

PM Trafik

Stadsängsgatan

Structor



Författare: Lovisa Andersson, Patrik Wivstad

Beställare: Bonava Sverige AB

Beställarens
projektnummer:

Konsultbolag: Structor Mark Uppsala AB

Uppdragsnamn: Hällsbo LB

Uppdragsnummer: 2233

Datum: 2023-06-01

Uppdragsledare:

Handläggare/utredare: Lovisa Andersson, Patrik Wivstad

Granskare:

Status: Granskningshandling

SAMMANFATTNING

Det har framkommit att det är mycket biltrafik och en dålig trafiksituation på Stadsängsgatan på vardagar när vårdnadshavare skjutsar sina barn med bil till skola och förskola. PM:et beskriver det platsbesök som utfördes för att studera trafiken när barn lämnas vid skola och förskola. Utifrån analysen av trafiksituationen vid platsbesöket listas möjliga åtgärder för en förbättrad trafiksituation. Dessa är indelade i planerade åtgärder, prio 1- och prio 2-åtgärder samt övriga åtgärder.

Planerade åtgärder är redan beslutade att genomföras. Ett färdigställande av Lehmans gata, Ljungbergs gata och Visthusgränd tillhör dessa. Åtgärder med prio 1 kan genomföras relativt snabbt och enkelt. Till de åtgärder som har prio 1 hör en ny gångväg, styrning av leveranser, ändrad trafikreglering, ökad övervakning och kommunikationsinsatser. Åtgärder med prio 2 har en längre genomförandetid eller högre initieringskostnad. Två exempel är ett nytt övergångsställe och en hastighetssäkrad passage över Stadsängsgatan. Utöver dessa finns ett antal övriga åtgärder som kan implementeras men som medför negativa konsekvenser alternativt inte anses som prioriterade i dagsläget.

Om planerade åtgärder slutförs och åtgärder med prio 1 implementeras kommer trafiksituationen vid skolan och förskolan förbättras med ett lugnare och mer kontinuerligt biltrafikflöde samt en högre trafiksäkerhet. Implementeras även åtgärder enligt prio 2, däribland nytt övergångsställe och hastighetsdämpande åtgärd kommer förutsättningarna förbättras ytterligare. För att få en betydande effekt på trafiksituationen krävs att flera åtgärder genomförs. Flera av åtgärderna är därtill beroende av varandra, alternativt förstärks av varandra. Kommunikationsinsatser kommer att vara en viktig åtgärd oavsett vilka övriga åtgärder som genomförs.

INNEHÅLL

1. Bakgrund	6
2. Syfte	6
3. Platsens förutsättningar	7
3.1. Grundskola och förskola	7
3.2. Planerad hämta-lämna	7
3.3. Trafikreglering	8
3.4. Pågående byggnation	8
4. Platsbesök	9
5. Möjliga åtgärder	11
5.1. Planerade åtgärder	12
5.1.1. Öppna Lehmans gata	12
5.1.2. Färdigställande av Ljungbergs gata och Visthusgränd	12
5.2. Åtgärder med prio 1	12
5.2.1. Ny gångväg	12
5.2.2. Tidsstyrning av leveranser	12
5.2.3. Säker angöring vid leveranser	12
5.2.4. Trafikanordningsplaner	12
5.2.5. Ändrad reglering av allmän plats	13
5.2.6. Ändrad reglering av grundskolans lastzon	13
5.2.7. Ändrad reglering av parkeringen vid förskolan/padelhallen	14
5.2.8. Övervakning av efterlevnad	14
5.2.9. Kommunikationsinsatser	14
5.3. Åtgärder med prio 2	15
5.3.1. Övergångsställe	15
5.3.2. Hastighetsdämpande åtgärd	15
5.3.3. Ändrad vinkel på angöringsfickor	15
5.3.4. Ändrat djup på angöringsfickor	15
5.3.5. Trafikguider	16
5.3.6. Åtgärder för ändrat färdmedelsval	16
5.4. Övriga åtgärder	17
5.4.1. Flyttad hållplats för skolbuss	17

5.4.2. Ändrad reglering av angöringsfickor	17
5.4.3. Hänvisning av olika årskurser till olika platser för hämtning/lämning	17
5.4.4. Skolstart vid olika tider	17
5.4.5. Tillfällig parkering.....	17
5.4.6. Ny permanent parkeringsplats	18
5.4.7. Ny plats för av- och påstigning.....	18
6. Diskussion	19

1. BAKGRUND

Stadsängsgatan är huvudgatan genom Sigtuna stadsängar. Stadsängsgatan har ett körfält i vardera riktningen, gångbana på ena sidan och en gång- och cykelbana på den andra sidan. Gatan är reglerad som huvudled och slutar i en vändplan i nordvästra delen av Sigtuna stadsängar. Gatan används, förutom av boende i området, även av besökare till elljusspåret, mountainbikeleden och padelhallen. Stadsängsgatan nyttjas dessutom för person- och godstransport till grundskola och förskola inom fastigheten Lärarinnan 1.

