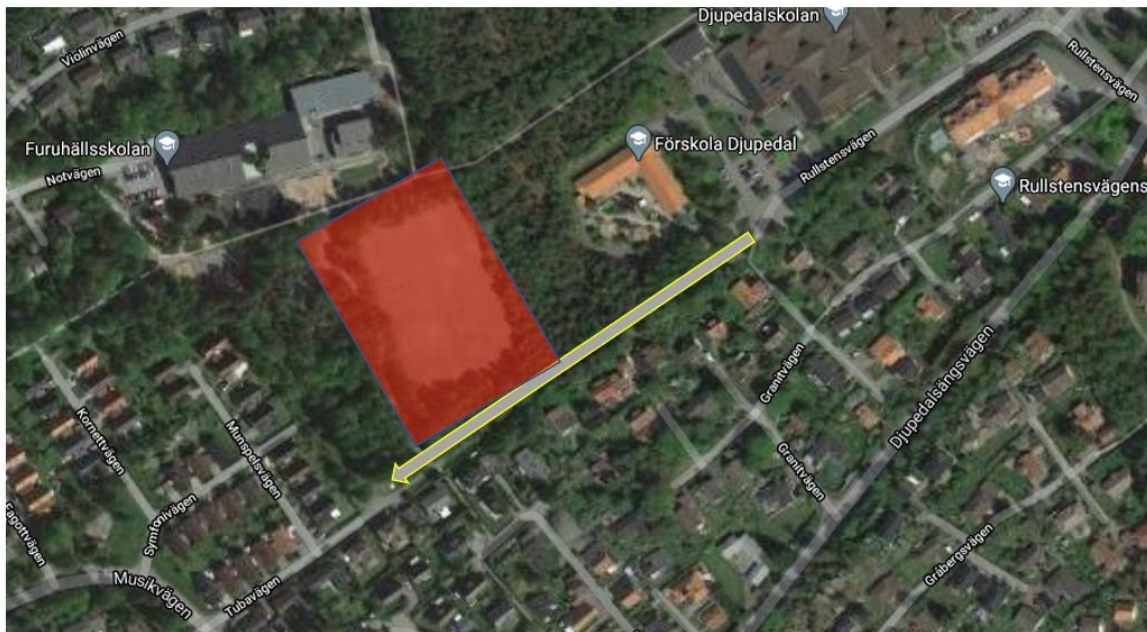
Sammanlagt bedöms inte skolans **trafikallstring** förändra den närliggande trafikmiljön i någon större utsträckning, mer än på följande sätt:

- ▼ En större ökning av fotgängarflödet från Högadals hållplats till skolan är möjlig om det västra benet av Grön express fortsatt är borttaget och inga andra kollektivtrafikmässiga åtgärder genomförs.  
→ Kan förhoppningsvis lösas genom dialog med Västtrafik fram till skolans öppnande, eventuellt kan en specifik utredning och/eller ny gång- och cykelväg bli aktuell.
- ▼ Att föräldrar försöker spara tid genom att släppa sitt barn på gator utan dimensioner för denna typ av trafik.  
→ Kan förhoppningsvis lösas genom en tydlig skyltning men framförallt en rimlig trafikmiljö vid skolans parkering med passande mängd parkeringsplatser, för både snabb avhämtning/avlämning och för längre tids parkering.

## Bakgrund

Kommunstyrelsen gav tidigt 2020 förvaltningen i uppdrag att ta fram en detaljplan för en ny skola i Djupedalsäng. Tidigare har förslaget om en ny skola på Högdalsskolans tomt diskuterats, men strukits då detta krävt att man ersatt hela nuvarande Högdalsskolan. Och då hade aktuellt område eventuellt behövts tas i anspråk ändå, som temporär skola. Skolan i Djupedalsäng ligger på fastigheten Hulebäck 1:34 i södra Mölnlycke. Exploatören Skanska önskar tillsammans med Internationella Engelska Skolan (IES) etablera skolverksamhet för ca 600 elever i årskurs F-9.

Denna utredning ska utgöra underlag för detaljplanearbetet, specifikt avseende parkering trafikkonsekvenser.



Figur 1 Ungefärligt område för den nya skolan, i rött samt sträckning för den förlängda vägen, i grågult

## Parkering

Frågan om parkering väcker ofta debatt och diskussion och därför är det viktigt att utreda den grundligt. Det är till exempel bra att ha i bakhuvudet att exploatören ofta vill hålla nere antalet parkeringar för att spara pengar och att kommunen istället vill hålla antalet parkeringsplatser på en högre nivå för att undvika att en problematisk trafiksituation uppstår i anslutning till parkeringen.

Samtidigt som det är viktigt att ha erforderligt antal parkeringsplatser så är det också viktigt att inte överdriva antalet och uppmuntra till bilresor för de smidigt som kunnat ta sig till skolan kollektivt eller via gång och cykel. Att barn kan gå och cykla till skolan är bra för barnens hälsa, förmåga att röra sig självständigt samt för miljön. Samtidigt är en kaotisk och osäker trafikmiljö där stressade föräldrar letar parkering utanför skolan inte heller något att sträva efter. Parkeringsfrågan är alltså en balansgång.

