

PM TRAFIK

UPPDRAG Hemsystemen trafikutredning	UPPDRAGSLEDARE Mathias Högberg	DATUM 2021-09-06
UPPDRAGSNUMMER 30021919	UPPRÄTTAD AV Mathias Högberg	

Bakgrund

Sisab planerar för en ny skola på del av fastigheten Hemsystemen 1. På fastigheten finns idag ett vård- och omsorgsboende som planeras rivas och bebyggas med skola, nytt vård- och omsorgsboende och trygghetsboende.

Skolan planeras att ha plats för 900 elever i årskurs 1-9.

Exploateringskontoret har haft som önskemål att projektet innebär så små justeringar av allmän gatumark som möjligt. Det innebär att denna trafikutredning i första hand försöker se över åtgärder som är av det mindre slaget och som till stor del kan nyttja den befintliga infrastrukturen.

Förutsättningar

Här beskrivs de lagkrav samt planer och program från Stockholms stad som är relevanta för trafik kring skolor. Dessa är i sin tur planeringsstöd för utformning av trafikmiljön kring nya skolan på Hemsystemen 1.

Angöring och parkering som lagkrav

Angöring, det vill säga korta stopp för att möjliggöra på- och avstigning, samt parkering för rörelsehindrade ska enligt Boverkets byggregler kunna anordnas inom 25 meter från entréer. Enligt beslut i Stockholms stadskommunfullmäktige 1987 är stadens riktlinje för angöring respektive parkering för rörelsehindrad 10 meter.¹

Gata Stockholm

Gata Stockholm är ett planeringsstöd för utformning av nya gator med syfte att tydliggöra funktionskrav och vilka förutsättningar som ska ligga till grund för val av utformning. Dokumentet har tillsammans med Säkra och Trygga Skolvägar legat till grund för föreslagen trafikutformning.

Plan för säkra och trygga skolvägar

Planen togs fram 2016 av Trafikkontoret Stockholms stad med syfte att göra trafikmiljöerna i skolornas närhet säkra och trygga och för att minska andelen bilresor till skolan. Att satsa på gång och cykel ger fysisk aktivitet för barnen samt ger barnen möjlighet att utforska sin närmiljö och skapa sina egna livsrum. Det innebär också minskade utsläpp i skolans närmiljö.

¹ Gata Stockholm (2019)

Planen innehåller tre övergripande mål, en handlingsplan för åren 2015 – 2020 samt riktlinjer för utformning av den fysiska miljön kring skolor.

Mål:

1. Skapa säkra och trygga skolvägar
2. Skapa möjlighet för nya resvanor och öka andelen gående och cyklister
3. Skapa ett stadsgemensamt synsätt i arbetet som påverkar skolvägarna

Planen beskriver olika typer av skolmiljöer och förhållningssätt kring dessa. För skolmiljö i villabebyggelse konstaterar planen att förutsättning för säkra och trygga skolvägar ofta är god på grund av låga hastigheter och trafikflöden. Gångbanor är dock ofta smala eller saknas helt. Trafik från skjutsningen kan skapa otrygga miljöer i anslutning till skolan även om trafikmiljön i övrigt är relativt säker.

Följande punkter i åtgärdsplanen är viktiga att beakta nu i utredningsskede:

- Identifiera fysiska åtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet
- Begränsa biltrafiken i skolornas närhet

Identifiering av fysiska åtgärder bör göras utifrån en res- och färdmedelsanalys i vilken de viktigaste gång- och cykelstråken identifieras. Problematiska platser inom 300 meters radie från skolan identifieras och lämpliga fysiska åtgärder väljs. Åtgärderna kan innefatta även själva skolgården, som cykelparkering. Begränsning av biltrafiken initieras genom att identifiera lämpliga avlämningsplatser en bit från skolan.

Nedan beskrivs de riktlinjer från dokumentet som är viktigast att beakta i utredningsskedet för den nya skolan på Hemsystem 1.

Gång och cykel

Cykel och gångs skilda förutsättningar och behov av åtgärder ska beaktas. Säkra gångvägar bör leda hela vägen fram till skolan. Gångvägarna ska vara dimensionerade efter antalet gående, dock minst 2,5 meter för en effektiv drift. Säker cykelväg bör leda hela vägen till skolan. Cykling i körbanan anses säker om hastigheten inte överstiger 30 km/h. Om cykelbana anordnas ska den ha en bredd på minst 2,5 meter för en effektiv drift. Om skolan ligger i närheten av ett utpekad pendlingsstråk eller huvudstråk för cykel bör ett cykelstråk finnas mellan skolan och detta stråk. Barns närvaro vid cykelstråket bör tydliggöras.

