

# Trafikutredning Nya Elementar

Nya Elementar, Bromma, Stockholms stad



Författare Sabine Saracco  
Beställare: SISAB  
Konsultbolag: Structor Mark Stockholm AB  
Uppdragsnamn: Nya Elementar Trafik  
Uppdragsnummer: 4060  
Datum: 2020-06-24  
Uppdragsledare: Ellen Fredholm/Sabine Saracco  
Utredare: Ellen Fredholm/Sabine Saracco  
Granskare: Patrik Lundqvist

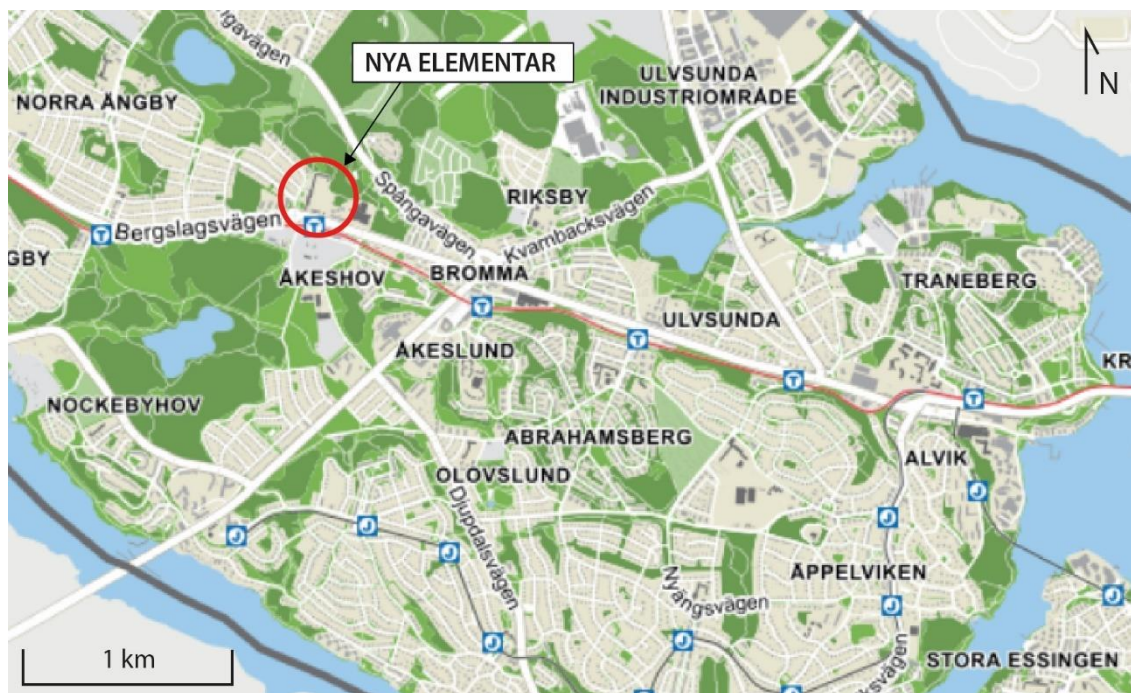
Status: Version 1

## Innehåll

<b>1. Inledning.....</b>	<b>4</b>
1.1. Förutsättningar .....	4
<b>2. Nuläge.....</b>	<b>6</b>
2.1. Gång- och cykel .....	6
2.2. Kollektivtrafik .....	8
2.3. Motorfordonstrafik .....	9
2.4. Angöring .....	9
2.5. Olycksstatistik.....	11
<b>3. Förslaget .....</b>	<b>12</b>
3.1. Färdmedel .....	12
3.2. Gång- och cykel .....	14
3.3. Angöring .....	15
<b>4. Samlad bedömning .....</b>	<b>18</b>

## 1. INLEDNING

Intill Bergslagsvägen, vid Åkeshovs T-banestation i västra Stockholm finns skolan Nya Elementar. Utbildningsförvaltningen har gett SISAB i uppdrag att utreda möjligheten till att utöka skolans kapacitet från dagens ca 1000 elever till ca 1200 elever och en gymnastiksal.