### Parkering generellt i Mölnycke

Det är gratis att parkera på kommunala parkeringar i Härryda med undantag för några få parkeringar i Mölnycke och Landvetter som är avgiftsbelagda nattetid. Vid parkering på 1-timmars eller 2-timmars parkeringar ska parkeringsskiva användas.

**Parkeringsstal** finns ofta antaget i ett kommunalt dokument tex en parkeringspolicy, och är en slags vägledning för kommunen i deras arbete med parkering vid detaljplaneläggning och vid bygglov.

Den historiskt vanligaste formen av parkeringstal är maximi- eller miniminorm, ofta uttryckt i antal parkeringsplatser som erfordras per 1000 kvm BTA<sup>1</sup> skola, kontor eller annan verksamhetstyp. Parkeringstalet delas ofta in efter stadens zoner beroende på hur centrumnära parkeringen är och hur den kringliggande miljön ser ut.

Flexibla parkeringstal är något som används mer och mer. I dialog med kommunen kan byggherren få ett reducerat parkeringstal genom att vidta mobilitetsåtgärder som underlättar för hållbart resande, såsom upprättande av cykelpool, bilpool eller rabatterade kollektivtrafikkort till boende/anställda i fastigheten.

Mölnycke har förslag till parkeringstal för verksamhetstyperna: kontor, industri, handel och äldreboende men saknar förslag till parkeringstal gällande skolor. Därför tar analyserna av parkeringsbehovet i denna rapport stöd från kringliggande kommuners parkeringstal.

---

<sup>1</sup> BTA är i stora drag antalet kvadratmeter som byggnaden besitter, enda skillnaden är att BTA även tar hänsyn till ytans användbarhet, till exempel tillgodoräknas bara en andel av ytan vid snedtak och i vindsvåningar.

## Parkering generellt vid skolor

Parkeringsituationen vid Furuhällskolan, precis norr om planområdet, beskrivs idag som problematisk med långa köer vid hämtning/lämning. Samtidigt beskrivs Djupedalsskolan, strax öster om planområdet, ha en något lugnare parkeringssituation.

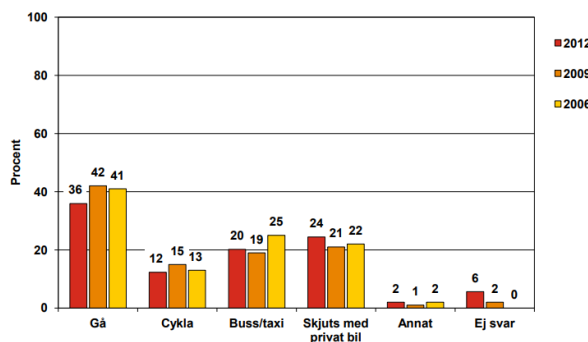
## Besökande (bilskjutsande föräldrar)

Trafikverkets undersökning Barns skolvägar<sup>2</sup> är den största nationella skolundersökningen som görs. Den har ca 2000 deltagare och avser F-9. Den senaste undersökningen (2012) gör gällande att andelen som skjutsar sina barn är 18 % på sommaren och 24 % på vintern, se figur 1. Andelen som skjutsar minskar av förklarliga skäl när barnets ålder höjs.

