

PM

UPPDRAG Korsvägens förskola, Äppelviken	UPPDRAGSLEDARE Karin Renström	DATUM 2020-03-16
UPPDRAGSNUMMER 12602000 (Sweco)	UPPRÄTTAD AV Karin Renström Dejan Pijetlovic	

Trafikutredning Korsvägens förskola, Äppelviken

Innehållsförteckning

Bakgrund	1
Nuvarande situation	1
Planerad situation enligt samrådsförslag	6
Positivt med planerad situation	6
Negativt med planerad situation	7
Förbättringsförslag	7
Slutsatser	9
Bilagor A-C (Körspår)	

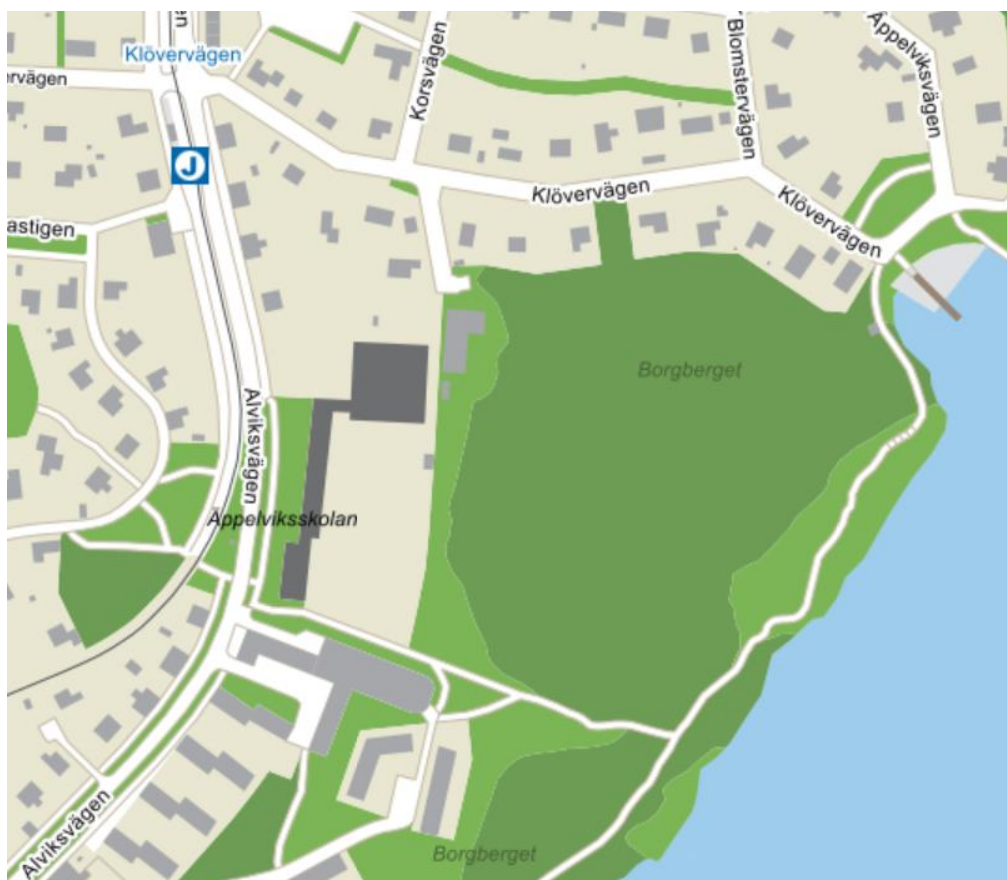
Bakgrund

En ny förskola planeras byggas intill Äppelviksskolan och ett förslag till detaljplan har upprättats och varit på samråd. Den nya förskolan ska anläggas där en förskola med tillfälligt bygglov finns idag intill Äppelviksskolan i Smedslätten, Bromma. Den nya förskolan kommer att ha en dubblad kapacitet jämfört med den befintliga förskolan (från 3 till 6 avdelningar).

Denna PM redovisar förväntade förändringar på grund av ombyggnaden, konsekvenser av föreslagen detaljplan och förslag på förändringar.

Nuvarande situation

Planområdet är beläget i området Äppelviken, som ligger söder av stadsdelen Alvik. Omgivningen runt planområdet består av bostäder, naturområde och en skola för årskurs 6-9 med ca 675 elever.



Figur 1 Plan över nuvarande situation. Förskolebyggnaden är ljusgrå, L-formad, nordost om den mörkgrå Appelviksskolan.

Den tillfälliga förskolebyggnaden har varit i användning sedan 2005 och har plats för 54 barn.

Enligt förslaget till detaljplan har Älviksvägen ca 4400 fordon/dygn och Klövervägen ca 200 fordon/dygn. Längs Älviksvägen följer Nockebybanan, SL:s spårväg linje 12 mellan Älvik och Nockeby. Skolans elever och personal liksom förskolans personal, barn och föräldrar har ca 170 meter till hållplats Klövervägen norr om skolan.

