

Avsedd för
Kävlinge kommun

Typ av dokument
Rapport

Datum
2021-05-25

TRAFIKUTREDNING FOLKETS PARK KÄVLINGE KOMMUN



TRAFIKUTREDNING FOLKETS PARK KÄVLINGE KOMMUN

Projektnamn **Trafikutredning Folkets park**
Projekt nr **1320053943**
Mottagare **Emelie Alsén**
Typ av dokument **Rapport**
Version **Utkast**
Datum **2021-05-25**
Förberett av **Jessica Wikström**
Kontrollerad av **[Namn]**
Godkänd av **[Namn]**
Beskrivning **Trafikutredning som underlag för ny detaljplan i Folkets park i Löddeköpinge, Kävlinge kommun**

Ramboll
Norra Strandgatan 32
252 20 Helsingborg

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

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Sammanfattning	2
2.	Inledning	2
2.1	Bakgrund	2
2.2	Uppdraget	3
3.	Planförslaget	4
4.	Nuläge och planerad förändring	6
4.1	Området	6
4.1.1	Folkets park	6
4.1.2	Lödde centrum	6
4.1.3	Nyvångsskolan	7
4.2	Gång och cykeltrafik	8
4.3	Kollektivtrafik	11
4.4	Motortrafik	12
4.4.1	Trafikmängder	12
4.4.2	Hastigheter	13
4.5	Parkering	13
5.	Konsekvenser och behov	14
5.1	Trafikstruktur	14
5.2	Parkering	15
5.2.1	Parkeringsbehov bostäder	15
5.2.2	Parkeringsbehov Kulturhus	15
5.3	Summering parkeringsbehov och samnyttjandepotential	17
5.4	Trafikalstring	19
5.5	Trafikprognos	20
5.6	Leveranser och sophantering	21
5.7	Trafiksäkerhetsåtgärder	22

1. SAMMANFATTNING

Som underlag till pågående detaljplanearbete i Folkets park i Löddeköpinge har Ramboll tagit fram denna utredning. Planen föreslår bostäder samt att befintlig byggnad, Folkets hus, i parken nyttjas för caféverksamhet eller kontor. Planområdet ligger strategiskt i Löddeköpinge utifrån potential till hållbart resande. Med god närhet till hållplatsläge samt dagligvaruhandel och annan service i Lödde centrum. Detta medför att avsteg från kommunens parkeringsnorm rekommenderas. Parkeringsbehovet för bostäder och kontorsverksamhet eller café i Folketspark bedöms till 57-67 platser beroende av om det är kontor eller café som kommer etableras på platsen samt om platser för bostäderna samnyttjas med platser till Folkets hus eller inte. Planen bedöms alstras cirka 180-225 fordonsrörelser per dygn om inte fler p-platser är föreslagna än ovan. Denna trafik kommer att sprida sig ut från området. Störst förändring i trafikflöden bedöms ske på Folkparksvägen.

Det finns redan idag vissa brister i gatunätet i området som bör åtgärdas. Behoven aktualiseras med ökad trafik från planområdet. Med hänsyn till pågående planering för Lödde centrum kommer trafik till skolan koncentreras till Skolvägen, då samtliga p-platser till skolan kommer samlas vid parkering som angörs från Skolvägen. För att säkerställa låga hastigheter i anslutning till skolan föreslogs i utredningen för Lödde centrum att hela korsningen vid skolans infart höjs upp. För att säkerställa säkra skolvägar och passagemöjligheter för eleverna är det viktigt att målat övergångsställe finns kvar för barns möjligheter att passera Skolvägen på ett trafiksäkert sätt. Utredningen föreslår även hastighetsäkring av samtliga övergångsställen i området samt utformning av korsningen Per tolvans väg, Skolvägen och Nyvångsvägen ses över med hänsyn till gående rörelsespråk. Planförslaget innebär även att motortrafik kommer att korsa cykelbana på den södra sidan av Skolvägen på två nya ställen. För att prioritera fotgängare och cyklister bör framtida utformning anpassas så att biltrafiken får väjningsplikt mot gång- och cykeltrafik.

2. INLEDNING

2.1 Bakgrund

En ny detaljplan är under framtagande för området Folkets park i Löddeköpinge i Kävlinge kommun, se figur 1. Syftet med detaljplanen är att utveckla parken och bygga bostäder.



Figur 1. Översiktsbild planområdet i Löddeköpinge, planområdet markerat med vitt norr om Barsebäcksvägen.

2.2 Uppdraget

Ramboll har fått i uppdrag att ta fram en trafikturning som underlag till detaljplanen.

I uppdraget ingår att:

- Beräkna trafikallstring från planområdet samt nya trafikflöden på gatorna kring Folkets park.
- Beräkna parkeringsefterfrågan
- Utreda trafiksäkerheten för gående och cyklister i området särskilt med hänsyn till stråk till Nyvångsskolan.
- Studera och säkerställa att avfallshantering och leveranser kan ske på ett trafiksäkert sätt.
- Studera utformning av befintliga gator och korsningspunkter.

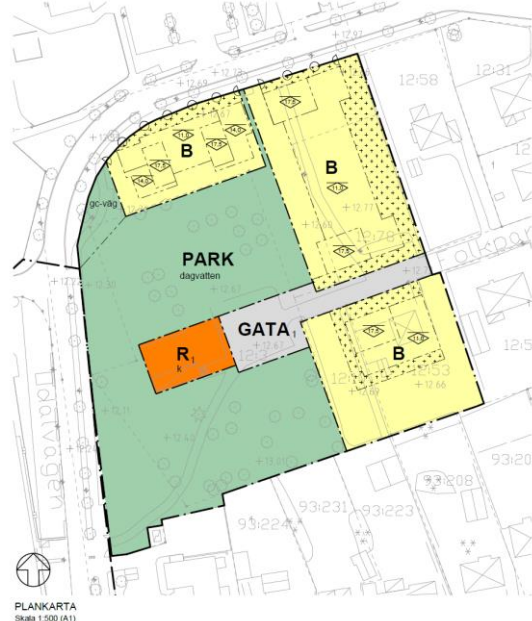
Utredningsområdet avgränsas i huvudsak av planområdet, figur 2. Konsekvenser avseende trafikökning på angränsade gatunät redovisas dock även på anslutande trafiknät utanför planområdet.



Figur 2. Utredningsområdet.

3. PLANFÖRSLAGET

Planförslaget möjliggör 63 lägenheter fördelat på totalt cirka 6570 BTA varav cirka 5552 som så kallad ljus BTA, det vill säga ovan mark. På planområdet föreslås även befintlig byggnad för Folkets hus finnas kvar och föreslås användas som kulturhus med möjlighet för mindre caféverksamhet, kontor eller samlingslokal. Planen avser möjliggöra cirka 300 kvm BTA för café (regleras som restaurang i plan) alternativt kontor. Planförslaget bevarar även stora delar av området som park. I Figur 3 redovisas planförslagets plankarta samt illustrationskiss för området.