### 2.6 Färd sätt till skolan

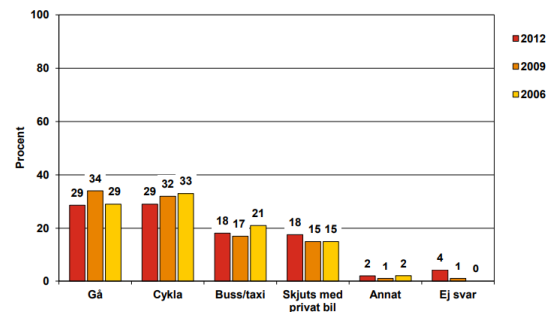
#### 2.6.1 Vinterhalvåret

Bas: Samtliga



#### 2.6.2 Sommarhalvåret

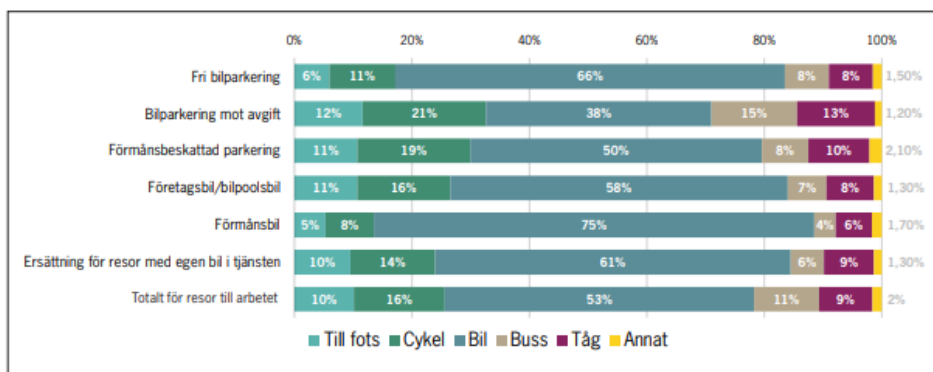
Bas: Samtliga



Figur 2 Utdrag ur Trafikverkets nationella undersökning om Barns Skolvägar

## Sysselsatta (anställda på skolan)

Resvaneundersökning RVU Skåne 2018<sup>3</sup> gör gällande att 66 % av anställda (vid samtliga typer av arbetsplatser) tar bilen till sin arbetsplats om det är fri parkering och att denna andel minskar till 38 % vid avgiftsbelagd parkering. Att det är i ungefär samma härad för anställda i Härryda kommun antas vara troligt.



Figur 3 Möjligheten att reducera anställdas bilanvändning via olika åtgärder

<sup>2</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11519/RelatedFiles/2013\\_006\\_Barns\\_skolvagar\\_2012.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11519/RelatedFiles/2013_006_Barns_skolvagar_2012.pdf)

<sup>3</sup> [https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer\\_dokument/resvaneundersokning\\_2018.pdf](https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvaneundersokning_2018.pdf)

## Parkeringsbehov

### Underlag från IES

IES har tre skolor med F-3 i nuläget, deras interna undersökningar indikerar att elever i F-3 till 80-90% transporteras till skolan av sina föräldrar samt att de bor i närområdet (i transport ingår även gång & cykel). I åk 4-6 körs ca 50 % av eleverna i bil och i åk 7-9 ca 10-30%.

Skjutsning sker mest i låga åldrar. Föräldrar i ca F-2 stannar ibland 5-10 min för att följa med barnet in i skolan. Övriga lämnar av och åker iväg direkt.

IES anordnar *Meet and greet* vuxna som välkomnar eleverna i morgonrusningen, vilket gör att föräldrar kan släppa barnen och köra iväg, man har även förskjutit (mellan kl 8 och 9) så att alla årskurser inte börjar samtidigt, detta underlättar rusningstrafiken. IES anställda har enbart anspråk på ett fåtal platser nära skolan för tex rektor och vaktmästare, ev lånebil.

I korrespondens med en kommunal trafikplanerare avseende en av de IES-skolor som upplevt problem med trafikmiljön i morgonrusningen uppgavs att: *"Det största problemet som vid de flesta skolor är att skolan har för få hämta och lämna platser för många körs dit av föräldrar"*.

### Behov beräknat utifrån kringliggande kommuners parkeringstal

Parkering för besökande planeras i anslutning till skolan och parkering för sysselsatta en bit bort, via samutnyttjande med Djupedals IP, se kapitlet *samutnyttjande* nedan. Antalet anställda i skolan har antagits till 60 personer baserat på antalet elever (600).

För att uppnå en så hög tillförlitlighet som möjligt har parkeringsbehovet för skolan beräknats med två olika bedömningar som underlag.

#### 1. Bedömning med hänsyn till närliggande kommuners parkeringstal.

För att hamna i rätt härad utgår beräkningen av parkeringsbehovet från närliggande kommuners norm. Behovet har sedan räknats upp för att ta hänsyn, dels till att IES-skolan har ett större upptagningsområde, dels för att förskoleklass saknas i de närliggande kommunernas parkeringstal. Bedömningen ger ett parkeringsbehov på → 68 platser (35 nära och 33 längre bort)

#### 2. Bedömning med hänsyn till resvanor

Denna bedömning utgår från allmän information om resvanor, både avseende arbetsresor dvs de anställdas resvanor samt hur stor andel av föräldrarna som brukar köra sina barn i bil resvanor (se tidigare kapitel *Besökande* och *Sysselsatta*).

Bedömningen ger ett parkeringsbehov på → 60 platser (27 nära och 33 längre bort)