Föräldrar lämnar och hämtar barn vid förskolan dels via Korsvägen, dels via skolans parkering norr om Äppelviksskolan. En hel del föräldrar kör hela vägen in på vändplanen norr om Äppelviksskolan för att angöra till förskolan. På Korsvägen finns en liten vändplan som är kompletterad med 3 platser för maximalt 30-minutersparkering. Även kanterna längs Korsvägen och Klövervägen används för angörande föräldrar när plats saknas vid vändplanen. Längs Klövervägens västra sida är det parkeringsförbud. Området håller på att kompletteras med avgiftbelagd parkering inklusive boendeparkering men beslutet är överklagat.

Från Korsvägen till förskolan/Äppelviksskolan finns en trappa och en brant rampväg.

2 (14)

PM
2020-03-16



Figur 2 Parkering och infart till skolans vänd-/ lastzon. Den tillfälliga förskolebyggnaden syns i fonden.



Figur 3 Korsvägens vändplan och trappan med rampen till förskolan och Äppelviksskolan.

Äppelviksskolan har ett lokalt upptagningsområde och elever samt personal kommer gående eller med cykel, moped, mopedbil (från 15 år), bil eller med spårvagnen, se Figur 4. Parkering för mopeder är koncentrerade till en yta vid Alviksvägen, söder om infarten till skolan. Cykelparkeringar finns för förskolan längs byggnadens västra vägg (4 platser) och öster om Äppelviksskolan, dels längs den södra byggnaden, dels längs östra fastighetsgränsen (totalt cirka 180 platser). Äppelviksskolans personal talar om ett stort antal cyklister som i normalfallet använder dessa (p.g.a. årstid går detta inte att studera). Cykelparkering för personal finns vid förrådet norr om Äppelviksskolan (8 platser).

En del av personalen, både Äppelviksskolans och förskolans, kommer tidigt på morgonen medan skolbarnen börjar komma kring kl. 8. Ungefär samtidigt kommer även förskolebarnen med sina föräldrar. Trafikanter från samtliga trafikantkategorier (gående, cyklar, mopeder, mopedbilar, personbilar och lastbilar) tar sig till och från Äppelviksskolan och förskolan via samma in/utfart mot Alviksvägen, vilket skapar en problematisk situation särskilt på morgonen. Avlämning till förskolan sker både via Korsvägens vändplan och via parkering eller vänd-/lastzon norr om Äppelviksskolans byggnad.



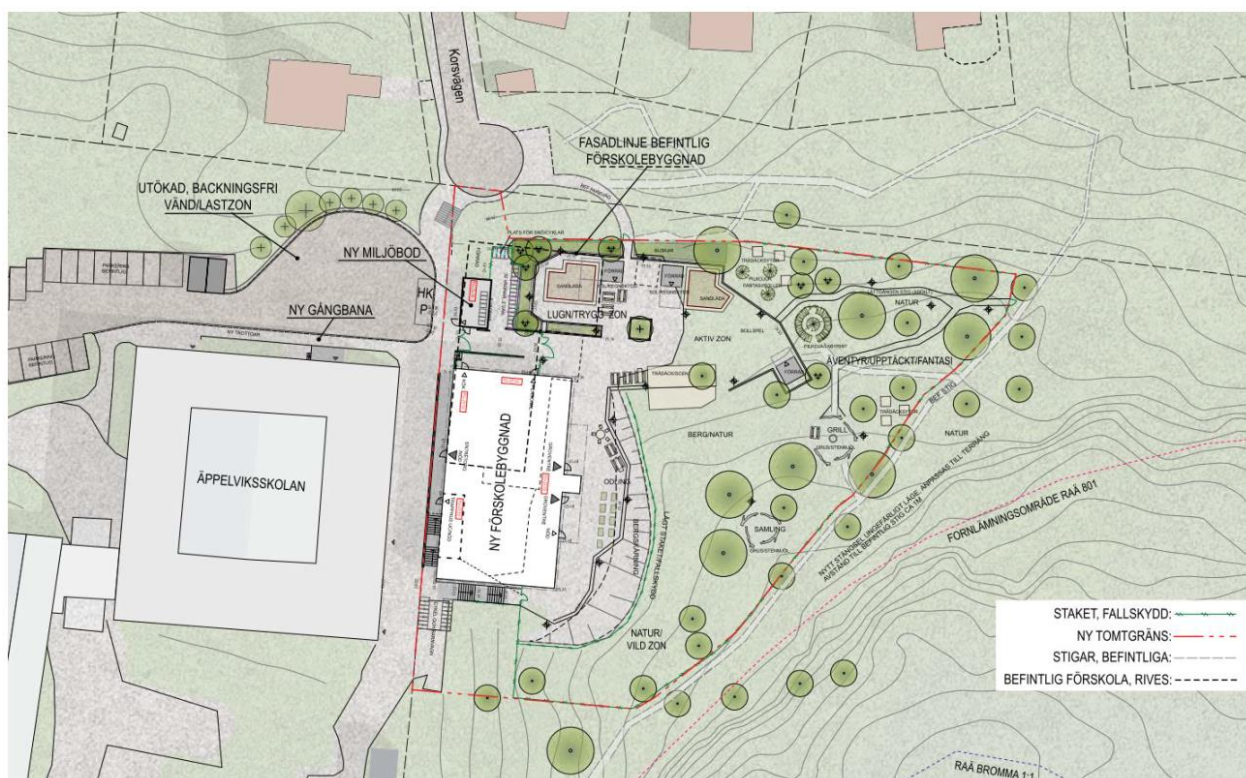
Leveranser, både till Äppelviksskolan och till förskolan, sker via lastzonen norr om skolan. Storleken på ytan medför att leveransfordonen (10 m långa) måste backa flera gånger för att komma på plats mot skolans lastkaj. Leveranserna till skolan sker ca 3 gånger på morgon/förmiddag, 08.30-9 och ca kl. 10 för hämtning av tomkärl och lämning av mat och 9-10 eller 12 leverans av mjölk. Färre än 8 gånger per månad sked leverans av torrvaror på olika tider. Övriga leveranser sker mest i början av terminerna på olika tider. (Uppgifter om leveranser till skolan är hämtade från skolledningen.) Till förskolan sker leverans med lastbil 2-5 gånger per vecka (uppgifter från SISAB).



