

Trelleborgs kommun

# ► Trafikutredning Östra Torp

Uppdragsnr.: 109 08 46 Revision: Datum: 2024-10-11



**Uppdragsgivare:** Trelleborgs kommun  
**Uppdragsgivarens kontaktperson:** Ronny Ho  
**Konsult:** Norconsult Sverige AB, Navigationsgatan 1, 211 20 Malmö  
**Uppdragsledare:** Viktor Edensand  
**Handläggare:** Josefin Dybjer  
Erika Ståhl

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
	2024-10-11	Slutleverans	J.Dybjer	V. Edensand	V.Edensand
	2024-09-13	Granskningshandling	J.Dybjer	V. Edensand	
	2024-06-20	Utkast del 1: Nuläge och föreslagen gatustruktur	J.Dybjer	V. Edensand	

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

## ► Innehåll

<b>1</b>	<b>Bakgrund och syfte</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Nulägesbeskrivning</b>	<b>4</b>
2.1	Platsbesök	4
2.2	Bebyggelse mm	4
2.2.1	Skolor	5
2.2.2	Idrottsanläggningar	5
2.3	Gång- och cykelnät	5
2.4	Bilnät	6
2.4.1	Biltrafik	8
2.4.2	Parkering	10
2.5	Kollektivtrafik	12
2.6	Resevaneundersökning	12
<b>3</b>	<b>Föreslagen gatustruktur</b>	<b>14</b>
3.1	Samnyttjande av parkering	14
3.2	Utkast på gatunät från kommunen	15
3.2.1	Bilnät	15
3.2.2	Gång och cykelnät	16
3.3	Utredningsförslag	17
3.3.1	Parkering	17
3.3.2	Bilnät	17
3.3.3	Gång- och cykelnät	17
<b>4</b>	<b>Framtida situation</b>	<b>19</b>
4.1	Parkering	20
4.1.1	Skol- och idrottsverksamhet	20
4.1.2	Bostäder	21
4.2	Gatustruktur	21
4.2.1	Västanväg	24
4.2.2	Ny gata mellan Västanväg och Ekvatorn	28
4.2.3	Ekvatorn	32
4.2.4	Ny gata norr om Ekvatorn	35
4.2.5	Bostadsgator norr om Ekvatorn	36
4.2.6	Fastighet öster om förskolan	38
4.2.7	Skolskjuts och leveranser	39
4.3	Skyltning	40

# 1 Bakgrund och syfte

Trelleborgs kommun arbetar med att ta fram en ny detaljplan för fastighet Östra Torp 31:182 m.fl. i Smygehamn. Detaljplanen syftar till att möjliggöra bostadsbebyggelse och förskola med tillhörande gator och grönområden. Trafikutredningen syftar till att beskriva befintliga trafikorörelser och tillgänglighet inom området och från övriga delar av orten samt att föreslå ett gatunät som binder samman det nya området med omgivande orten, ökar orienterbarheten, höjer trafiksäkerheten och skapar säkra skolvägar utifrån ett finmaskigt gatunät. Planområdet illustreras i Figur 1.



Figur 1. Planområdets lokalisering i Smygehamn.

Trafikutredningen inkluderar studie av kollektivtrafik, motorfordon, gång- och cykeltrafik samt parkering med fokus på barnperspektivet och säkra skolvägar.

Uppdraget består av två scenarion

- Nuläget och föreslaget utkast på gatustruktur
- Framtida situation (nya, bostäder, ny förskola och ny högstadieskola tillsammans med befintlig grundskola)

För de två scenariona identifieras barriärer i gatunätet tillsammans med förslag på åtgärder som prioriterar gående och cyklister.



## 2 Nulägesbeskrivning

### 2.1 Platsbesök

Två platsbesök har genomförts. Det första genomfördes onsdag 15 maj 2024 kl.13-14.30 tillsammans med representanter från kommunen. Platsbesöket fungerade som ett startmöte där en rundvandring genomfördes för att studera förutsättningar och få en överblick över uppdragsområdet. En uppskattning av antal parkeringsplatser och beläggning på dessa utfördes.

Ett andra platsbesök genomfördes onsdag 29 maj 2024 kl. 7.30-8.30. Platsbesöket syftade till att studera trafiksituationen intill Smygeskolan på morgonen för att se hur mycket trafik som rör sig, vilka trafikslag som dominerar, svängandelar hos motorfordonstrafiken och för att få en uppfattning om vilka problem som finns. Även parkeringsnyttjandet studerades.

Platsbesöken har legat som grund för en stor del av nulägesbeskrivningen tillsammans med dialog med representanter från kommunen.

### 2.2 Bebyggelse mm

Området ligger centralt i Smygehamn och planområdet har starka målpunkter som förskola, grundskola, idrottsplaner och idrottshall, se Figur 2. Området omges av bostadsområden med låg småskalig bebyggelse väster, öster och söder om utredningsområdet. Området i norra delen av utredningsområdet består till stor del av åkermark.



Figur 2. Målpunkter inom utredningsområdet.

## 2.2.1 Skolor

Smygeskolan (förskoleklass – årskurs 6) ligger mitt i utredningsområdet, norr om Västanväg. Skolan har i dagsläget 220 elever men har plats för 300 elever. Söder om Västanväg ligger Smygehamns förskola. Förskolan består av sammanlagt sex avdelningar (fem för barn mellan 1–4 år och en avdelning för 5-åringar) med sammanlagt 120 barn.

## 2.2.2 Idrottsanläggningar

Mellan Ekvatorn och Smygeskolan ligger en idrottsanläggning med idrottshall och en fotbollsplan i konstgräs.

Idrottshallen består av två hallar, en för truppergymnastik (tillkom år 2022) och en för övrig idrott. Hallen är stängd för allmänheten på vardagar till kl. 16/17 och därefter öppen för bokningar på kvällar och helger.

Söder om förskolan finns en fotbollsplan med naturgräs. Fotbollsplanen ligger nära Östra Torps Alliansförening/Torpalängan som används som föreningslokal och för diverse idrottsaktiviteter.

De två fotbollsplanerna är öppna för bokningar alla dagar i veckan.

Bokade timmar/vecka per anläggning i snitt har erhållits av kommunen och redovisas i Tabell 1. Via kommunens bokningssida för idrottsanläggningarna har en ungefärlig fördelning av bokade timmar på vardag respektive helg också tagits fram, se Tabell 1.

Tabell 1. Antal bokade timmar på de olika idrottsanläggningarna.

Anläggning	Bokade timmar/vecka	Timmar/vardag	Timmar/lördag	Timmar/söndag
Idrottshall	18–20	2–3	1	6
Truppergymnastikhall	25–35	3–4	6–8	6–8
Konstgräsplan	35–45	8*	15*	6*
Gräsplan	10	1–2	0–2	-

\*uppdelat på tre delar av planen

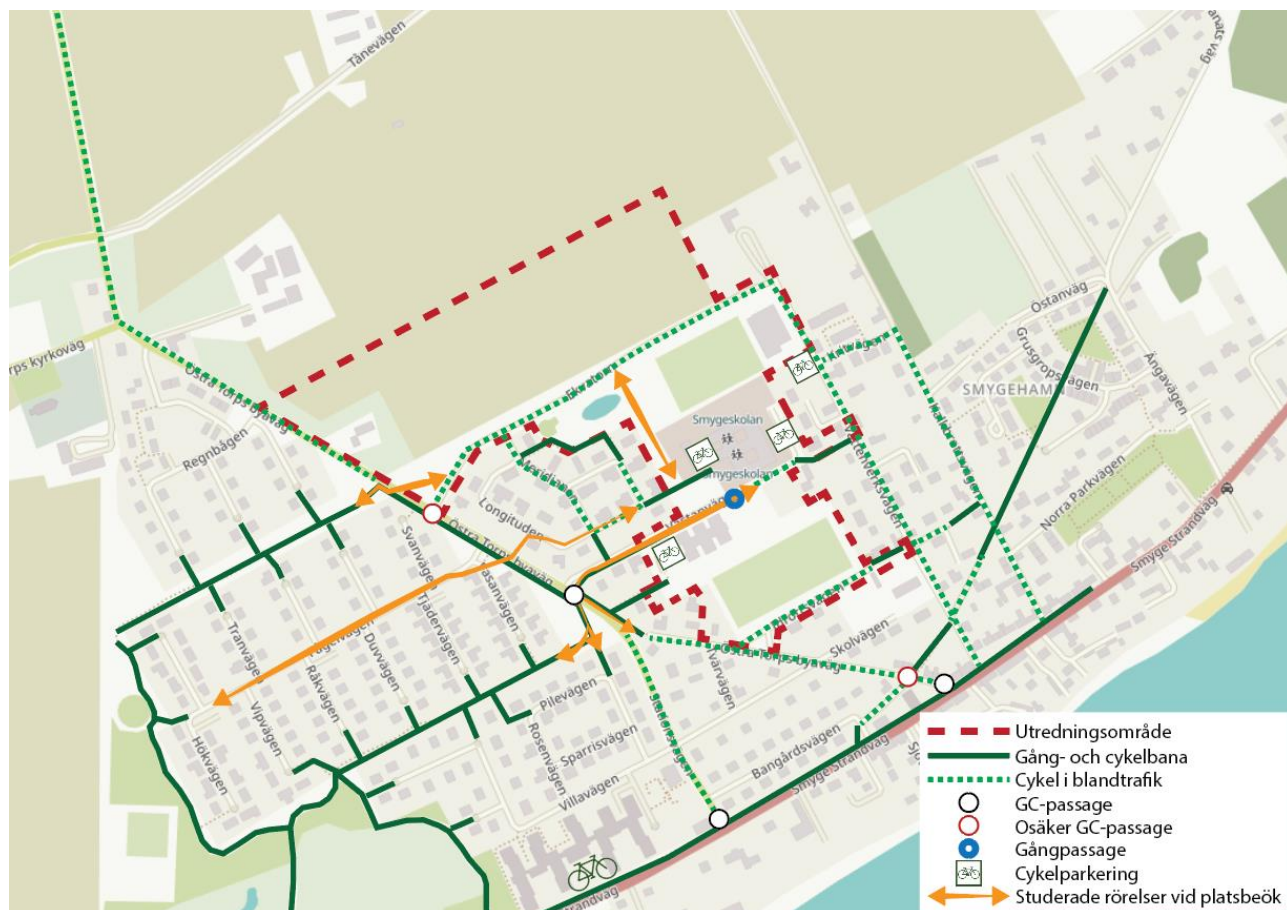
## 2.3 Gång- och cykelnät

Utformningen av gång- och cykelinfrastrukturen varierar i området. Det finns ett antal separerade gång- och cykelbanor mellan bostadsområdena och längs med delar av Östra Torps Byaväg samt in på Västanväg. Men på flera ställen är cyklister hänvisade till blandtrafik och trottoarerna är smala för de gående. Gång- och cykelnätet illustreras i Figur 3. I figuren redovisas även cykelparkeringars lägen och de gång- och cykelpassager som finns. Svartmarkerade gång- och cykelpassager i figuren är målade passager för gående och cyklister. Rödmarkerade passager består enbart av en kanstensfasning eller att gång- och cykelvägen korsar vägen utan någon markering. De rödmarkerade har därför bedömts som osäkra passager. Det finns även en gångpassage över Västanväg i anslutning till Smygeskolan. Denna är markerad i blått i Figur 3.

Under platsbesöket den 29 maj studerades gående och cyklisters rörelsemönster på väg till skolan, se Figur 3. Flera oskyddade trafikanter kommer från den grusade gång- och cykelvägen mellan bostadsområdena på västra sidan av Östra Torps Byaväg och använder passagen som finns intill Västanväg. Det noterades dock att många sneddar över vägen där skyddade passager saknas. Cirka 80 meter nordväst om Västanväg noterades flera gående och cyklister snedda över Östra Torps Byaväg för att ta sig vidare via en gräsremsa mellan två fastigheter på Longituden för att sedan fortsätta genom bostadsområdet till skolan.

Även vid Ekvatorn sneddade folk över Östra Torps Byaväg, nordväst om den befintliga passagen, för att ta sig via Ekvatorn och parkeringarna till skolan. De båda sistnämnda passagerna utgör en trafiksäkerhetsrisk

samtidigt som de visar på bristfälliga kopplingar över Östra Torps Byaväg. Lägena på de passager som finns är inte heller placerade i linje med anslutande nät.



Figur 3. Befintligt gång- och cykelnät.

Under studerad timme på platsbesöket 29/5 räknades antal gående och cyklister från Östra Torps Byaväg. Totalt anslöt 23 fotgängare och 13 cyklister med skola/förskola som målpunkt.

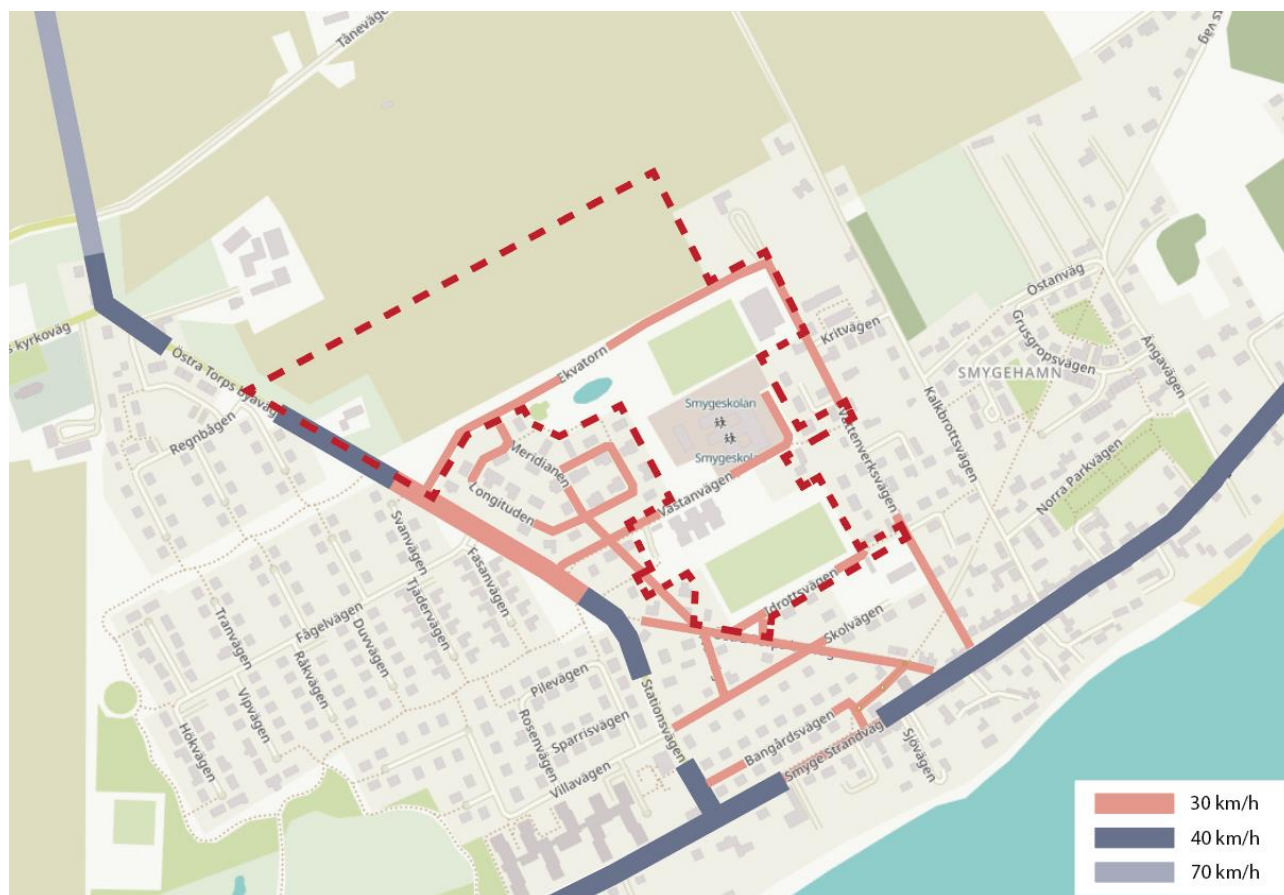
Under platsbesöket skjutsades även en med moped till skolan.