**Sammanvägt bedöms behovet vara i intervallet 27-35 platser nära skolan och ca 33 längre bort**



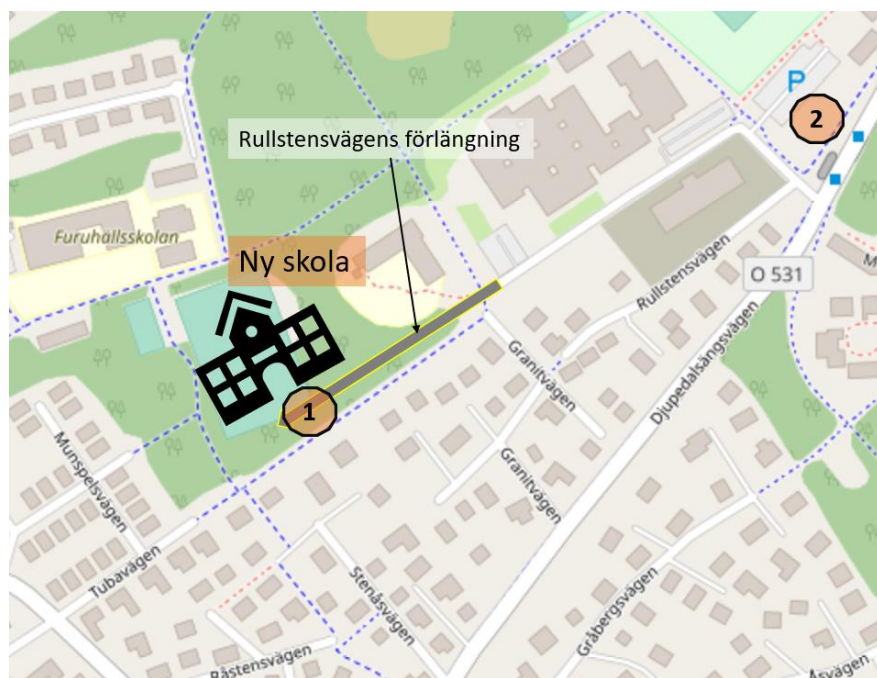
	P-tal grundskola	P-tal per 1000 BTA		P-platser aktuell BTA			
		Sysselsatta	Besökande	Sysselsatta	Besökande	Totalt	
<b>Parkeringsnormer</b>	Mölnlycke	X	X	X	X	X	
Närliggande kommuner (dock utan Förskoleklass)	Partille (zon 2)	4	5	26	32,5	59	
	Lerum		6,6		42,9	43	
	Kungälv C	5	3	32,5	19,5	52	
	Mölnådal (zon 2)	8	3,5	52	22,75	75	
	Medel	5,1	2,9	33,0	24,1		
<b>Bedömning 1</b>				<b>Parkering längre bort</b>	<b>Parkering nära skolan</b>		
Bedömning mht P-tal närliggande kommuner	1. Medel närliggande kommuner med påslag 10% för större upptagningsområde + extra 20% för förskoleklass (påverkar enbart besökande)		5,1	4,8	33	31	64
	2. IES ca 4 platser (rektor, vaktmästare etc)					4	4
	1+2				33	35	68
<b>Bedömning 2</b>		<b>Andel anställda som tar bil till jobbet</b>	<b>Andel föräldrar som skjutsar i bil och vill parkera bilen</b>				
Bedömning mht resvanor etc	Lågt räknat	40%	25% & 25%	24	16	40	
	Medelvärde	55%	50% & 50%	33	27	60	
	Högt räknat	70%	75% & 75%	42	46	88	

Figur 4 Beräkningsunderlag till bedömningarna ovan. Överst redovisas närliggande kommuners parkeringsnormer för parkering, redovisat för både sysselsatta och besökande. Bedömning 1 (i mitten) baseras på de närliggande kommunernas normer. Bedömning 2 (nederst) baseras istället på allmänna data om resvanor.

## Samutnyttjande

Besöksparkeringen, parkeringen närmast skolan (1) kommer att anläggas i samband med byggandet av skolan. Avseende parkeringen för skolans anställda, som planeras en bit bort, finns dock möjligheter till samutnyttjande.

Då Furuhallsskolans parkering redan visat sig vara väldigt hårt belastad, var det istället samutnyttjande och/eller utökande av Djupedalsskolans parkering som analyserades först. I samband med denna analys framkom att det fanns en möjlighet att samutnyttja Djupedals IP:s parkering en bit bort (2). Dessa verksamheters parkeringsbehov bör skilja sig åt i tid och framförallt i rusningstid, alltså bedöms detta som det mest lämpliga alternativet.



Figur 5 Parkering (1) i nära anslutning till skolan och parkering (2) en bit bort

## Cykelparkering

Eftersom Härryda saknar normer så har närliggande kommuners schabloner för antal cykelparkeringsplatser studerats. Dessa schabloner varierar mellan 20-50 cpl (cykelparkeringsplatser) per 1000 BTA.

- Detta ger ett intervall på 130-320 cpl givet den nya skolans föreslagna BTA á 6470 kvm
- Trafikverkets stora undersökning Barns skolvägar gör gällande 1/3 av barnen cyklar sommartid i snitt (hela riket F-9)<sup>4</sup>
- Det maximala alternativet (avseende antal elever) på skolan i Djupedalsäng givet det nationella snittet F-9 →  $600 * 0,33 = 200$  cpl
- Antalet bör alltså inte understiga 200 cpl för elever och därmed helst även överstiga *250 platser totalt*, detta för att även anställda och andra besökare ska kunna parkera cykeln. Allra helst bör dock antalet platser även överstiga 300, för att gynna, möjliggöra och prioritera cykling, bla för barnens hälsa och självständighet samt skolans trafikmiljö.