Figur 5 Äppelviksskolans lastkaj

Dagens lösning innebär risker framför allt för gående och cyklister som är på vänd-/lastzonen samtidigt som det sker leveranser, särskilt som lastbilarna måste backa flera gånger på den smala vänd-/lastzonen.

Ytan för leveransfordon görs större för att slippa backrörelser för leveransfordon till förskolan, se Bilaga B översta figuren, och för att minska antalet backrörelser från ca tre till en för leveransfordon till skolan, se Bilaga B nedersta figuren, alltså en förbättring från idag. Ytan kompletteras med en gånggata längs Äppelviksskolans norra fasad, förbi lastkajen.



Figur 6 Illustration från Planbeskrivning Detaljplan för del av fastigheten Smedslätten 1:1 vid Korsvägen 15 i stadsdelen Äppelviken, samrådshandling 2018-02-22.

Positivt med planerad situation

- ⊕ Förskola placeras utanför trafikerade zoner (likasom den nuvarande tillfälliga byggnaden).
- ⊕ Större cykelparkering för förskolan än vid den provisoriska.
- ⊕ Färre backrörelser för leveransfordon än idag.
- ⊕ Avgränsad yta för gående längs vänd-/lastzonen (illustrerad ca 1,9 m bred).

6 (14)

PM
2020-03-16

Negativt med planerad situation

- Ytan för gående längs skolbyggnaden som sammanfaller med ytan framför lastkaj.
- Gående kommer fortsätta att gå från Korsvägen över vänd-/lastzonen mot Äppelviksskolan.
- Fortfarande besvärligt med konkurrens om utrymme för parkerade bilar och angörande bilar vid Äppelviksskolan för lämning/hämtning av förskolebarn. Problemet kommer att öka i och med att förskolan fördubblar antal barnplatser.
- Fortfarande besvärligt med konkurrens om utrymme för parkerade bilar och angörande bilar vid Korsvägens vändplan. Problemet kommer att öka i och med att förskolan fördubblar antal barnplatser.
- Cyklande elever även fortsättningsvis över vänd-/lastzonen.