Kollektivtrafik

Säkra gångvägar bör finnas mellan skola och närmaste kollektivtrafikhållplats. Plattformen bör vara tillräckligt bred, gärna klackhållplats om gatan är smal. Timglashållplats förordas om fordonflödet är färre än 4000/dygn. Om hållplatsen nyttjas av många skolbarn bör hastigheten säkras till maximalt 30 km/h förbi hållplats.

Övergångsställen bör anläggas där det behövs för framkomlighet. De bör utformas för att reducera biltrafikens hastighet till max 30 km/h. De ska även vara anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Hastighetssäkring

Gatuutformning ska säkerställa att motorfordon kan hålla maximalt 30 km/h utanför skolans huvudentré. Överväg om det är möjligt att begränsa biltrafiken kraftigt eller införa helt bilfria zoner intill skolan. Shared space är dock olämpligt då barn har begränsade möjlighet att samspela. Trafikseparering är att föredra.

Parkering, angöring och leveranser

Cykelparkering ska inrymmas på skolans fastighet och bör placeras nära entréer och även möjliggöra parkering av cykelkärror, sparkcyklar mm. Bilparkering för personer med funktionsnedsättning ska möjliggöras inom 10 meter från huvudentré.

Avlämningsplatser bör placeras cirka 200 – 300 meters avstånd från skolan, med säkra gångstråk dit. Om det finns gatuparkeringsplatser kan dessa skyltas om till korttidsparkering. Parkerings- och stoppförbud rekommenderas i direkt anslutning till skolan.

Varumottagningar och sophantering bör vara fysisk avskild från barnens vistelseytor. Lastplatser bör utformas så att fordon inte behöver backa då det kan innebära risk för barn.

SISAB

Skolgårdar – trafiksäkerhet

Skolgårdar – trafiksäkerhet togs fram 2019 och är en del av Sisab:s underlag för Goda exempel, vilka är en serie dokument som lyfter fram rekommenderade lösningar, rutiner och arbetssätt. Dokumentet går i stort i linje med planen för säkra och trygga skolvägar. I dokumentet framhålls bland annat vikten av att tydliggöra stråk och dess funktion samt att det ur ett barnperspektiv är en fördel med väl separerade ytor. God sikt är också viktigt att beakta.

Fordonstrafik bör vara förbjuden inom skolgården under skoltid, men det kan förekomma trafik i form av skötselfordon eller fordon med särskilt tillstånd. Framkörning på gångytor och skolgård bör undvikas.

Vad gäller angöring och parkering så anges att cykelparkeringar bör placeras så att trafik vid gångstråk, entréområden och på skolgården undviks.

Inlastning

Inlastning och transporter till och från skolan ska separeras från skolgården, entrén och områden där man rör sig gående eller på cykel. Likt Plan för säkra skolvägar lyfter Sisab vikten av att angöring ska anordnas på sådant sätt att backning ej sker. Det är också viktigt med god arbetsmiljö för chauffören, vilket bland annat innebär godkänd lutning, tillräckliga öppningsbredder och plats för varor. Dimensionerande fordonstyp är 12 meters lastbil.

Nuläge

Runt planområdet går gatorna Ripsavägen och Bälingevägen.