## Slutsats

Sammantaget bedöms bilparkeringsbehovet till ca 60-65 platser. Där ena hälften är på en besöksparkering i nära anslutning till skolan och den andra hälften är på en parkering för anställda, en bit bort från skolan. Åtminstone en del av parkeringsplatserna bör vara kortare tids parkering, tex 10 min. Utformningen bör även möjliggöra smidig hämtning och lämning.

Antalet cykelparkeringsplatser bör överstiga 250 platser.

---

<sup>4</sup> [https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11519/RelatedFiles/2013\\_006\\_Barns\\_skolvagar\\_2012.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11519/RelatedFiles/2013_006_Barns_skolvagar_2012.pdf)

# Konsekvenser och trafikanalys

Skolan kommer att generera trafik till området och dess kringliggande vägar. Dessutom kommer det, i samband med att skolan byggs, även att anläggas en ny väg till skolan, i form av en förlängning av den befintliga vägen Rullstensvägen. Vilka konsekvenser skolan och den nya vägen får för den omkringliggande trafikmiljön utreds i detta kapitel.

## Eventuella problem

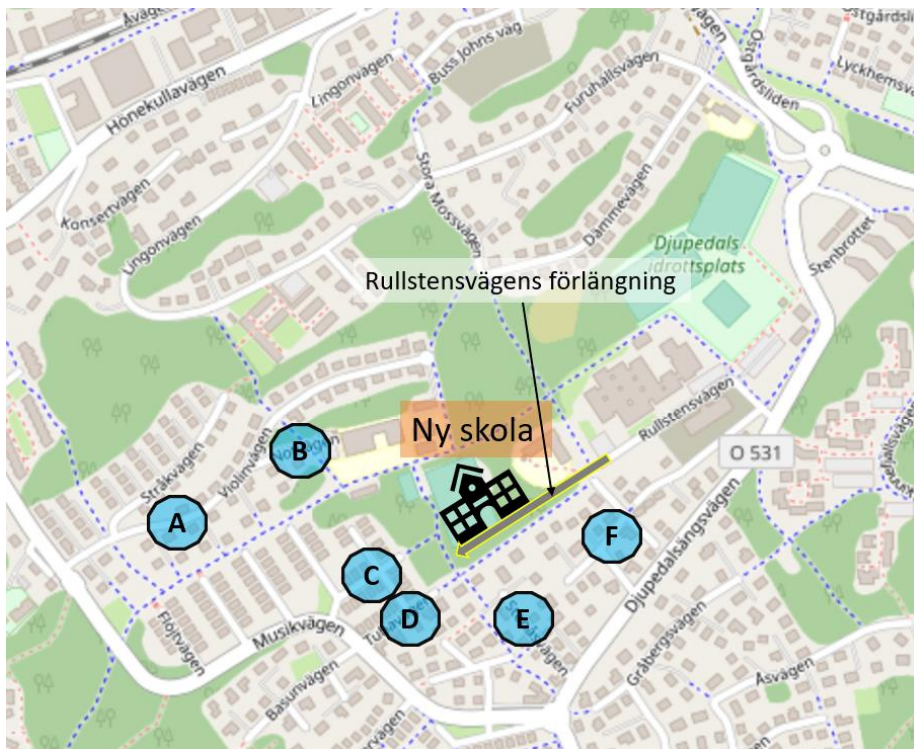
I förra kapitlet om parkering nämndes att antalet parkeringsplatser är en balansgång, och parkeringsfrågan påverkar även andra konsekvenser. Är parkeringstillgången för dålig kommer det att uppstå köer och andra problem längs den nya vägen till skolan, vilket i sin tur kan leda till föräldrar söker sig in på andra mindre vägar för att släppa sina barn. Och där saknas ofta värdmöjligheter och i övrigt rätt dimensioner avseende tex vägbredd och därför är detta inte önskvärt.

Å andra sidan om parkeringstillgången upplevs som väldigt god kommer fler föräldrar att vilja köra sitt barn sin barn vilket leder till ökad biltrafik och sämre trafikmiljö.

*Skyllning.* Givetvis är skyltning om förbud att parkera möjliga att använda sig. Men det är inte säkert att skyltar utan beivran biter på stressade föräldrar som ska släppa av sina barn på väg till arbetet. De kanske enbart vill släppa sina barn på det som de anser är det smidigaste sättet.

Följande vägar riskerar att få se en ökad trafik till följd av hämtning/lämning.