Figur 1: Översikt

Structor Mark Stockholm AB har anlitats av SISAB för att genomföra en trafikutredning för skolan. Trafikutredningen ska klarlägga de trafikala förutsättningarna för omfattningen av den tänkta utbyggnaden. Samtliga trafikantgrupper ska beaktas. Utredningen kommer vara del av underlag för Utbildningsförvaltningens inriktningsbeslut samt för detaljplan Futharken.

### 1.1. Förutsättningar

Följande råd, riktlinjer, regler, handböcker, checklistor med mera har varit vägledande i projektet:

- *Goda Exempel, Skolgårdar – trafiksäkerhet*, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), 2017-08-11
- *Plan för säkra och trygga skolvägar i Stockholms stad*, Stockholms stad, 2016
- *Cykelparkeringstal vid Nyproduktion*, Stockholms stad

- *Teknisk handbok*, Stockholms stad
- *Vägars och gators utformning (VGU)*, Trafikverket
- För handikapparkering har Stockholm stads riktlinjer om 10 meter från entré eftersträvat och Boverkets Byggregler (BBR) om 25 meter till entré följts.
- *Checklista inför samråd*, Stadsbyggnadskontoret Stockholms stad, 2018-04-17

Trafikutredningen avgränsas geografiskt till fastigheten Futharken 2 inom vilken skolan idag finns och en ca 300 meters radie därifrån fortsättningsvis kallat, *utredningsområdet*.

Beskrivningen av nuläget baseras i huvudsak på platsbesök den 4 juni 2019 kl. 7:30 – 9:00 och information från skolan.

## 2. NULÄGE

Nya Elementar har idag årskurs F-9 med ca 1000 elever och 150 anställda. Verksamheten bedrivs i de olika byggnaderna inom fastigheten Futharken 2 och en del idrottsundervisning sker i Åkeshovshallen strax öster om skolan. Söder om skolan finns Åkeshovs Tunnelbanestation och väg 275/Bergslagsvägen med parallell lokalgata. Skolan ligger i anslutning till Kyrksjölötens naturreservat.



Figur 2: Nuläge med en ca 300 meters radie runt skolan markerad

### 2.1. Gång- och cykel

Många går och cyklar till skolan, vid platsbesöket anlände eleverna i huvudsak från väster samt från söder och då främst via tunnelbanebyggnaden som är en tunnel under Bergslagsvägen och potentiell skolväg för boende söder om Bergslagsvägen. Enligt barnkonsekvensanalysen (Sweco) kommer även elever från nordost genom skogen, då främst högstadiееlever som generellt har längre resväg till skolan. Tunneln under Bergslagsvägen är mörk och lång men trafiksäker och den används av såväl barn som vuxna.



Figur 3 Gc-väg längs Möjbrovägen

Förbi skolan, längs med Möjbrovägen, finns en gång- och cykelbana som är utpekad som huvudstråk i cykelplanen. Längs Bergslagsvägens södra sida är det pendelstråk.



Figur 4 utdrag ur cykelplanen (2012) rött pendlingsstråk, blått huvudstråk.

Totalt finns idag ca 260 ordnade cykelparkeringsplatser kring skolan där ca 180 cyklar stod parkerade vid platsbesöket. Vid skolans entré mot Bergslagsvägen var många cyklar spontant parkerade vid räcken och på grönytor. Även norr om skolan fanns ca 20 spontant parkerade cyklar längs ett räcke. Totalt fanns ca 65 cyklar spontant parkerade kring skolan.

Sammanfattningsvis finns fler cykelparkeringsplatser vid skolan än vad som vid inventeringstillfället nyttjades. Det kan dock bero på att de inte är optimalt placerade och att de har brister i sin utformning. Några saknar möjlighet att låsa fast ramen och samtliga saknar väderskydd.



Figur 5: nyttjande av cykelparkering, röda siffror visar spontanparkerade cyklar

## 2.2. Kollektivtrafik

Skolan ligger i ett kollektivtrafikhärläge med ca 250 meters avstånd till tunnelbanan, station Åkeshov. En uppgång som förbinder norra sidan om Bergslagsvägen med tunnelbanan har sin uppgång precis intill skolan.

Närmsta busshållplats är Sedumbackens hållplats på Spångavägen, den trafikeras av linje 117.