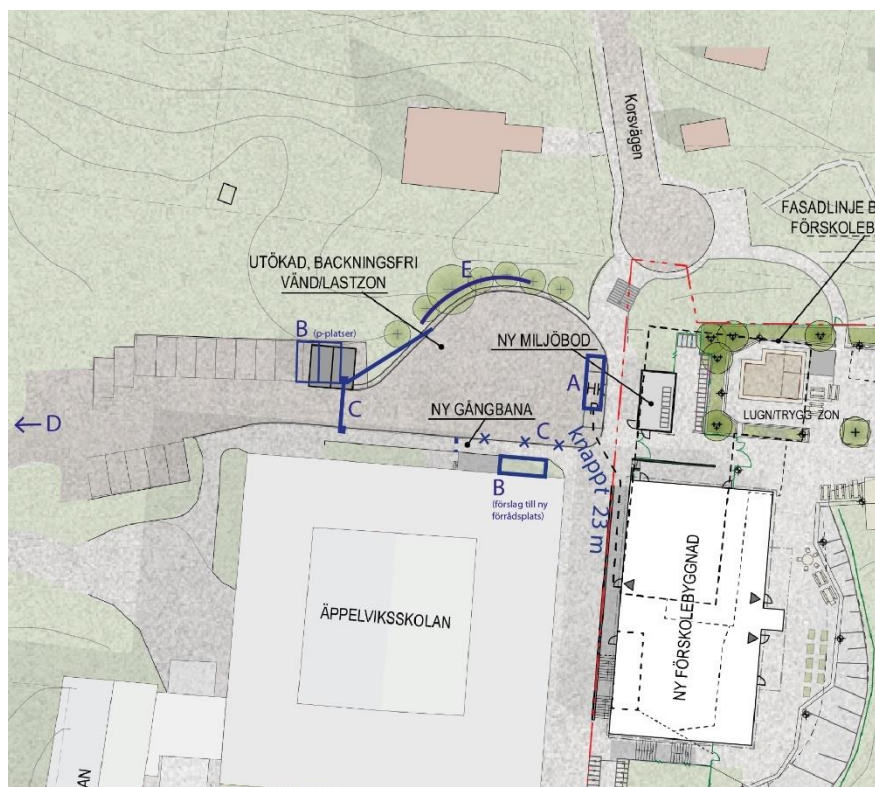
Förbättringsförslag

Utifrån planförslaget föreslås följande justeringar för att få till en bättre lösning. De berör inte detaljplanens plankarta men väl illustrationen. Bokstäverna återfinns i Figur 7.

- A. RH-platsen är i illustrationen placerad så att man måste göra en backrörelse för att komma intill (tunn svart ruta i östra delen av vänd-/lastzonen i Figur 7). Om den placeras ca 2 meter längre norrut, enligt blå ruta i Figur 7, går det att angöra direkt, se bilaga A. Avståndet mellan RH-plats och tillgänglig entré på förskolan blir då knappt 23 meter.
- B. Förrådsbyggnaderna norr om Äppelviksskolan föreslås att ersättas med en ny förrådsbyggnad mot fasaden öster om lastkajen, se de två B-markeringarna i Figur 7. Då kan utrymmet användas till 2 stycken lämna/hämta-platser samtidigt som det blir närmare till förrådet för skolpersonalen. Antalet vanliga p-platser påverkas i så fall inte. Vänd-/lastzonen görs något större i västra delen för att 10 meter långa lastbilar ska kunna göra utkörning från lastkajen utan att behöva backa.
- C. Lastzonens funktion, och att inga andra motorfordon ska använda den än leveransfordon, behöver markeras bättre än med ett vägmärke på husväggen, se Figur 2. Den kan t.ex. förses med en upphöjd fasad kant mot parkeringsytan i väster och markeras med pollare vid infarten, där också vägmärket kan ställas och därmed synas bättre, se vänster C i Figur 7. För att visa på konfliktrisen mellan gående och leveransfordon och därmed skärpa uppmärksamheten behöver gångytan från väster avslutas före lastkajen, se högra C i Figur 7. Om kanten på så sätt undviks i sydöstra delen av vänd-/lastzonen blir det samtidigt lättare för cyklister att cykla från vänd-/lastzonen vidare längs Äppelviksskolans östra fasad.
- D. Utfarten från skolan mot Alviksvägen har dålig sikt p.g.a. att tomthörnet till bostadshuset har en hög skymmande häck. Enligt Stockholm stads riktlinjer ska en siktriangel på 1,5 x 1,5 m finnas. Om en pollare (tillräckligt hög för att synas från förarplats på personbil men smal så den inte skymmer barn) placeras 0,5-1 meter

från hörnet tvingas utkörande förare att placera fordonet så att sikten förbättras till gående på trottoaren från norr och det ges utrymme för dem vid tomthörnet. Infarten/utfarten är tillräckligt bred för att ändå rymma två personbilar i bredd.

- E. Med en häck i norra kanten av vänd-/lastzonen minskar risken för strålkastarljus in i grannhuset norr om vänd-/lastzonen.



Figur 7 Förslag på justeringar av detaljer för att föreslagen detaljplan ska fungera bättre. Mellan RH-plats och tillgänglig entré blir det knappt 23 meter.

Om 12 meter långa lastbilar ska kunna använda vänd-/lastzonen utan backningsrörelse vid utfärd från lastkajen behöver den utökas ytterligare jämfört med vändytan för 10 meter långa lastbilar. Utrymmesbehovet framgår av körspåren i Bilaga C, sista illustrationen. Det kommer i så fall påverka antalet möjliga lämna/hämta-platser vid det nordvästra B:et i Figur 7 (från 2 till 1 plats).

Om utkörning från lastzon får göras med en backningsrörelse så går det att rymmas med utkörning av 12-metersbil i föreslagen vändzon. Backkameror på lastbilen minskar riskerna för att någon skulle bli påkörd.