- A. Violinvägen
- B. Notvägen
- C. Symfonivägen
- D. Tubavägen
- E. Stenåsvägen
- F. Granitvägen



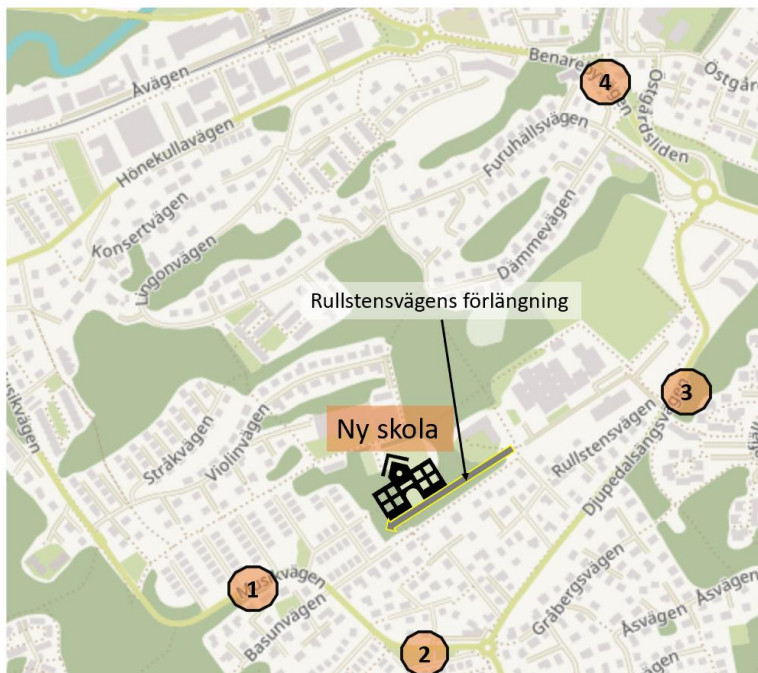
Figur 6 Översikt av vägar som ligger i riskzonen för att få ökad trafik vid hämtning/lämning

## Befintlig trafik

### Kollektivtrafik

De tre hållplatserna som kommer att ligga närmast skolan är: Fagottvägen (1 i figuren nedan), Råstensvägen (2) och Rullstensvägen (3). Alla dessa tre hållplatser ligger inom 400m fågelvägen av studerat område och hamnar därmed inom gränsen för god kollektivtrafikstandard. Västtrafik har dock nyligen gjort förändringar i sina linjedragningar, som bla innebär att Fagottvägen och Råstensvägens hållplatser inte längre trafikeras av Grön express. Därför ökar förmodligen relevansen för hållplats Högdal (4), som är den närmsta hållplats som trafikeras av Grön express, trots att den är ca 700 m bort fågelvägen.

Grön linje kommer att gå varannan tur enbart till Mölnlycketerminalen och varannan tur ut mot Höga Hallar, dvs förbi hållplats Högdal. Turtätheten är 10 min i rusningstrafik. Linje 1 och 2 som kommer trafikera Fagottvägen och Råstensvägen, turtätheten är 30 minuter för bägge linjer i högtrafik. Dessvärre ser det ut som att linjerna kommer att angöra hållplatserna på Musikvägen ungefär samtidigt vilket minskar redundansen och eventuellt även möjligheterna till smidiga byten från grön express vid Mölnlycketerminalen.



Figur 7 Busshållplatser i förhållande till den nya skolan

### Gång och cykel

Det saknas mätningar på exakt hur många som går och cyklar men det ligger flertalet skolor och idrottsplatser i närområdet och det finns gott om gång- och cykelvägar, se blå markering i figur nedan. Dessutom är flera korsningar mellan gc-väg och bilväg hastighetssäkrade med farthinder som vid Mandolinvägen eller planskilda som gc-vägen från Båtsman/Kvarnbacken samt gc-vägen under Benarebyvägen från Högdals hållplats. Sammantaget bedöms förutsättningarna för gång och cykel i området vara goda.

Förändringarna i Grön express som nämns i kapitlet om kollektivtrafik ovan kan leda till att elever väljer att ta sig från hållplatsen Högdal till skolan via Dämmevägen för att få den genaste vägen. Alltså kan fotgängarflödet längs Dämmevägen komma att öka.





Figur 8 Karta över cykelvägarna (i rött) i skolans närområde. Från kommunens hemsida

## Biltrafik

På Musikvägen i höjd med...

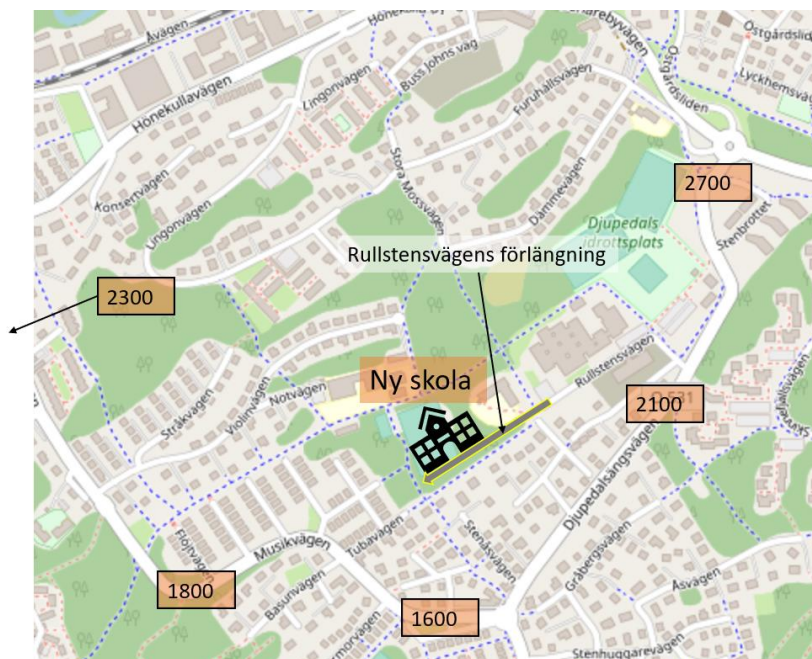
- Gitarrvägen är ÅDT<sup>5</sup> 2300 fordon per dygn
- Flöjtvägen är ÅDT ca 1800 fordon per dygn.
- Grönstensvägen är ÅDT ca 1600 fordon per dygn.