## 2.4 Bilnät

Kustvägen/Smyge Strandväg förbinder Smygehamn till Trelleborg i väst och Ystad i öst och en stor andel trafik når Smygehamn via denna. Genom Smygehamn utgör Stationsvägen/Östra Torps Byaväg huvudgata som sträcker sig från Smyge Strandväg i söder genom Smygehamn och vidare norrut mot Östra Torp.

Smyge Strandväg, Stationsvägen och Östra Torps Byaväg är statliga medan resterande gator är kommunala. I Figur 4 illustreras vägarnas hastighetsgräns, som i anslutning till utredningsområdet varierar mellan 30 och 40 km/h. Norr om utredningsområdet går hastighetsgränsen upp till 70km/h. De kommunala vägarna har alla en hastighetsgräns på 30 km/h.





Figur 4. Hastighetsbegränsning inom området. Tjockare markering illustrerar vägar med Trafikverket som väghållare.

Utredningsområdet nås enbart med bil västerifrån, från Östra Torps Byaväg, via vägarna Ekvatorn (norr om konstgräsplanen), Västanväg (söder om Smygeskolan) och Idrottsvägen (söder om gräsplanen).

Ekvatorn har en bredd på 7 meter och används av boende på Meridianen och Longituden samt av besökare till konstgräsplanen och idrottsanläggningen.

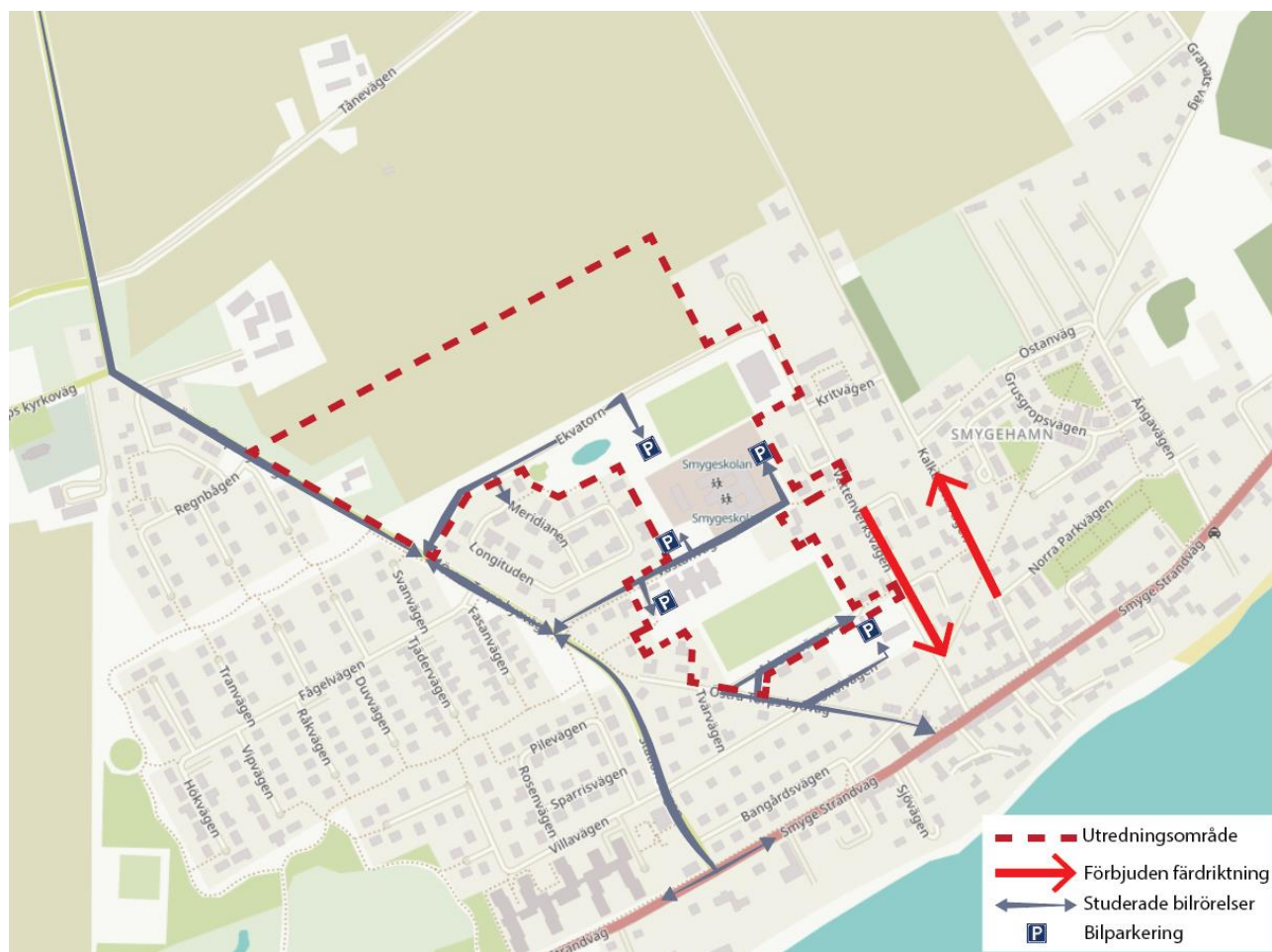
Västanväg är 6 meter bred och på södra sidan av vägen finns en cirka 2 meter bred kombinerad gång- och cykelbana. Vägen leder till parkering för skolan och förskolan, en vändplan för hämtning och lämning samt vidare förbi skolan till en personalparkering. Även fyra fastigheter har infart från Västanväg, tre i västra änden av vägen och en längst i öst, där vägen avslutas och övergår till en grusad gång- och cykelbana.

Idrottsvägen är grusad och har en bredd på 5 meter. I korsningen med Östra Torps Byaväg finns en återvinningsstation och infarter till två fastigheter. Både Västanväg och Idrottsvägen avslutas med gång- och cykelbana mot Vattenverksvägen och det är därmed inte möjligt att köra genom området med motorfordon på dessa gator.

Vidare för att nå parkeringen utanför Torpalängan används Skolvägen som ligger parallellt med Idrottsvägen.

Överlag är gatorna i Smygehamn smala där gående och cyklister rör sig i blandtrafik. Två gator i östra delen av Smygehamn (Vattenverksvägen och Kalkbrottsvägen) är på vissa sträckor enkelriktade och bilen upplevs inte som prioriterad i området, se Figur 5. I figuren illustreras hur biltrafiken rör sig inom området och de bilparkeringar som finns.



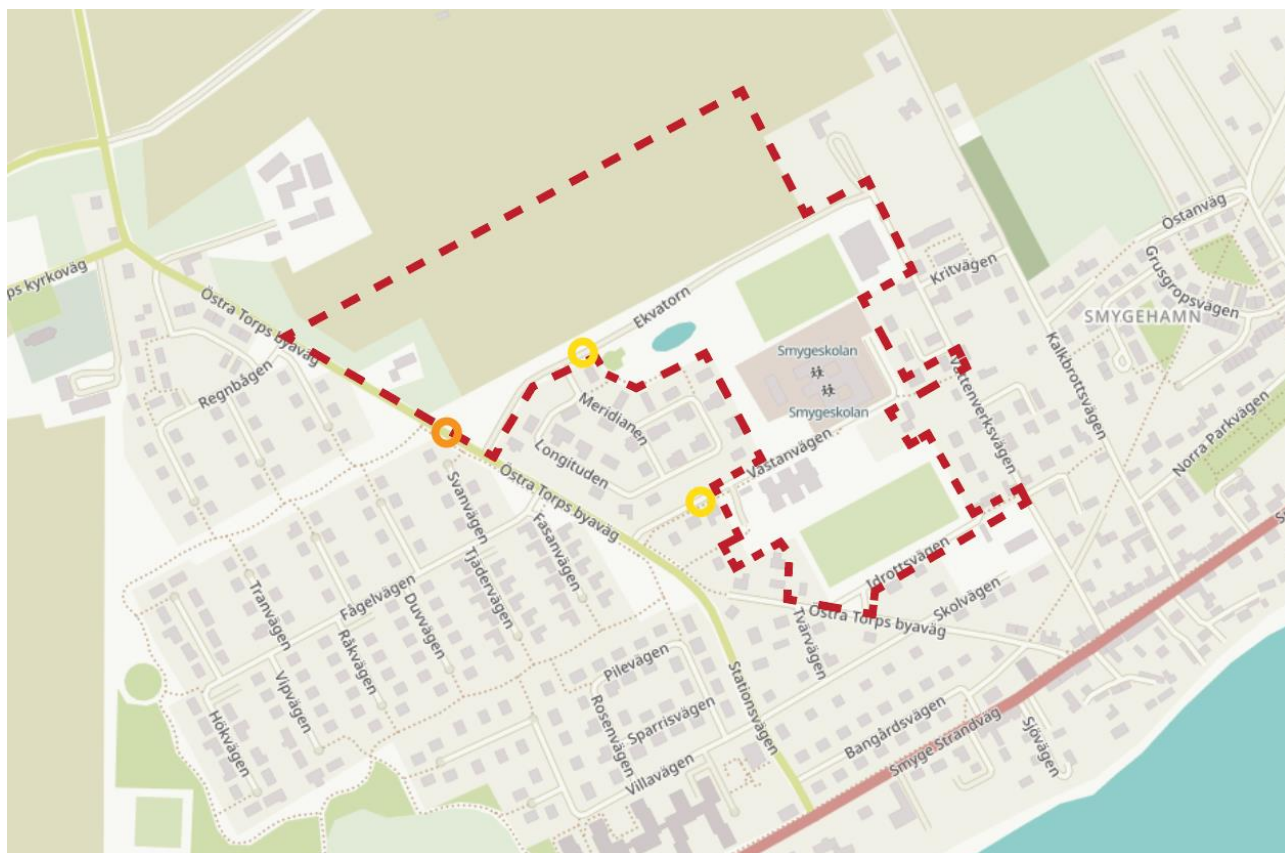


Figur 5. Befintligt bilnät, enkelriktade gator och befintliga parkeringar.

### 2.4.1 Biltrafik

Två trafikmätningar har erhållits från kommunen, en på Ekvatorn (cirka 40 meter öster om Meridianen) och en på Västanväg (cirka 85 meter öster om Östra Torps Byaväg). Mätningarna är från 2015.

En mätning på Östra Torps Byaväg finns också att tillgå från Trafikverkets trafikflödesdatabas. Mätningen är utförd cirka 20 meter nordväst om Ekvatorn och är genomförd år 2019. Mätvärden och mätpunkternas placering redovisas i Tabell 2 respektive Figur 6.



Figur 6. Trafikmätningarnas placering. Gul utförd av kommunen och orange av Trafikverket.

Trafikflödena är uppräknade till år 2024 med Trafikverkets uppräkningsstal för Skåne för både gods- och persontrafik.

Bortsett från den nya trupp gymnastikhallen från 2022 är målpunkterna samt antalet elever desamma inom området idag som år 2015. En uppräknings av trafikmängderna enligt nedan ger därmed ett resultat i överkant.

Tabell 2. ÅDT och dimensionerande maxtimme.

Väg	ÅDT	Mätår	Tung trafik mätår (%)	Prognosår	ÅDT prognosår	Tung trafik prognosår (%)	Dim. maxtimme (f/t)
Ekvatorn	100	2015	1	2024	113	1	13
Västanväg	600	2015	2	2024	679	2,1	82
Östra Torps Byaväg	655	2019	4	2024	702	4,1	85

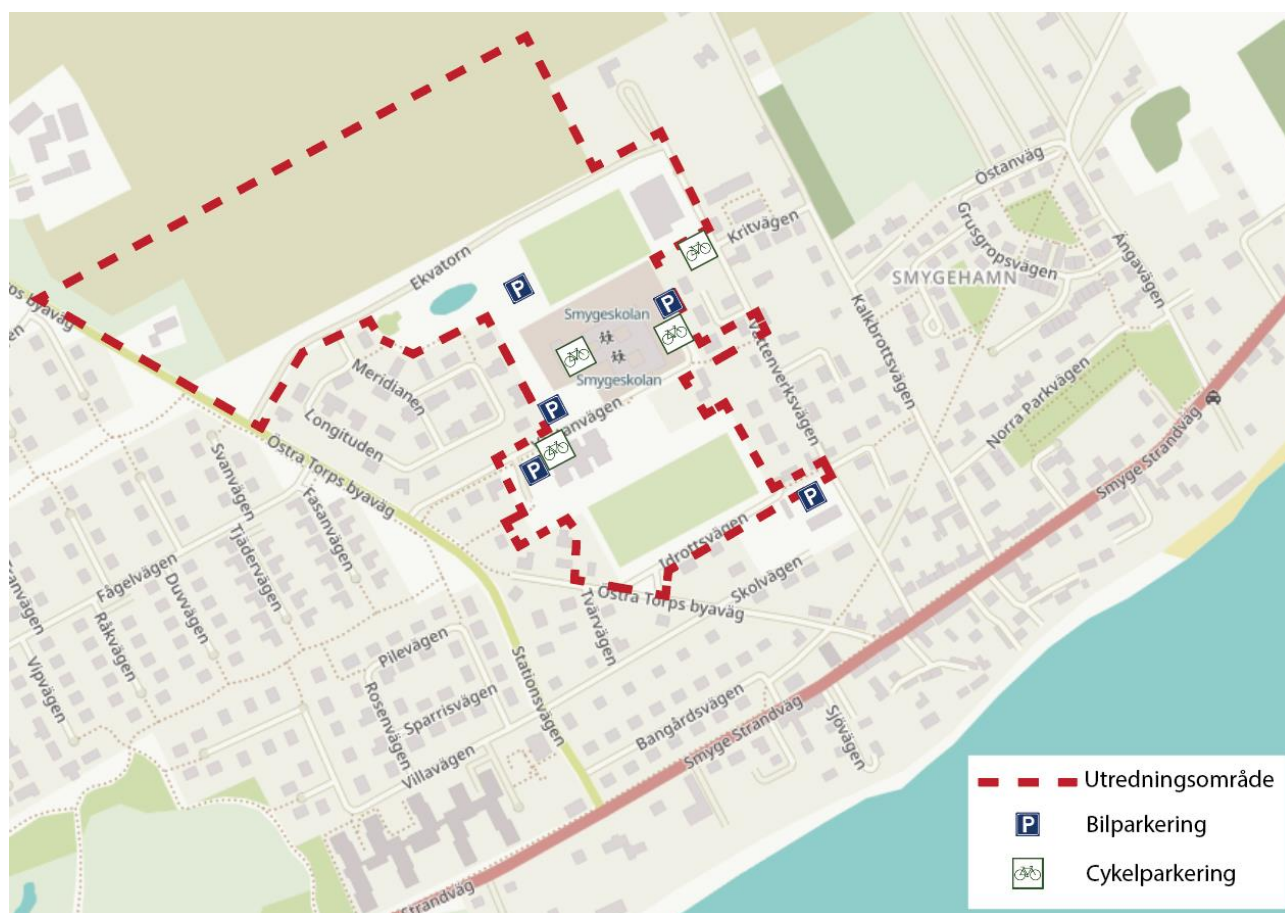
Mätningen på Östra Torps Byaväg visar på störst belastning kl. 07 samt mellan kl. 15-17. Störst är belastningen kl. 16, vilket motsvarar 12% av total ÅDT. För dimensionerande maxtimme används därmed 12% av ÅDT för prognosåret.