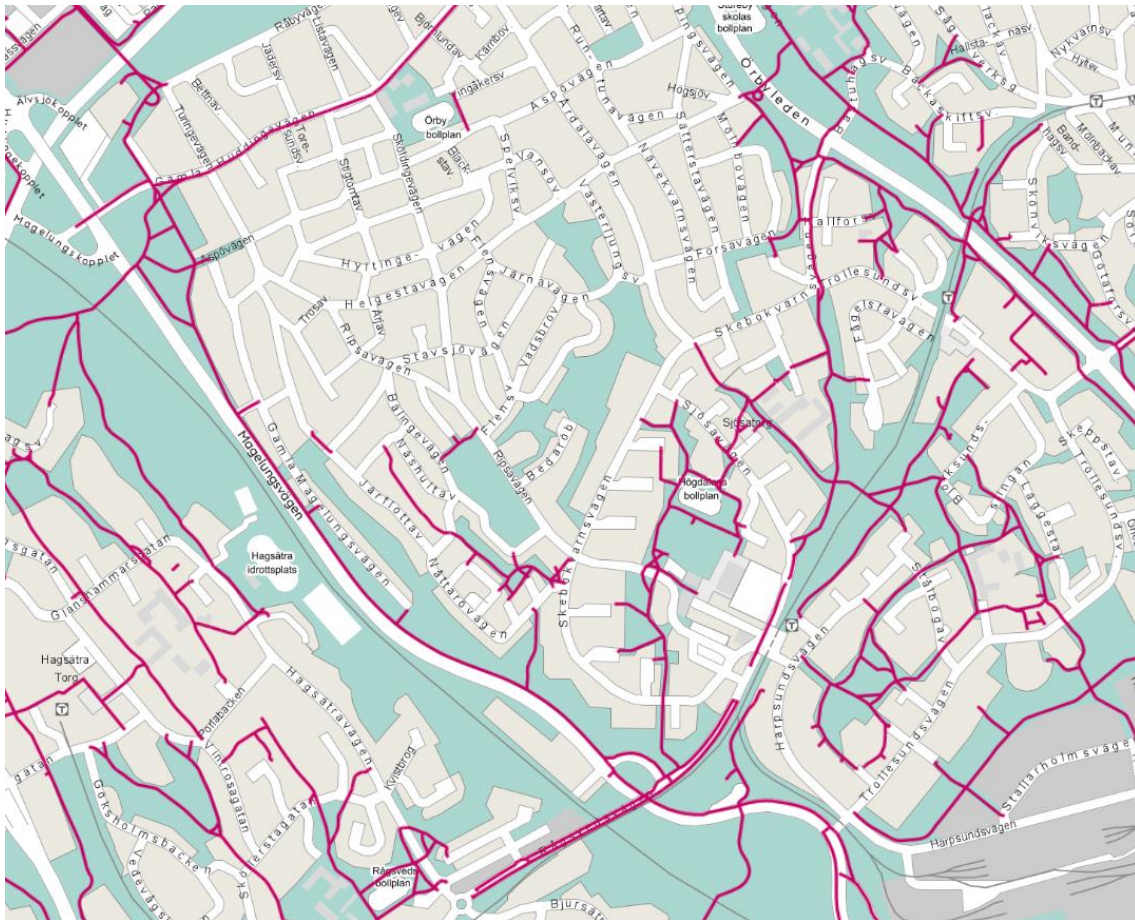


Figur 1. Planområdet markerat med gult. Planområdet inkluderar även vård- och omsorgsboende. Källa: Stockholms stad. Bearbetad med gatunamn av Sweco.

Ripsavägen har ett trafikflöde på 2000 fordon per dygn varav cirka 200 fordon i maxtimme, vilket innebär cirka 3–4 fordon per minut i genomsnitt under maxtimmen. Bälingevägen har cirka 200 fordon per dygn. Hastighetsgränserna för båda gatorna är 30 km/h.

Cykelstråk

De flesta gatorna i närområdet saknar cykelvägar och cykling sker i blandtrafik. Cykelstråket längs Magelungsvägen är utpekat pendlingsstråk och stråket längs med tunnelbanelinjen är utpekat huvudstråk för cykel i Stockholms stads cykelplan. Den genaste vägen mellan pendlingsstråket och planområdet är via en GC-väg till Nåttarövägen och därefter en till GC-väg till Bältingevägen.