Figur 6 Anslutning till tunnelbanan vid skolan



## 2.3. Motorfordonstrafik

Bergslagsvägen har ca 25 000 f/d VaDT<sup>1</sup> (vardagsdygnstrafik). Det finns ingen mätning gjord precis intill skolan men Bergslagsvägens lokalgata väster om Möjbrovägen har ca 449 VaDT (2017 maj/juni).

Möjbrovägen och Bergslagsvägens lokalgata är reglerade till 30 km/tim vid skolan. Möjbrovägen har genomfartsförbud till Bällstavägen för tung lastbil samt stannandeförbud. Bergslagsvägens lokalgata förbi skolan är en återvändsgata med infartsparkering längs gatans södra sida.

Bergslagsvägen är reglerad till 70 km/tim och 50 km/tim vid korsningen med Möjbrovägen.

## 2.4. Angöring

Leveranser och sopbil angör skolan från Möjbrovägen på skolans västra sida. Matleveranser sker till skolans nordvästra del där köket ligger via den norra infarten till skolan. Övriga leveranser och sophämtning sker via den södra infarten från Möjbrovägen. Det är olika fordon som kommer med leveranser och de större, tex 12 meters lastbilar (Lbn) backar in på ytan då det är för trångt för att vända.



Figur 7 Yta för sophämtning och leveranser

På skolans västra sida finns en lokal slinga/gata som delvis används av föräldrar som skjutsar sina barn. Där finns även två parkeringsplatser samt en plats för rörelsehindrad (RH). Vid platsbesöken sågs många stanna eller parkera på gräsytan och behövde backa för att kunna köra ut. Situationen upplevdes stundtals som stökig och viss trafiksäkerhetsrisk finns när barn rör sig oskyddat bland bilar som backar.

---

<sup>1</sup> Bergslagsvägen östgående riktning = 12 921 VaDT (Trafikia 2018 nov)  
Bergslagsvägen västgående riktning = 12 276 VaDT (Trafikia 2018 nov)



**Figur 8 Skjutsande föräldrar som lämnar på skolans västra sida**

Längs skolans södra sida, på Bergslagsvägens lokalgata, i nära anslutning till huvudentrén finns korttidsparkering (15 min) som används för hämtning och lämning. Även ytan vid tunnelbanenedgången nyttjas av såväl skjutsande föräldrar som övrigt skjutsande till tunnelbanan. Trafiksituationen blir, framförallt vid lämning när många elever kommer samtidigt, osäker då det är parkerande och backande fordon på samma yta där barn som kommer från tunneln/tunnelbanan som rör sig. Det finns även en parkeringsyta norr om tunnelbanebyggnaden på skolgårdens östra sida som även den sågs användas av föräldrar (vid platsbesök).