Det har framkommit att det är en dålig trafiksituation på Stadsängsgatan på vardagsmorgnar när vårdnadshavare skjutsar sina barn med bil till skola och förskola.

2. SYFTE

PM:et fokuserar på Stadsängsgatans västra del och beskriver dess funktion och belastning under vardagsmorgnar. Ett platsbesök har utförts för att studera trafiken när barn lämnas vid skola och förskola. Utifrån analysen av trafiksituationen vid platsbesöket beskriver PM:et möjliga åtgärdsförslag för en förbättrad trafiksituation.

3. PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

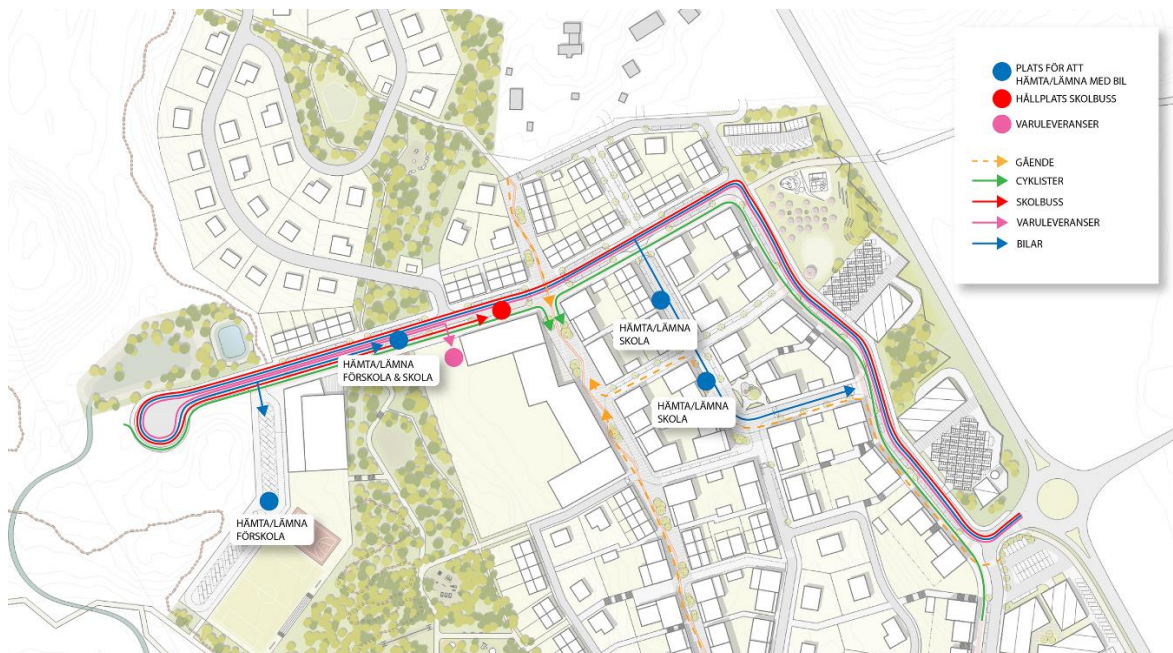
3.1. GRUNDSKOLA OCH FÖRSKOLA

Internationella engelska skolan är en grundskola med cirka 600 elever i årskurserna F-9. Internationella engelska skolan ligger på södra sidan Stadsängsgatan i korsningen med Lehmans gata. Grundskolan har en entré i nordöstra hörnet, en entré till innergården/skolgården i sydöstra hörnet vid passagen mellan två byggnader och en entré till skolgården nordväst om byggnaden via en passage förbi lastzonen.

Raoul Wallenbergs förskola har drygt 100 barn. Förskolan ligger i anslutning till Stadsängsgatans vändplan och in-/utfart till parkering och padelhall. Förskolan har entré i sydvästra hörnet mot parkeringen, där hämtning och lämning sker.

3.2. PLANERAD HÄMTA-LÄMNA

Flöden för hämtning och lämning med bil utreddes i samband med exploateringen av området, dessa framgår av Figur 1. Tanken var att de som lämnar med bil till förskolan ska göra det genom att parkera på parkeringsplatsen i anslutning till förskolan. Parkeringsplatsen används även av skolans och förskolans personal, samt av besökare till padelhallen. De som lämnar på skolan med bil ska kunna göra det genom att nyttja angöringsfickorna utmed Stadsängsgatan och Ljungbergs gata som är de två kommunala gatorna i området.



Figur 1 Planerade trafikflöden kopplade till fastigheten Lärarinnan 1

3.3. TRAFIKREGLERING

Angöringsfickorna på allmän plats är reglerade så att parkering tillåts under 2 timmar.

Parkeringsplatsen vid förskolan/padelhallen är avgiftsbelagd och reglerad med personalparkering till grundskola och förskola, några hämta-/lämnaplatser till förskolan samt besökandeparkering till padelhallen.

Lastzonen är avgränsad med stängsel och skyltad för lastzon. Det finns en grind som möjliggör passage från lastzonen till skolgården.