På Djupedalsängsvägen i höjd med:

- Rullstensvägens förskola är ÅDT ca 2100
- Stenbrottet (strax söder om cirkulationsplatsen) är ÅDT ca 2700

Samtliga mätvärden är från kommunens mätningar år 2014-2016, se bild nedan. Mätvärdena avser båda köriktningarna.

<sup>5</sup> Årsdygnstrafik, ÅDT, är det under ett år genomsnittliga trafikflödet per dygn mätt som fordon per dygn, kan även avse gående och cyklister per dygn.



Figur 9 Trafikflöden på skolan närliggande vägar.

## Trafikalstring från skolan

Trafikalstringen har räknats ut via Trafikverkets alstringsverktyg<sup>6</sup> och har sedan rimlighetsbedömts utifrån färdmedelandelarna i den nationella resvaneundersökningen för barns skolvägar, se mer i kapitlet *parkering generellt vid skolor*. Alstringsverktyget tar hänsyn till verksamhetstyp, vilken kommun verksamheten befinner sig i och om läget i orten är centralt eller perifert. I verktyget matas även förutsättningarna för bil, kollektivtrafik, gång och cykel in. Med det sagt är osäkerheterna i alstringen fortfarande väldigt stora, speciellt för skolor, verktyget har lättare att hantera tex alstring från bostäder. Alstringsiffrorna är beräknade utifrån totalt 600 elever (60 i förskola, 360 i låg- och mellanstadiet och 180 i högstadiet).

## Kollektivtrafik

Enligt alstringsverktyget beräknas skolan generera ca 700 resor med kollektivtrafik per dygn. Vilket skulle betyda att ca 350 elever åker till och från skolan kollektivt, förmodligen något färre dock för att vissa föräldrar åker kollektivt med sina barn och ger därmed upphov till dubbla resor. Sedan innefattas även skolpersonalens kollektiva resor i de 700 så kanske snarare runt 300 elever enligt alstringsverktyget.

En jämförelse med nationella undersökningen gör gällande att ca en femtedel av eleverna åker kollektivt vilket skulle betyda ca 130 elever och därmed ca 260 resor. Sedan tillkommer personalens kollektiva resor så då är vi uppe i ca 300 resor, vilket är en bra bit under de av alstringsverktyget genererade ca 700.

Intervallerna är alltså ganska breda: 300-700 resor per dygn. *Dock så bör tilläggas att alstringsverktyget inte tar hänsyn till att IES har ett större upptagningsområde än andra skolor så siffrorna kan vara i underkant.*

## Gång och cykel

Enligt alstringsverktyget beräknas skolan generera ca 300 resor med cykel per dygn. Vilket kan förklaras som 150 elever och några lärare som cyklar till och från skolan. Här ingår även föräldrar som cyklar med sina barn till skolan. En jämförelse med nationella undersökningen gör gällande att ca en fjärdedel av eleverna cyklar vilket skulle betyda ca 160 elever och därmed ca 320 resor. Sedan tillkommer personalens cykelresor och föräldrar som cyklar med sina barn så då är vi uppe i ca 400 resor, vilket är ungefär i paritet med de alstringsverktyget genererade ca 300.

<sup>6</sup> <https://trafikalstring.ea.trafikverket.se/trafikalstring>

Intervallerna är alltså ganska smala: 300-400 resor per dygn.

Enligt alstringsverktyget beräknas skolan generera ca 600 resor via gång per dygn, vilket i stora drag kan förklaras som att något färre än 300 elever som går till och från skolan (något färre pga att även skolpersonal och föräldrar som går med sina barn ingår). En jämförelse med nationella undersökningen gör gällande att ca en tredjedel av eleverna går vilket skulle betyda ca 210 elever och därmed ca 420 resor. Sedan tillkommer personalens gångresor och föräldrar som går med sina barn så då är vi uppe i ca 500 resor, vilket är ungefär i paritet med de alstringsverktyget genererade ca 600.