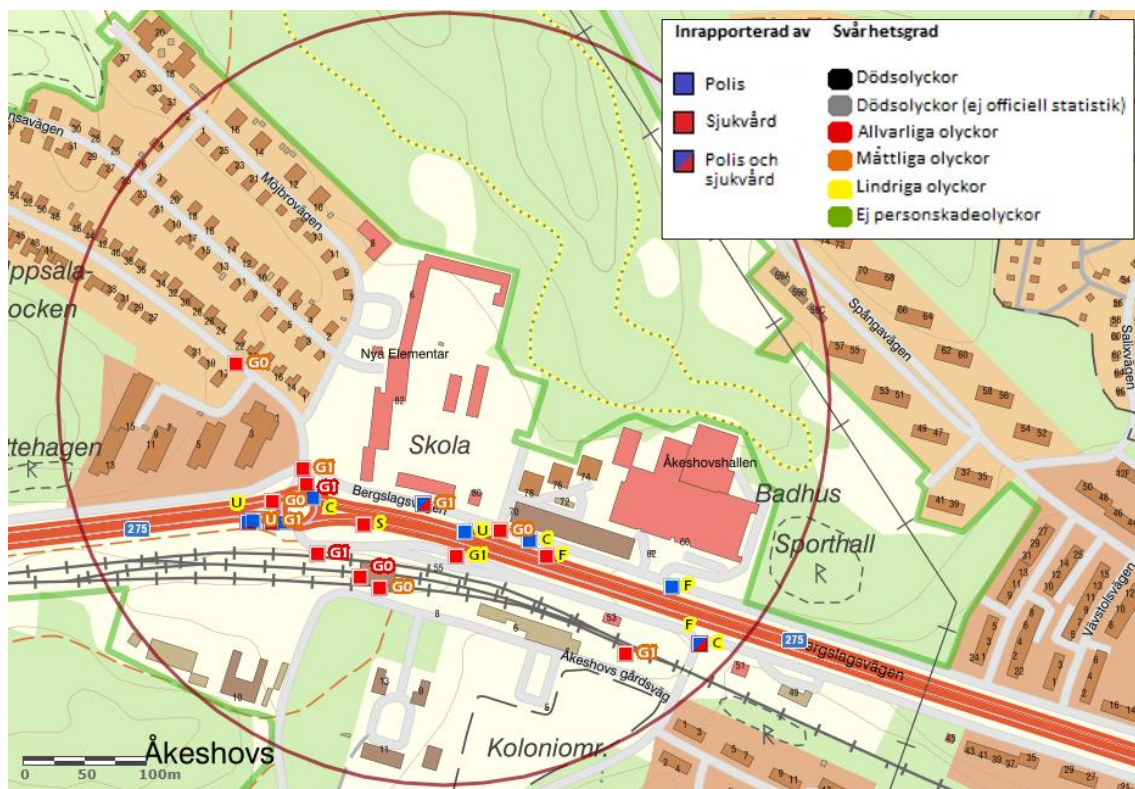


**Figur 9 Korttidsparkering på Bergslagsvägens lokalgata nära skolans huvudentré.**

Skolan har även särskola med 46 elever varav 37 idag får skolskjuts till och från skolan fördelat på ca 10 fordon. De flesta åker i mindre personbilar och några kommer med samtrans minibussar. Eleverna släpps antingen av vid skolans västra entré eller vid korttidsparkeringen längs Bergslagsvägens lokalgata då de tränar på att gå sista biten själv till skolan. Idag har skolan ingen elev som är helt rullstolsburen, men det har de haft tidigare.

## 2.5. Olycksstatistik

Genom Transportstyrelsens databas för trafikolyckor, STRADA, kan statistik för polis- och sjukvårdsrapporterade olyckor tas fram. De senaste fem åren, 2014 - 2018 har 25 olyckor inträffat inom en 300 m radie från skolan, se Figur 10. Av dessa ledde 13 till lindriga skador, nio till måttliga skador och 3 till allvarliga skador. De flesta av olyckorna har inträffat längs Bergslagsvägen. Vid skolan har några singelolyckor skett som tex halkning.



Figur 10. Trafikolyckor (Källa: STRADA)

Tabell 1: Olyckstyper (Källa: STRADA)

Olyckstyp	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
S (singel-motorfordon)	0	0	1	1
U (upphinnande-motorfordon)	0	1	4	5
K (korsande-motorfordon)	0	0	1	1
C (cykel/moped-motorfordon)	0	0	3	3
F (fotgängare-motorfordon)	0	0	3	3
G0 (fotgängare singel)	1	4	0	5
G1 (cykel singel)	2	4	1	7
<b>Totalt</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>25</b>