3.4. PÅGÅENDE BYGGNATION

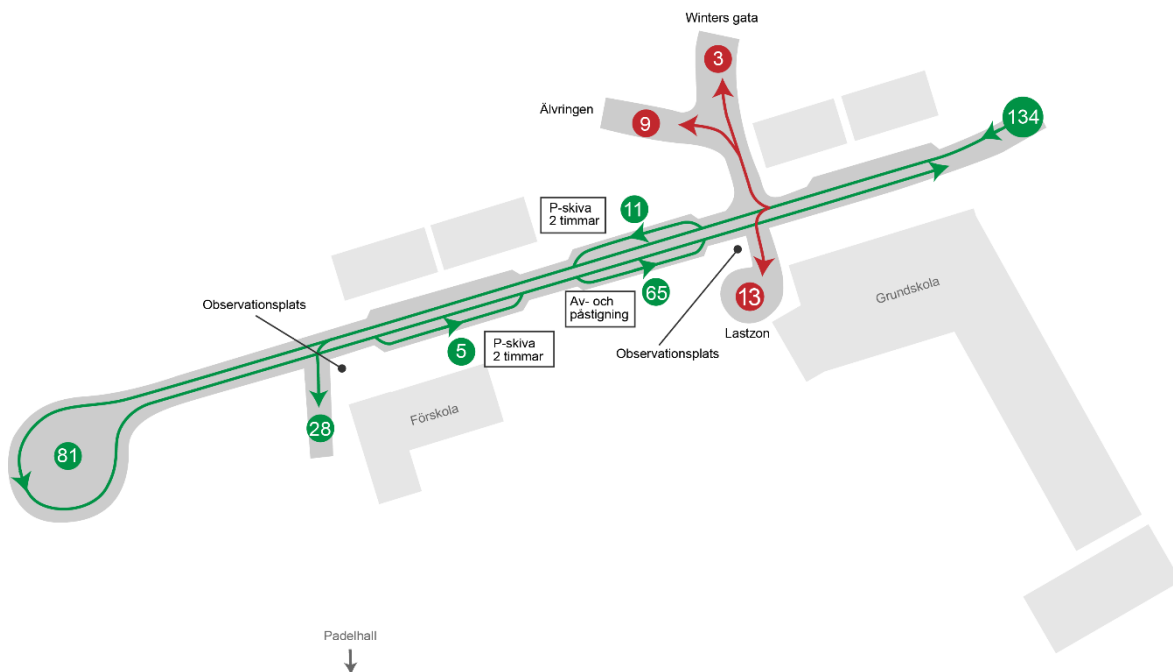
En del kvarter i Stadsängarna har ännu inte bebyggt. I samband med byggnation förekommer byggtrafik och ibland är tillfälliga avstängningar av gator nödvändiga, vilket påverkar trafiken.

Mitt emot förskolan har Stadsängsgatans ena körfält varit avstängd på grund av pågående byggnation av radhus. Det har inneburit att all trafik måste samsas om ett körfält, dvs trafik i västgående respektive östgående riktning har varit tvungna att vänta in varandra för att kunna passera byggområdet. En avstängning av ett körfält på det här sättet medför generellt sett stora konsekvenser på trafiken om det är många passerande fordon under en kort tidsperiod, vilket det är på Stadsängsgatan. I dagsläget har avstängningens utbredning minskats och den medger nu nästintill full bredd av gatan. Det innebär att fordon kan mötas när de passerar.

Ljungbergs gata är öppen för trafik men inte helt färdigställd med parkeringsplatser och gångbanor. Västra delen av Visthusgränd är inte färdigställd och Lehmans gata är avstängd framför skolan.

4. PLATSBESÖK

Ett platsbesök genomfördes i samband med skoldagens start den 28 mars 2023. Vid platsbesöket gjordes en trafikräkning av bilar som passerade mellan kl 8.05 och 8.50. Vid platsbesöket studerades även bilisters beteendemönster. Trafiken räknades vid två punkter, korsningen Stadsängsgatan-Winters gata och in-/utfarten till parkeringen vid förskolan och padelhallen. Resultatet av trafikräkningen är sammanställt i figur 2. I figuren avser siffrorna antal räknade fordon. Gröna linjer avser de som kört in/ut och lämnat på ett korrekt sätt vid någon parkeringsplats eller vid av- och påstigningsfickan längs Stadsängsgatan. De röda linjerna i figur 2 avser fordon som kört in/ut på ett sätt som inte förhåller sig till trafikreglerna eller som inte är önskvärt utifrån att det kan påverka trafiksituationen i övrigt.



Figur 2 Sammanställning av trafikräkning

Majoriteten av bilisterna gör som det är tänkt, det vill säga använder vändplanen längst in på Stadsängsgatan eller parkeringen vid förskolan för att vända. 19 procent av bilarna gjorde inte som det är tänkt och vände i korsningen till Älvringen och Winters gata eller på ytan som är avsedd för leveransfordon till grundskolan. Några enstaka bilister vände i körbanan.