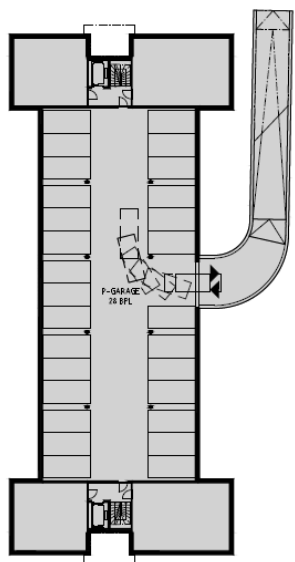
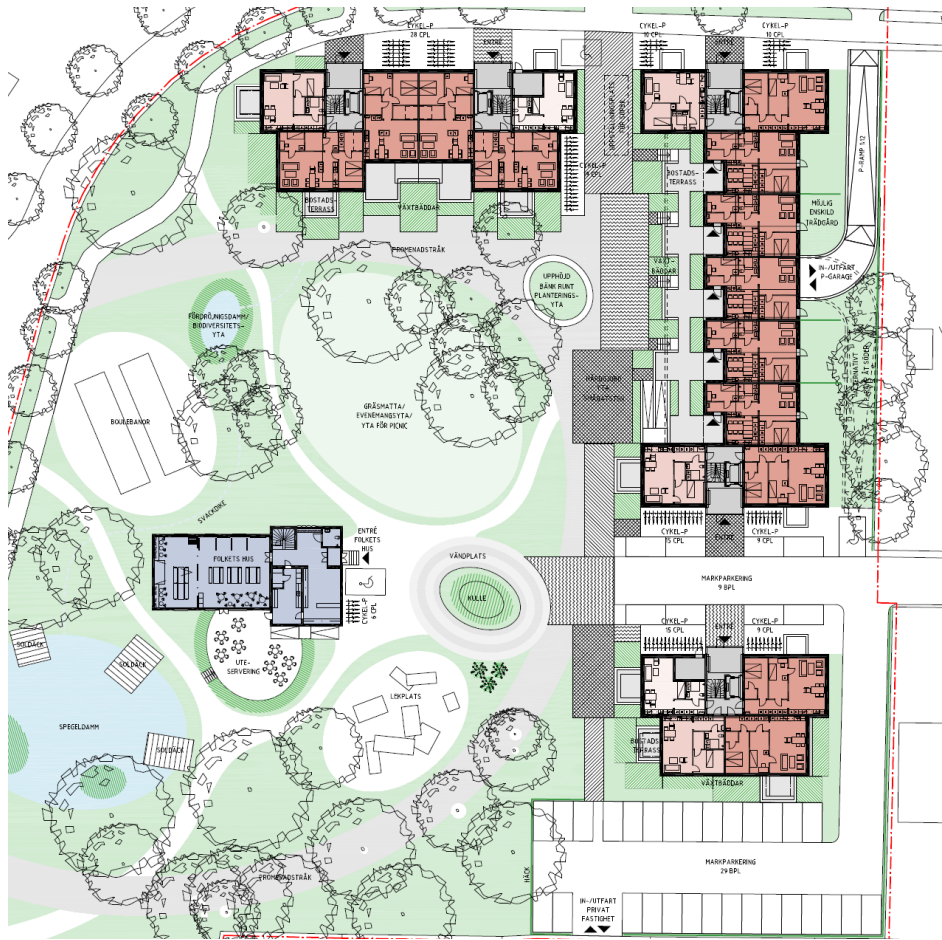


Figur 3. Plankarta utkast mars 2021. Källa: Kävlings kommun.

Visionen med det nya området är att skapa en naturlig mötesplats mitt i byn. Nya bostäder bidrar till att förstärka stadsbilden i samspel med omgivningen. De nya byggnaderna förstärker gaturummen och ramar in parken som hålls öppen för allmänheten. I figur 4 återges hur området avses bebyggas och i figur 5 redovisas illustrationsplan samt p-garage som avses byggas under den nordöstra bostadsbyggnaden.



Figur 4. Illustration av området från vinnande bidrag i markanvisningstävling. Källa: Wingårdh och Er-Ho Fastigheter.



Figur 5. Illustrationsplan och p-garage Källa: Wingårdh och Er-Ho Fastigheter från vinnande bidrag i markanvisningstävling.

4. NULÄGE OCH PLANERAD FÖRÄNDRING

Planområdet ligger strategisk i Löddeköpinge utifrån potential till hållbart resande. Med god närhet till hållplatsläge, skola och förskola samt dagligvaruhandel och annan service i Lödde centrum.

4.1 Området

Angränsande planområdet finns skola samt Lödde centrum. För Lödde centrum pågår planprocess med en ny detaljplan vilken innehåller förändringar som påverkar trafikflödena och rörelsestråken i området. Förslaget kring centrum innebär också förändringar som påverkar angöring till skolans parkering, vilket påverkar trafiken på Skolvägen i anslutning till Folkets park. Nedan sammanfattas vad som finns inom planområdet samt närområdet idag samt vilka planerade förändringar som föreslås i ny detaljplan för Lödde centrum.



Figur 6. Planområdet placering i Löddeköpinge.

4.1.1 Folkets park

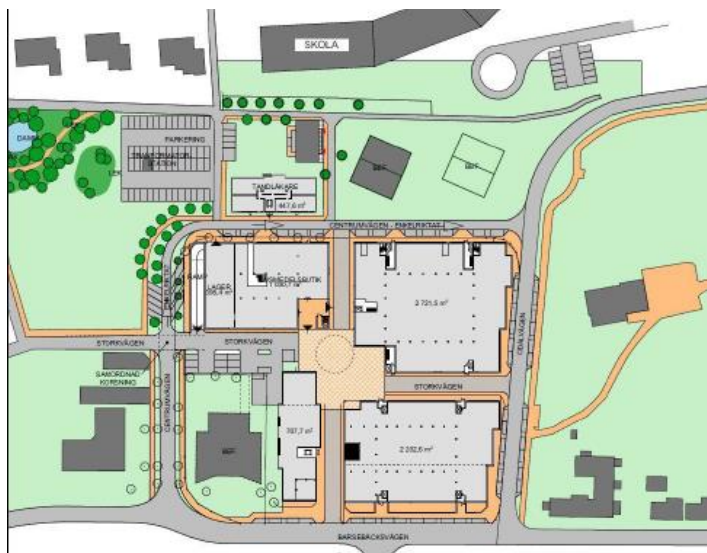
Planområdet är idag park. I parken finns en byggnad, Folkets hus, där det idag bedrivs dansskola. Genom parken finns ett rekreationstråk från planområdet sydvästra hörn, förbi Folkets hus och som sedan återansluter till gång- och cykelvägen längs Skolvägen i planområdets nordöstra hörn.

4.1.2 Lödde centrum

Lödde centrum är lokaliserat centralt i Löddeköpinge och har ett varierande utbud av såväl butiker som servicefaciliteter. Förutom livsmedelsbutiken, finns exempelvis även blomsterhandel, klädesbutik, frisörsalonger, bibliotek, tandläkarmottagning, café och några restauranger.

För Lödde centrum pågår planprocess för ombyggnad av centrum med syfte att ersätta befintligt centrum med nya lokaler samt förtätning med bostäder i området. I trafikutredning för den detaljplanen föreslås flera åtgärder i området. Centrumvägen föreslås gestaltas om på gatans norra delar för att dämpa hastigheterna och förbättra trafiksäkerheten kring skolområdet. På Centrumvägens norra del föreslås även leveranser till livsmedelsbutiken att finnas. Då gatan kommer att trafikeras av en del tunga fordon är det extra viktigt att hastigheterna är låga och trafiksäkerheten är hög. Gatans föreslås därför smalnas av samtidigt som gångbanorna breddas

och hastighetsäkrad passage anläggs. På Odalvägen föreslås att det anläggs kanstenstensparkering mellan träd. Vid huvudentrén in till centrum föreslås en hastighetssäkrad passage för gående och cyklister. Barsebäcksvägen föreslås få en mindre ombyggnad. Dagens parkeringsringa föreslås tas bort och ersättas med kantstensparkering mellan träd längs med Barsebäcksvägen, vilket kommer att skapa större ytor för gående och vistelse längs med centrumhuset.



Figur 7. Planerad utveckling av centrum.