Intervallerna är alltså ganska smala: 500-600 resor per dygn. *Dock så bör tilläggas att alstringsverktyget inte tar hänsyn till att IES har ett större upptagningsområde än andra skolor så siffrorna kan vara i överkant.*

## Biltrafik

Enligt alstringsverktyget beräknas skolan generera nästan 700 bilresor per dygn. Omräknat i fordon per dygn (ÅDT) blir det mindre, enligt alstringsverktyget ca 500 pga att man sitter flera i samma bil, vilket är en självklarhet vid skjutsning av barn men även skolpersonalens resor ingår här. Nyttotrafik såsom godstransporter ingår dock inte i alstringsverktyget. En jämförelse med nationella undersökningen gör gällande att ca en fjärdedel av eleverna får skjuts till skolan (på vintern) vilket skulle betyda ca 160 elever och därmed ca 640<sup>7</sup> resor tillika 320 fordon. Sedan tillkommer personalens bilresor så då är vi uppe i ca 700 resor (ÅDT 500), vilket är nästan på exakt vad alstringsverktyget genererade.

Alstringen av ÅDT bedöms till 500 fordon per dygn. *Dock så bör tilläggas att alstringsverktyget inte tar hänsyn till att IES har ett större upptagningsområde än andra skolor så siffrorna kan vara i underkant.*

## Analys och konsekvenser av alstring

### Kollektivtrafik.

Skolan förväntas generera ca 700 kollektivtrafikresor varav majoriteten sker via buss. Den stora förändringen som dessa resor bedöms kunna ge upphov till är *flödet av fotgängare från hållplats Högdal på Benarebyvägen*. Det gäller att fortsätta ha koll på Västtrafiks planer fram till skolans öppnande runt 2024. I fall tex Grön express skärs ned ytterligare så pendeltåg blir aktuellt på sträckan Mölnlycke C- GBG C framgent, då förändras det kollektiva resandet till skolan och således också dess konsekvenser.

### Gång och cykel.

Skolan förväntas generera ca 300 cykelresor och 600 gångresor.

Då det planeras för breda gång- och cykelvägar med hastighetssäkrade övergångsställen i anslutning till skolan bedöms inte gång- och cykeltrafiken ge upphov till några specifika trafiksäkerhetsrisker.

Däremot kan förändringarna i Grön express som sagt leda till att elever väljer att ta sig från hållplatsen Högdal till skolan via Dämmevägen för att få den genaste vägen. Alltså kan fotgängarflödet längs Dämmevägen komma att öka.

### Biltrafik.

Skolan bedöms generera ungefär 400 fordon per dygn (ÅDT) längs förlängningen av Rullstensvägen. Eftersom ÅDT innefattar bägge riktningarna så blir det i praktiken att 200 fordon kör in till skolan, för att sedan köra ut igen. ÅDT förväntas bli något högre (ca 500 i ÅDT) på sträckan mellan Djupedalsängsvägen och infarten till Djupedals IP pga att lärarparkeringen planeras att förläggas där.

Trafiken på Musik- och Djupedalsängsvägen är idag relativt låg och varierar mellan 1800 och 2700 i antal fordon per dygn (sammanlagt i båda körriktningarna). Som jämförelse kan nämnas att Trafikverkets praxis för när man tillåter timglashållplatser, dvs att en buss tillåts blockera båda körriktningarna och bilda köer under tiden passagerare går av och på bussen. Denna praxis gäller på vägar upp till 4000 fordon per dygn dvs avsevärt mycket mer än dagens trafik på Musik- och Djupedalsängsvägen.

Det är svårt att veta exakt hur stor del av alstringen som kommer att belasta Djupedalsängsvägen söder om Rullstensvägen och sedermera Musikvägen samt Djupedalsängsvägen norr om Rullstensvägen och sedermera Benarebyvägen. Men om vi utgår från att 50 % (förmodligen högt räknat) kommer från

---

<sup>7</sup> Gånger två då en förälder kör bilen

Musikvägen blir det i värsta fall en ökning om 14 % (250/1800) på Musikvägens minst trafikerade sträckning, som den nya skolan ger upphov till. Alstringen från skolan bedöms alltså inte påverka biltrafiken på omkringliggande vägar i någon större utsträckning.

## Slutsats

Sammanlagt bedöms inte skolans trafikalsstring förändra den närliggande trafikmiljön i någon större utsträckning, mer än på följande sätt:

- ▼ En större ökning av fotgängarflödet från Högadals hållplats till skolan är möjlig om det västra benet av Grön express fortsatt är borttaget och inga andra kollektivtrafikmässiga åtgärder genomförs.  
*→ Kan förhoppningsvis lösas genom dialog med Västtrafik fram till skolans öppnande, eventuellt kan en specifik utredning och/eller ny gång- och cykelväg bli aktuell.*
- ▼ Att föräldrar försöker spara tid genom att släppa sitt barn på gator utan dimensioner för denna typ av trafik.  
*→ Kan förhoppningsvis lösas genom en kombination av tydlig skyltning men framförallt en rimlig trafikmiljö vid skolans parkering med passande mängd parkeringsplatser, för både snabb avhämtning/avlämning och för längre tids parkering.*