Som en följd av att delar av det planerade gatunätet ännu inte är helt iordningställt så samlas alla bilar som lämnar och hämtar barn på Stadsängsgatan. Det planerade flödet för hämtning och lämning vid Ljungbergs gata finns alltså inte i dagsläget.

Eleverna som blir avsläppta med bil på morgonen har skolgården som målpunkt. Något som observerades var att majoriteten passerade över lastzonen och in genom grinden i stället för att gå på utsidan av staketet som avgränsar lastzonen. Detta gällde både barn, och vuxna med barn.

Under platsbesöket observerades inga trafikfarliga situationer eller irriterade/upprörda bilister. Trafiken flöt på i ett lugnt tempo. Även om det var en strid ström av bilar så var det inte några köer.

Ytterligare ett platsbesök genomfördes den 16 maj 2023 klockan 07.15-08.20 för att verifiera resultatet från det första platsbesöket. Trafiksituationen vid platsbesöket den 16 maj motsvarade det tidigare platsbesöket, med skillnaden att det var en större andel av bilarna som svängde in på lastzonen för att släppa av barn.



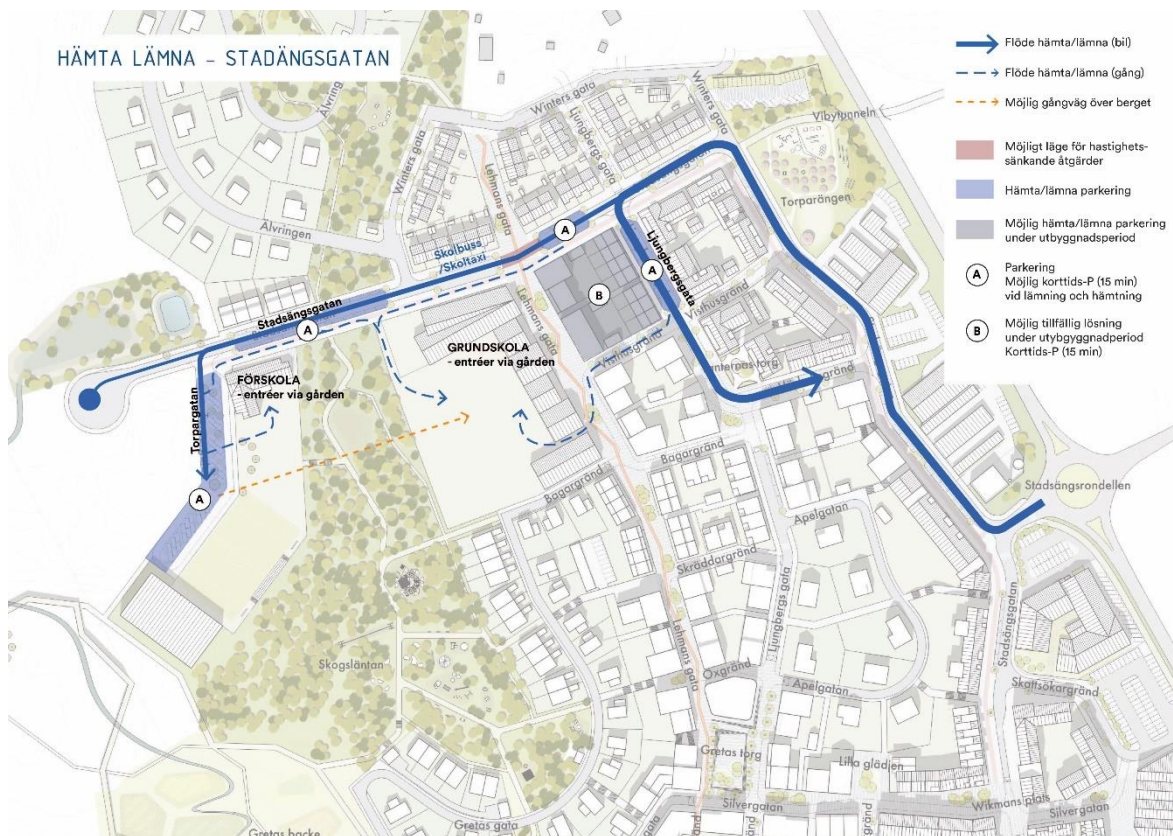
Figur 3 Bilar lämnar av barn på skolans lastzon

5. MÖJLIGA ÅTGÄRDER

En rad åtgärder har diskuterats för att åstadkomma en förbättrad trafiksituation på Stadsängsgatan under vardagsmorgnar. Rubrikerna nedan delar in dessa i "planerade åtgärder", "åtgärder med prio 1", "åtgärder med prio 2" och "övriga åtgärder".

Planerade åtgärder är redan beslutade att genomföras. Åtgärder med prio 1 kan genomföras relativt snabbt och enkelt. Åtgärder med prio 2 har en längre genomförandetid eller högre initieringskostnad. Övriga åtgärder inkluderar åtgärder som har diskuterats men som medför negativa konsekvenser alternativt inte anses som prioriterade i dagsläget.

Figur 4 illustrerar några av åtgärderna.