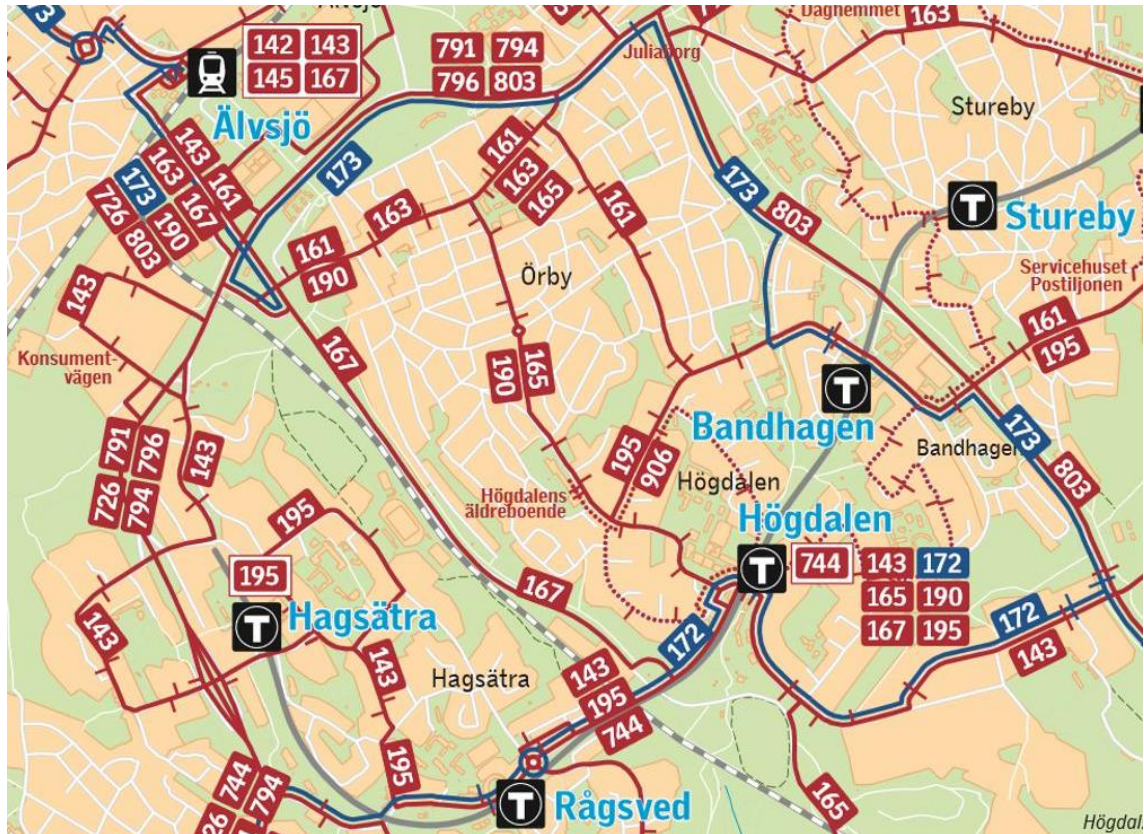
Figur 3. Cykelbanor i närheten av planområdet.

Kollektivtrafik

Busshållplatserna längs med Bältingevägen trafikeras dagtid av linje 165 på sträckan Högdalen T-bana – Liljeholmen T-bana. Den andra linjen är en nattbuss. Linje 165 har 10-minuterstrafik under rusningstid och övriga tider på dagen 20-minuterstrafik. Det är två hållplatser mellan planområdet och Högdalens T-bana.

Det finns även en närtrafiklinje som trafikerar mellan Högdalens centrum och vård- och omsorgsboendet.

Högdalens tunnelbanestation ligger cirka 600 m från planområdet.



Figur 4. Kollektivtrafiken kring planområdet.

Planförslag

Skolbyggnaden planeras placeras mot Ripsavägen, med huvudentrén mot korsningen med Bedaröbacken. Inlastningen och avfallshämtning sker från kantsten på Ripsavägen i anslutning till husets nordvästra hörn. Cykelparkering planeras både vid huvudentrén samt mot sekundär entré till skolgård från Bältingevägen. Det planeras inte för någon bilparkering utöver parkering för rörelsehindrade.



Figur 5. Ny skolbyggnad, gråa huset i norr, bredvid det nya vård- och omsorgsboendet i söder.

Söder om skolan placeras vård- och omsorgsboendet. Där kommer det finnas behov av inlastning, avfallshämtning och parkering för rörelsehindrade i närheten av byggnaden.

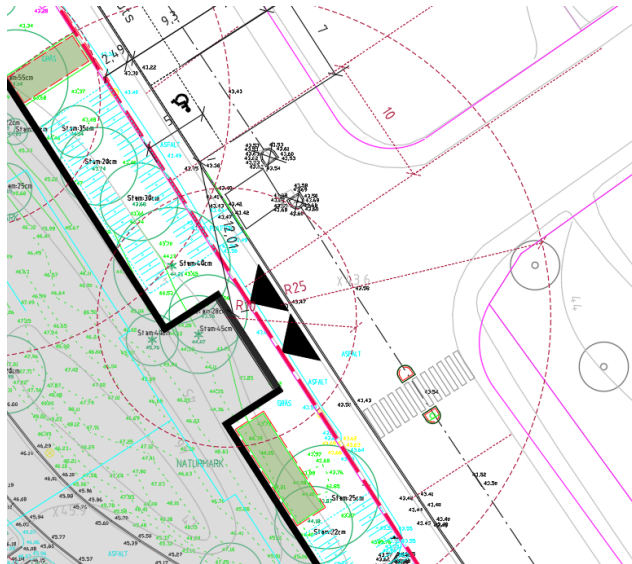
Trafikutredning

Detta kapitel beskriver förslag till trafiklösningar utifrån den lokala trafiksituationen kring skolan och stadens egna riktlinjer för trafik kring skolor. I varje avsnitt finns en rekommendation som denna utredning skickar med till det fortsatta projekteringsarbetet med skolan.