Under studerad timme vid platsbesök 29/5 noterades 82 bilar ansluta till Västanväg från Östra Torps Byaväg. Detta bör innebära cirka 150 fordonsrörelser på Västanväg i maxtimmen, vilket är högre än vad

trafikens uppräknig enligt Tabell 2 visar. Detta tyder på att skjutsandet till och från skola och förskola har ökat mer än vad man hade kunnat förvänta sig. Den anslutande trafiken hade en fördelning på 20% norrifrån och 80% söderifrån. Majoriteten av trafiken som lämnat Västanväg rörde sig söderut. Belastningen i korsningen mellan Östra Torps Byaväg och Västanväg är låg på grund av de låga trafikmängderna.

## 2.4.2 Parkering

Befintliga parkeringsplatser för bil och cykel redovisas i Figur 7. Parkeringarna är uppdelad mellan de olika målpunkterna och det finns därmed flera olika parkeringar inom eller i anslutning till området.



Figur 7. Befintliga bil- respektive cykelparkeringar.

### 2.4.2.1 Bilparkering

Bilparkeringen är uppdelad mellan de olika målpunkterna. Väster om Smygeskolan finns en parkering med 40 parkeringsplatser samt två taxiplatser och två platser för rörelsehindrade. Öster om skolan finns en parkeringsyta för personal med plats för 20 bilar. Väster om förskolan finns 22 parkeringsplatser. Intill konstgräsplanen finns 38 platser och intill Torpalängan cirka 35 platser.

De olika parkeringarnas beläggning redovisas i Tabell 3. Beläggningen är studerad på platsbesök 15 respektive 29 maj 2024. Beläggningen vid Torpalängan är inte studerad.



Tabell 3. Beläggning av befintliga parkeringsplatser mellan kl. 7.30-8.30.

Parkering	Antal platser	Kl. 7.30	7.45	8.00	8.15	8.30
Smygeskolan framsida	40	12	18	29	16	19
Smygeskolan baksida (personal)	20	7	9	12	12	12
Förskola	22	11	12	13	10	2
Ekvatorn	38	0	0	2	2	0
<b>Totalt</b>	<b>120</b>	<b>30</b>	<b>39</b>	<b>56</b>	<b>40</b>	<b>33</b>

Totalt finns således cirka 120 parkeringsplatser för skol- och idrottsverksamheterna där beläggningen under morgontimmen maximalt uppgår till cirka 47% (kl. 8.00).

Vid två tillfällen noterades köbildning vid parkeringen framför Smygeskolan under platsbesöket 29/5. Ingen övrig konflikt med skolbuss eller taxiskjuts noterades.

En del föräldrar använde vändplanen för att släppa av sina barn men majoriteten parkerade bilen på parkeringsytan framför skolan. Antingen släpptes barnen här eller följde föräldrarna dem in till skolan. Två olika beteenden noterades hos de som hade barn på både skola och förskola. En del parkerade på skolans parkering och släppte barnet till skolan och promenerade sedan med förskolebarnet över Västänväg medan en del först körde till skolan och därefter körde till förskolans parkering. Beteendet kan bero på bekvämlighet men även på grund av att man upplever platsen som osäker för barn att gå och vistas i. Det finns endast en säker passage mellan skolan och förskolan. Denna ligger inte i anslutning till parkeringen och föräldrar och barn sneddar därmed över Västänväg vilket upplevs som osäkert.

Fem bilar noterades även släppa barnen på baksidan av Smygeskolan, vid personalparkeringen. Av de som anlände till parkeringen framför Smygeskolan vid 8.30 var tre personal till skolan. Uppdelningen mellan parkeringarna upplevs därmed som otydlig och det finns ingen tydlig gräns för vad som är personalparkering eller var föräldrar ska släppa sina barn.

### 2.4.2.2 Parkeringsbehov

En enkel parkeringsutredning har utförts för att ta fram det egentliga behovet av parkeringsplatser för de olika verksamheterna.

För att beräkna parkeringsbehovet har Trelleborgs parkeringsstrategi (2017–2025) använts.

Parkeringsstrategin utgår från att det är antalet anställda som styr antalet parkeringsplatser med ett p-tal på 0,5. För parkeringsbehov för besökare behöver en särskild utredning genomföras.

Enligt underlag finns cirka 70 medarbetare inom organisationen Smygeskolan och Smygehamns förskola. Parkeringsbehovet för de anställda blir således 35 platser.

Parkeringsbehovet på 35 platser innebär att det totalt finns 85 ytterligare platser att nyttja för besökare och hämtande/lämnande föräldrar fördelat på skolan, förskolan och idrottsanläggningen. Vid platsbesöket upplevdes parkeringen på skolans framsida som nästintill full. En omlokalisering och samutnyttjande av parkeringsplatserna hade kunnat medföra ett bättre nyttjande och att en del platser kan plockas bort.

### 2.4.2.3 Cykelparkering

Utbudet av cykelparkering är i dagsläget stort och användningen låg. På baksidan av Smygeskolan finns 40 parkeringsplatser för cyklar under tak och på framsidan av skolan finns ytterligare 10 platser. Intill



idrottshallen finns yta med cykelställ för cirka 45 cyklar. Intill förskolan finns även plats för 20 cyklar under tak. Antalet cykelparkeringar och dess beläggning vid de två platsbesöken redovisas i Tabell 4.

Tabell 4. Beläggning vid befintliga cykelparkeringar.

Cykelparkering	Antal platser	Antal parkerade cyklar FM 29 maj	Antal parkerade cyklar EM 15 maj	Studerad maxbeläggning
Smygeskolan framsida	10	8*	**	80%
Smygeskolan baksida	40	10	0	25%
Förskola	20	3	3	15%
Idrottsanläggning	45	0	0	0%
<b>Totalt</b>	<b>115</b>	<b>21</b>	<b>3</b>	<b>18%</b>

\*Varav en sparkcykel

\*\*Antal parkerade cyklar på framsidan av Smygeskolan eftermiddag 15 maj är inte kontrollerad.

Cykelparkeringarna på baksidan av skolan respektive i anslutning till idrottsanläggningen är undangömda. Cykelparkeringen på framsidan av skolan är den som används mest samtidigt som minst antal platser finns här. En omfördelning av platserna och med en utformning som visar på bra och trygga cykelparkeringsplatser hade kunnat främja en ökning av andelen cyklande till skolan och dess omgivning.

Enligt Trelleborgs Trafikplan ska cykelparkering vid skolor med fördel anläggas i direkt anslutning till entréerna och minst 50% av cykelställena vara väderskyddade.

## 2.5 Kollektivtrafik

Under platsbesöket 29/5 noterades tre skolbussar och tre taxiskjutsar mellan 07.30-08.30.

Regionbuss linje 190 (Trelleborg-Ystad) passerar Smygehamn med fyra stopp längs med Smyge strandväg (Smygehuk hamnen, Smygehamn Stationsvägen, Smygehamn Ängavägen och Smygehamn Smygehus). Linjen har en turtäthet på två gånger i timmen mellan kl. 05-18 på vardagar. Därefter en gång varje till varannan timme fram till kl. 22. Under helgen är turtätheten en gång i timmen kl. 7-18 och därefter varannan timme till kl. 22. Kollektivtrafikstråket är klassat som ett starkt stråk. Ingen buss i linjetrafik går inom utredningsområdet. I Trelleborg och Ystad kan byte till tåg ske för vidare anslutning till Malmö.

Enligt resevaneundersökningen (se avsnitt 2.6) finns ett fåtal elever som åker kollektivt med Skånetrafiken till skolan. Närmsta busshållplatser är Smygehamn Stationsvägen (10 minuter gång väster om skolan) och Smygehamn Ängavägen (10 minuter gång öster om skolan). Från båda hållplatserna finns direkt koppling till gång- och cykelvägnätet i Smygehamn. Det saknas dock övergångsställe över Smyge strandväg i anslutning till hållplatsen vid Ängavägen vilket är otydligt för de barn som använder hållplatsen.

## 2.6 Resevaneundersökning

En resevaneundersökning för Smygeskolan är genomförd av kommunen mellan perioden 2022-10-31 och 2023-04-30. Undersökningen är besvarad av elever i årskurs 3, 4 och 5 (totalt 87 elever). Eleverna har fått svara på hur de tar sig till och från skolan samt vad de anser som otryggt på sin väg till och från skolan. Resultatet redovisas i Tabell 5 och Tabell 6.

Tabell 5. Färdmedelsfördelning enligt kommunens resevaneundersökning.

Färdmedel	Antal	%
Gång	22	25,3
Cyklar	7	8
Kollektivtrafik (tåg/buss)	5	5,7
Skolskjuts	27	31
Bil	24	27,6
Moped	2	2,3

Tabell 6. Upplevda otrygghetsfaktorer enligt resevaneundersökningen.

Otrygg faktor	Antal	%
Saknas övergångsställe	5	7,7
Saknas cykelbana	5	7,7
Dålig cykelbana	2	3,1
Saknas gångbana	1	1,5
Saknas säker avlämningsplats	4	6,2
Mycket bilar runt skolan	7	10,8
Osäker väg till skolskjutsplatsen	5	7,7
Osäker väg till busshållplatsen	1	1,5
Skymmande buskar och träd	2	3,1
Bilar kör för fort	17	26,2
Saknas belysning	6	9,2
Dålig belysning	10	15,4

Resultatet visar att drygt en fjärdedel av alla elever får skjuts till skolan med bil och drygt en tredjedel via skolskjuts (taxi/buss). Enligt kommunens översiktsplan, för orter och landsbygd 2028, ska alla barn som bor inom sin skolas upptagningsområde gå, cykla eller åka kollektivt till skolan. I Trafikplan för Trelleborgs stad (remisshandling 2024-02-13) finns en målsättning att 70% av alla elever i årskurs 4–6 ska gå eller cykla till skolan i tätorten i Trelleborg.

### 3 Föreslagen gatustruktur

Trelleborgs kommuns arbete med att ta fram en ny detaljplan för fastighet Östra Torp 31:182 m.fl under pågående utredning. De olika bebyggelsernas och verksamheternas lägen är inte fastställda utan trafikutredningen ska ligga som grund för kommunens fortsatta arbete. Däremot ska detaljplanen möjliggöra bostadsbebyggelse och förskola med tillhörande gator och grönområden, vilket därmed utgör en förutsättning för framtagna förslag på gatustruktur.

#### 3.1 Samnyttjande av parkering

Personal på skola och förskola har, enligt avsnitt 2.4.2.2, ett behov av 35 parkeringsplatser. Vid framtagande av systemhandling för Smygeskolan har kommunen och verksamheten kommit fram till 20 bilplatser för föräldrars angöring till skolan enligt underlag erhållit av kommunen (Smygeskolan skiss angöring 240118). Eftersom skolan har cirka dubbelt så många elever som förskolan antas ytterligare 10 platser behövas för föräldrars angöring till förskolan. Samtidigt behöver föräldrar till yngre barn i större utsträckning följa med barnen in och parkeringsbehovet kan därmed vara något större. Det antas därmed finnas ett behov av totalt 70 platser för personal och skjutsande föräldrar. Under platsbesöket 29 maj noterades som högst en beläggning på 56 platser (kl. 8.00 under studerad timme). En parkeringsyta med 70 platser anses därmed vara med god marginal.

Idag finns totalt 120 parkeringsplatser vid skola och idrottsanläggning. Det finns goda möjligheter till ett samnyttjande av parkeringen då verksamheternas parkeringsbehov skiljer sig åt. Parkeringen vid idrottsanläggningen står ofta tom dagtid, då skolans/förskolans behov finns, och har i stället störst efterfrågan under kvällar och helger. Samnyttjande av parkeringen står även i linje med kommunens hållbarhetsarbete. Enligt Trelleborgs fördjupade översiktsplan 2035 är ett samnyttjande av mark ett av de främsta verktygen för att skapa en hållbar stad. I Trelleborgs parkeringsstrategi, gällande placering av parkeringsplatser, står följande

*”Genom att samla parkeringsplatserna för bil i centrum till ett mindre antal anläggningar med fler platser så effektiviseras markutnyttjande i staden. Det kommer då att totalt sett behövas färre parkeringsplatser eftersom platserna kan samnyttjas av olika användare på olika dagar och olika tidpunkter på dygnet. Det bidrar till att minska det totala bilplatsbehovet.”*

Någon parkeringsbeläggning när idrottsanläggningarna nyttjas har inte studerats. 70 platser antas dock rimligt med avseende på anläggningarnas storlek och antalet bokningar. Skulle det vid större evenemang/matcher/tävlingar krävas ytterligare platser finns även cirka 35 platser att tillgå vid Torpalången.

Enligt uppskattningen hade 50 av de befintliga parkeringsplatserna kunnat tas bort vilket innebär frigörande av yta som kan nyttjas som grön- och rekreationsområde eller för skolans elever. Samnyttjandet innebär förutom det minskade ytbehovet även att bilrörelserna koncentreras till en plats. I dagsläget är parkeringsplatserna uppdelade på olika ställen vilket skapar en otydlighet i trafiknätet och därmed en otrygghet för det oskyddade trafikanterna. Sett till barnperspektivet hade miljön kring skolan blivit tryggare ju färre angöringsplatser och anslutningar för motorfordon som finns.