Slutsatser

En ombyggnad enligt föreslagen detaljplan med en större vänd-/lastzon innebär en förbättrad situationen vid varuleveranser i och med att antalet backrörelser blir betydligt mindre på vändzonen där det både cyklar och går människor (från tre till en backrörelse per lastbil för leveranser till Äppelviksskolan om vändzonen justeras i västra delen och eliminering av backrörelser för leveranser till förskolan). (Följer dock ej Stockholms stads riktlinjer vid nybyggnation.) En utökning av förskoleverksamheten innebär samtidigt att ett ökat antal människor kommer att röra sig på skolfastigheten, både som gående och i fordon. Det kan antingen resultera i ökade risker på grund av fler tillfällen för konflikter, eller minskade risker på grund av att bilisterna överlag blir mer försiktiga när det är fler gående som rör sig på ytorna.

Vid en samlad bedömning väger minskningen av lastbilarnas backrörelser tyngre än att det blir fler människor i rörelse.

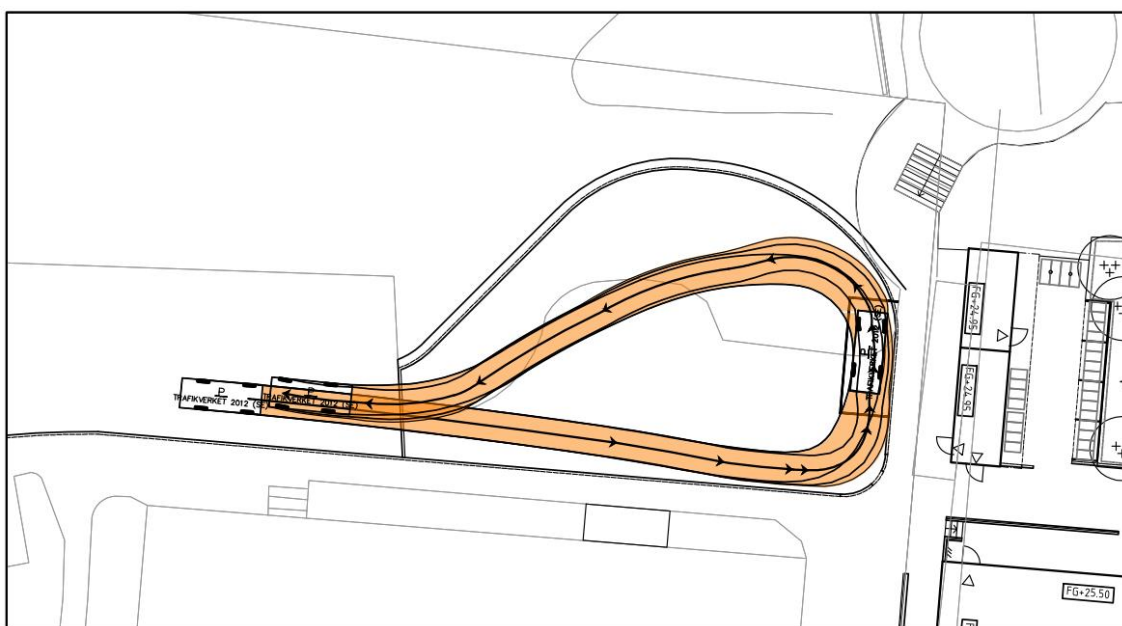
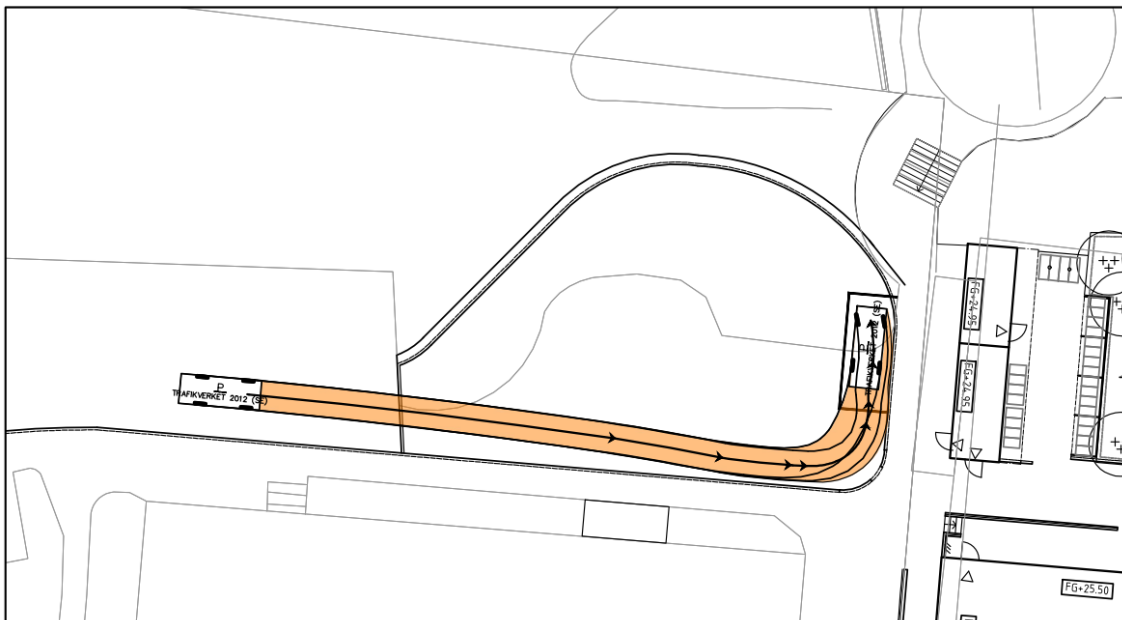
Med flyttning av förrådet norr om skolan kan platser för lämning och hämtning anordnas utan att några av de nuvarande parkeringsplatserna behöver tas i anspråk. Då minskar troligen antalet som felaktigt använder vänd-/lastzonen för lämning/hämtning till förskolan. Detta förutsätter dock att förrådsbyggnaden norr om Äppelviksskolan kan minskas i storlek och flyttas, t.ex. till skolans lastkaj.