Parkering för rörelsehindrade

Både entré till skolan och idrottssal har behov av parkering för rörelsehindrade. Eftersom entréerna ligger nära varandra och behovet för skolan respektive fritidsaktiviteter i idrottssal sker under olika tider bedöms att en parkering för rörelsehindrade bör täcka det övergripande behovet. Behovet kan dock ändras om till exempel personal på skolan har behov av en sådan

Kantstödet behöver sänkas i platsens bakkant för att en rörelsehindrad ska kunna ta sig upp på gångbanan. Sträckan mellan platsen och entrén är jämn med små lutningar.



Figur 7. Parkering för rörelsehindrad i befintlig körbana, belägen 10 meter från korsning.

Alternativ med övergångsställe enligt befintligt läge, väster om Bedaröbacken

- Parkering i befintlig körbana ca 12 meter från entré. Stadens riktlinje om 10 meter till entré klaras ej men lagkravet på 25 meter klaras. Platsen är placerad 10 meter från korsning.

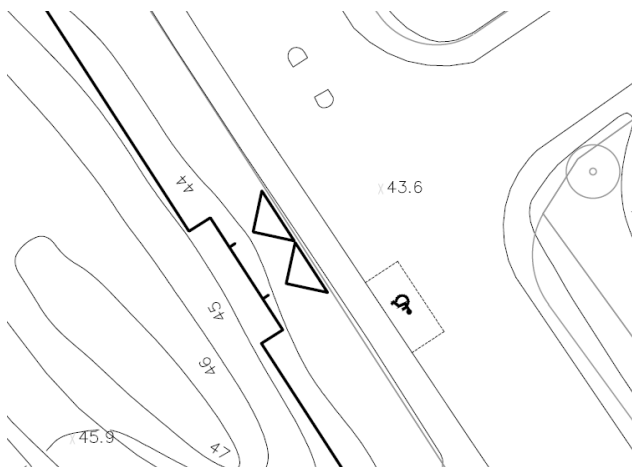
Kantstödet behöver sänkas i platsens bakkant för att en rörelsehindrad ska kunna ta sig upp på gångbanan. Sträckan mellan platsen och entrén är jämn med små lutningar.



Alternativ med parkering i korsning. Övergångsställe enligt befintligt läge, väster om Bedaröbacken.

- En parkering i befintlig körbana. Om en sådan parkering hamnar inom stoppförbudet i korsningen kan den ändå tillåtas genom att märkas ut som parkering. Om den hamnar inom korsningsområdet behöver extra hänsyn tas till svängrörelser och att fordon fortsatt kan ta sig förbi mittrefuger. En parkering i körbanan innebär också att kantsten mot gångbanan behöver sänkas.

Denna lösning fungerar trafikmässigt eftersom körbanan är över 9 meter bred. Vid placering i korsning behöver särskild hänsyn tas till svängrörelser i korsningen.



Figur 8. Parkering för rörelsehindrad i befintlig körbana.

Parkering i ficka utmed körbanan:

- En parkering i ficka intill befintlig körbana. En sådan parkering behöver likt parkering i befintlig körbana hamna inom stoppförbudet i korsningen. Eftersom den ligger i en ficka behöver inte samma hänsyn tas till andra fordonsrörelser i korsningen.

Det här är en trafiklösning där parkeringen kommer undan från svängrörelser i korsningen och är därför mer trafiksäker. Den innebär dock att gångbanan inte kan ha en rak dragning och fastighetsgränsen behöver göra indrag vid parkeringen.



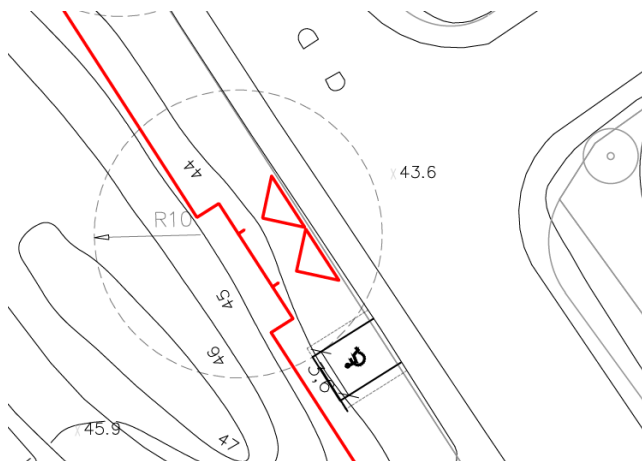
Figur 9. Parkering för rörelsehindrad i ficka intill befintlig körbana.