Figur 4 Illustration av åtgärdsförslag framtagen av Fojab.

5.1. PLANERADE ÅTGÄRDER

5.1.1. ÖPPNA LEHMANS GATA

Lehmans gata utgör ett viktigt och gent gång- och cykelstråk genom Sigtuna stadsängar. Genom att öppna upp Lehmans gata, som i dagsläget är avstängd framför skolan, skapas bättre förutsättningar för att gå och cykla till grundskola och förskola.

5.1.2. FÄRDIGSTÄLLANDE AV LJUNGBERGS GATA OCH VISTHUSGRÄND

Det planerade flödet för hämtning och lämning vid Ljungbergs gata finns inte i dagsläget. För att den bilburna trafiken till och från skolan ska kunna spridas mellan Stadsängsgatan och Ljungbergs gata enligt den ursprungliga tanken för området, så behövs en säker och gen gångväg från Ljungbergs gata, via Visthusgränd, till skolan. I samband med att stråket färdigställs bör det gå ut information till vårdnadshavare och elever (åtgärd 5.2.9).

5.2. ÅTGÄRDER MED PRIO 1

5.2.1. NY GÅNGVÄG

Gångavståndet mellan grundskolan och parkeringsplatsen vid förskolan/padelhallen kan minskas om en ny gångväg skapas genom skogsområdet, se figur 4. Det blir en trafiksäker och gen gångväg med skolgården som målpunkt vilken framför allt kan användas av vårdnadshavare som följer sina barn från bilen till skolan. Den nya gångvägen blir ett komplement till den befintliga gångvägen via förskolan och Stadsängsgatan.

Åtgärden hänger ihop med en förändrad och förtydligad skyltning av parkeringsplatsen (åtgärd 5.2.7), samt kommunikationsåtgärder som klargör för vårdnadshavare att parkeringsplatserna vid förskolan/padelhallen även tillhör grundskolan (åtgärd 5.2.9).

5.2.2. TIDSSTYRNING AV LEVERANSER

Leveranser till förskolan och grundskolan kan styras till specifika tider i syfte att de inte ska ske samtidigt som lämning och hämtning. Det är dels mycket biltrafik vid lämning och hämtning, dels många barn och vuxna i rörelse på gång- och cykelbanan som leveransfordonen måste korsa. En tidsstyrning av leveranserna skulle skapa en säkrare trafiksituation.

5.2.3. SÄKER ANGÖRING VID LEVERANSER

Leveransfordon till skolan har vid flera tillfällen observerats backa in på lastzonen och stå med fronten på gångbanan. Denna rörelse är inte trafiksäker. Om leveransfordonen är för stora för att kunna vända inom lastzonen behöver krav ställas på mindre leveransfordon.

5.2.4. TRAFIKANORDNINGSPLANER

En del kvarter i Sigtuna stadsängar har ännu inte bebyggts. Området beräknas vara helt färdigbyggt någon gång i början av 2030-talet. För att undvika att en situation liknande den som uppstod i samband med byggnationen av radhusen norr om förskolan, så är det viktigt

att trafiksituationen vid grundskolan och förskolan beaktas i samband med godkännande av trafikordningsplaner som påverkar möjligheten att hämta och lämna barn. Framför allt bör avstängning av körfält på Stadsängsgatan undvikas. Om så är nödvändigt bör avstängningen förläggas till skollov och begränsas i längd för att enklare möjliggöra växelvis trafik förbi avstängningen. Även tiden bör begränsas då det visat sig från tidigare avstängningar att trafiksituationen påverkas negativt. Det är viktigt att efterlevnaden av planerna följs upp.

5.2.5. ÄNDRAD REGLERING AV ALLMÄN PLATS

Angöringsfickan närmast grundskolan är reglerad som av- och påstigningsplats. Genom att reglera angöringsfickan väster om denna på samma sätt skapas det större utrymme för bilister att snabbt släppa av sina barn för att sedan köra vidare. Denna angöringsficka är i dagsläget reglerad med tillåten parkering i 2 timmar likt övriga kantstensparkeringar på allmän plats. Konsekvensen av en förändrad reglering är att det blir färre allmänt tillgängliga parkeringsplatser i området. Det finns dock inga allmänna målpunkter förutom skola och förskola i direkt anslutning. Om regleringen av parkeringen vid förskolan/padelhallen dessutom förbättras (åtgärd 5.2.7) samt om en gångväg anläggs enligt åtgärd 5.2.1 så blir inte heller vårdnadshavare som följer sina barn från bilen till skolan lidande av att det blir färre parkeringsplatser utmed Stadsängsgatan.

Om behov uppstår så kan planerade angöringsfickor på Ljungbergs gata också regleras som av- och påstigningsplats.

5.2.6. ÄNDRAD REGLERING AV GRUNDSKOLANS LASTZON

Grundskolans lastzon bör förses med ett infartsförbud under de tidpunkter på vardagarna då lämning och hämtning sker. Infartsförbudet skulle gälla såväl vårdnadshavare som lämnar med bil, som godstransporter till grundskolan.