Riskerna för olyckor bör minska med ett justerat planförslag, jämfört med dagens situation. Riskerna kan minskas ytterligare genom att reglera leveranserna till tider då det är få människor som går och cyklar norr om skolan, om det är möjligt.

För att minimera backrörelsen för lastbilar med 10 meters längd behöver föreslagen vänd-/lastzon göras något större i den västra delen.

Om lastbilar med 12 meters längd ska användas och inte behöva backa vid utkörning från zonen behöver den utökas betydligt jämfört med tidigare planförslag, vilket också innebär att det endast kan rymmas 1 plats för lämning/hämtning där förrådet är idag. Om en backrörelse tillåts vid utkörning så räcker föreslagen vänd-/lastzon i storlek.

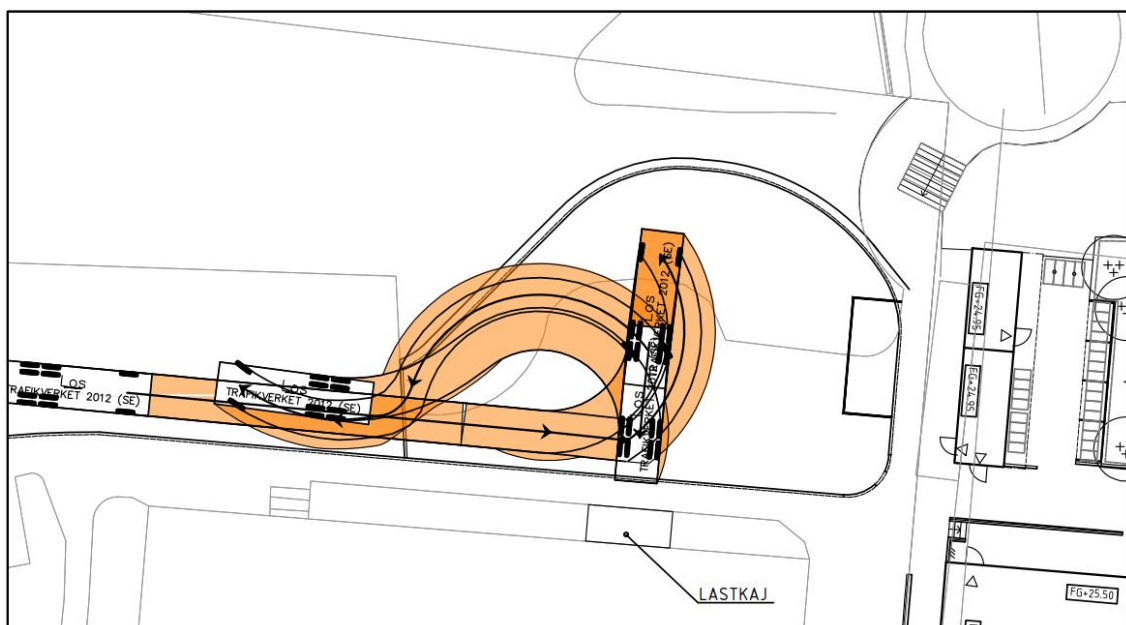
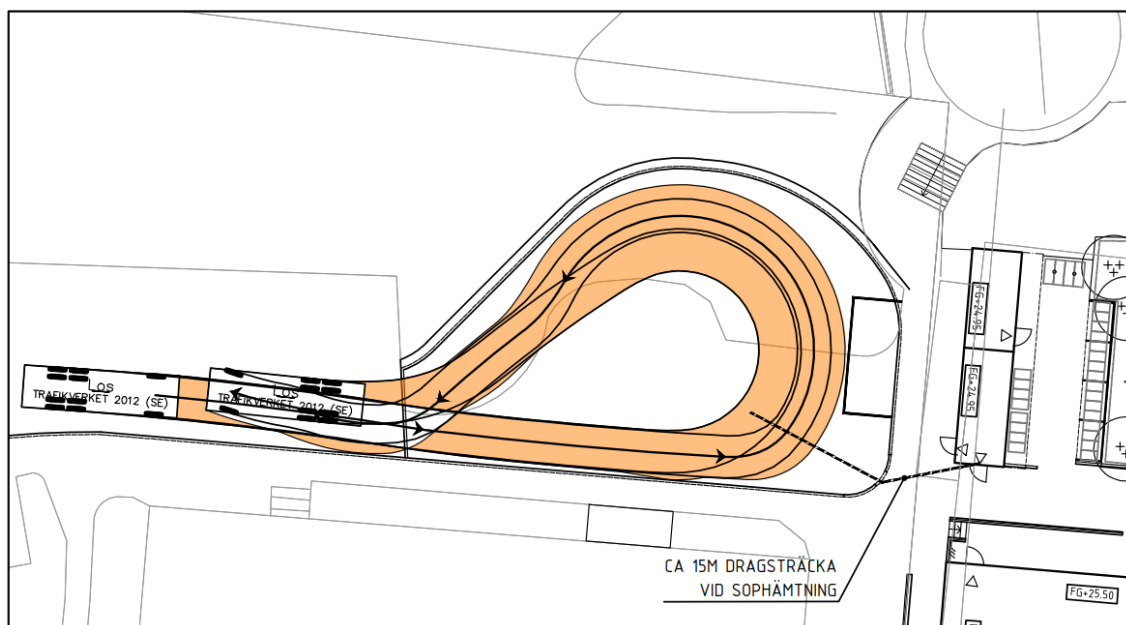
Bilaga A: Körspår för personbil till och från flyttad RH-plats.