Tabell 2: Färdmedelsfördelning

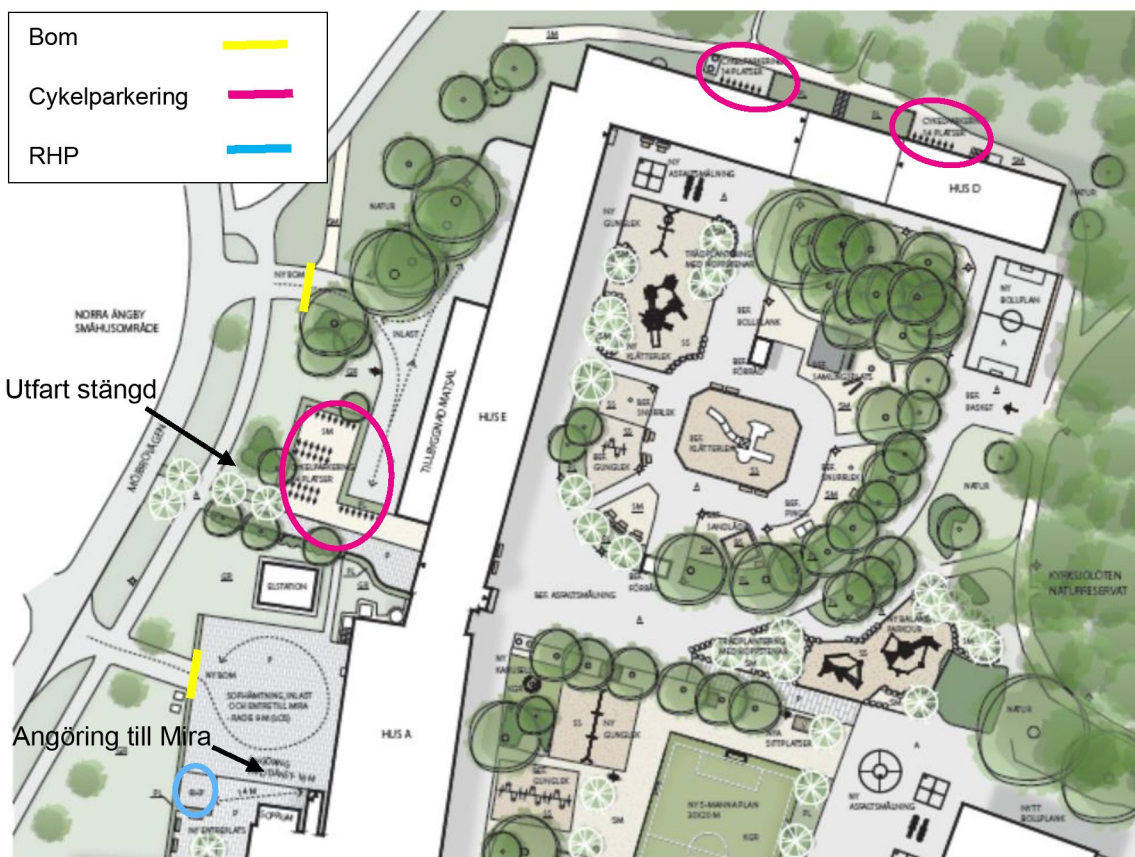
	Antal	Går/kollektivt		Cyklar/moped		Skjuts bil	
<b>Idag</b>							
Tot elever	1035	30%	311	50%	518	20%	207
Särskoleelever	47		5		5		37
personal	154	80%	123	10%	15	10%	15
<b>EFTER UTBYGGNAD</b>							
Tot elever	1170	40%	468	50%	585	10%	117
Särskoleelever	50		5		5		40
personal	170	85%	145	20%	34	5%	9
<b>SKILLNAD</b>							
Elever	135		158		68		-90
Personal	16		21		19		-7

Utöver ovan antas även resande till/från idrottssalen under kvällar och helger tillkomma beroende på hur den är tänkt att användas utanför skoltid.