Enligt kommunens Trafikplan finns två rådande principer för utformning och lokalisering av parkering vid skolverksamhet. Den första principen är att friyta inom skolområdet ska prioriteras före parkeringsytor och den andra är att gator runt skolkvarter ska gestaltas för gångfart eller låg-/cykelfart. Bilangöring ska i första hand ske utanför skolområdet, gärna ett kvarter eller ett par gator bort. Desamma gäller för personalparkering.

Enligt planen är acceptabelt gångavstånd mellan parkering och arbetsplats 800 meter.





gör att Västanväg kan användas av genomgående trafik i väst-östlig riktning. Eftersom Vattenverksvägen är enkelriktad i norrgående riktning, söder om Smygeskolan behöver fordon fortsätta upp på Vattenverksvägen och väster ut på Ekvatorn för att ta sig tillbaka till Östra Torps Byaväg.

Föreslagna nya vägar kompletterar det befintliga vägnätet såtillvida att tillgänglighet och framkomlighet för fordon ökar. Det finmaskiga vägnätet öppnar upp för en mer jämn fördelning av trafik där inga onödiga stopp eller vändningar behöver göras. En ökad framkomlighet i vägnätet och bättre kopplingar till målpunkter öppnar dock upp för ett ökat bilanvändande.

Vid planering av infrastruktur som kan komma att påverka barn behöver barnens bästa tas i beaktning. Ett finmaskigt vägnät som bidrar till ökad framkomlighet för motorfordon kan ha en negativ inverkan på barns tillgänglighet. Vägnätet kan skapa en barriäreffekt för barn mellan målpunkter, grönytor och bostadsområden. Att öppna upp en ny väg utanför skolan kan även bidra till ökad fordonstrafik och minskad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Den föreslagna vägen som går rakt igenom planområdet bidrar till barriäreffekten och gör dessutom ett intrång på grönytor som idag kan fungera som lekrområden för barn.

### 3.2.2 Gång och cykelnät

Det finns få befintliga gång- och cykelbanor inom planområdet idag. Utkastet specificerar inte om det skissade vägnätet innehåller gång- och cykelbanor eller om fotgängare och cyklister ska röra sig i blandtrafik. För att erhålla hög trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter föreslås att en separerad gång- och cykelbana anläggs längs med det planerade vägnätet. Gång- och cykelbanan kan vara dubbelriktad på ena sidan, alternativt enkelriktad och anläggas på vardera sida om vägen.

För att minska bilanvändandet krävs det bra och säkra gång- och cykelvägar till skolområdet och andra närliggande målpunkter. För att barn ska kunna ta sig till skolan på annat vis än med bil hade det underlättat om cykelöverfarter anläggs i direkt anslutning till målpunkter så som skola och idrottshall.

På Vattenverksvägen är det idag blandtrafik. Vägen är smal och fastigheternas placering längs med gatan möjliggör ingen breddning för att anlägga en separat gång- och cykelbana. I Figur 8 föreslås att det nya vägnätet kopplas ihop med Vattenverksvägen, bland annat genom att öppna upp Västanväg i väst-östlig riktning. Detta kan innebära en ökad fordonstrafik på Vattenverksvägen vilket påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, som rör sig i blandtrafik, negativt.

### 3.3 Utredningsförslag

Utfraån nulägesbeskrivningen och de i utredningen presenterade problempunkterna har råd och förslag tagits fram gällande utformning av parkering, bil-, gång- och cykelnät. Förslagen utgår från kommunens Trafikplan (remisshandling 2024-02-13) och grundar sig i att skapa en trygg och säker miljö för barn då målpunkterna inom området främst riktar sig till denna grupp. Förslagen syftar till att skapa goda förbindelser för oskyddade trafikanter och länka samman målpunkterna i området på ett, ur trafiksäkerhetsperspektiv, bra sätt. Utformningen visar inte på exakta placeringar utan snarare på lokaliseringar och rörelsestråk i stora drag.

#### 3.3.1 Parkering

Parkering bör i största mån samlokaliseras till ett ställe. Parkeringen är i dagsläget utspridd till varje målpunkt vilket genererar flera onödiga bilrörelser inom området där avstånden mellan målpunkterna är korta. Enligt parkeringsbehovet i avsnitt 3.1 behövs 70 parkeringsplatser för personal och skjutsande föräldrar. Antalet parkeringsplatser är idag 120. Parkeringsplatserna framför förskolan, framför Smygeskolan och bakom Smygeskolan (personalparkeringen) föreslås tas bort. Parkeringen vid konstgräsplanen bör utökas för att i stället täcka hela parkeringsbehovet på 70 platser. Genom att ta bort ovan nämnda parkeringar blir fordonstrafiken på Västanväg betydligt mindre vilket går i linje med kommunens Trafikplan som säger att man ska undvika genomfartstrafik förbi skolor. Enligt trafikplanen ska hämta/lämnplatser till skolor finnas i närheten, men minst ett kvarter bort från skolan samtidigt som personalparkering bör förläggas på kvartersmark utanför skolfastigheten. Föreslagen placering av parkering har ett avstånd på 120 meter till förskolan vilket enligt trafikplanen är långt under acceptabelt gångavstånd mellan parkering och arbetsplats. Något riktvärde för avstånd mellan bilparkering och skola finns inte i kommunens trafikplan.

#### 3.3.2 Bilnät

I och med att all parkering föreslås tas bort från Västanväg kommer vägen endast trafikeras av skolskjuts, leveranser och viss trafik till de fastigheter som har infarter från vägen. Mindre biltrafik på Västanväg ses som mycket positivt för barnen som vistas kring skolan. Enligt resevaneundersökningen upplever en stor andel av eleverna på Smygeskolan att bilar kör för fort och att det är mycket bilar runt skolan. Biltrafik kring skolor får inte ske på bekostnad av barns säkerhet och ju längre biltrafiken hålls från skolan desto säkrare blir trafiksituationen intill skolan. Detta i sin tur kan leda till att fler föräldrar låter sina barn gå eller cykla till skolan.

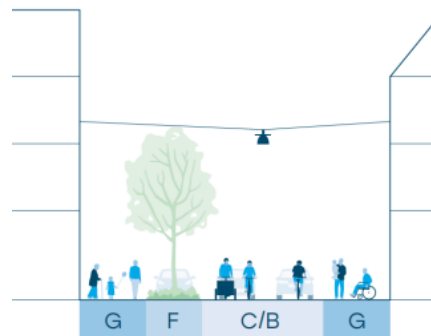
I och med att en stor del av parkeringen föreslås vid konstgräsplanen blir Ekvatorn en viktig väg. Att trafiken i stället leds via Ekvatorn ses som positivt då denna inte är i direkt anslutning till skolan. Ekvatorn kan därmed utgöra en ny huvudgata i området. Dess läge är viktigt då denna kan knyta an till ny exploatering norr om vägen. Längs Ekvatorn bör en separerad gång- och cykelväg anläggas så att oskyddade trafikanter hålls skilda från motorfordonstrafiken, se avsnitt 3.3.3. Eftersom planområdet är litet, målpunkterna är få och eftersom avstånden dem emellan därmed är små saknas belägg för att anlägga nya vägar för motorfordonstrafik. Det hade även gått emot kommunens visioner om ett minskat bilanvändande. Att i stället försöka lokalisera så mycket trafik som möjligt till platser som är lämpade skapar en betydligt bättre och säkrare miljö för planområdet i stort.

#### 3.3.3 Gång- och cykelnät

Eftersom fordonstrafiken begränsas på Västanväg skapas en bättre trafiksituation för de oskyddade trafikanterna.

Enligt kommunens trafikplan ska gator längs skolor utformas och regleras för gångfart eller lågfart/cykelfart vilket Västanväg kan bli ett exempel på. En lågfartsgata/cykelfartsgata tillåter dubbelriktad cykeltrafik och motorfordonstrafiken kan även vara dubbelriktad förutsatt att gatans design och utformning tydligt signalerar för låga hastigheter då cyklar rör sig i blandtrafik. På en cykelfartsgata är det cyklisten som sätter villkoren och hastigheten ska anpassas efter dessa. I Figur 9 visas en sektion på cykelfartsgata hämtad från kommunens trafikplan.

Längs med södra sidan av Ekvatorn föreslås en separerad gång- och cykelbana. Denna föreslås förbindas med Västanväg genom en ny gång- och cykelbana. Den nya förbindelsen skapar en genhet genom området och en god förbindelse då skolbarn idag sneddar över gräsytan mellan Ekvatorn och skolan. Den nya gång- och cykelbanan har även koppling till parkeringen så att skjutsande föräldrar har en gen väg till förskolan. Även en friliggande gångväg föreslås från parkeringen för elever som blir släppta av sina föräldrar.



Figur 9. Sektionsskiss på en cykelfartsgata från kommunens trafikplan.

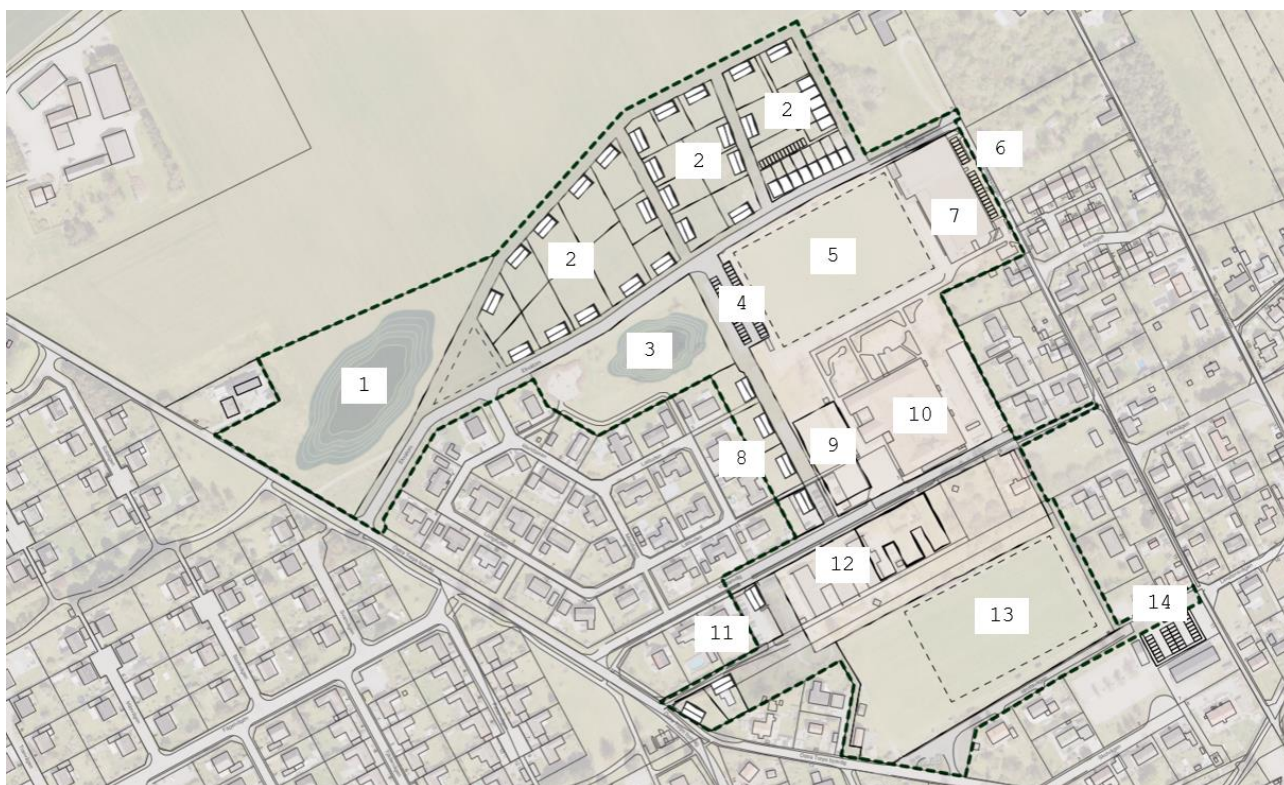
Den befintliga gång- och cykelpassagen över Östra Torps Byaväg vid Västanväg bör finnas kvar. Passagen är väl använd av oskyddade trafikanter till och från skolan. Passagen bör dock rustas upp och sikten och belysningen kring korsningen ses över. Enligt resevaneundersökningen, se avsnitt 2.6, upplever en stor andel av eleverna att belysningen är dålig eller saknas. Längs med Västanväg finns vägbelysning men gång- och cykelbanan saknar separat belysning. Belysning bör därmed även ses över här för att skapa en tryggare miljö för gående och cyklister under dygnets alla timmar. Ytterligare en gång- och cykelpassage föreslås i anslutning till Ekvatorn. Idag sneddar många över Östra Torps Byaväg, dels vid Ekvatorn, dels mellan Ekvatorn och Västanväg. I och med att det föreslås en ny gång- och cykelbana längs Ekvatorn bör gång- och cykelpassage över Östra Torps Byaväg finnas i anslutning till denna.

För att gynna cykeltrafiken bör attraktiva cykelparkeringar finnas i närheten av samtliga målpunkter. Vid idrottshallen föreslås befintlig parkeringsyta finnas kvar men där viss upprustning kan behövas. Framför Smygeskolan bör fler cykelparkeringar anläggas, både med och utan tak. Desamma gäller utanför förskolan. Vid förskolan är det extra viktigt att lådcyklar och cykelkärror rymms på parkeringen.

## 4 Framtida situation

Kommunen har utifrån framtaget underlag (kapitel 1–3), underlag från separat VA-utredning, interna workshops och arbetsmöten med Norconsult tagit fram ett utkast på strukturplan enligt Figur 10.

Strukturplanen innehåller en ny förskola, en ny högstadieskola, nya bostäder, en ny damm och en ny gatustruktur.



- |                                  |                                      |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Ny damm                       | 8. Nya bostäder norr om Västanväg    |
| 2. Nya bostäder norr om Ekvatorn | 9. Ny högstadieskola                 |
| 3. Befintlig damm                | 10. Befintlig grundskola (reovering) |
| 4. Befintliga parkeringar        | 11. Nya bostäder söder om Västanväg  |
| 5. Befintlig fotbollsplan        | 12. Ny förskola                      |
| 6. Nya parkeringar               | 13. Befintlig fotbollsplan           |
| 7. Befintlig idrottshall         | 14. Befintliga parkeringar           |

Figur 10. Förslag på strukturplan.

Framtagen strukturplan har studerats och utvärderats utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet för både motorfordon som oskyddade trafikanter. Gatunätet har kontrollerats med körspår och förslag på utformningsprinciper har tagits fram.



## 4.1 Parkering

### 4.1.1 Skol- och idrottsverksamhet

I det framtida scenariot har en högstadieskola tillkommit. Information om storlek och antal anställda saknas och har därmed uppskattats utifrån befintliga skolverksamheters personal- och elevtäthet.

