

PM

2015-08-27

Rev. 2015-12-09

Inledning och bakgrund

Inom Norrmalm har antalet barn i skolålder ökat markant de senaste åren och exploateringen av Hagastaden kommer att göra området än mer barntätt. För att kunna bereda plats för ett ökat antal barn i området planerar staden för en utbyggnad av Rödabergsskolan.

Rödabergsskolan är en kommunal skola med svensk-engelsk profil. Skolan har idag runt 600 elever i åk F-9. Planerna omfattar en tillbyggnad av skolans lokaler för att rymma cirka 1060 elever. Utbyggnaden beräknas vara klar i slutet av år 2020. Det har även beslutats att befintlig lastkaj för skolköket ersätts med en hisslösning från Dannemoragatan.

Som så många andra skolor i Stockholms innerstad finns det redan idag begränsat utrymme för hämtning och lämning av barn. Rödabergsskolan är därför i behov av bedömning av var elever kan hämtas och lämnas så att en god trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet vid skolan kan uppnås.

Hösten 2014 genomförde Sweco en BKA (Barnkonsekvensanalys) av skolan. Syftet med BKA Rödabergsskolan var att ta reda på vad barn och ungdomar tyckte om planerna för utbyggnaden av Rödabergsskolan och innehållet på den nya skolgården. Syftet var även att se över trafiksäkerhetshöjande åtgärder på gator i anslutning till skolans huvudentré, eftersom utbyggnaden kommer att generera mer trafikrörelser kring skolan.

Inför skolstarten höstterminen 2015 har SISAB efterfrågat en studie av alternativa lokaliseringar av avlämningsplatser liksom hur trafiksäkerheten för skolbarn i området kan förbättras.

Syfte och mål

Syftet med föreliggande utredning är att med utgångspunkt i BKA, platsstudier och "best practice" föreslå alternativa avlämningsplatser och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på gator i anslutning till skolans huvudentré. Förslag på beteendepåverkande åtgärder liksom hur gång- och cykeltrafik kan främjas ytterligare redogörs också. Åtgärderna som föreslås kan implementeras redan idag och gradvis utökas, eftersom utbyggnaden på relativt kort sikt kommer att generera än mer trafikrörelser kring skolan.

Nuläge och platsbeskrivning

Fyra platser i anslutning till skolan har studerats. Syftet var att se hur trafikutformningen ser ut idag och identifiera eventuella problem för att kunna ge förslag på trafiksäkerhetshöjande åtgärder och alternativa avlämningslägen.

Korsningen Upplandsgatan/Dannemoragatan/Västeråsgatan

Upplandsgatan är enligt tidigare observationsstudier elevernas vanligaste väg till skolan. Gående barn passerar korsningen Upplandsgatan/Dannemoragatan/Västeråsgatan på väg till skolans huvudentré. Korsningen är uppbyggd som en oval cirkulationsplats med fyra anslutande vägar. Obevakade övergångsställen finns i alla anslutningar och på den östra sidan om rondellen finns ett fartgupp i körbanan. Skyltad hastighet är 30 km/tim.

Upplandsgatan vid skolans huvudentré

Skolans huvudentré ligger mot Upplandsgatan. På platsen utgörs Upplandsgatan av en trevägskorsning, där vägen är enkelriktad västerut mot Västmannagatan. Den östra anslutningen är en återvändsgata som avslutas i en vändzon/lastzon där leveranser till skolan sker. Denna lastzon har beslutats ersättas av en lasthiss från Dannemoragatan. Här ansluter också en trappa från Dannemoragatan. Skyltad hastighet är 30 km/tim.



Återvändsgata Upplandsgatan. Foto: Sweco 2015-08-13

Korsningen Upplandsgatan/Västmannagatan

Korsningen utgörs av en trevägskorsning. Övergångsställen finns över Västmannagatans södra anslutning och över Upplandsgatan. I backen upp mot skolan finns gångbana på båda sidor om körbanan. På den västra sidan, närmast skolan, är gångbanan väldigt smal, uppskattningsvis cirka 1-1,5 m. Denna gångbana löper längs med den utpekade avlämningszonen varför en risk för plötsligt öppnade bildörrar också finns. Samtliga gator är skyltade 30 km/tim och är enkelriktade (Upplandsgatan i riktning ner för backen och Västmannagatan i riktning uppför backen). Det går således inte att köra mellan skolans huvudentré och S:t Eriksgatan utan samtliga bilar i korsningen måste svänga av på Västmannagatans södra anslutning som leder vidare mot Vanadisvägen. Vid tidigare observationsstudier sker både avlämning och parkering på avlämningssträckan samt i anslutning till korsningen. Många bilar parkerade då inom tillåtna 10 meter från korsningen.