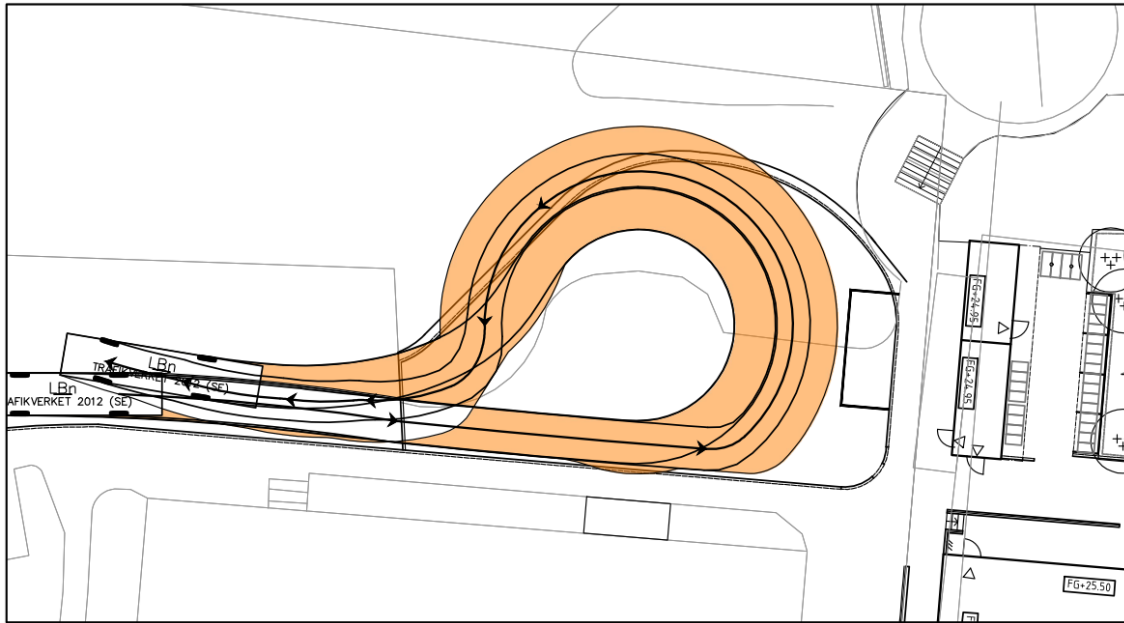
10 (14)

PM
2020-03-16

Bilaga B: Körspår för Los (10 lång lastbil), vändning för leverans till förskola (övre bilden) och backning till skolans lastkaj samt färd därifrån (nedre bilden).



