

Trafikutredning för ny förskola på Nyängsvägen



0.9	2018-02-08	PM Externgranskning	IL		
0.7	2018-02-02	PM Interngranskning	IL	SK	
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB 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.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Bromma stadsdelsförvaltning arbetar tillsammans med Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB) med en detaljplanering i stadsdelen Ålsten inom fastigheten Ulvsunda 1:1. Syftet med detaljplanen är att bygga en ny och större förskola med sex avdelningar, med möjlighet till en utbyggnad upp till åtta avdelningar, för cirka 108 förskolebarn i åldrarna 0 - 6 år. Ambitionen är att möta den förväntade befolkningsökningen och därmed en hög efterfrågan på förskolor enligt gällande översiktsplan.

Planområdet är beläget i västra delen av Nyängsparken vid Nyängsvägen 66 i nära anslutning till Nockebybanans hållplats, Ålstensgatan (se Figur 1).



Figur 1. Översiktskarta med ungefärligt planområde streckat i blått. Källa: hitta.se

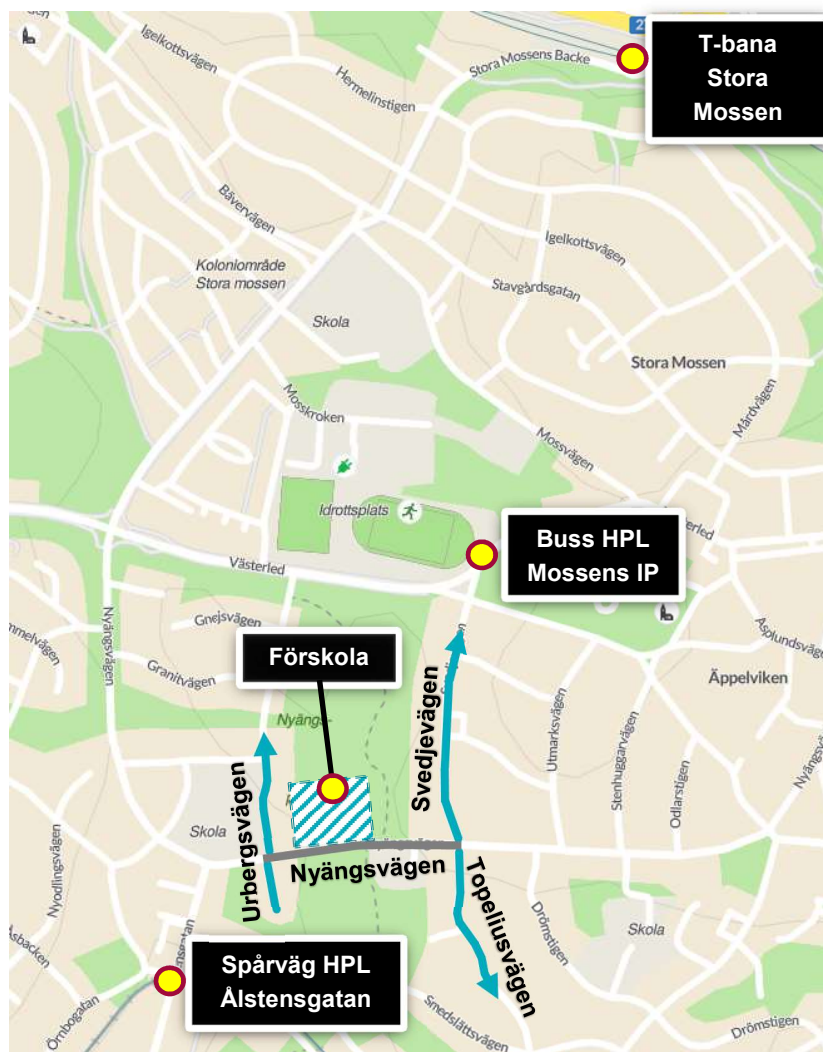
1.2 Syfte

Syftet med trafikutredningen är att ta fram underlag i form av en mindre analys och beskrivning av trafikmiljön samt förslag på trafiklösningar för fortsatt planarbete.

1.3 Nuvarande trafikförhållanden

Nyängsvägen, som är en lokalgata, är cirka 6 meter bred med en tillåten hastighet på 30 km/h. En gångbana går längs norra sidan av gatan med en bredd som varierar från cirka 2 meter på sitt bredaste ställe till cirka 1 meter. Angöring till befintlig förskola sker idag via en smal angöringsplats i anslutning till förskolan. Idag är bilparkering tillåten på södra sidan av Nyängsvägen, med undantag för måndag klockan 08.00 - 16.00 under tiden 1 november - 15 maj på grund av snöröjning. Det saknas cykelvägar inom och i nära anslutning till studerat område. För personal och personer med funktionsnedsättning finns en mindre asfalterad bilparkering att tillgå på östra sidan av befintlig förskola. Parkeringen uppfyller inte stadens krav eller de nationella kraven på max 10 respektive 25 meter till entré. Krav för angöring samt lutning på gator och gångväg uppfylls.