Den nya högstadieskolan förväntas generera ett behov av ytterligare tio parkeringsplatser för anställda. Totalt behövs därmed 80 parkeringsplatser. Att samlokalisera samtliga parkeringsplatser vid de befintliga parkeringsplatserna vid konstgräsplanen är inte möjlig på grund av dammens läge söder om Ekvatorn. Vidare, för att rymma samtliga funktioner, med två parkeringsrader, parkeringsgata, gång och cykelbana samt en enkelriktad körbana i nord-sydlig riktning kommer stängslet intill fotbollsplanen, och därmed planområdesgränsen, behöva flyttas cirka 5,2 meter österut.

Vid fotbollsplanen ryms 40 parkeringsplatser. Dessa föreslås nyttjas som hämta/lämnplatser för skolans och förskolans elever. Personal hänvisas till parkering bakom idrottshallen (22 platser) samt till parkering vid Torpalängan (24 platser). Det totala antalet parkeringsplatser ger marginal att några av platserna utformas som tillgängliga parkeringsplatser. Dagens parkeringsyta vid Torpalängan rymmer fler platser och kan därmed utökas om behov finns. Torpalängans parkering angörs på samma sätt som idag, via Skolvägen.

Föreslagen placering av parkering för hämta/lämna har ett avstånd på 120 meter till förskolan. Något riktvärde för avstånd mellan bilparkering och skola finns inte i kommunens trafikplan. Avstånd mellan personalparkering och skola/förskola är 200–300 meter vilket enligt trafikplanen är långt under acceptabelt gångavstånd mellan parkering och arbetsplats

Samtliga parkeringsplatser kan användas vid idrottsverksamhet.

Parkeringsarnas placeringar medför att fordonstrafiken på Västanväg blir betydligt mindre vilket går i linje med kommunens Trafikplan som säger att man ska undvika genomfartstrafik förbi skolor.

Platser reserverade för personer med rörelsehinder ska anordnas inom 25 meters gångavstånd från tillgänglig entré. Då verksamheternas entréer inte är fastställda i detta stadie är det svårt att ange exakta lägen för dessa. Förslag för placering redovisas i Figur 11. I figuren illustreras två platser väster om högstadieskolan, två öster om grundskolan samt en öster om förskolan. Platserna vid grund- och förskola kommer vid behov generera motorfordonstrafik in på skolområdet. Avstånd och placering av parkeringsplatserna behöver tas i beaktning vid utformning av de nya verksamheterna.

För att gynna cykeltrafiken bör attraktiva cykelparkeringar finnas i närheten av samtliga målpunkter. Vid idrottshallen föreslås befintlig parkeringsyta finnas kvar men där viss upprustning kan behövas. Cykelparkeringar bakom Smygeskolan bör också behållas och rustas upp. Vid samtliga entréer till skola och förskola föreslås nya cykelparkeringar, där minst 50% ska vara väderskyddade. Möjliga parkeringsytor för cykel illustreras i Figur 11.



Figur 11. Parkeringars placering i området.

För reglering av parkeringsplatser se avsnitt 4.3.

#### 4.1.2 Bostäder

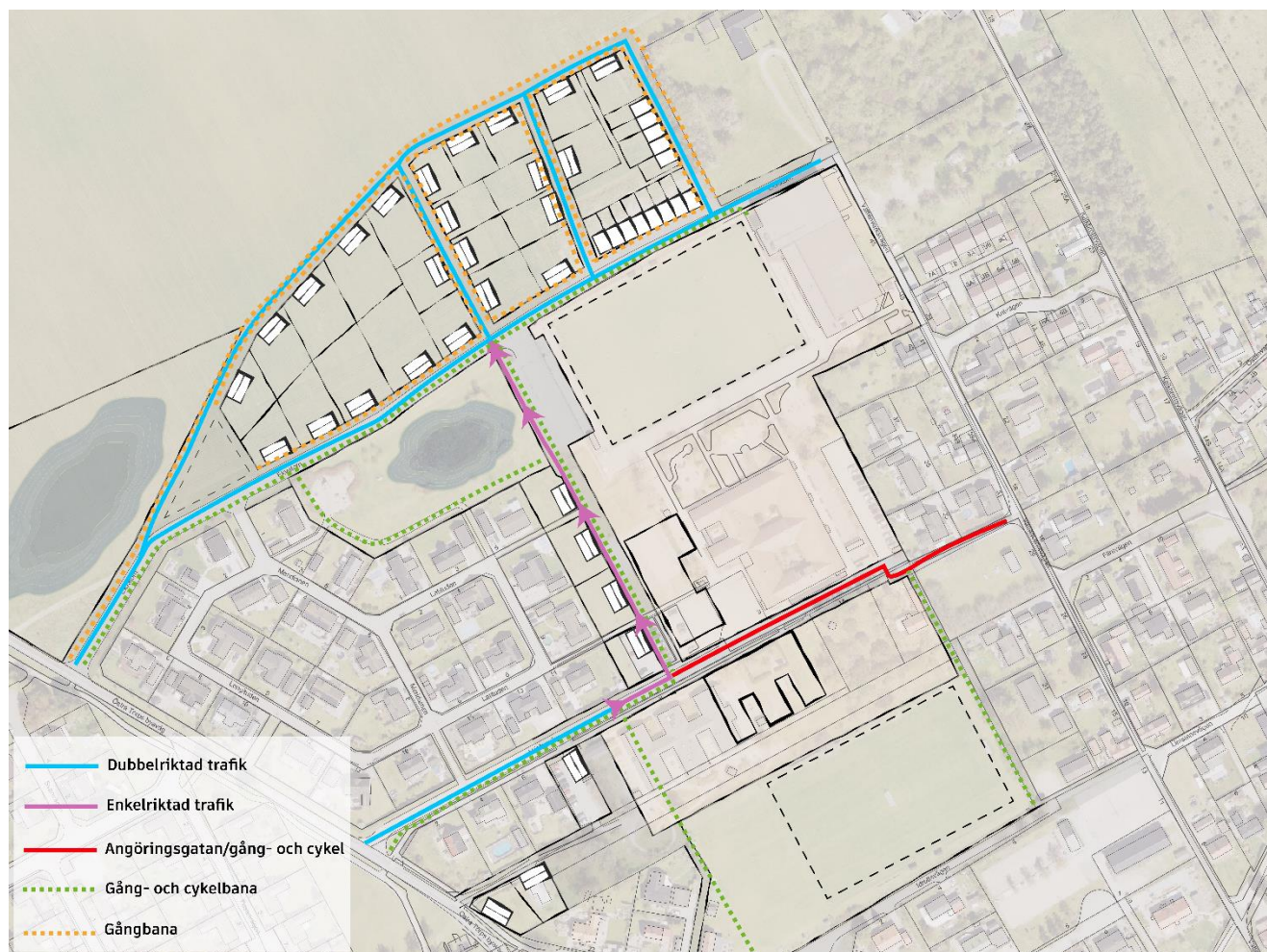
De nya bostäderna utgörs till stor del av friliggande villor där parkering sker på den privata fastigheten. För radhusområdet i norr sker samlad parkering på gemensam yta bakom radhusen, se Figur 11. Antalet parkeringsplatser har beräknats med 1,3 platser/bostad vilket genererar 17 platser. Parkeringsplatserna är kontrollerade med körspår för personbil.

### 4.2 Gatustruktur

Gatunätet grundar sig i att skapa så lite motorfordonstrafik som möjligt i anslutning till skolområdet. Eftersom parkeringen för hämta/lämna är placerad vid konstgräsplanen kan dessa fordonsrörelser isoleras till Ekvatorn. Västanväg kommer endast trafikeras av skolskjuts, leveranser och viss trafik till de fastigheter som har infarter från vägen. Genom att få bort en stor del av motorfordonstrafiken från Västanväg skapas en betydligt tryggare och säkrare miljö kring skolorna.

Vidare föreslås en ny gata så att en slinga skapas genom planområdet för skolskjuts, leveranser och behörig trafik till fastigheterna. Den enkelriktade gatan ska utformas på ett sätt där motorfordonstrafikens hastighet hålls nere och med goda siktförhållanden. Gång- och cykelbanor ska göras genomgående och korsningspunkter ska tydligt markeras ut.

I Figur 12 illustreras trafikfördelningen inom planområdet.

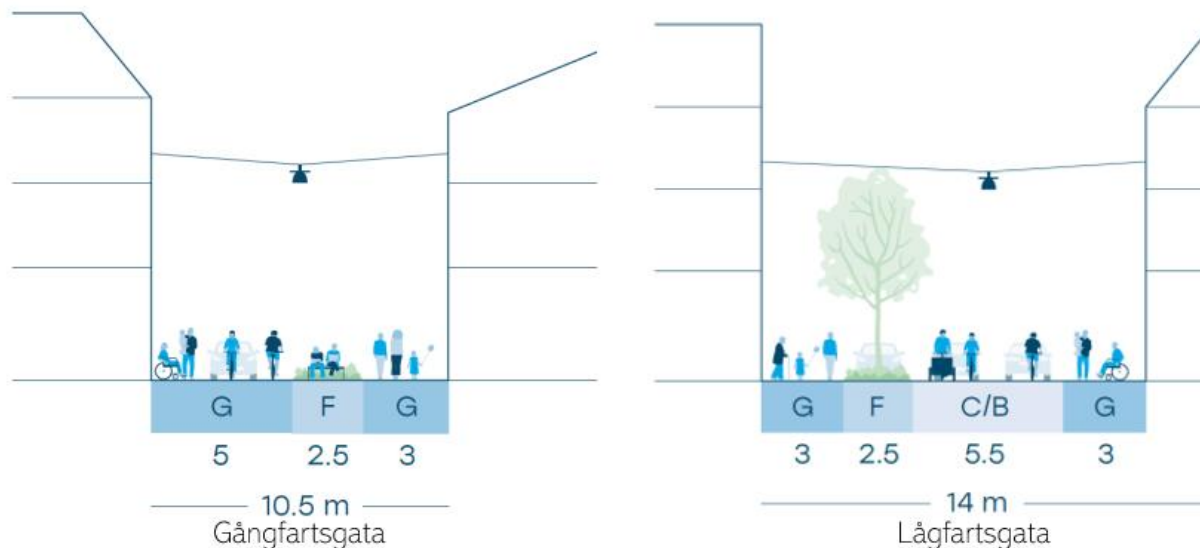


Figur 12. Trafikfördelning inom planområdet.

Utöver gång- och cykelbanor längs med föreslaget gatunät föreslås cykelbanor som kopplar samman skolområdet och Västånväg med fotbollsplanen, Idrottsvägen och Torpalängan i söder. Gång- och cykelbanorna skapar ett finmaskigt nät i området och föreslås ha en bredd på 4 meter.

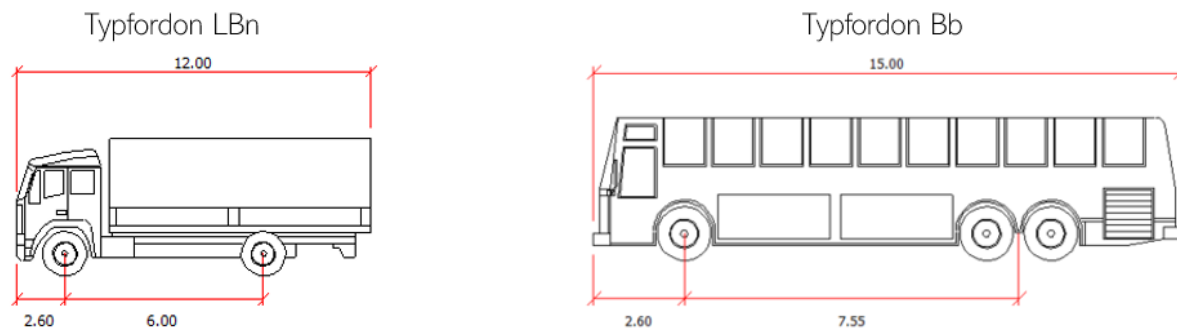
Även en ny gång- och cykelbana föreslås söder om den befintliga dammen. Gång och cykelbanan skapar en genare väg för oskyddade trafikanter mellan Ekvatorn och skolområdet. Gång- och cykelbanan bör ligga så nära bostäderna som möjligt för att inte påverka dammens utformning. Lekplatsens yta kan behöva justeras.

Utgångspunkten vid framtagande av föreslagna gatussektioner är att efterlikna gator som i kommunens trafikplan definieras som lågfart- och gångfartsgator, se Figur 13. Gatutyperna ska genom sin utformning signalera att det är cyklister respektive gåendes hastighet som är dimensionerande. Eftersom det är många fordonsrörelser och backande fordon på gatorna inom området samtidigt som det finns ett behov av fickor för lastplats och skolskjuts bör blandtrafik undvikas. Oskyddade trafikanter föreslås hållas skilda från motorfordonstrafiken längs med Ekvatorn, Västånväg och den nya vägen däremellan.



Figur 13. Typsektioner för gångfartsgata och lågsfartsgata från kommunens trafikplan (Trelleborgs kommun 2024).

Gatunätet är kontrollerat med körspår enligt Trafikverkets typfordon LBn, tunga lastbilar och normalbussar (12 meter) och typfordon Bb, buss med boggi bak (15 meter) med mått enligt Figur 14. Svepytor för fordon leder till att strukturplanens gränser behöver justeras något.



Figur 14. Mått för typfordon LBn och Bb (Körspårningsprogram AutoTurn).



## 4.2.1 Västanväg

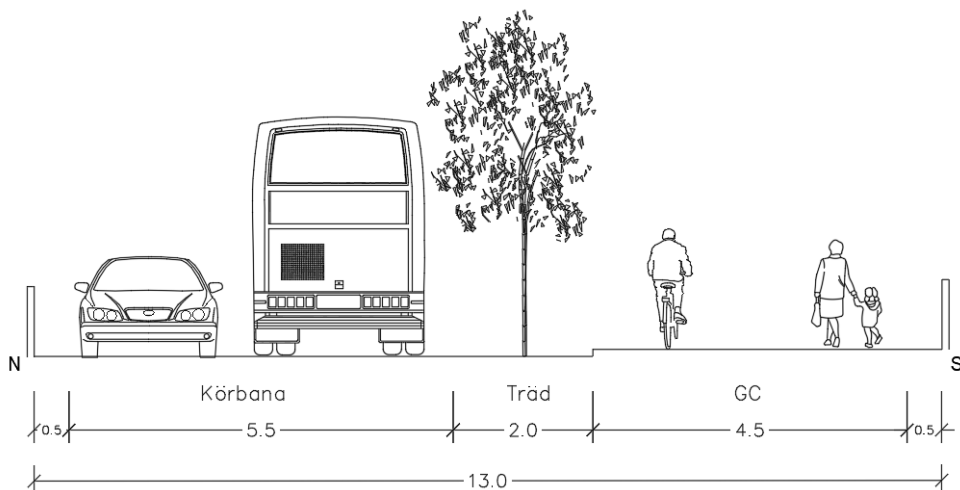


Figur 15. Västanväg

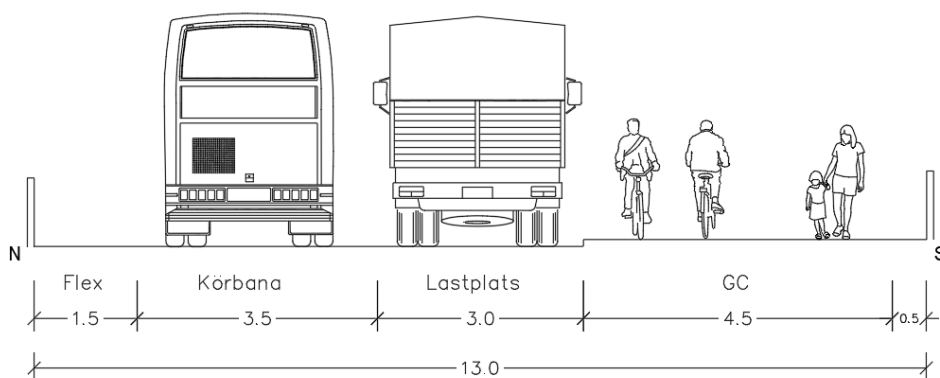
Gatan föreslås enkelriktas från cirka 130 meter in från korsningen med Östra Torps Byväg. De tre befintliga fastigheterna samt den nya fastigheten längs med Västanväg har därmed möjlighet att köra in och ut till/från sina fastigheter. Därefter enkelriktas gatan och leveranser, skolskjuts samt behörig trafik till fastigheterna längs med den nya vägen kör ut från området via Ekvatorn.