Upplandsgatan ner mot korsningen med Västmannagatan. Foto: Sweco 2015-08-13

Korsningen Dannemoragatan/Ynglingagatan

Korsningen utgörs av en trevägskorsning där Dannemoragatan är enkelriktad mot korsningen från vardera håll, och Ynglingagatan är enkelriktad runt en avlång grönyta. Vid denna korsning finns en plattsatt yta i anslutning till den trappa som leder upp till skolans huvudentré vid Upplandsgatan. I arbetet med BKA pekades slänten mot skolan och garaget vid Dannemoragatan ut som otryggt av elever i flera årskurser. Skyltad hastighet är 30 km/tim. Till höger om bilden, precis under skolköket på Rödabergsskolan, planeras en lastkaj med hisslösning upp till skolan.



*Dannemoragatan i korsning med Ynglingagatan. Trappan i grönområdet leder upp till Rödabergsskolan.
Foto: Sweco 2015-08-13*

Förslag

Framtida arbetssätt

I det fortsatta arbetet är det viktigt med en kontinuerlig process där samråd mellan viktiga aktörer så som Trafikkontoret, SISAB, Utbildningsförvaltningen och Rödabergsskolan ingår. En sådan process pågår under en längre tid. Nedan kommer förslag på lösningar som en utgångspunkt i detta arbete.

Alternativa avlämningsplatser

Den befintliga avlämningsplatsen används inte bara för angöring utan också för parkering. Det medför att platserna inte räcker till. Här finns ett behov av att hitta alternativa platser, dela upp på olika åldersgrupper eller att utforma avlämningsytan på ett annorlunda sätt. På sikt är en helt bilfri zon närmst skolan eftersträvarvärd, där p-platser och avlämningszon utgår till förmån för en fysiskt avskild gång- och cykelbana. I ett inledande skede kan en stegvis omställning genomföras.

Steg 1: Ny avlämningsyta för äldre barn

För att sprida trycket kan en ny avlämningsyta vid Dannemoragatan avlasta den befintliga avlämningsytan. Den befintliga ytan kan då finnas kvar men skall vara avsedd endast för barn i förskola-åk.2. Ny avlämningsyta föreslås tillskapas på Dannemoragatan i anslutning till trappan och lasthissen. Det ger ytterligare liv till en plats som upplevs otrygg. För att en sådan lösning skall fungera krävs kompletterande och återkommande kommunikation med föräldrar samt riktlinjer för vilka tider leveranser kan ske. Krav kan ställas i upphandling av leveranser till skolan.

Alt. Steg 1 Befintlig avlämningsyta byggs om

Den befintliga avlämningsytan är idag utformad som en längsgående parkering på en enkelriktad gata. Backning- och svängrörelser, smal gångbana och ett i övrigt trångt gaturum skapar trafikfarliga situationer för barn. Då många föräldrar använder ytan för parkering och ej enbart avlämning räcker platserna ej till. Genom att disponera om gatuutrymmet så att parkeringsplatser på gatans södra sida utgår och platserna på den norra sidan i stället utformas snedställt kan platsen utnyttjas bättre. Snedställningen ger fler platser, och dörrar öppnas ej mot gångbanan. Då cykeltillgängligheten i området är mycket dålig har skyltningen nyligen gjorts om för att medge cykling mot enkelriktningen. Det kan förbättras ytterligare, och upplevs tryggare för barnen om en cykelbana tillskapas på gatans norra sida.

Steg 2: Befintlig avlämningsyta ersätts helt

Avlämningsytan tas bort och flyttas längre ifrån skolan. På så sätt kan avståndet påverka andelen som väljer att skjutsa, och mer plats för gående och cyklande barn tillskapas nära skolan. Förslag på platser som kan fungera väl för ny avlämningsyta är Dannemoragatan (kombinerat med tidsstyrd lastyta), den stora parkeringsytan vid Norrtullsgatan samt snedparkeringarna vid Västeråsgatan. Med tidsstyrning (exempelvis 5-minutersparkering mellan kl 7.30 och 8.30) kan parkeringsplatserna användas både för boendeparkering och avlämning. Avlämning för barn med särskilda behov skall kunna anordnas inom skolans område vid nybyggnationen.

Åtgärder som främjar trafiksäkerheten för gående och cyklande barn

Vid Upplandsgatans del mot befintlig lastkaj och trappa till Dannemoragatan är sikten begränsad och många barn rör sig på platsen. Här finns ett stort åtgärdsbehov för att öka trafiksäkerheten. Då beslut finns att ersätta lastkajen med en varuhiss från Dannemoragatan flyttas leveranstrafiken till skolan till denna gata. Barn angör skolan även från denna plats via trappan vilket innebär att ett behov av trafiksäkerhetsåtgärder för barn behöver genomföras på Dannemoragatan.