Parkering på kvartersmark:

Alternativ med parkering i 90 graders vinkel mot Ripsavägen

- Parkering på kvartersmark kan ske med två olika varianter. Den ena innebär en parkering vinklad 90 grader från körbanan med in- och utkörning direkt från gatan, vilket även innebär backande rörelser över gångbana och ut i körbanan.

Detta är en lösning som har bristfällig trafiksäkerhet eftersom den innebär backning över gångbana nära skolentrén samt backning ut på körbana.



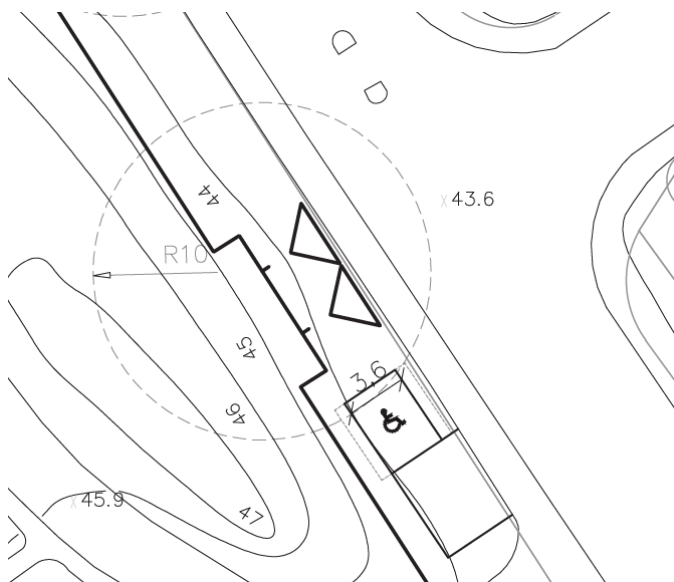
Figur 10. Parkering för rörelsehindrad på kvartersmark med backning över gångbana ut på körbana.

Alternativ med parkering längs med körbana med separat in- och utfart

- Den andra innebär en parkering längs med körbanan och med separat in- och utfart, vilket innebär backande rörelser enbart sker inne på kvartersmark. Utfart från

parkeringen kan då ske med bättre sikt mot gående och trafik på körbanan, men lösningen tar mer mark i anspråk jämfört med direkt inkörning likt ovan.

Denna lösning är trafiksäkrare än en utformning som kräver backning, men tar istället mer yta på fastigheten.



Figur 11. Parkering för rörelsehindrad på kvartersmark med separat in- och utfart.

Rekommendation

Samtliga alternativ är möjliga och hamnar inom 25 meter från entré. För att klara 10 meter till entré krävs lösning med parkering i korsningen utmed körbanan eller i ficka alternativt parkering på kvartersmark.

Med tanke på skolans begränsade yta och dess behov av skolgård och yta för cykelparkering rekommenderas den yteffektiva (för skolan) lösningen att placera parkering för rörelsehindrade i gatan. En sådan lösning kan också göra att gångbanan behålls rak förbi skolan och att inga parkerade fordon behöver korsa gångbanan nära entrén.

Placering av parkeringen är beroende av placering av lastplats, övergångsställe och busshållplats.

Angöring och avlämningsplatser

Stockholms stads plan för säkra och trygga skolvägar rekommenderar avlämningsplatser cirka 200-300 meter från skolan. Möjlig placering av avlämningsplatser är befintlig kantstensparkering i skolans närområde som kan göras om till korttidsparkering. Ett krav är att det finns en säker och trygg gångväg från avlämningsplatsen till skolans entré.

Stockholms stads plan för säkra och trygga skolvägar rekommenderar parkerings- och stoppförbud närmast skolan. Stoppförbud bör vara möjligt på Ripsavägen och Bålingevägen så

länge angöring för personer som inte klarar av att gå 200-300 meter, till exempel personer som behöver färdtjänst, kan lösas. Övriga befintliga verksamheter och boende i området kan lösa sitt angöringsbehov på egen fastighet.

Angöring kan ske på parkering för rörelsehindrad när det inte står en parkerad bil där.