Den befintliga grönremsan längs med Västanväg försvinner och sektionen för hela gatan görs om.

Figur 16 illustrerar typsektion för gatan vid dubbelriktad trafik och Figur 17 vid enkelriktad trafik. Vid den enkelriktade trafiken finns även plats avsedd för leveranser till förskolan. En separerad gång- och cykelbana med en bredd på 4,5 meter finns längs med södra sidan.



Figur 16. Sektion Västanväg vid dubbelriktad trafik



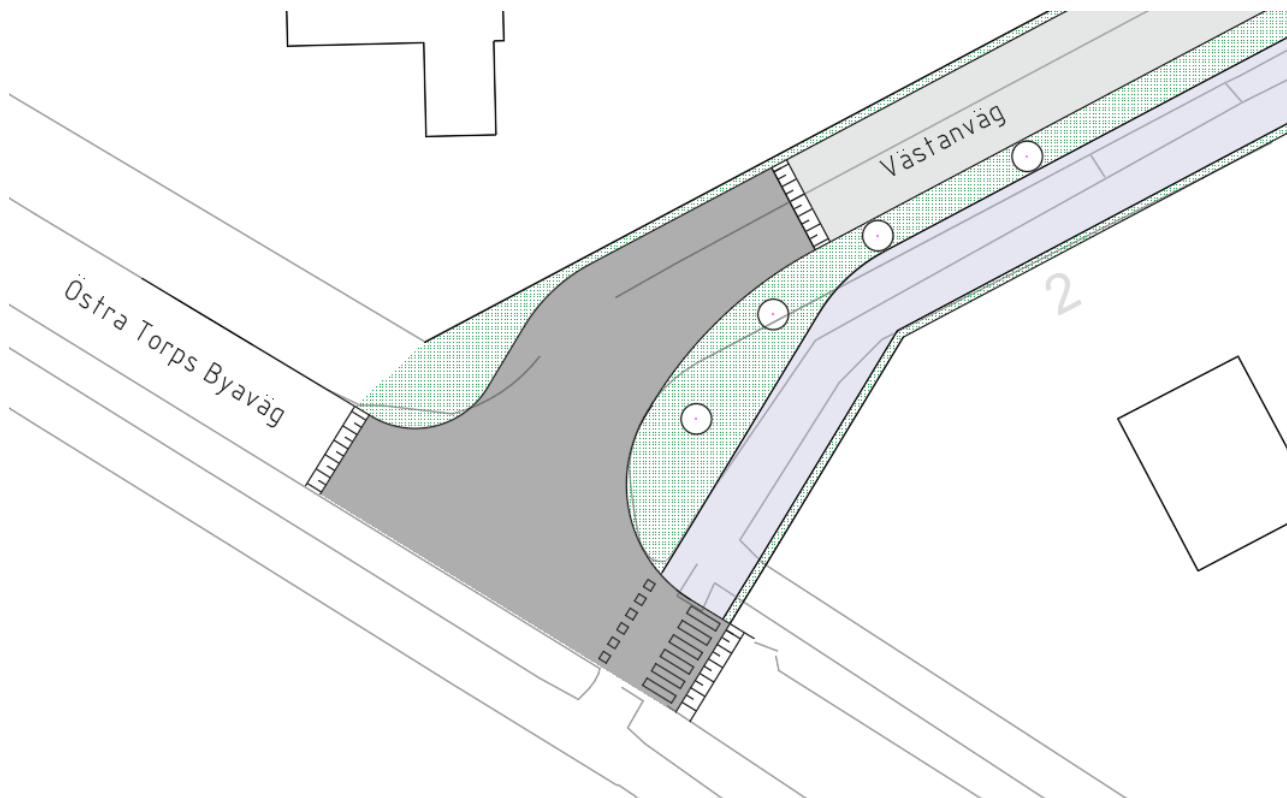
Figur 17. Sektion Västanväg vid enkelriktad trafik och lastplats.

Gång- och cykelbanan utförs i genomgående material längs med hela gatan för att prioritera gående och cyklande. Svepytor från fordonen gör att fastighetsgränsen för fastigheten belägen i hörnet mellan de två gatorna kommer behöva justeras, se Figur 18.



Figur 18. Korsning mellan Västanväg och ny gata.

Västanvägs anslutning till Östra Torps Byaväg föreslås utformas som en upphöjd korsning med en gång- och cykelpassage i anslutning till gång- och cykelbanan, se Figur 19.



Figur 19. Skiss vid korsning Östra Torps Byaväg/Västanväg.

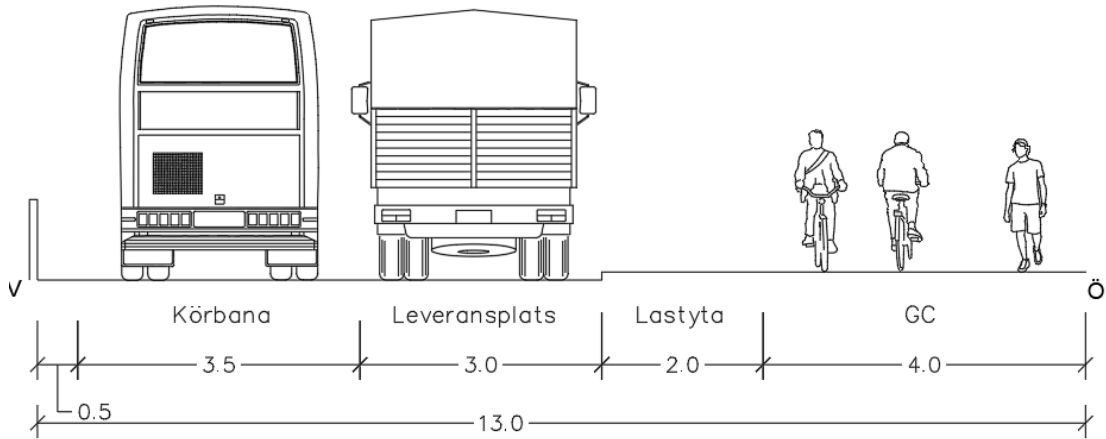


## 4.2.2 Ny gata mellan Västanväg och Ekvatorn

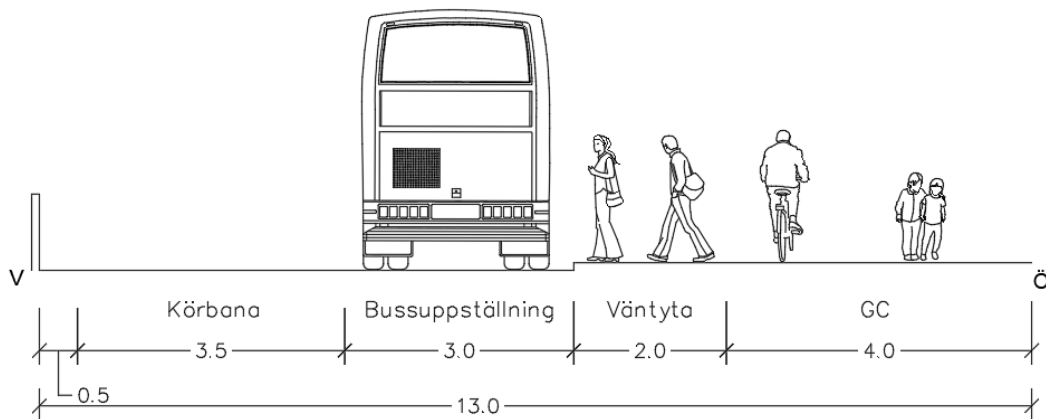


Figur 20. Nya gatan mellan Västanväg och Ekvatorn

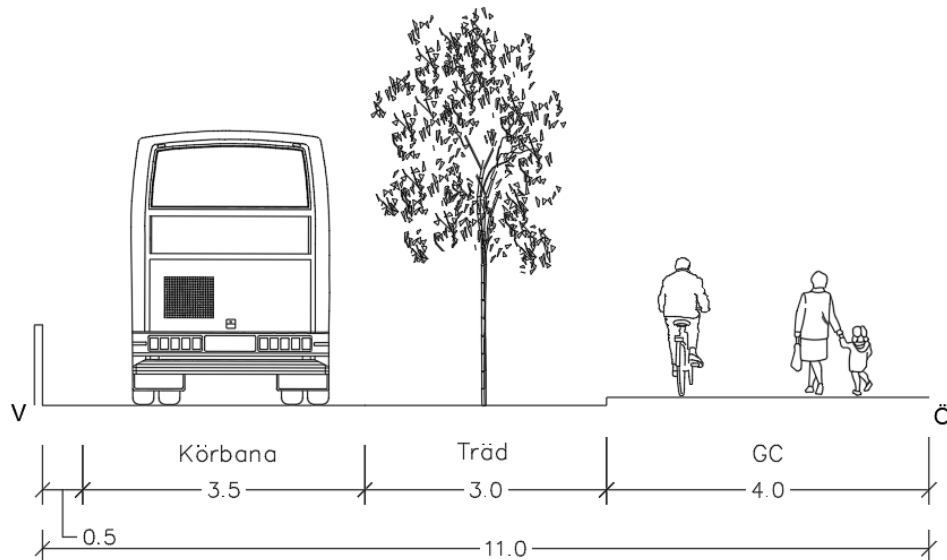
Gatan utgör en del av den enkelriktade slingan genom området. Gatan föreslås ha en sektion på 11–13 meter innehållande körbana (3,5 meter), flexyta för lastplats, bussuppställning, tillgängliga parkeringar eller trädplantering (3 meter) och en kombinerad gång- och cykelbana (4 meter). Där gatan är 13 meter finns en yta om två meter som fungerar som väntyta/lastyta. Flexytan mellan körbana och gång- och cykelbana kommer i södra delen av gatan behöva nyttjas till fordonens svängrorelser. Sektioner för vägen illustreras i Figur 21-Figur 23.



Figur 21. Sektion ny gata mellan Västanväg och Ekvatorn. Vid leveransplats, södra delen.



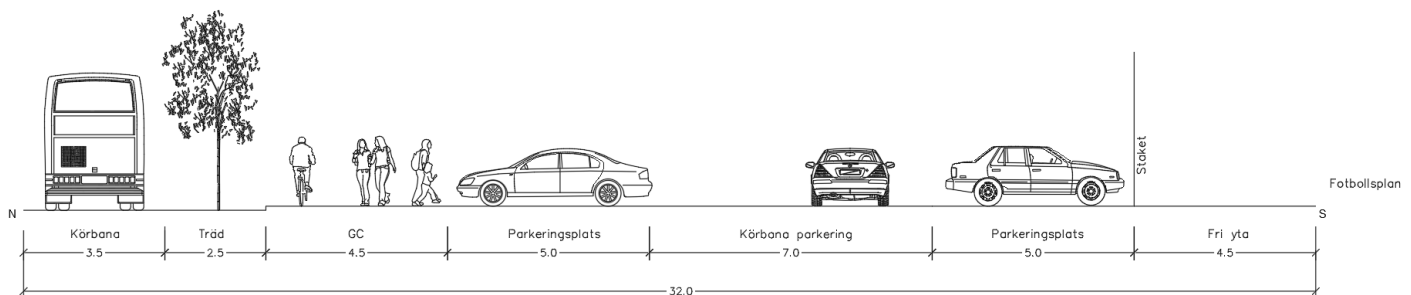
Figur 22. Sektion för ny gata mellan Västanväg och Ekvatorn vid bussupställningsplats.



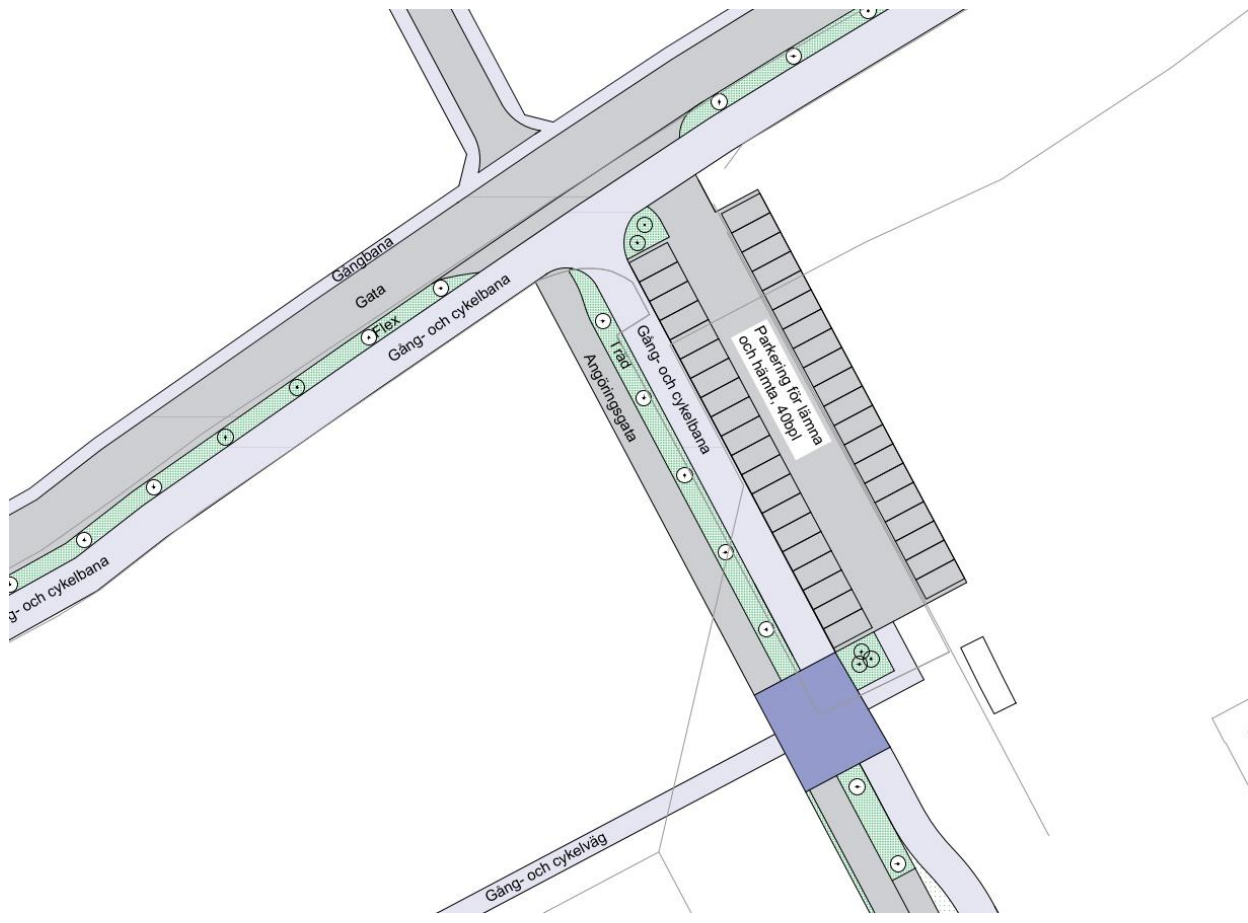
Figur 23. Sektion ny gata mellan Västanväg och Ekvatorn med trädplantering. Norra delen.