Närmsta spårburna kollektivtrafik, Nockebybanan, är beläget cirka 300 meter från planområdet vid Ålstensgatan. Övrig närbelägen kollektivtrafik är busshållplatsen vid Mossens idrottsplats (0,6 km) och tunnelbanans gröna linje Stora Mossen (1,2 km).



Figur 2. Kollektivtrafik i närområdet. Källa: Hitta.se

Nyängsvägen hade enligt Stockholms stads trafikmätning 2013-08-29 ett trafikflöde på totalt 261 fordon, där andelen tung trafik utgjorde cirka 11 % av det totala antalet, med en medelhastighet på drygt 28 km/h under det observerade dygnet. Cirka 64 % av samtliga fordon färdades i riktning mot Topeliusvägen/Svedjevägen, resterande (36 %) fordon färdades i riktning mot Urbergsvägen (se Figur 2). Det är svårt att dra några slutsatser baserat på mätningen. Utöver detta underlag finns det idag inga uppgifter om hur invånare rör sig till och från skolan och trafiksituationen under sommar- och vintertid. Denna information kan vara viktig att känna till för att kunna göra en bedömning av trafikmiljön i området. Det finns dock belysning på norra sidan av Nyängsvägen.

1.4 Stockholms stads styrdokument och planer

Ett av huvudmålen som presenteras i styrdokument och planer framtagna av Stockholm stad är att öka transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Trafikmiljön i anknytning till skolor är extra viktigt att beakta vid planering då dessa är miljöer där barn frekvent rör sig och är speciellt utsatta. Gång- och cykelpassager, separering, höga hastigheter samt bilskjutsning till och från skolor pekas ut som problemområden och dessa är särskilt viktiga att åtgärda. En trygg miljö runt stadens skolor är därför viktigt att säkerställa så att den upplevs som säker så att fler väljer att gå eller cykla.

2 Trafikförslag

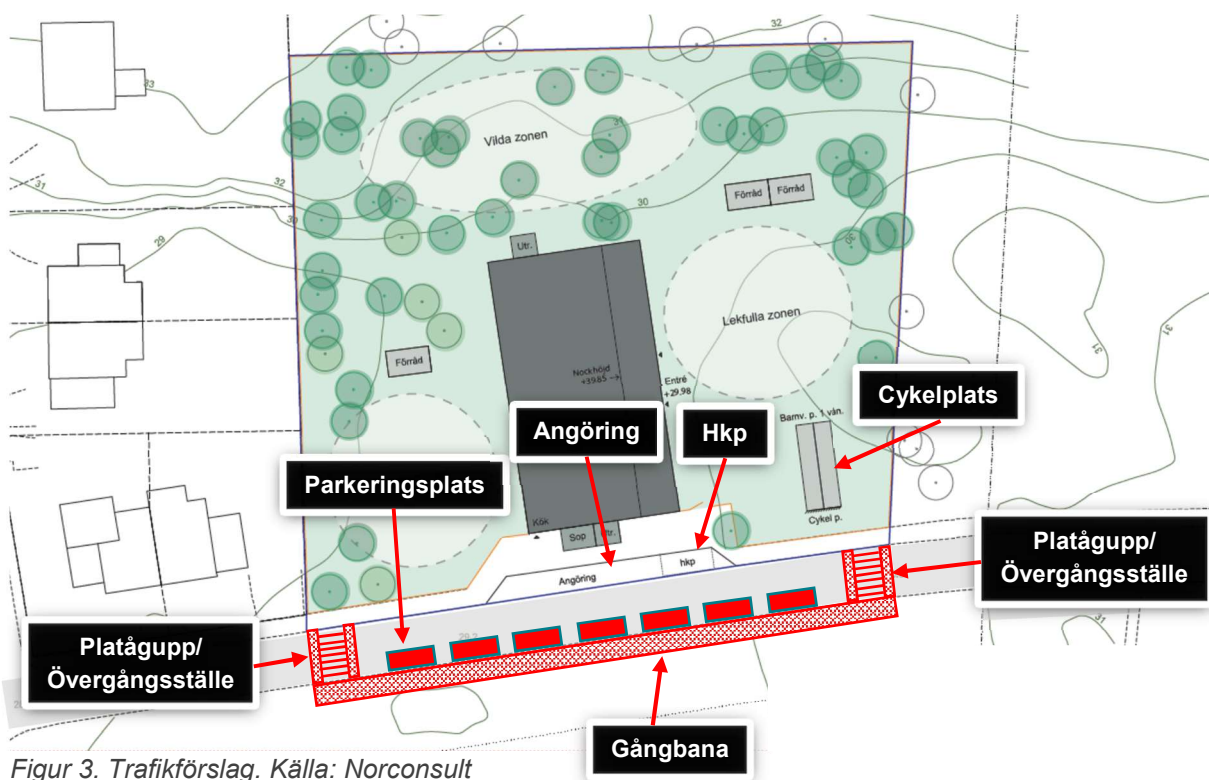
I detaljplanen framgår att hämtning och lämning av förskolebarn väntas ske utan bil. Ambitionen är kopplat till stadens mål om miljöanpassade transporter som innebär bland annat att biltrafiken ska