Genom att dessutom försvåra passage från lastzonen till skolgården så minskar dess attraktivitet för bilförare. Detta kan exempelvis åstadkommas genom att gånggrinden från lastzonen till skolgården hålls stängd (se figur 5). Åtgärden bör kombineras med information (åtgärd 5.2.9).



Figur 5 Gånggrind mellan lastzon och skolgård

5.2.7. ÄNDRAD REGLERING AV PARKERINGEN VID FÖRSKOLAN/PADELHALLEN

Regleringen kan förbättras så att det tydligare framgår till vårdnadshavare att parkeringsplatsen vid förskolan/padelhallen även omfattar besöksparkering till skolan.

Parkeringsplatser för lämning/hämtning bör placeras så att gångvägen till förskolans och grundskolans respektive entréer blir så kort och trafiksäker som möjligt. Personalparkering och annan övrig parkering kan placeras längre bort.

För att ytterligare förenkla lämning och hämtning på förskola och grundskola så bör det vara avgiftsfritt att parkera de första 15 minuterna på vardagar.

Åtgärden bör kombineras med information (åtgärd 5.2.9).

5.2.8. ÖVERVAKNING AV EFTERLEVNAD

En förändrad reglering av såväl allmän plats som kvartersmark har potential att förbättra trafiksituationen. För att trafikregleringen ska vara effektiv så krävs att en övervakning av efterlevnad sker. Det gäller på såväl kvartersmark som allmän plats.

5.2.9. KOMMUNIKATIONSINSATSER

En kommunikationsplan behöver tas fram för information angående lämning och hämtning.

I kommunikationen med vårdnadshavare och elever behöver det tydligt framgå hur lämning och hämtning med bil ska ske, dels då barnen ska följas mellan bilen och skolan, dels då barnen blir avsläppta/upphämtade. Det behöver även framgå vad som inte är

tillåtet, exempelvis avlämning inom lastzonen. Det är även fördelaktigt om de goda förutsättningarna för att gå och cykla uppmärksammas.

Informationen behöver gå ut vid upprepade tillfällen och på flera olika sätt, exempelvis på föräldramöten, via mejl och brev, på anslag, i klassrummet, på hemsida, etc.

5.3. ÅTGÄRDER MED PRIO 2

5.3.1. ÖVERGÅNGSSTÄLLE

För att förbättra framkomligheten för gående kan ett övergångsställe förläggas över Stadsängsgatan, väster om korsningen till Winters gata. Det skulle underlätta dels för de som använder angöringsfickorna norr om Stadsängsgatan, dels för elever som bor på Älvringen.

Ett övergångsställe i detta läge var inte aktuellt tidigt i projektet eftersom elevernas målpunkt antogs vara den entré till byggnaden som vetter mot Lehmans gata. I och med att elevernas målpunkt i stället är skolgården finns behov av ett övergångsställe väster om korsningen till Winters gata.

5.3.2. HASTIGHETSDÄMPANDE ÅTGÄRD

Hastighetssäkrade passager över trafikerade gator är viktiga för att barn självständigt eller i sällskap av vuxen ska ges förutsättning att gå eller cykla till skolan. Ett förslag på en lämplig placering av en hastighetsdämpad passage är i Stadsängsgatans korsning med Lehmans gata. En hastighetsdämpande åtgärd i korsningen med Lehmans gata skulle dessutom vara en tydlig markering att hastighetsbegränsningen sänks från 40 km/timme till 30 km/timme.

5.3.3. ÄNDRAD VINKEL PÅ ANGÖRINGSFICKOR

Vinkeln vid fickornas start- och slutpunkt är idag omkring 45 grader. Genom att ändra vinkeln kan det bli enklare att köra in och ut ur fickorna. Förutsatt att angöringsfickan inte görs kortare så kommer dock trädplanteringarna i anslutning påverkas negativt av denna åtgärd. Trädplanteringarna i gatusektionen har en lång rad positiva egenskaper. De har bland annat en viktig funktion i systemet för dagvattenhantering. En ändring av vinkeln skulle även göra det svårare att utföra åtgärd 5.3.1, dvs att tillskapa ett nytt övergångsställe över Stadsängsgatan väster om korsningen till Winters gata.

5.3.4. ÄNDRAT DJUP PÅ ANGÖRINGSFICKOR

Angöringsfickan är i dagsläget endast 2 meter djup. När bilarna stannar till för att snabbt släppa av någon så ställer de sig sällan alldeles intill kantstenen. Det innebär att bilarna delvis sticker ut i körbanan. Genom en breddning av angöringsfickorna mot cykelvägen, så kan eventuellt flödet på Stadsängsgatan bli bättre eftersom passerande bilar inte behöver akta sig för de stillastående bilarna. Denna åtgärd riskerar dock att försämra för cyklister i och med att bildörrar kommer att öppnas över cykelvägen, samt att passagerare kommer att kliva ut på cykelvägen när de stiger ur bilarna.