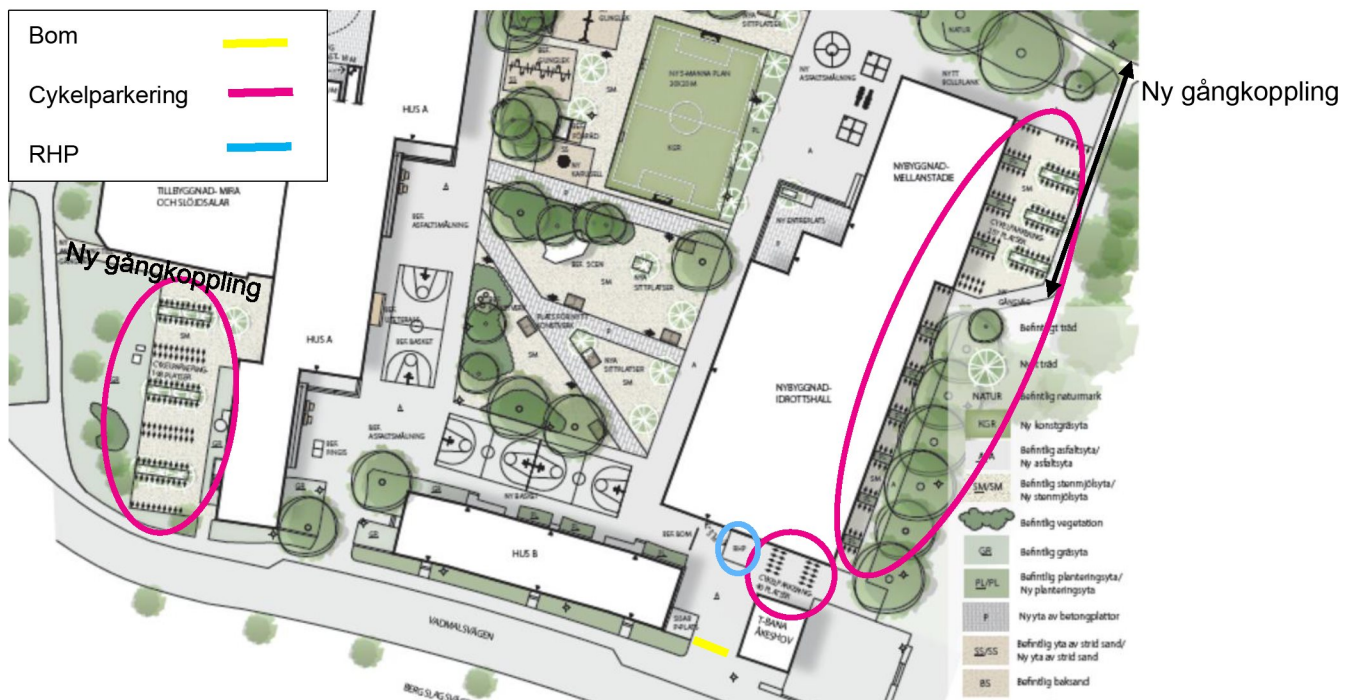
## 3.2. Gång- och cykel

Skolvägarna som finns idag behålls men en ny mer anordnad gångkoppling mellan naturreservatet och skolgårdens östra del tillkommer liksom nya cykelparkeringar.

För att förbättra trafiksäkerheten vid skolan föreslås några åtgärder, bl.a. att utfarten från vändlingen vid skolans västra entré stängs och att bommar sätts upp vid de två kvarvarande korsningspunkterna med gång- och cykelbanan. Detta för att minimera antalet korsande rörelser med gång- och cykelbanan. En bom sätts även upp vid tunnelbaneentrén för att skapa en säkrare entré för gående- och cyklande till idrottshallen och den nya skolbyggnaden.



Figur 12 Norra delen av skolfastigheten med åtgärder markerade



Figur 13 Södra delen av skolfastigheten med åtgärder markerade

För att beräkna antal cykelparkeringar för skolan har följande antaganden gjorts enligt färdmedelsfördelningen. Antaganden baseras på information från personal på skolan samt iakttagelser på plats. Med ett cykelparkeringstal om 0,5/elev och 0,2/personal bör ca 600 cykelparkeringsplatser anordnas vid skolan. För att uppfylla stadens och SISABs mål om ökad andel resande med kapacitetsstarka färdmedel såsom cykel krävs att cykelparkering är rätt placerad och av god standard. Det innebär en placering vid entréer, dit de flesta har målpunkt och utformning som möjliggör ramlåsning och väderskydd.

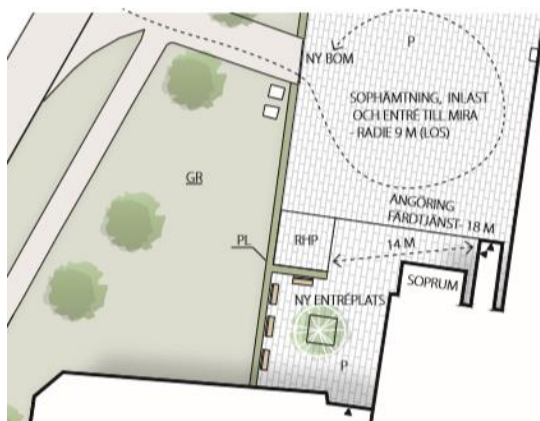
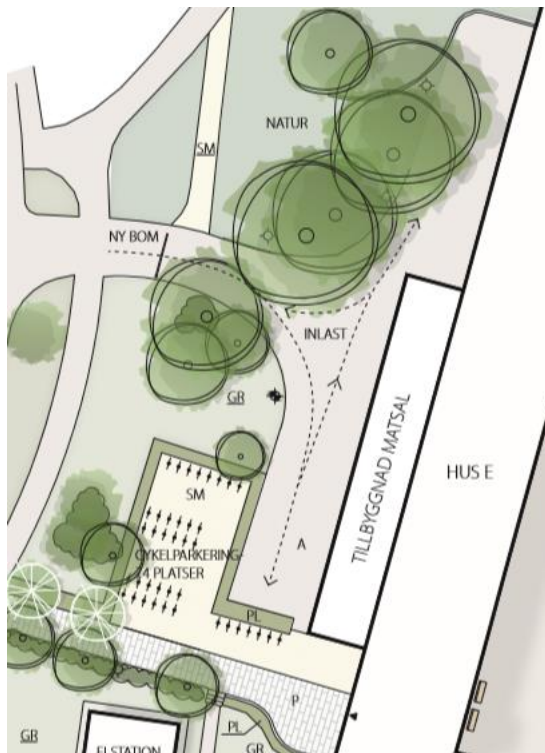
Förslaget har totalt 587 cykelparkeringsplatser.