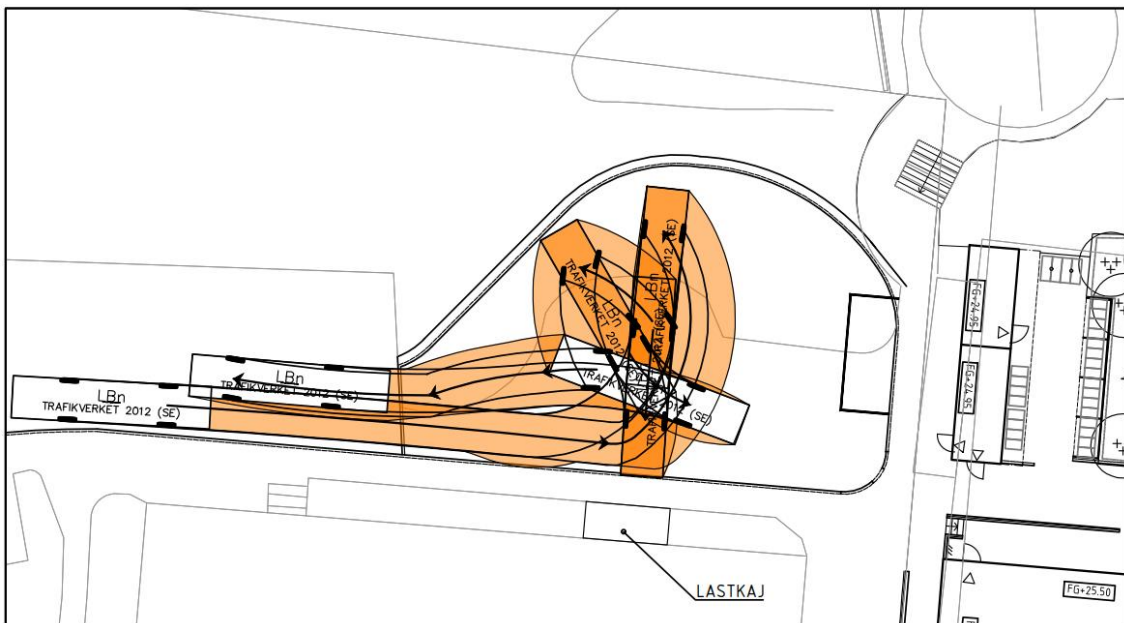
Bilaga C: Körspår Lbn (12 m lång lastbil) vändning (övre bilden), backning till lastkaj och färd därifrån genom backning (nedre bilden). Bilden på nästa sida visar exempel utan backning vid frånresa. Vändzonens behöver förstoras för att medge vändning eller angöring till lastkajen utan extra backningar.



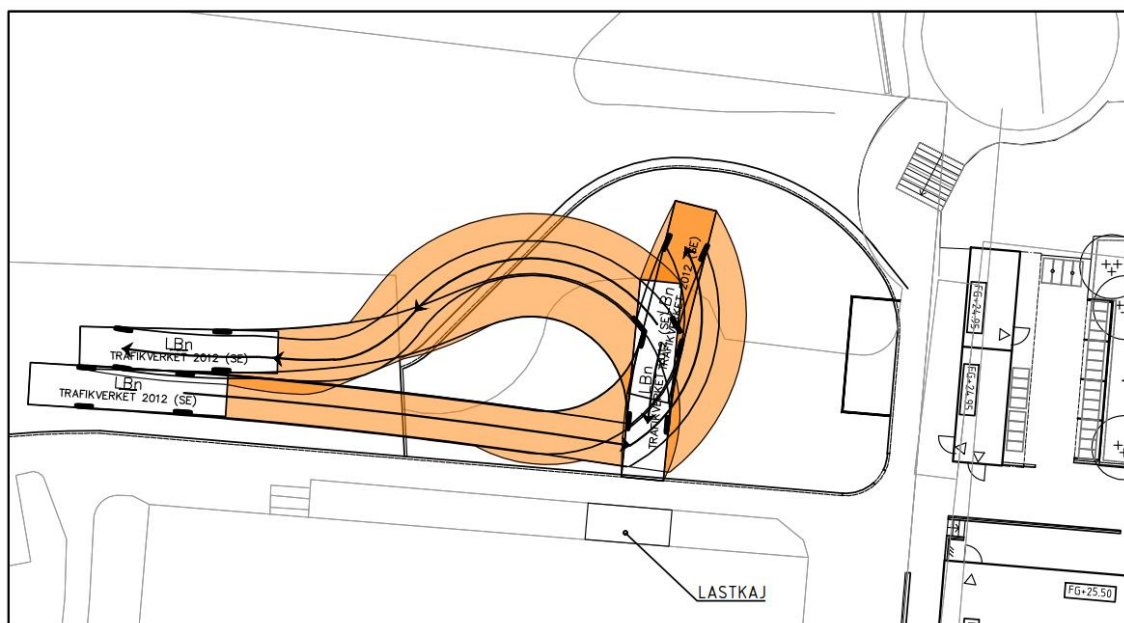
Vändning.

12 (14)

PM
2020-03-16



Alternativ med backning efter angöring till lastkajen.



Alternativ utan backning efter angöring till lastkajen.

14 (14)

PM
2020-03-16