5.3.5. TRAFIKGUIDER

För att skapa större ordning kan vuxna "trafikguider" finnas tillgängliga när det är som mest trafik. Det finns bland annat exempel på skolor där föräldraföreningen agerar "trafikföräldrar". Med sin närvaro kan de se till att barnen tryggt kan passera på övergångsställen, att bilar inte svänger in där det inte är tillåtet, samt med guidning till lediga parkeringsplatser. Motsvarande koncept används ofta vid exempelvis sportevenemang där mycket trafik med samma målpunkt väntas som en följd av högt publiktryck.

5.3.6. ÅTGÄRDER FÖR ÄNDRAT FÄRDMEDELSVAL

Ovanstående åtgärder syftar till att underlätta trafiksituationen men kommer inte ge någon större effekt på antalet bilar. Andelen elever som blir skjutsade till/från skolan i Sigtuna stadsängar är hög i jämförelse med andra skolor. Både förskolan och grundskolan är friskolor. Friskolornas profil medför att barn och vårdnadshavare väljer dessa framför den förskola eller grundskola som ligger närmast bostaden, trots att det innebär en längre resväg som oftare görs med bil. Generellt sett skjutsar dock många vuxna sina barn i bil till förskola och skola även när bussförbindelserna är goda och när avstånden är så pass korta att det fungerar att gå eller cykla.

Sigtuna stadsängar har ingen buss i linjetrafik, men däremot ett utbyggt cykelvägnät, både genom området och från befintlig bebyggelse i Hällsbo. Det gör att det finns goda förutsättningar för ett förändrat resmönster hos vårdnadshavare och barn.

Det finns många fördelar med att inte skjutsa sina barn i bil till skola och förskola, utöver att det minskar antalet bilar i området. Forskning visar att barn både mår och presterar bättre när de får gå, cykla eller åka buss till skolan. Yngre barn behöver dessutom regelbundet träna på att vistas i trafikmiljön tillsammans med en vuxen, för att så småningom kunna bli självständiga i trafiken.

För att åstadkomma en minskning av antalet bilar vid lämning och hämtning behöver ett åtgärds paket kopplat till färdmedelsval tas fram och genomföras.

5.4. ÖVRIGA ÅTGÄRDER

5.4.1. FLYTTAD HÅLLPLATS FÖR SKOLBUSS

Möjligheten att flytta skolbussarnas hållplats från Stadsängsgatan till Ljungbergs gata skulle kunna undersökas i syfte att skapa en situation där skolbussarna inte behöva samsas med alla bilar på Stadsängsgatan. Om en flytt av busshållplatsen är aktuell så blir en viktig fråga huruvida de skolbussar som stannar vid skolan får plats. Med dagens utformning har bussarna möjlighet att vänta i vändplanen om de är tidiga eller sena och med anledning av det anländer samtidigt som en annan buss.

En förutsättning för denna åtgärd är att gångstråket från Ljungbergs gata till entrén till skolgården i sydöstra hörnet färdigställs (åtgärd 5.1.2).

5.4.2. ÄNDRAD REGLERING AV ANGÖRINGSFICKOR

Angöringsfickorna på Stadsängsgatan har en reglering som tillåter parkering i 2 timmar. Genom att korta ner tiden som det är tillåtet att parkera under de tidpunkter på vardagarna då lämning och hämtning sker kan omsättningen av parkerade bilar öka. Om tiden kortas ned från 2 timmar till 15 minuter så ökar omsättningen från 1 parkerad bil till 8 parkerade bilar förutsatt att bilarna står parkerade under hela den tillåtna tidsperioden.

De flesta bilar parkerar redan idag under en kort tidsperiod. Denna åtgärd är därför något som kan införas om behovet uppstår.

5.4.3. HÄNVISNING AV OLIKA ÅRSKURSER TILL OLIKA PLATSER FÖR HÄMTNING/LÄMNING

För att sprida trafiken mellan Stadsängsgatan och Ljungbergs gata så har förslaget att hänvisa olika årskurser till de olika gatorna diskuterats. Exempelvis årskurs F-3 till Stadsängsgatan och 4-9 till Ljungbergs gata. Detta är svårt att få till i praktiken i och med att många elever har äldre eller yngre syskon som går på samma skola eller på förskolan intill.

5.4.4. SKOLSTART VID OLIKA TIDER

En spridning av morgontrafiken vid skolan över ett längre tidsspänn kan möjliggöras genom att låta eleverna börja skoldagen vid olika tidpunkter. En konsekvens blir dock att elever som åker skolbuss eller blir lämnade behöver vänta på att deras skoldag ska börja.

5.4.5. TILLFÄLLIG PARKERING

Det finns möjlighet att ordna en tillfällig parkering på fastigheten Arrendatorn 1. Ett stort antal tillfälliga korttidsparkeringsplatser med infart från Ljungbergs gata kan tillskapas och nyttjas tills det att kvarteret färdigställs. En förutsättning för denna åtgärd är att gångstråket från Ljungbergs gata till entrén till skolgården i sydöstra hörnet färdigställs (åtgärd 5.1.2).