### 3.3. Angöring

Skolans leveranser och sophämtning kommer att fungera som den gör idag med matleveranser vid matsalen i skolans nordvästra hörn och övriga leveranser och sophämtning vid den västra in- och utfarten. Tider, intensitet och storlek på leveranserna kan förändras över tid men 12 meters fordon kan liksom idag angöra skolans nordvästra yta för matleveranser.

Ytan vid den västra entrén kommer även vara ingång till Mira och här är det tänkt att de elever som får skolskjuts och inte lämnas/hämtas vid huvudentrén säkert ska kunna ha sin skolskjuts. Ytan rymmer att en sobbil vänder runt men större fordon måste liksom idag backa in över gång- och cykelbanan för att nå ytan. Detta är inte optimalt

trafiksäkerhetsmässigt då det alltid är en risk med backande fordon över ytor där oskyddade trafikanter rör sig. Förbättringen är att sopbilen i förslaget inte längre behöver backa in utan kan vända på ytan. Om möjlighet finns att styra val av fordon som levererar vid upphandling kan detta vara ett bra alternativ för att få bort eller minska antalet backande fordon.



Figur 14 Leveranser och angöring på skolans västra sida

I och med att vändslingan tas bort för att minska antalet konfliktpunkter mellan gång- och cykelvägen med motorfordonstrafiken, försvinner även föräldrars möjlighet att lämna/hämta vid skolans västra entré. Även parkeringen som finns på fastighetens östra