4.1.3 Nyvångsskolan

Nyvångsskolan ligger nordväst om utredningsområdet och är en F-6 skola med cirka 550 elever, varav tre förskoleklasser. Skolan har en bilparkering med kapacitet för omkring 60 bilar. Skolan har också en avsedd yta för leveransfordon, som enklast angör skolan via Odalvägen och Barsebäcksvägen.

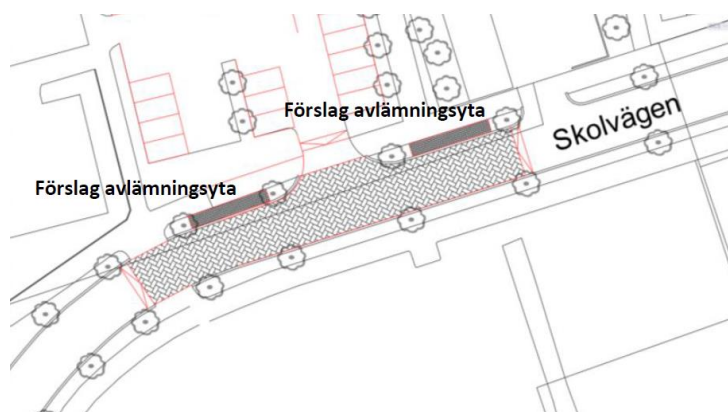
Det är idag många barn som skjutsas till Nyvångsskolan. Idag finns två parkeringar som används för angöring till skolan, se Figur 8. De flesta kommer mellan 7.45-08.00 då det också uppstår köer framförallt på den västra parkeringen. Enligt förslaget i ny detaljplan för Löddeköpinge centrum kommer parkering på västra sidan av skolan att tas bort. Denna parkeringsyta planeras bli bostäder.



Figur 8. Parkeringar som används för angöring till skolan idag. Den västra parkering utgår enligt ny detaljplan för Lödde centrum.

Byggplanerna på den västra parkeringen kan komma att skapa trafikproblem vid Nyvångsskolan om inte insatser görs för att minska antalet föräldrar som skjutsar sina barn till skolan. Trafikmiljön runt huvudparkeringen kommer inte kunna hantera och ta emot ytterligare 100 bilar under morgontimmen med en tydlig topp av bilar mellan 7.45-08.00 samtidigt som trafiksäkerheten för skolbarnen ska hållas hög. Risken finns att det uppstår incidenter och farliga situationer där skolbarnen är inblandade. Bedömningen är dock att skolan har tillräckligt med parkeringsplatser på sin huvudparkering, vilket är betydligt fler än vad kommunens parkeringsnorm säger. Det bör därför inte byggas fler parkeringsplatser till skolan vid huvudparkeringen. Utöver insatser att få fler att gå och cykla till skolan krävs att man arbetar med fysiska åtgärder för att förbättra utformningen av skolans huvudparkering och därmed skapa bättre flöde och trafiksäkerhet på parkeringsytan.

För att minska biltrafiken in på parkeringsplatsen föreslås i trafikutredning för Löddeköpinge centrum avlämningsytor längs Skolvägen. Dessa rekommenderas ligga på Skolvägens norra sida för att undvika spring över gatan, exempel visas i figur 9. Risken med detta förslag är att trafiken kan komma att öka på Skolvägen öster om skolan då föräldrar måste köra in från ett annat håll till skolan. Detta leder till att föräldrar som ska lämna eller hämta sina barn behöver ta stor omväg inom villaområdet. Om man går vidare med detta förslag har därför rekommenderats att förslaget studeras vidare i ett större trafiksammanhang och inte bör implementeras förrän man studerat hur trafiksituationen verkligen blir kring skolan när västra parkeringen tas bort. Åtgärden bör också studeras i samband med den planerade exploateringen i parken söder om Skolvägen så att inte utfarter från de nya husen hamnar i samma punkt som skolan har sin mest frekventerade hämta/lämna yta. Om det blir aktuellt med avlämningsytor på Skolvägen bör hastigheterna vara låga på platsen. Därför föreslås i trafikutredning för Lödde centrum att en längre yta förbi skolans parkering höjs upp och hastighetssäkras.



Figur 9. Framtaget utformningsförslag för Skolvägen i trafikutredning för Lödde Centrum.

4.2 Gång och cykeltrafik

Området har ett relativt tätt nät av separerad infrastruktur för gående och cyklister. Befintliga gångbanor, gång- och cykelbanor och passager kan utläsas i figur 10. Längs de nordvästra delarna av planområdet, längs Odalvägen och Skolvägen löper en gång- och cykelbana som tillsammans med gång- och cykelbanan öster om Nyvångsskolan bildar ett nordsydligt gång- och cykelstråk som kopplar samman de södra delarna av Löddeköpinge med gång- och cykelbanan som finns i parken norr om skolan. Parkstråket norr om skolan utgör i sig ett viktigt gång- och cykelstråk som binder samman Center syd med de östra delarna av Löddeköpinge och förbi flera viktiga målpunkter som förskola, skola och idrottsanläggningar. Gång och cykelvägen på den

norra sida om Skolvägen utgör ett viktigt stråk i öst-västlig riktning inte minst för barn till och från skolan. Gång och cykelvägen fortsätter in på en smalare trottoar bort mot Per tolvans väg. Öster om planområdet, på Nyvångsvägen och Per tolvans väg, finns gångbana som är separerad från körbanan genom en målad linje. Område för gående är dock delvis mycket begränsat, särskilt på Per tolvans väg i anslutning till korsning. I Folkparksvägen saknas helt separerade gångbanor.



Figur 10. Befintliga gång- och cykelvägar samt passager i området.

I direkt anslutning till planområdet finns två passager. Den norra passagen är reglerad som övergångsställe och cykelpassage och kopplar till skolans entré (1). Denna passage är hastighetssäkrad genom att passage är upphöjd. Även på Barsebäcksvägen finns ett hastighetssäkrat och signalreglerat övergångsställe med cykelpassage (3). På Odalvägen finns ett friliggande övergångsställe på sträckan (2). Passagen kopplar ihop befintlig entré till Lödde centrum samt rekreationstråket som finns för gående genom Folkets park. Den sistnämnda passagen är ej hastighetssäkrad men föreslås hastighetssäkras i samband med att Lödde Centrum byggs om. Passagen över Nyvångsvägen (4) är reglerad som övergångsställe och hastighetsäkning saknas. På den östra sidan möter övergångsstället inte någon gångbana. Gångbanan finns något längre väster ut på Skolvägen.



Figur 11. Uppe till vänster gång- och cykelväg söder om Skolvägen. Uppe till höger upphöjt övergångsställe och cykelpassage över skolvägen. Nere till vänsterupptrampad respektive anlagd gångväg i parken. Nere till höger gångväg ut ur parken mot Lödde Centrum.

I samband med ny detaljplan för Lödde centrum planeras för flera stråk för gående längs och genom centrumområdet vilket kommer fortsatt gynna tillgängligheten mellan de planerade bostäderna i Folkets park och Lödde Centrum samt hållplatslägena på Barsebäcksvägen. Det är dock viktigt att planen fortsatt medger god tillgänglighet och framkomlighet även för boende i de befintliga bostäderna runt Folkets park. Planerade åtgärder för gång- och cykelinfrastrukturen presenteras i figur 12. Förslagen innebär bland annat att passagen på sträckan på Odalvägen flyttas något norr ut och hastighetsäkras.

Det saknas idag möjlighet att cykla på separerad bana längs Barsebäcksvägen söder om planområdet. Det finns planer för en ny cykelbana på Barsebäcksvägen som redan idag utgör en del av Sydkustleden. Idag saknas tidplan för denna åtgärd.