Rekommendation

Möjlig placering av avlämningsplats i skolans närområde har varit utanför denna utrednings avgränsning. För att skapa en trafikmiljö som anpassas efter barnens bästa bör en sådan avlämningsplats utredas vidare. Troligen finns det lämpliga gatuparkeringar på ett avstånd på cirka 200-300 meter från skolan som hade varit lämpliga att använda.

Tillgänglig angöring inom 25 meter bedöms kunna lösas genom parkeringen för rörelsehindrad. Om behovet att nyttja parkeringen för rörelsehindrade är stort (till exempel om en lärare behöver parkera där dagligen) bör ytterligare yta finnas tillgänglig för att tillåta angöring där, till exempel en yta med parkerings- men inte stoppförbud eller på tilltänkt lastplats för skolan om en regleras så att sådana stopp är tillåtna.

Leveranser och avfallshämtning

Skolans behov av leveranser och avfallshämtning kan antingen ske genom att lastbilarna stannar på Ripsavägen eller att de kör in på fastighet. Både leveranser och avfallshämtning kan ske inom samma lastyta eller på samma lastplats.

Rekommendation

Med tanke på Ripsavägens nuvarande utformning rekommenderas att lastning och avfallshämtning sker från Ripsavägen. Ytan kan till exempel regleras som lastplats.

Detta innebär att lastbilarna inte korsar gående elevers väg till skolan mer än på övergångsställen. Cyklister hänvisas i nuläget till cykling i blandtrafik i körbanan, vilket skulle innebära att cyklister och lastbilar behöver dela utrymme i körbanan.

Angöring föreslås placeras nordväst om korsningen med Bedaröbacken i samtliga förslag. Placering av lastplats är beroende av placering av parkering för rörelsehindrad samt placering av övergångsställe. Skillnaden mellan alternativen är mycket små.

Lastplatsen föreslås ges en bredd på 2,75 meter och längd 15 meter, för att rymma fordon och nedfälld lucka inom platsen. Befintlig gata är cirka 9,3 meter bred vilket ger en körbana på drygt cirka 6,5 meter förbi lastplatsen.

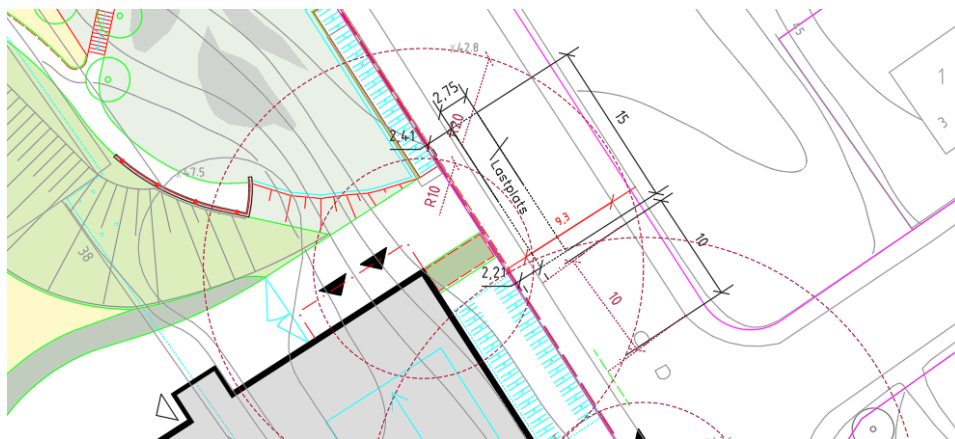
Lastplatsen ligger cirka 10 meter från inlastningen, vilket är rekommenderat avstånd mellan lastplats och avfallshantering.

Avstånd mellan lastplats och leveransadress enligt Handbok för godstransporter i den goda staden (SKL/Trafikverket 2011) ska för avfallskärl, pallyft och rullbur ej överstiga 10 meter för god kvalitet och ej över 20 meter för mindre god kvalitet, se Tabell 1.

Tabell 1. Avståndet mellan lastplats och leveransadress (Handbok för godstransporter i den goda staden, SKL/Trafikverket 2011)

	Inga hjälpmedel eller pirra	Pallyft, rullbur eller avfallskärl
God kvalitet	Mindre än 20 meter	Mindre än 10 meter
Mindre god kvalitet	20-40 meter	10-20 meter
Låg kvalitet	Mer än 40 meter	Mer än 20 meter

Sträckan mellan lastplats och avfallshantering/lastintag är jämn med små lutningar.