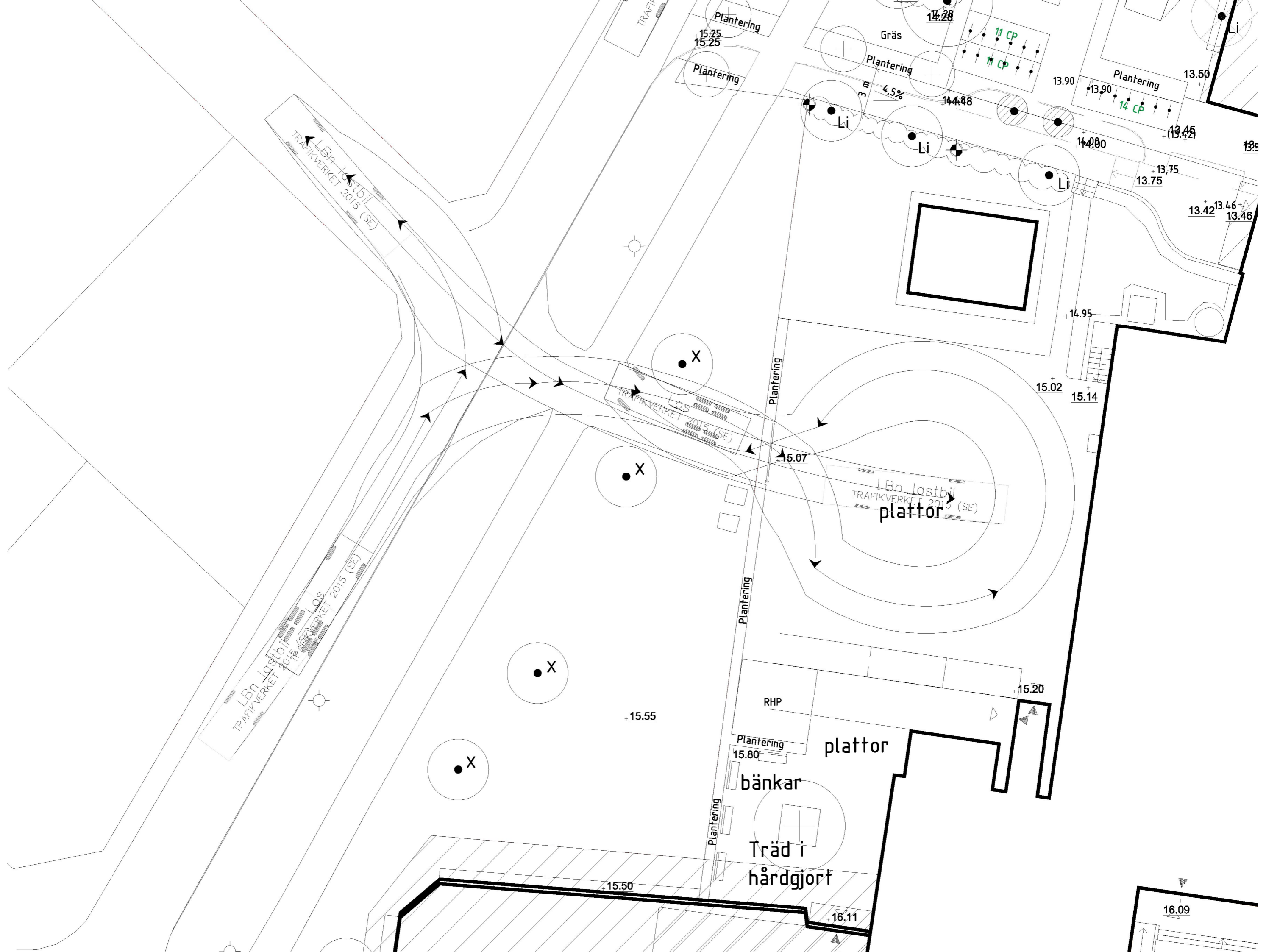
del tas bort, där var det få bilar vid observationstillfället samt även vid senare platsbesök. Detta är positivt för skolvägarna och trafiksäkerheten då bilar kör över ytan vid tunnelbanenedgången för att nå parkeringen idag.

Ingen ny lämplig avlämningsplats har lokaliserats inom en 300 meters radie till skolans huvudentré. Den korttidsparkering som finns på Bergslagsvägens lokalgata fungerar, enligt uppgift från skolan, bra idag.

## 4. SAMLAD BEDÖMNING

Dagens problem med bilar som kör in längs den lokala slingan för att hämta/lämna bedöms försvinna på platsen om föreslagna åtgärder vidtas. Stängningen av utfarten medför färre korsningskonflikter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon. Detta är en viktig del för att skapa säkra skolvägar. Det är även viktigt att detta förmedlas till föräldrar i samband med öppnande, efter genomförande, så inte problematiken flyttas till Möjbrovägen.

Även den befintliga parkeringen på skolans östra del försvinner vilket är positivt. En möjlig risk är att korttidsparkeringen upplevs som för kort (med för få platser) men med information och uppmuntran om att gå och cykla till skolan bör platserna räcka.



LBn lastbil  
TRAFIKVERKET 2015 (SE)

LOS  
TRAFIKVERKET 2015 (SE)

LBn lastbil  
TRAFIKVERKET 2015 (SE)  
plattor

plattor

bänkar

Träd i  
hårdgjort

Plantering  
15.25  
15.25

Plantering  
14.28  
14.28

Plantering  
13.90  
13.90

Plantering  
15.25  
15.25

Plantering  
14.48  
14.48

Plantering  
14.00  
14.00

Plantering  
13.75  
13.75

Plantering  
13.42  
13.46  
13.46

Plantering  
14.95  
14.95

Plantering  
15.02  
15.14

Plantering  
15.07  
15.07

LBn lastbil  
TRAFIKVERKET 2015 (SE)  
plattor

RHP  
15.20  
15.20

Plantering  
15.80  
15.80

Plantering  
15.50  
15.50

Plantering  
16.11  
16.11

Plantering  
16.09  
16.09