Figur 12. Planerade åtgärder i området anges med streckade linjer.

4.3 Kollektivtrafik

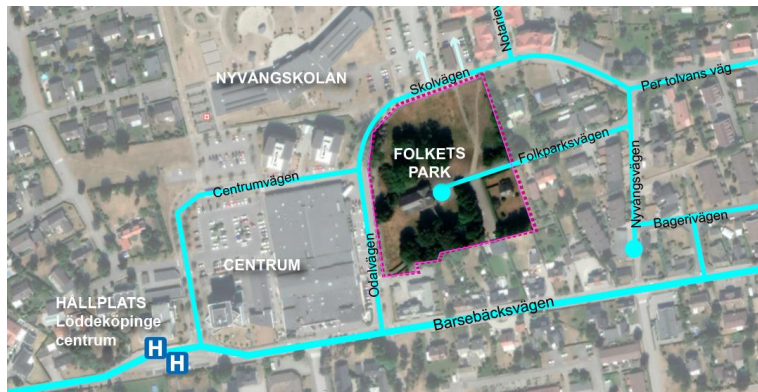
Närmsta kollektivtrafikhållplats finns väster om Löddeköpinge centrum, se figur 12. Hållplatsen är utformad som en fickhållplats med väderskydd bänkar och cykelparkering. Hållplatserna nås inom 300-400 meter gångavstånd från planområdet.

Sammanlagt trafikerar fem regionbusslinjer med varierad turtäthet. Direktbussen (138) till och från Malmö har få avgångar i högtrafik och inga avgångar från Löddeköpinge centrum under helg eller dagtid vardagar. Resenärer hänvisas att åka med regionbuss 134 eller 132, som går via Bjärred och tar längre tid. Alternativt att åka till Malmö via Lund och därifrån byta till tåg. Till och från Lund är turtätheten högre med 15-30 minuters trafik i högtrafik. Mot Kävlinge avgår buss 122 en gång timmen under högtrafik. Utanför högtrafik avgår bussen cirka varannan timme.

Kollektivtrafik har dock svårt att konkurrera med biltrafiken för resor ut ur orten på grund av relativt låg turtäthet samt med hänsyn till närheten till E6:an vilket ger fördelaktiga restider för bilresor jämfört med kollektivtrafiken.

4.4 Motortrafik

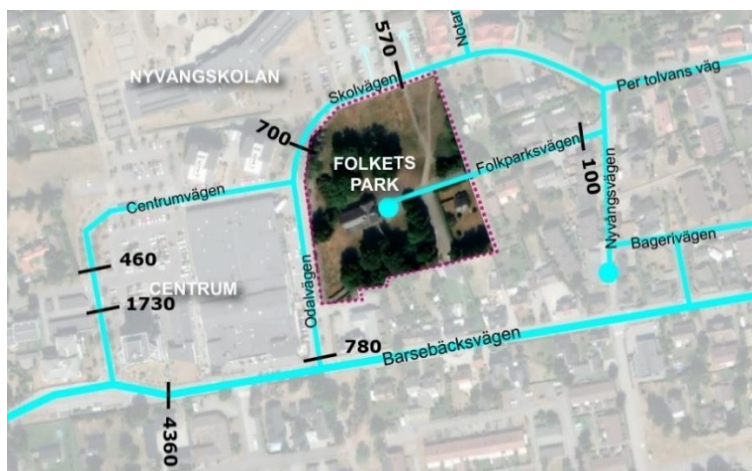
Trafiken som finns på Odalvägen och Skolvägen bedöms i huvudsak alstras av bostäderna i området samt trafik till och från Nyvångsskolan samt förskola. Ett mindre antal fordon med målpunkt i centrum bedöms belasta Odalvägen för att angöra den östra parkeringen till centrum. Motortrafik som angör planområdet idag ska till befintlig dansskola i Folkets park och bedöms angöra via Odalvägen-Skolvägen-Nyvångsvägen-Folkparksvägen respektive Bagerivägen-Nyvångsvägen-Folkparksvägen.



Figur 13. Viktiga vägar för motortrafik i anslutning till planområdet.

4.4.1 Trafikmängder

Dagens trafikflöden redovisas i figur 14. Uppmätta flödena kring Folkets park är förväntade för ett område med blandad bebyggelse, centrum och skolor. Flödet på Folkparksvägen är förhållandevis högt med tanke på gatans småskalighet. Det något högre flödet kan förklaras av aktiviteten till Folkets hus och dansskolan där Folkparksvägen är den enda infarten. Av flödena på Folkparksvägen kan antaganden om fördelning mellan trafik till bostadshusen och trafik till befintlig dansskola göras. Det finns idag cirka 10 villafastigheter som använder Folkparksvägen. Dessa bedöms göra cirka 4 fordonsflyttningar vardera på Folkparksvägen under ett dygn. Det vill säga att befintliga bostäder bedöms alstra 40 fordon rörelser per dygn på Folkparksvägen. Övrig trafik alstras då av dansskolan och Folkets hus, då inga fler målpunkter finns längs gatan. Dessa bedöms således bli 60 fordon per dygn. Antalet rörelser från dansskola bedöms rimligt då det hålls flera dansklasser per dag. Med föräldrar som hämtar och lämnar barn vid dansskolan generas 4 resor per barn som blir avsläppt med bil. I framtiden kommer dansskolan att flytta till nya lokaler och denna trafik kommer således att försvinna från Folkparksvägen.



Figur 14. Trafikmängder, dygnstrafikflöden uppmätta i slutet av mars 2021.

4.4.2 Hastigheter

På Barsebäcksvägen är hastigheten idag reglerad till 40km/tim. Övriga gator inne i området är reglerade till 30km/tim. På samma platser som trafikmängderna mätts enligt figur 14 har även hastigheterna mätts. Hastighetsefterlevnaden är idag god i samtliga mätpunkter. Samtliga mätningar visar att 85-percentilen ligger under gällande hastighetsbegränsning. Det förekommer dock hastighetsöverträdelser men andelen är låg, generellt mellan 0-4%i samtliga punkter utom en. Andelen överträdelser sticker ut vid Skolvägen östra mätpunkt. Där kör 12% över reglerad hastighet. Detta tyder på det finns behov av farddämpande åtgärd och bedöms särskilt viktigt då det är i anslutning till skolan där barn rör sig.

Tabell 1. Uppmätta Hastigheter

	Medel-hastighet	85:e percentilen	Reglerad hastighet		Hastighets-överträdelser
Barsebäcksvägen	33	37	40	km/h	3%
Centrumvägen norr	25	27	30	km/h	3%
Centrumvägen söder	26	27	30	km/h	3%
Folkparksvägen	18	21	30	km/h	0%
Odalvägen	24	27	30	km/h	4%
Skolvägen väster	26	27	30	km/h	4%
Skolvägen öster	28	29	30	km/h	12%

4.5 Parkering

Idag finns parkeringsbehov kopplat till dansskolan som bedrivs i Folkets hus. Framför byggnaden finns en asfalterade yta som i huvudsak används som vändyta. I planområdets östra del, norr om Folkparksvägen finns 5 stycken markerade p-platser som idag främst nyttjas av besökare till dansskolan i Folkets hus.



Figur 15. Till vänster vändyta framför Folkets hus. Till höger p-platser norr om Folkparksvägen.