Sektionernas bredd medför att fastighetsgränserna behöver justeras längs med den nya vägen. I trafikutredningen har fastighetsgränsen till de tillkommande fastigheterna väster om den nya vägen använts till förmån för den nya vägen med cirka 2 meter. Skolans fastighet är därmed enligt tidigare strukturplan.

Närmast Ekvatorn finns, i anslutning till gång- och cykelbanan, parkeringsplatser för hämtning och lämning. Från parkeringen ansluter en gångbana så att föräldrar och barn kan röra sig säkert mellan parkeringen och de olika skolverksamheterna, via gång- och cykelbanan. Föreslagen sektion för norra delen av den nya gatan illustreras i Figur 24. Korsningspunkten illustreras i plan i Figur 25.



Figur 24. Sektion för ny gata mellan Västanväg och Ekvatorn, vid parkering. Norra delen.



Figur 25. Korsningspunkt mellan den nya gatan och Ekvatorn.



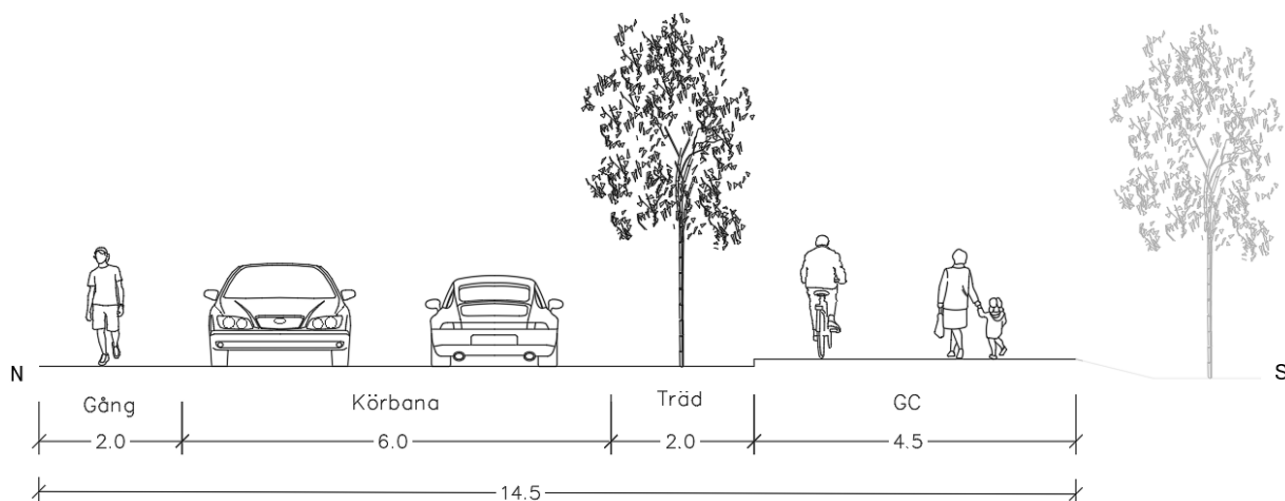
### 4.2.3 Ekvatorn



Figur 26. Ekvatorn

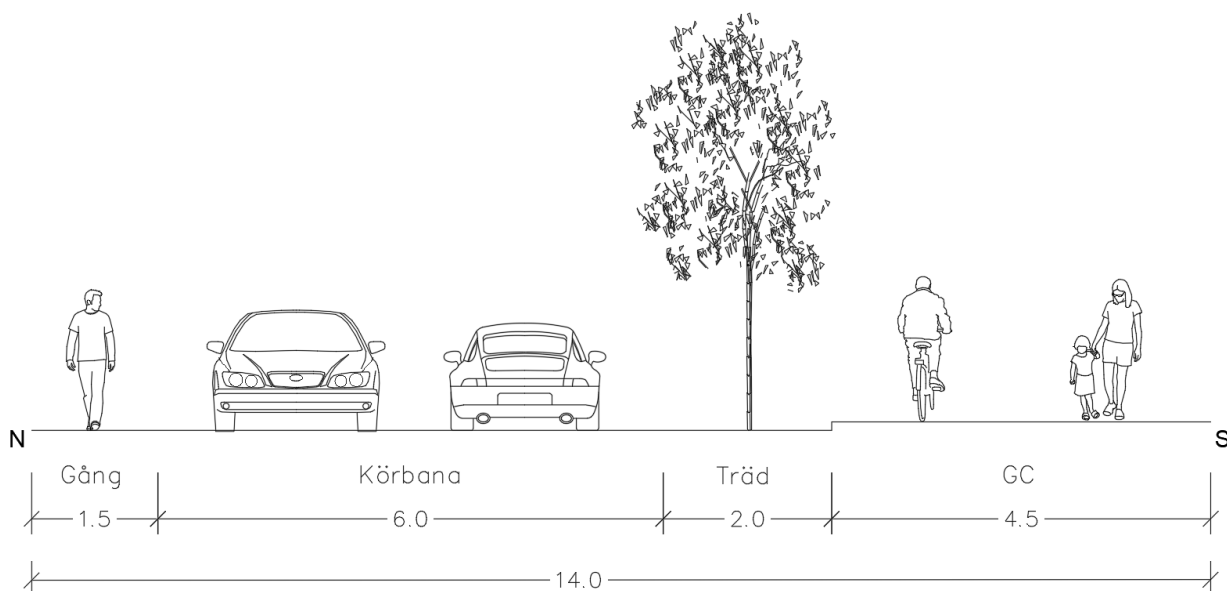
Den befintliga grönremsan med träd intill bostadshusen på södra sidan av Ekvatorn föreslås bevaras. Längs med södra sidan föreslås en gång- och cykelbana följt av trädplantering ut mot körbanan, se Figur 27. Skiljeytan med träd skapar ett avstånd mellan oskyddade trafikanter och motorfordonen.

Principutförning för Ekvatorn är att gång- och cykelbanor görs genomgående längs med gatan.



Figur 27. Sektion för Ekvatorn i anslutning till Östra Torps Byaväg.

En separerad gång- och cykelbana fortsätter med samma bredd längs med hela Ekvatorn och avslutas mellan fotbollsplanen och idrottshallen. På norra sidan anläggs en smal genomgående gångbana längs med hela gatan, se Figur 28.



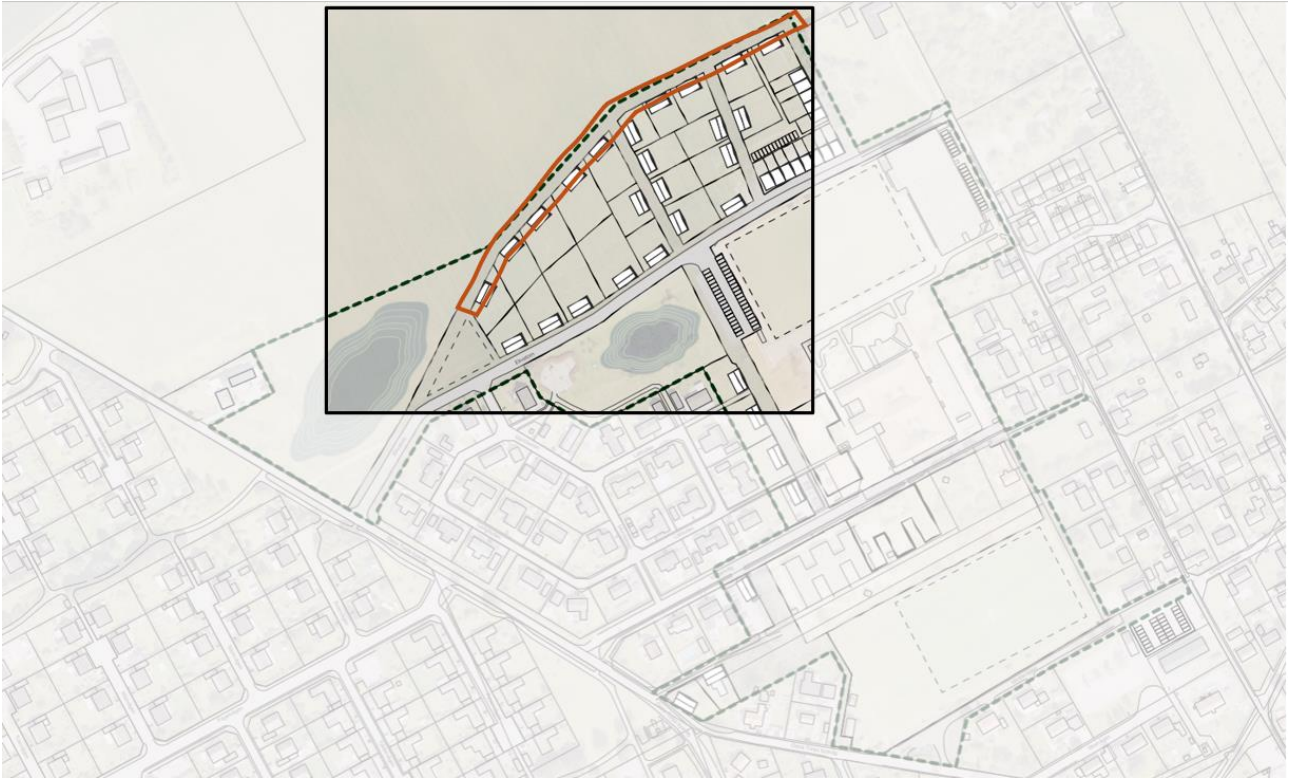
Figur 28. Sektion för Ekvatorn.

Vid Ekvatorns anslutning till Östra Torps Byaväg behövs en ny gång- och cykelpassage som ansluter till gång- och cykelbanan på Ekvatorns södra sida, se Figur 29.



Figur 29. Korsningsutformning Ekvatorn/Östra Torps Byaväg.

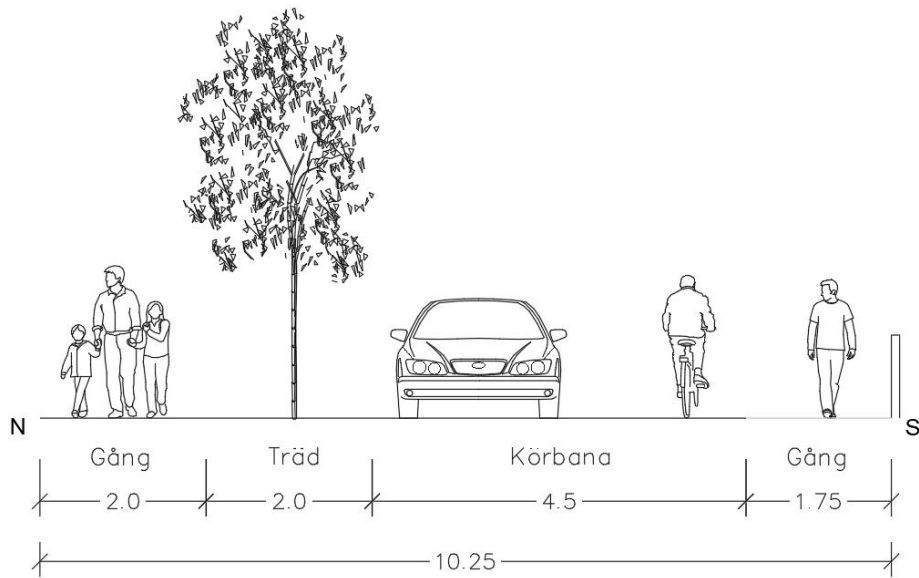
#### 4.2.4 Ny gata norr om Ekvatorn



Figur 30. Ny gata norr om det nya bostadsområdet

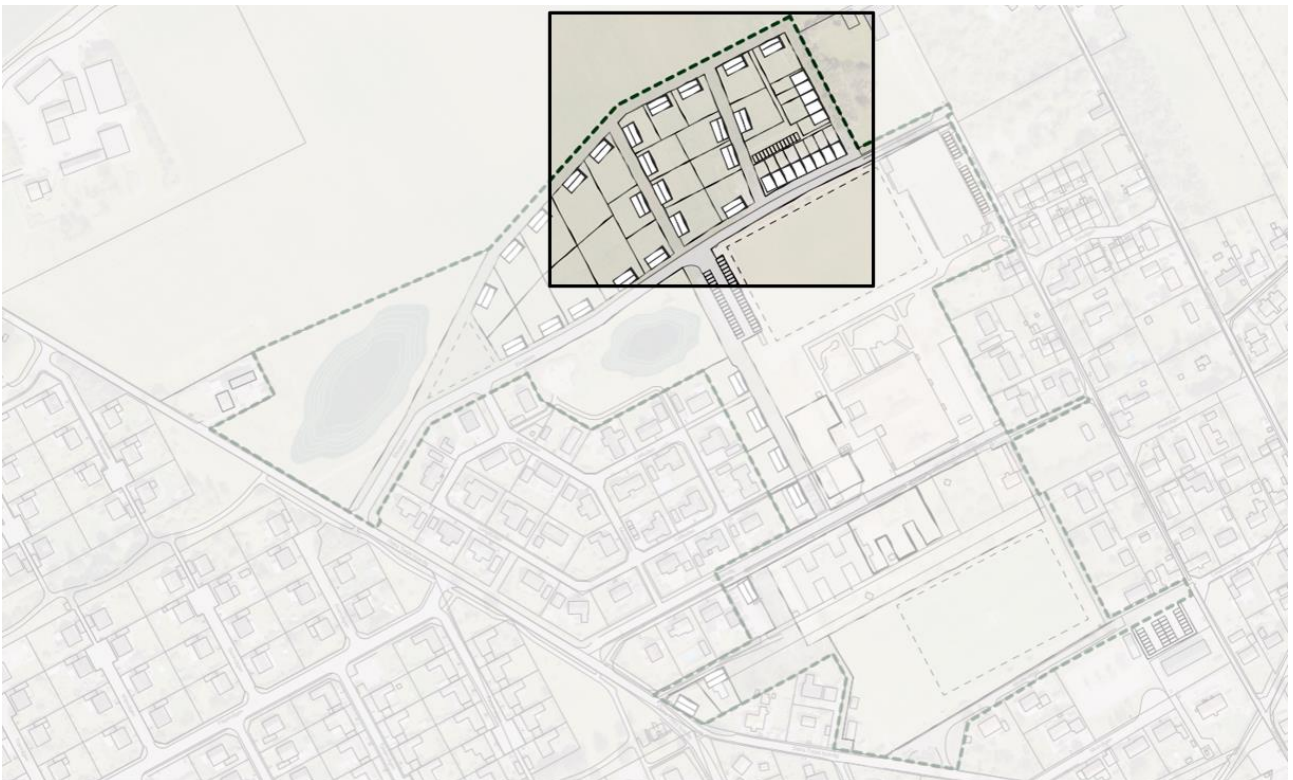
Från Ekvatorn utgår en ny gata som ansluter runt det nya bostadsområdet. Föreslagen sektion för gatan redovisas i Figur 31. Gångbanan på södra sidan utförs med körbara plattor för att möjliggöra för svängande fordon. Gångbanan på norra sidan av gatan skiljs av en trädrad. Gångbanan ska skapa förutsättningar för gatan att utgöra ett stråk för allmänheten att ta del av landskapet.