En tillfällig åtgärd likt denna innebär dock att ett trafikmönster vänjs in som sedan måste brytas. Det finns dessutom en risk att de som idag gör rätt när de lämnar med bil, dvs vänder på vändplanen, kommer att övergå till att använda parkeringen i stället. Om en tillfällig parkering anläggs på Arrendatorn 1 måste man vara beredd på att

parkeringsproblematik kommer att uppstå när den försvinner. Det kommer att bli svårt att få bilister att återgå till att vända på vändplatsen när de vant sig vid att kunna köra in på en stor parkeringsyta.

Behovet av kommunikationsinsatser kommer att öka. Dels för att bemöta det missnöje som kommer att uttryckas när den tillfälliga åtgärden försvinner, dels för att få den slutgiltiga utformningen att fungera.

5.4.6. NY PERMANENT PARKERINGSPLATS

Inom fastigheten Lärarinnan 1 kan det tillskapas parkeringsplatser genom att en del av grönområdet mellan grundskolan och förskolan omvandlas till parkering.

In- och utfart till parkeringsplatsen skulle behöva ske mot Stadsängsgatan, vilket medför att befintliga angöringsfickor påverkas samt att gång- och cykelbanan får korsande biltrafik i ytterligare en punkt.

5.4.7. NY PLATS FÖR AV- OCH PÅSTIGNING

Utöver redan nämnda platser för hämtning och lämning med bil så är det möjligt att hänvisa bilister till slingan Visthusgränd, Lehmans gata och Bagargränd. Detta skulle dock medföra att bilar leds in på Lehmans gata vilket helt går emot visionen för stråket som helhet. Tanken med Lehmans gata är att gående ska prioriteras och att det i minsta möjliga utsträckning ska förekomma motorfordon. Lehmans gata är dessutom en utpekad skolväg för elever som går eller cyklar.

6. DISKUSSION

Stadsdelen är fortfarande under uppbyggnad och gatorna i förskolans och skolans närhet har hittills inte medgett den trafiksituation som de planerats för. All biltrafik till skolan har samlats på Stadsängsgatan som en följd av att Ljungbergs gata och gångstråket därifrån till skolan inte har varit färdigställt. Biltrafiken på Stadsängsgatan har dessutom påverkats negativt av en körfältsavstängning i samband med byggnationen av radhusen norr om gatan.

Det är troligt att upplevelsen av trafiksituationen blir bättre när byggnationen av radhusen är klar och när Ljungbergs och Lehmans gata färdigställts. Vid platsbesöken påverkades inte Stadsängsgatan av någon avstängning. Denna förbättring mot tidigare situation kan vara en bidragande orsak till att det vid platsbesöken inte observerades några stillastående bilköer eller trafikfarliga situationer.

Utformningen av området, med Stadsängsgatan som slutar i en vändplan, innebär att varje bil som kör in i området via Stadsängsgatan sedan måste köra tillbaka samma väg. Varje bil passerar därmed ett snitt av Stadsängsgatan två gånger. Belastningen på Stadsängsgatan kommer att minska om både Stadsängsgatan och Ljungbergs gata används för att lämna och hämta barn. För varje bil som svänger in på Ljungbergs gata så försvinner två trafikrörelser i skolans och förskolans direkta närhet.

Ett färdigställande av Lehmans gata, Ljungbergs gata och Visthusgränd tillhör de åtgärder som redan är beslutade att genomföras. Dessa ses som viktiga åtgärder eftersom flera andra åtgärder är beroende av dem. Med anledning av trafiksituationen kan det finnas anledning att undersöka möjligheten att tidigarelägga deras genomförande. Till de åtgärder som har prio 1 med anledning av att de relativt snabbt och enkelt kan genomföras hör en ny gångväg, styrning av leveranser, ändrad trafikreglering, ökad övervakning och kommunikationsinsatser. Åtgärder med prio 2 har högre initieringskostnad eller en längre genomförandetid på grund av behov av planering och flera inblandade aktörer. Dessa kan dock ge lika stor eller större effekt på trafiksituationen som åtgärder med prio 1.

Några prio 2- och övriga åtgärder har potential att förbättra biltrafikflödet på Stadsängsgatan men riskerar att resultera i andra utmaningar om de genomförs. När så är fallet behöver för- och nackdelar vägas mot varandra för att hitta de bästa åtgärderna.

För att få en betydande effekt på trafiksituationen krävs att flera åtgärder genomförs. Flera av åtgärderna är därtill beroende av varandra, alternativt förstärks av varandra. Kommunikationsinsatser kommer att vara en viktig åtgärd oavsett vilka övriga åtgärder som genomförs. Om planerade åtgärder slutförs och åtgärder med prio 1 implementeras kommer trafiksituationen vid skolan och förskolan förbättras med ett lugnare och mer kontinuerligt biltrafikflöde samt en högre trafiksäkerhet. Implementeras även åtgärder enligt prio 2, däribland nytt övergångsställe och hastighetsdämpande åtgärd, kommer förutsättningarnas förbättras ytterligare.