5. KONSEKVENSER OCH BEHOV

5.1 Trafikstruktur

Trafikstrukturen som föreslås i markanvisningstävlingen samt hur den kopplar an till befintliga och planerade stråk angränsande planområdet presenteras i Figur 16. För angöring av motorfordonstrafik till planområdet föreslås tre kopplingar. Två i planområdets nordöstra delar. Den östra kopplingen angör ett underjordiskt parkeringsgarage och den västra (streckad linje) fungerar som gångfartsgata med möjlighet till leveranser och avfallshantering. Den tredje anslutningen till planområdet sker via Folkparksvägen i öster vilken avser angöra markparkering i planområdets sydöstra delar, söder om bostadshuset. I övrigt föreslås även markparkering längs med Folkparksvägen, vilket kommer innebära att trafiken kommer att öka till området från de östra delarna. I de två norra anslutningarna sker anslutningen över befintlig gång- och cykelbana. I dessa punkter är det viktigt med god sikt och hastighetssäkring då de ligger i direkt anslutning till skolområdet där många barn rör sig.

Cykelparkering föreslås i det vinnande förslaget för markanvisningstävlingen förläggas utomhus längs byggnaderna fasader, huvudsakligen i anslutning till byggnadernas entréer. Det anges även att kompletterande väderskyddade cykelplatser kan förläggas i källare, var även cykelservice som däckpump och eventuell laddplats för lådcyklar kan finnas.

Cykelparkeringar ska anläggas i nära anslutning till entréer utan att de påverkar tillgängligheten och framkomligheten för gående.



Figur 16. Förslagen trafikstruktur och kopplingar till befintlig och planerade strukturer utanför planområdet.

Befintliga övergångsställen och passager i området bedöms som rimliga att ha kvar. På Skolvägen finns ett hastighetssäkrat övergångsställe som ska finnas kvar. På Nyvångsvägen finns ett obebaktat övergångsställe som bör hastighetssäkras då trafiken kommer att öka på Nyvångsvägen. Detta kan göras med enklare typ av farthinder i asfalt.

5.2 Parkering

Planförslaget innehåller bostäder samt kulturhus med möjlighet till till exempel caféverksamhet eller kontor som föranleder parkeringsbehov för boende, personal och besökare. Planförslaget innehåller 63 lägenheter fördelat på totalt cirka 6570 BTA varav cirka 5552 är så kallad ljus BTA, det vill säga ovan mark. På planområdet föreslås även befintlig byggnad för Folkets hus finns kvar och användas för caféverksamhet eller kontor.

Parkeringsbehov bedöms i relation till kommunens *Parkeringstal för bil och cykel i Kävlinge kommun 20140526*. Parkeringstalen i Kävlinge kommun skiljer sig mellan olika geografiska zoner i kommunen. Planområdet ligger i zon c. I parkeringstalen redovisas parkeringsbehov för bil respektive cykel genom ett specificerat antal p-platser per 1000 kvadratmeter bruttoarea (BTA) i relation till planerad markanvändning. Parkeringstalen är emellertid flexibla. Detta innebär att särskild utredning i specialfall kan ligga till grund för avvikelser från gällande parkeringstal. Därför har även en bedömning av parkeringsbehov gjorts i denna utredning.

5.2.1 Parkeringsbehov bostäder

Tabell 2. Parkeringsbehov för nya bostäder inom planområdet

	P- behov Enligt norm	Parkeringstal enligt norm	Bedömt P-behov	Bedömt P-tal
Bilplatser	73 (8)	1,16 bpl/lgh	57 (6)	0,9 bpl/lgh
Cykelplatser	158 (40)	2,5 cpl/lgh	158 (40)	2,5 cpl/lgh

I tabell redovisas det totala behovet med besöksparkeringsplatser inom parentes, **totalt antal** (varav besöksparkering).

Enligt kommunens parkeringsnorm krävs 11 bilplatser per 1000 kvadratmeter BTA varav 1,16 ska reserveras för besökare. För cykelparkering krävs 24 platser per 1000 kvm BTA varav 6 ska ordnas för besökare. Förslaget innebär enligt normen således ett behov på 73 bilparkeringsplatser varav 8 är avsedda för besökare. Om 63 lägenheter ordnas inom de 6570 kvm BTA som föreslås i markanvisningstävlingen innebär det 1,16 bilplatser per lägenheter. Vilket motsvarar lite drygt en plats per bostad samt 10% besöksparkering. Detta bedöms högt vid ett så centralt läge med närhet till service och kollektivtrafik i Lödde centrum. Därför är rekommendationen att frångå Kävlinges parkeringstal och istället tillämpa ett parkeringstal på 0,9 parkeringsplatser/lägenhet (0,8 exkluderat besöksparkering), vilket motsvarar cirka 57 parkeringsplatser. Av dessa bör cirka 10%, 6 platser, ordnas som besöksparkering till de boende. Utöver det totala antalet p-platser tillkommer även behov för att kunna iordningställa p-plats för rörelsehindrade till bostäderna vid behov.

För cykelparkering krävs enligt normen totalt 158 cykelplatser varav 40 ska vara för besökare. Detta motsvarar cirka 2,5 cykelparkering per lägenhet eller 1,9 exkluderat besöksparkering. Denna siffra bedöms som rimlig då planförslaget medger olika typer av bostäder, både lägenheter och radhus där cykelbehovet kan vara både högre och lägre än 2,5 cykelplatser/lägenhet.

5.2.2 Parkeringsbehov Kulturhus

Det finns två olika scenarion för parkeringsbehov för kulturhuset, då planen möjliggör såväl att hela bygganden används som publik lokal och caféverksamhet som att hela byggnaden används för kontorsverksamhet.

Caféverksamhet

Tabell 3. P-behov om 300 kvm BTA caféverksamhet

	P- behov Enligt norm	Bedömt P-behov
<i>Bilplatser</i>	-	2(1*)
<i>Cykelplatser</i>	-	15(13)

*Besöksparkering för rörelsehindrade

I tabell redovisas det totala behovet med besöksparkeringsplatser inom parentes, **totalt antal** (varav besöksparkering).

I kommunens p-norm finns inga p-tal för caféverksamhet. För restaurang krävs enligt kommunen parkeringstal i zon C 27 bilplatser per 1000 kvm BTA varav 24 är för besökare. Detta bedöms långt över det behov som en mindre caféverksamhet i anslutning till en park i Löddeköpinge kan alstra. Caféeet antas i första hand attrahera boende i Löddeköpinge som har goda förutsättningar att gå eller cykla till caféeet. Caféeet kan även antas besökas av besökare till Lödde centrum som kombinerar inköp med cafébesök. Det finns idag parkering i anslutning till Lödde centrum och enligt framtaget förslag för Lödde centrum finns även planer på gatuparkering längs Odalvägen. Dessa bedöms kunna användas även för de få besökare till caféverksamheten som kommer med bil. Det finns dock behov av att ordna parkering för rörelsehindrade. Det bedöms även finnas behov av max en parkeringsplats för personal. Utöver parkering behöver även erforderliga ytor för leveranstrafik att angöra caféeet säkerställas.

Då merparten av besökarna antas komma till fots eller på cykel behöver behovet för cykelparkering även säkerställas. Hur stort det totala behovet avgörs i slutändan av hur många sittplatser som ordnas. I viss mån kan även parken tänkas användas som sittplats vid till exempel anläggning av glasscafé. En initial bedömning av antalet cykelparkering bedöms till 15 platser vara 2 för personal till caféeet.

Kontor

Tabell 4. P-behov om 300 kvm BTA kontor

	P- behov Enligt norm	Bedömt P-behov
<i>Bilplatser</i>	10 (2)	10(2*)
<i>Cykelplatser</i>	3	3-6

*En av besöksplatserna bör ordnas för rörelsehindrade

I tabell redovisas det totala behovet med besöksparkeringsplatser inom parentes, **totalt antal** (varav besöksparkering).