minska. Det kommer dock alltid finnas behov i olika utsträckning att hämta och lämna barn med bil. Att tillhandahålla tydliga på- och avstigningsplatser för skjutsande föräldrar ger en säkrare trafiksituation eftersom handlandet bedöms blir mer förutsägbart, därmed minskar riskbeteendet. Att anlägga på- och avstigningsplatser kan emellertid bidra till att fler föräldrar väljer skjutsa sina barn.

Angöring för varu- och avfallstransport sker på norra sidan av gatan via en ny angöringsplats vid entrén till förskolan. Dessa transporter bör styras så att de inte angör vid samma tidpunkt som skjutsande föräldrar på grund av ökad risk för trängsel och olyckor. För att undvika ett oförutsägbart beteende med mycket backande och vändande bilar skulle föräldrar eventuellt kunna utnyttja angöringsplatsen. En bilplats avsedd för personer med funktionsnedsättning anläggs i anslutning till angöringsplatsen. Inom kvartersmark planeras 0,2 cykelplatser per anställd, i närheten av förskolans entré.

I och med att den nya förskolan ska ge plats åt cirka 108 förskolebarn i åldrarna 0 - 6 år har det antagits att omkring 45 - 65 barn blir skjutsade med bil, både för- och eftermiddag. Skjutsande föräldrar och övrig genomfartstrafik kan eventuellt skapa en dålig trafikmiljö i skolområdet med tanke på att Nyängsvägen utgör den enda tillfartsvägen för biltrafik och att det bara finns en entré. För att trafiksäkra skolområdet med en låg hastighet bör man anlägga två upphöjda farthinder i form av platågupp med tydliga övergångsmarkeringar i anslutning till skolområdet. VGU råd¹ förespråkar cirka 50 meter mellan varje farthinder på lokalgator med hastighet 30 km/h. På så sätt säkerställer man att en hastighet på 30 km/h efterlevs längs hela den föreslagna inramade sträckan.

En gångbana bör anläggas längs södra sidan av gatan som dels ansluter till de båda platåguppen för att trafiksäkra passage från södra sidan, dels frigör yta för barn och föräldrar att ta sig ut på ett mer säkert sätt då trafiken väntas öka i samband med hämtning och lämning. Föräldrar som skjutsar sina barn ska kunna parkera sina bilar längs den föreslagna gångbanan. Man bör dock se över gällande parkeringsreglering längs gatan då man i dag får parkera 24 timmar om dygnet. Att begränsa parkeringstiden bör minska risken för att personer som inte hämtar eller lämnar barn på förskolan parkerar sina bilar längs med södra sidan av gatan.



Figur 3. Trafikförslag. Källa: Norconsult

¹ Trafikverket. *Råd för Vägars och gators utformning*. 2015. s. 59

3 Förslag till vidare utredning

Följande förslag, ett eller flera, föreslås utredas mer ingående i en framtida trafikutredning för att uppnå en förbättrad trafikmiljö vid förskolan.

- **Gång- och cykelbana**
Gång- och cykelbana, separerade från bil- och angöringsplats, skulle kunna anläggas längs norra sidan av gatan. En analys av en eventuell framtida gång- och cykelbana i området med relevanta målpunkter i åtanke skulle kunna genomföras i linje med stadens planer.
- **Begränsa genomfartstrafik**
En annan möjlig lösning för att förbättra trafikmiljön vid skolområdet är att reglera trafiken genom genomfartsförbud på Nyängsvägen. Det finns dock risk för överträdelse av regleringen, som i förläningen kan innebära behov av övervakning av genomfartsförbudet.
- **Parkeringsutredning**
Parkeringsplatser för personalen har inte behandlats i trafikförslaget (avsnitt 2), i och med att det framgår tydligt i detaljplanen samt stadens styrdokument och planer att man vill minska mängden biltrafik. Det kan ändå vara intressant, trots rådande normer, att vid behov studera diverse parkeringslösningar för personalen eftersom att en tredjedel förmodas använda bil för att ta sig till sin arbetsplats. Dessutom förespråkar plan- och bygglagen (2010:900) 9 kap 33 § att parkering på tomten eller i närheten av tomten ska ordnas i skälig utsträckning där förskola bebyggs.

Om förskolan anställer cirka 25 personer innebär detta, med utgångspunkt i tidigare resonemang, att åtta av de anställda kör bil. Därmed kan det finnas ett behov av åtta parkeringsplatser.

Ett annat alternativ, istället för att anlägga parkeringsplatser, skulle kunna vara att studera om det är möjligt att samordna parkering för personal och föräldrar med närliggande verksamhet.