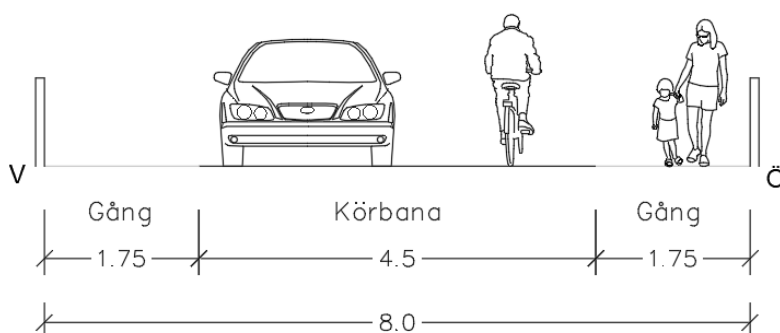
Figur 31. Sektion för ny gata norr om Ekvatorn.

#### 4.2.5 Bostadsgator norr om Ekvatorn



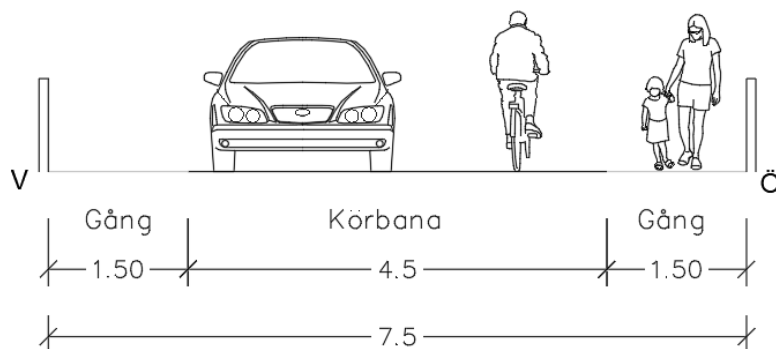
Figur 32. Bostadsgatorna norr om Ekvatorn

Bostadskvarterens gator föreslås ha en sektion på totalt 8 meter. Hela ytan görs körbar där 1,75 meter på båda sidorna av gatan anläggs med plattor för att visa var gående ska röra sig, se Figur 33. Samtidigt skapas möjlighet för större fordon att angöra gatorna. Fordonens svepytor och siktrianglar gör att fastighetsgränserna behöver justeras i strukturplanen.



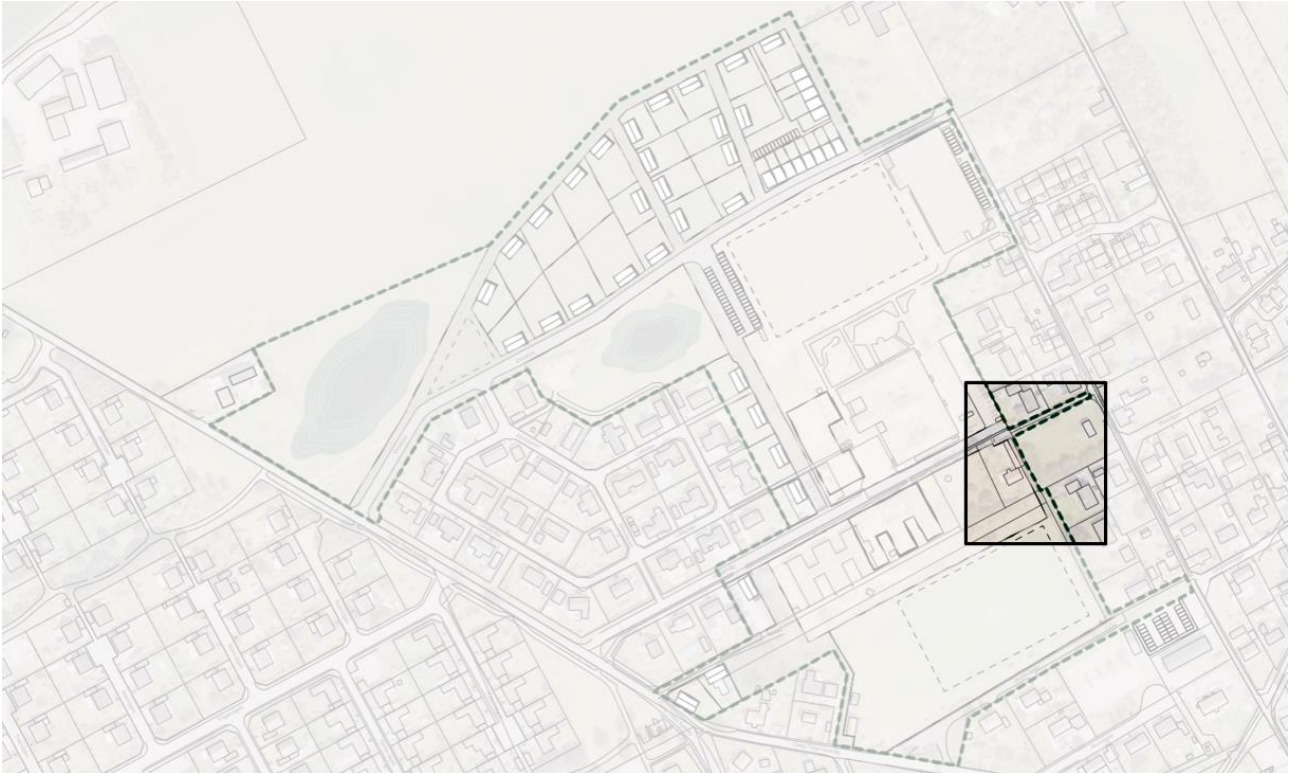
Figur 33. Sektion för bostadsgator norr om Ekvatorn med gångbanor på 1,75 meter.

Gatusektion där gångbanan på varje sida om gatan har en bredd på 1,5 meter har även kontrollerats med körspår. Gatans sektion blir då totalt 7,5 meter, se Figur 34.



Figur 34. Sektion för bostadsgator norr om Ekvatorn med gångbanor på 1,5 meter.

#### 4.2.6 Fastighet öster om förskolan



Figur 35. Fastigheten öster om förskolan

Vägen mellan grundskolan och Vattenverksvägen föreslås öppnas upp för att möjliggöra trafik till och från fastigheten belägen öster om förskolan. Fastigheten angör idag via Västanväg. Yta intill skolbyggnaden behöver säkerställas så att vändning av personbil är möjlig framför fastigheten. Förslagsvis sker tömning av soptunnor från Vattenverksvägen och tunnor tas ut till uppställningsplats längs med denna av fastighetsägaren. Gatan fungerar även som en gång- och cykelkoppling till skolan.

#### 4.2.7 Skolskjuts och leveranser

Uppställning för skolskjuts föreslås på den nya gatan mellan Ekvatorn och Västanväg. Skolbussen stannar på avsedd yta för buss med väntyta för elever. För leveranser sker uppställning på samma sätt, på Västanväg alternativt den nya vägen i nord-sydlig riktning. Exakt placering är svår att fastställa i ett tidigt stadie och behöver studeras vidare vid utformning av skolbyggnaderna. Förslag på placering av ytorna illustreras i Figur 36.

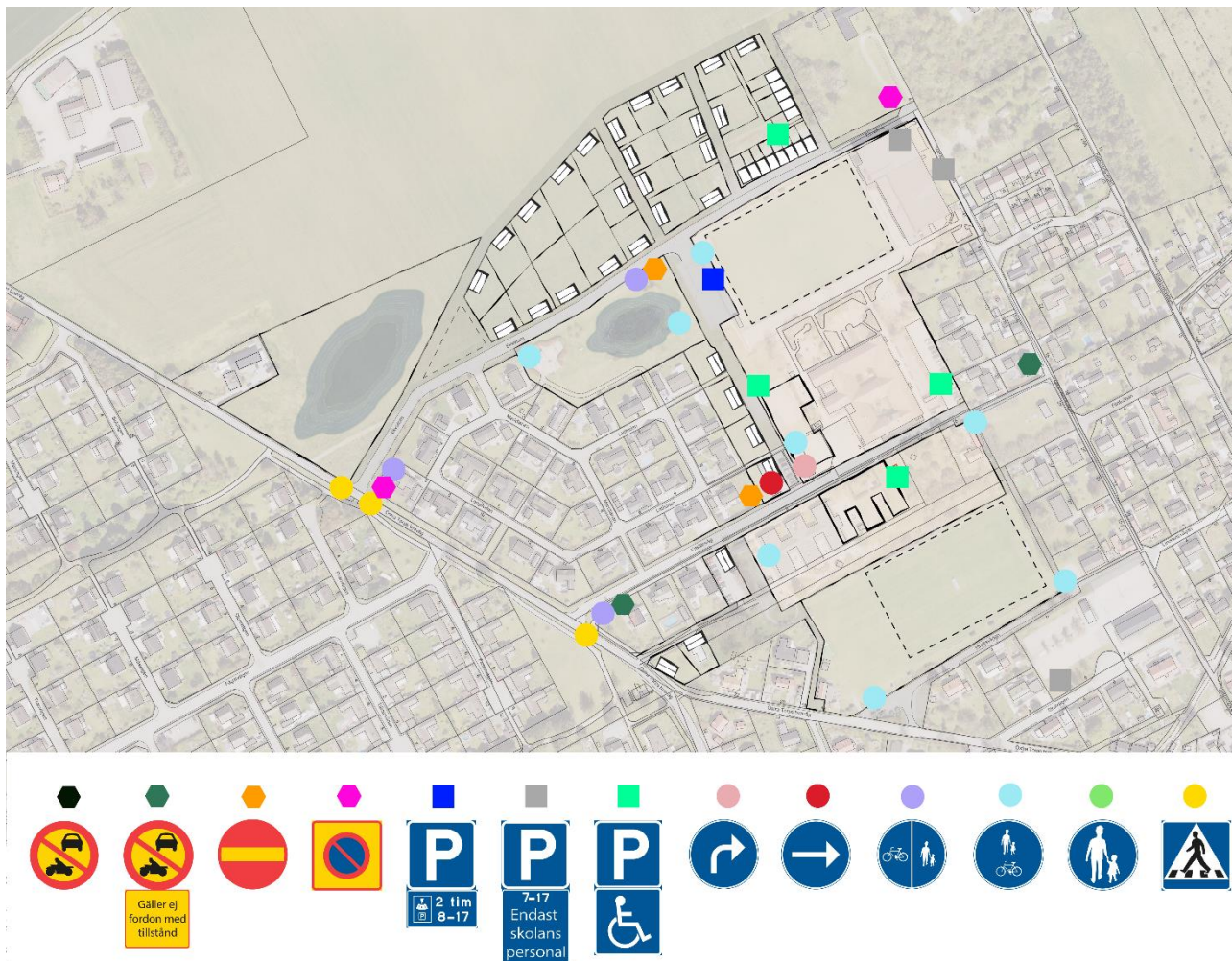


Figur 36. Möjlig yta för skolskjuts och leveranser.



## 4.3 Skyltning

Inom planområdet regleras trafiken och parkering med skyltning vilket presenteras i Figur 37.



Figur 37 Illustration av föreslagen skyltning i området

Ekvatorn är en dubbelriktad väg och regleras med ett områdesmärke för parkeringsförbud vid infarten från Östra Torps Byaväg och Vattenverksvägen. Då förbudet gäller på hela Ekvatorn bedöms inte att ett märke som markerar områdets slut behövs. Gång- och cykelbanan söder om Ekvatorn skyltas med påbjuden gång- och cykelbana. Anslutande gång- och cykelbanor skyltas på samma vis. Övergångsstället över Östra Torps Byaväg har väjningsmärke Övergångsställe på båda sidor.

Västanväg regleras med förbud mot trafik med annat motordrivet fordon än moped klass II och tilläggs skylt "Gäller ej fordon med tillstånd". Trafik med tillstånd är fordon till/från bostäderna, fordon till tillgänglig parkering samt buss och leveranser till skolan.

Skyltning med förbud "infart med fordon" placeras väster om korsningen till den nya vägen upp mot Ekvatorn i det fall det förekommer västergående trafik längs Västanväg. Öster om korsningen regleras trafiken med skylt för enkelriktad trafik som påbjuder fordon att köra vidare upp på den nya vägen mot Ekvatorn. Denna reglering gör att fordon i öster från bostäder och de tillgängliga parkeringarna främst bedöms köra i östlig

riktning på Västanvägen och ut på Vattenverksvägen i stället för att använda den nya vägen mellan Västanväg och Ekvatorn.

Separerade och oseparatorade gång- och cykelbanor, enskilda gångbanor samt övergångsställen regleras med påbudsmärken genomgående i området.

Parkeringsplatserna för hämtning och lämning söder om Ekvatorn är avgiftsfri och p-skiva krävs. Parkeringsplatserna regleras med två timmars tillåten parkering mellan kl. 8-17 på vardagar för att förhindra att parkeringsplatserna används i annat syfte än att hämta och lämna barn till skolan under skoltid. Parkeringsplatserna öster om idrottshallen och söder om förskolan/fotbollsplanen regleras med skyltning "7-17 endast avsedd för personal". Alla tillgängliga parkeringar regleras med tilläggs skyltning för tillgängliga parkering.