Enligt kommunens p-norm ska 10 bilparkeringsplatser ordnas för kontor i detta läge, varav 2 platser reserveras för besökare. Detta kan således antas motsvara 8 anställda som kommer i bil dagligen. Arbetsresor till Löddeköpinge görs enligt resvanundersökningen i Skåne 2018 i huvudsak med bil, 84%. 300 kvm BTA kontor motsvara enligt Trafikverkets alstringsverktyg 9 anställda. Således bedöms parkeringsbehovet motsvara kommunens parkeringstal. En av besöksparkeringarna bör ordnas för rörelsehindrade. Dessa parkeringsplatser ska anordnas på kvartersmark.

Cykelparkeringsbehovet till kontor är beroende av om de kontorsanställda bor i närområdet eller om de pendlar från andra delar av regionen. Minsta behov bör dock vara att ordna cykelpaltser enligt norm, men behovet kan bli betydligt högre med många anställda som bor i närområdet. Därför bedöms behovet till 3-6 platser.

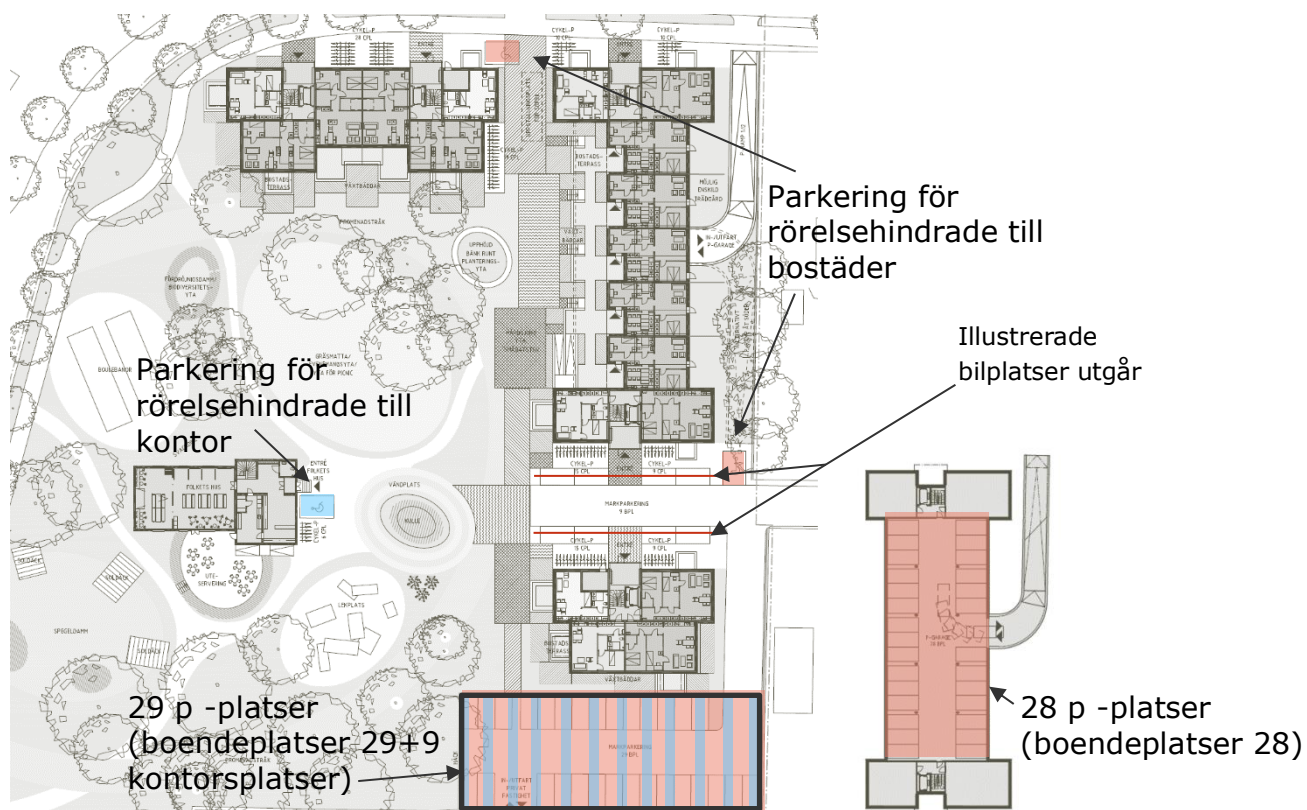
5.3 Summering parkeringsbehov och samnyttjandepotential

Bilparkering

Enligt markanvisning förslaget, se figur 17, ordnas 28 platser i p-garage vilka angörs från Skolgatan i norr. Övriga platser ordnas genom 29 platser i markparkering i de sydöstra delarna av planen samt fyra längsgående platser vid längs med Folkparksgatan. Därutöver ordnas totalt 3 parkeringsplatser för rörelsehindrade. En vid bostadshusen i norr, en vid bostadshusen i öster samt en vid Folketshus.

Det scenario som innebär högst behov av parkeringsplatser är bostäder samt kontor. Det totala behovet har bedömts till 67 parkeringsplatser. De 57 platser som behövs för boende löses genom de 29 platser i markparkering i sydöst samt de 28 platser som föreslås i parkeringsgarage. Därutöver tillkommer behov för parkering till kontor. Dessa kan anordnas i anslutning till befintlig markparkering i sydost och i så fall bör möjligheten att samnyttja dessa platser med boendesplatserna. Under kontorstid bedöms beläggningen på boendeparkeringen inte överskrida 65% på markparkeringen. En beläggning på max 65% innebär att minst 10 av de 29 platserna är lediga under kontorstider och då kan nyttjas för kontorsanställda. Således behöver inte ytterligare parkering ordnas för kontoret. Detta förutsätter dock att platserna inte öronmärks åt enskilda brukare. Om parkering samnyttjas kan dock föreslagna p-platser längs Folkparksgatan med fördel plockas bort till förmån för en gestaltning som är mer gynnsam för tillgänglighet till cykelparkering och kan ge möjlighet till mer vistelseytor för de boende. Hur parkering ordnas enligt detta alternativ sammanställs i figur 17.

Samnyttjande bör även kunna tillämpas vid anläggning av caféverksamhet då p-behovet för café bedöms mycket lågt. Om platserna önskas reserveras finns inte möjlighet till samnyttjande. Om bilplatser för kontor eller café önskas ordnas i anslutning till Folkets hus utöver föreslagna p-plats för rörelsehindrade behövs ytterligare 1 plats för café samt ytterligare 9 platser för kontor. Dessa kan ordnas längs med Folkparksvägen eller i anslutning till Folkets hus. Om parkering ordnas längs med Folkparksgatan enligt markansvisningsförslaget behöver dock tillgängligheten till innanförhängande cykelparkering säkerställas. I markansvisningsförslaget är cykelparkeringen blockerad av bilparkering längs Folkparksvägen. Platser för rörelsehindrade bör möjliggöras i de lägen som illustrerats i markansvisningsförslaget, se figur 17.



Figur 17. Förslag på parkeringsanordning enligt behovsbedömning vid samnyttjande av den södra parkeringen. Bakomliggande illustration från ER-Ho fastigheter och Wingårdhs.

Cykelparkering

Cykelparkering föreslås möjliggöras enligt norm för bostäder. För att undvika oordnad uppställning av cyklar i anslutning till Folketshus föreslås antalet cykelparkering vid Folkets hus utökas till 15 platser vid caféverksamhet. Vid etablering av kontor kan ett färre antal platser om 2-6 ordnas beroende på var de som arbetar bor. Vid lokalt upptagningsområde fler platser, vid regionalt upptagningsområde är behovet inte lika stort.