Tidsstyrd lastning och lossning

Tidsstyrning är ett sätt att styra leveranser till tidpunkter då barn ej vistas i området. Beroende på skolans schema kan då leveranser ske framför allt innan barnen anländer till skolområdet, eller dagtid då barnen främst befinner sig inomhus eller på skolgården.

Avgränsning av vändytan

Montering av pollare eller annan fysisk avgränsning är ett sätt att bygga bort möjligheterna till backnings- och svängrörelser som utsätter gående och cyklande barn för risker. Genom att ytan frigörs kan denna yta i stället utformas som ett "angöringstorg" för barn som anländer gåendes eller cyklandes. Dessutom kan ett större antal cykelparkeringar anordnas, vilket därmed blir i ett läge där merparten av cykeltrafiken till skolan anländer.

Övergångsställen

Övergångsställe vid den ovala cirkulationen vid Upplandsgatan/Dannemoragatan/Västeråsgatan

Då skolbarn både själva och i vuxet sällskap till stor del väljer att gena över den ovala ytan i cirkulationen bör fartgupp och övergångsställen anpassas till dessa rörelser. Det finns tydliga "desire lines", i det här fallet en upptrampad stig, i den relation som de flesta väljer att gå. Genom att måla upp övergångsställe och fartgupp i detta läge kommer en säkrare och mer synlig övergång att skapas.

Beteendepåverkande åtgärder

När antalet elever på skolan ökar från runt 600 till cirka 1060 elever år 2020 är det inte rimligt att en stor andel elever tar sig till skolan med bil. Det är framför allt gång och cykel samt kollektivtrafiken som bör försörja skolan med elever.

För att påverka färdmedelsfördelningen bör skolan i samarbete med kommunen ta fram en Resplan där nuläge, målsättning och förslag på åtgärder beskrivs. För att öka andelen gång- och cykelresor behöver inte bara förutsättningarna för att gå och cykla förbättras (cykelvägar, cykelställ etc), utan skolan behöver också aktivt verka för att uppmuntra aktiva resor. Exempel på sådana åtgärder är vandrande skolbussar, cykeldagar, cykelskola, tävlingar, trafik i undervisningen och bilfria veckor.

Övriga påverkande åtgärder (fysiska)

Förslagen för hämtning och lämning av elever i bil går delvis ut på en avlämningsplats på Dannemoragatan direkt öster om Rödabergsskolan. Delar av Dannemoragatan och Ynglingagatan behöver då byggas om för att passa elevernas behov bättre, och för att möjliggöra leveranser till samma plats. Då flera barn pekar ut platsen som otrygg behöver trygghetsskapande åtgärder genomföras. Det betyder beskärning av vegetation, förbättrad belysning och andra sikhöjande åtgärder. Leveranser behöver regleras så att de inte sker vid tidpunkter då lämning av elever sker.

Idag finns mycket få cykelparkeringar på skolans område vilket ger låg uppmuntran för barn och deras föräldrar att cykla. Dagens parkeringar finns i ett läge där många av dagens nuvarande cyklister naturligt anländer, medan föreslagna tillägg föreslås i ett läge där främst de äldre barnen anländer på cykel. Parkeringsbehovet för cykel i förskolan är generellt sett lågt, i stället är det cyklande föräldrar och de anställda som är primära brukare av cykelställ vid denna typ av verksamhet. För grundskolan stiger behovet och det bör finnas 30-70 cykelparkeringar per 100 elever. För Rödabergsskolan rekommenderas minst 250 ställ, placerade i lägen där barnen ankommer med cykel. Även plats för lastcyklar behövs. Detta kan tillskapas med en ombyggnad av vändplanen.

Slutsatser

En kombination av fysiska och beteendepåverkande åtgärder kan ge effekt på både befintligt och framtida resmönster till Rödabergsskolan. Genom kommunikation och information, samarbete mellan skola, föräldraförening och trafikkontor kan resorna påverkas så att både en högre trafiksäkerhet uppnås runt skolan och fler aktiva skolresor tillkommer.

Dock är det viktigt att det startas en kontinuerlig process där viktiga aktörer så som Trafikkontoret, SISAB, Utbildningsförvaltningen och Rödabergsskolan ingår och tillsammans samråder för framtida åtgärder. En sådan process pågår under en längre tid. De ovan nämnda åtgärderna ska ses som förslag som kan utvecklas i samråd med aktörerna.