5.4 Trafikalstring

För bedömning av trafikalstring från planområdet används Trafikverkets alstringsverktyg. För området planeras 63 lägenheter om 6570 kvm BTA samt Folkets hus om 300 kvm som alstringsgrundande BTA med möjlighet till restaurangverksamhet eller kontor i Folkets hus. Alstringen från Trafikverkets alstringsverktyg stäms sedan av med en bedömning utifrån rekommenderat parkeringsantal, för att inte över eller underskatta antal fordonsrörelser utifrån antal p-platser som anläggs.

Bostäder

Då planen avser möjliggöra 6570 kvm BTA är det detta som prövas. Detta alstrar enligt alstringsverktyget 220 fordonsrörelser per dygn. Andelen nyttotransporter bedöms uppgå till 5%.

220 fordonsrörelser fördelat på 63 lägenheter motsvara cirka 3,5 fordonsrörelser per dygn och bostad. I förhållande till antal lägenheter bedöms alstringen således rimlig. Beroende på demografi, det vill säga vilken åldersgrupp samt boendetäthet kan dock antalet variera. Om många äldre samt yngre utan barn flyttar in antas fordonsrörelserna per dygn minska betydande.

En annan faktor som har direkt påverkan på antalet fordonsrörelser per dygn är hur många parkeringsplatser som faktiskt ordnas. Om 57 parkeringsplatser ordnas för bil för de boende, enligt rekommendationer i avsnitt 5.2.1, motsvarar 220 f/d 3,85 fordonförflytningar per plats per dygn. Det vill säga att varje bil skulle göra cirka 2 ärenden med utgångspunkt från hemmet per dag. Det bedöms högt. Fordonflödet borde således bli lägre än uppskattningen enligt trafikalstring. Om varje parkeringsplats antas omsättas 3-3,5 gång per dygn, bedöms de nya bostäderna alstra cirka 170-200 fordonsrörelser per dygn.

Tabell 5. Bedömd fordonsalstring från bostäderna i förslaget

BTA	Fordon per dygn (andel nyttotrafik) Trafikalstringsverktyget	Fordon per dygn (andel nyttotrafik) Bedömning
6570 kvm BTA bostäder	220 f/d (5%)	170-200 f/d (5%)

Kulturhus

Caféverksamhet/samlingslokal:

Trafikverkets alstringsverktyg kan inte appliceras på denna typ av verksamhet. Därför görs enbart en manuell bedömning av trafikalstringen till caféverksamhet eller samlingslokal utifrån bedömt p-behov.

Som tidigare nämnts bedöms besökarna till caféverksamheten i huvudsak vara personer från området som går eller cyklar. Bedömningen i avsnitt 5.2.2 vara att de bör ordnas 1 bilplats för rörelsehindrade besökare samt 1 parkeringsplats för personal. Om personalparkering omsätts 1 gång per dag och besöksparkering omsätts 1-2 gånger per dag alstrar det cirka 4-6 fordonsrörelser per dygn. Inklusiv nyttotrafik med 1-2 leveranser dagligen är bedömningen caféverksamhet alstrar max 10 fordonsrörelser per dygn.

Kontor:

Planförslaget möjliggör även att Folkets hus används som kontorslokaler. Enligt trafikalstringsverktyget alstrar 300 kvm BTA kontor cirka 20-25 rörelser per dygn inklusive

nyttotrafik. Detta motsvarar cirka 9 kontorsanställda inklusive 1-2 besökare som anländer i bil dagligen samt nyttotrafik.

Om parkering ordnas för kontor enligt bedömning för parkeringsbehov i avsnitt 5.2.2 ordnas 8 bilplatser för kontorsanställda samt 2 för besökare. Om varje plats antas omsättas en gång och 0-2 leveranser anländer dagligen alstras 20-24 fordonsflyttningar per dygn. Således bedöms trafikstringsverktygets analys rimlig i förhållande till förslaget.

Tabell 6. Bedömd fordonsalstring från Kulturhuset

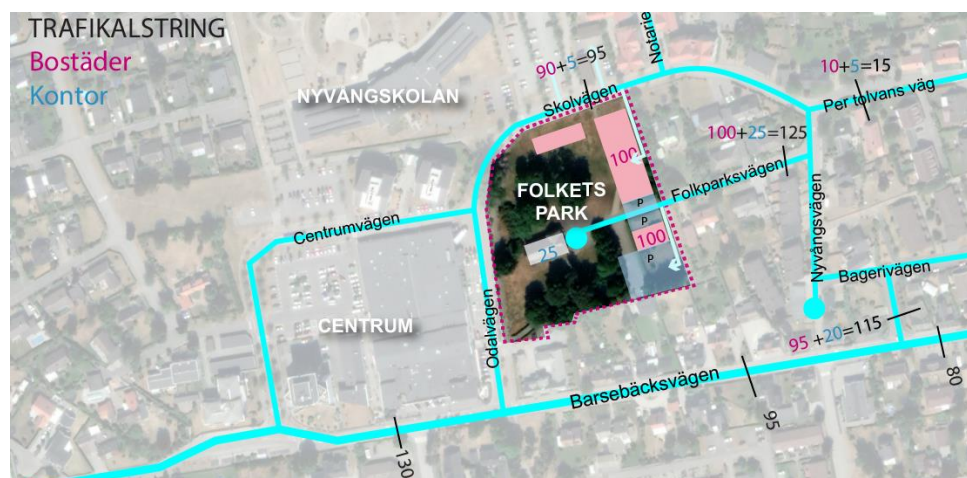
BTA	Fordon per dygn (andel nyttotrafik)
300 kvm BTA café	10 f/d (50%)
300 kvm BTA kontor	20-25 f/d (5%)

Sammanlagt alstras således som mest 180-225 fordonsrörelser per dygn av planen. Beroende av vad för verksamhet som bedrivs i kulturhuset i övrigt kan även viss annan trafik alstras, denna trafik bedöms dock vara av begränsad volym och bortses därför.

5.5 Trafikprognos

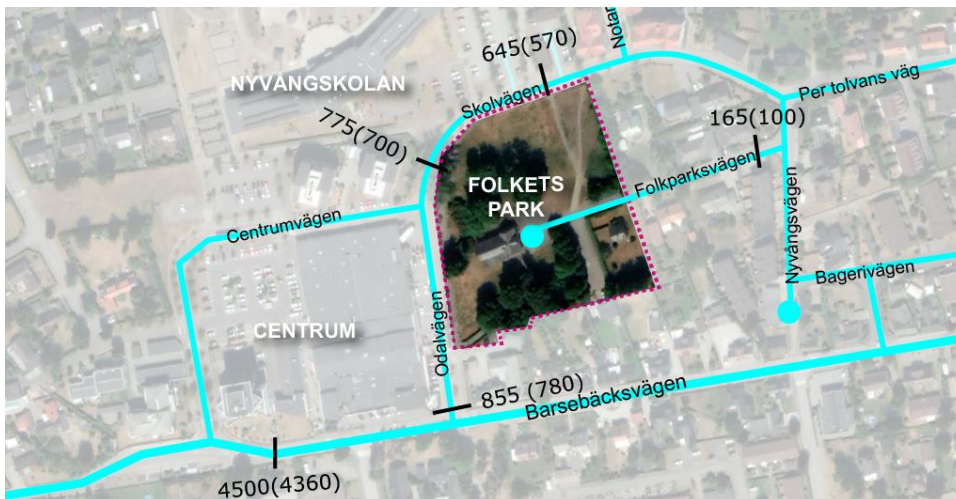
Den trafik som alstras av bostäderna i området kommer att fördela sig jämnt mellan anslutning i norr och anslutning från väster då parkeringsplatserna fördelas cirka hälften i garage och hälften på markparkering i sydöst. Av trafiken som vänder sig mot markparkeringen bedöms trafiken fördela sig så att ungefär 20% kör norrut i korsningen Folkparksvägen - Nyvångsvägen och cirka 80% söderut då den mesta av trafiken bedöms vända sig mot Barsebäcksvägen. Vissa antas dock utträta ärenden som att handla eller hämta/lämna barn på vägen och angör därför via Odalvägen - Skolvägen. I korsningen Nyvångsvägen - Skolvägen bedöms flödena fördela sig jämt mellan Per tolvans väg samt Skolvägen. För trafik som angör planområdet norrifrån bedöms 80% angöra via Odalvägen - Skolvägen och 20% via Bagerivägen - Nyvångsvägen - Skolvägen. I korsningen Odalvägen - Barsebäcksvägen antas 70% köra väster ut och 30% öster ut. I korsningen Bagerivägen - Barsebäcksvägen antas 40% köra öster ut och 60% väster ut.

För Folkets hus alstras mest trafik med en ombyggnad till kontor, 20-25 fordonsrörelser per dygn. Av trafiken till kontoret bedöms 80% vända sig mot Barsebäcksvägen via Nyvångsvägen - Bagerivägen. Övriga kör norrut mot Skolvägen.



Figur 18. Fördelning av tillkommande trafik

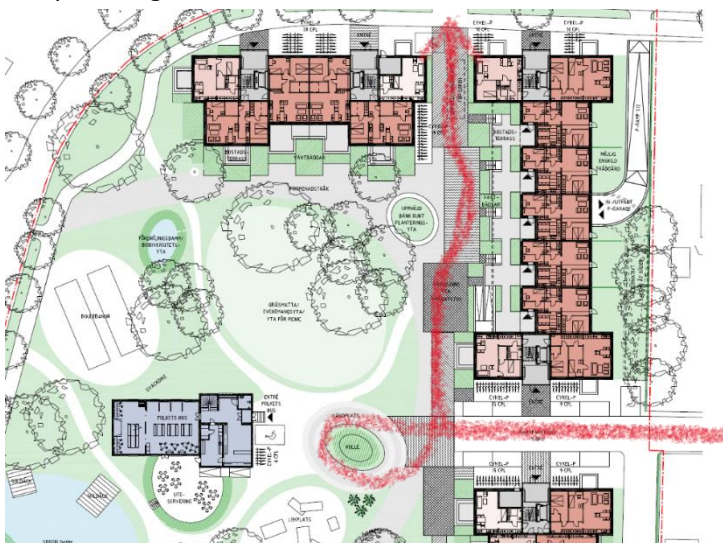
Trafikflödena på gatorna i området bedöms ändras enligt figur 19 nedan till följd av att trafik till dansskolan försvinner men att ny trafik tillkommer enligt figur 18. Trafiken till dansskolan har uppskattats till 60 f/d per dygn. Av dessa antas 40 fordon angöra via Nyvångsvägen och 20 via Odalvägen-Skolvägen. Trafikökningen på gatorna kring Folkets hus är endast uppräknade utifrån en exploatering av Folkets Park. Mer trafik är att vänta på framförallt Odalvägen och Skolvägen i samband med att Lödde centrum exploateras och skolans västra parkeringsplats tas bort.



Figur 19. Trafikprognos för exploatering av Folkets Park inom parentes redovisas dagens trafikmängd.

5.6 Leveranser och sophantering

Enligt markanvisningsförslaget ska i första hand parken och bostadskvarterens insida vara ytor för gående och cyklister. Folkparksvägen nuvarande sträckning genom parken fram till Folkets hus säkerställs i detaljplan. Vändyta framför Folkets hus ska möjliggöra ankomst till Folkets hus som idag. Begränsad nyttotrafik föreslås vidare tillåtas köra från Folkparksvägen norrut mot Skolgatan, se streckad linje i skissen. Detta för att möjliggöra angöring för färdtjänst, sopbilar mm till samtliga byggnader inom planen utan att backrörelser behöver ske på allmänplats, se figur 20. Detta bedöms vara en rimlig lösning då exempelvis sopbilar redan idag trafikerar Folkparksvägen.



Figur 20. Körvägar för leveranser i området.

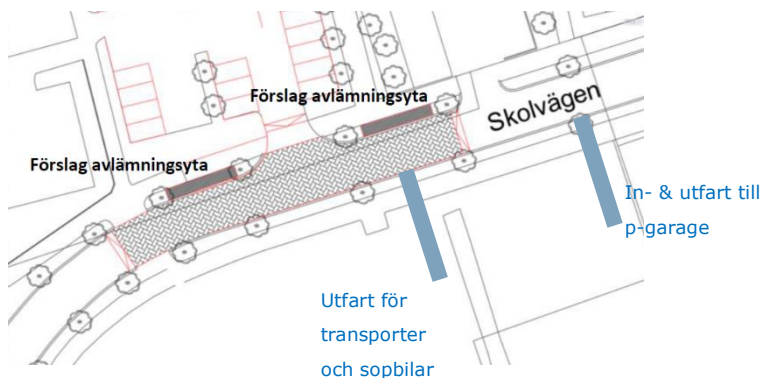
5.7 Trafiksäkerhetsåtgärder

I Figur 21. Åtgärdsbehov för ökad trafiksäkerhet i området i anslutning till planområdet. figur 21 pekas åtgärdsbehov i anslutning till planområdet ut. Många av bristerna har ett behov av att åtgärdas redan idag men aktualiseras då ny bebyggelse prövas i anslutning till området.



Figur 21. Åtgärdsbehov för ökad trafiksäkerhet i området i anslutning till planområdet.

Med anledning av något fler hastighetsöverträdelser öster om infarten till skolan på Skolvägen bedöms den trafiksäkerhetsåtgärd, i form av upphöjning som föreslagits i utredning för Lödde öster figur 9, som en lämplig åtgärd (A). Åtgärden bedöms inte störas av föreslagna placeringar för in- och utfarter, se figur 22. För att säkerställa goda säkra passagemöjligheter för eleverna är det viktigt att målat övergångsställe över Skolvägen finns kvar även efter ombyggnad med hänsyn till barnens möjligheter att passera Skolvägen på ett trafiksäkert sätt. Det är även möjligt att reglera passagen som cykelöverfart, för att prioritera cyklisternas passage över vägen.



Figur 22. In- och utfarter i relation till föreslagen åtgärd på skolvägen.

Planområdets anslutning i norr samt utfarten för leveranser innebär att fordonstrafik kommer att korsa befintlig cykelväg på skolvägens södra ställen på två nya ställen (B+C). Det blir därför i utformning viktigt att säkerställa att gång- och cykelbanan är upphöjd och genomgående och att biltrafiken såldes får väjningsplikt mot gång- och cykeltrafiken. God sikt ska även säkerställas.

Med anledning av ökad trafik i Nyvångsvägen (D) bör möjligheterna att anlägga trottoar med kantsten undersökas. En vidare studie av korsningen Nyvångsvägen-Skolvägen och Per tolvans väg (E) bör göras för att studera skolbarnens rörelsemönster och därefter ta beslut om eventuella kompletterande åtgärder. Åtminstone bör befintligt övergångsställe på Nyvångsvägen hastighets säkras.

För att koppla ihop stråken i parken med nya gångstråk på Centrumvägen föreslås en ny passagemöjlighet som leder över Odalvägen till Centrumvägen (F).

Åtgärder ovan är viktiga för att säkerställa trafiksäkra skolvägar. Likt trafikutredning för Lödde centrum föreslås alla passager som inte redan är det trafiksäkras genom upphöjning. Detta innebär att den flyttade passagen på Odalvägen bör hastighets säkras (G).