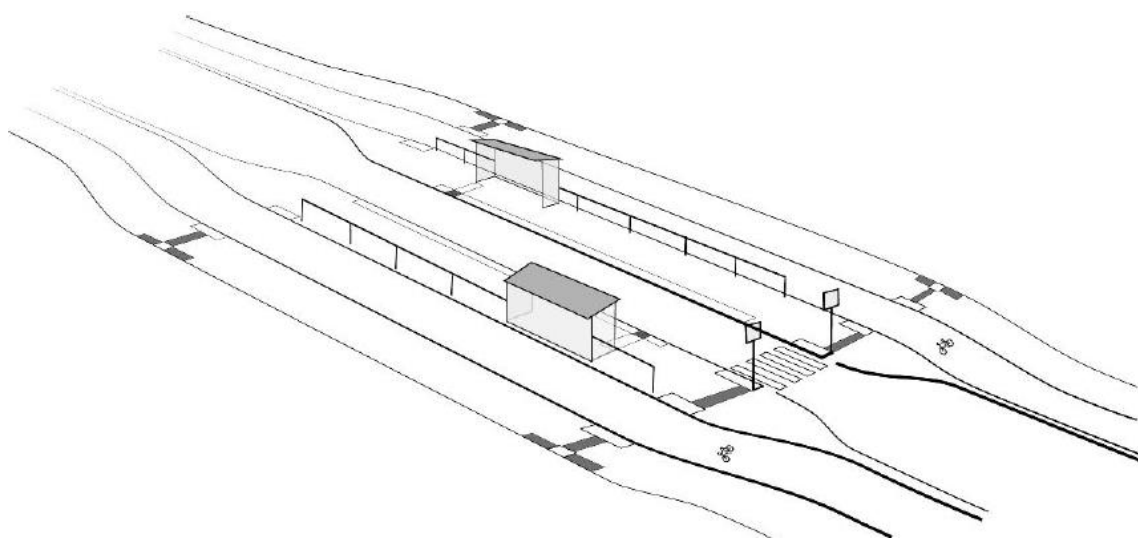
Figur 12. Placering av lastplats enligt alternativ med övergångsställe väster och öster om Bedaröbacken.

Busshållplats

På Ripsavägen strax sydöst om planområdet finns hållplats Bedaröbacken. Hållplatsen kan behöva få ny utformning och eventuell ny placering, främst på grund av byggandet av ett nytt vård- och omsorgsboende i anslutning till skolan.

Säkra och trygga skolvägar rekommenderar timglashållplats, eller dubbel stopphållplats som hållplatstypen också kallas, på gator med trafikflöden under 4000 fordon/dygn. Vägar och gators utformning (VGU) visar att dubbel stopphållplats med god marginal fungerar för de trafikflöden som Ripsavägen har. Denna hållplatstyp bör alltså övervägas med hänsyn till trafikmiljön vid skolan. Alternativa hållplatstyper som innebär mindre ombyggnad är kantstenshållplats, vilket motsvarar dagens utformning, eller klackhållplats i kombination med andra trafikfunktioner mot skolan eller vård- och omsorgsboendet.

Närliggande Årdalavägen har liknande trafikflöden och flera hållplatser av typen dubbel stopphållplats.



Figur 13. Utformningsförslag av dubbel stopphållplats från Väggar och gators utformning – Råd (2021).

Rekommendation

Dubbel stopphållplats är den mest trafiksäkra hållplatstypen. Den fungerar även utifrån dagens trafikflöden. Därför rekommenderas denna utformning.

Övergångsställe

Placeringen av övergångsställe i korsningen Ripsavägen-Bedaröbacken hänger ihop med placering av hållplats Bedaröbacken. Idag finns ett övergångsställe vid korsningens nordvästra ben samt ett övergångsställe cirka 50 meter sydöst om korsningen med Bedaröbacken, mellan de saxade hållplatserna.

Om nuvarande västgående hållplatsläge behålls på samma plats finns behov för gående att korsa Ripsavägens körbana i korsningen Ripsavägen-Bedaröbacken i korsningens sydöstra ben.

Eftersom övergångsstället blir en viktig skolväg, bland annat för de som tar bussen till skolan, bör övergångsstället utformas i linje med plan för säkra och trygga skolvägar. Det innebär en utformning som reducerar biltrafikens hastighet till max 30 km/h

Rekommendation

Elever väntas anlända till skolan från flera riktningar på båda sidor om Ripsavägen. För att undvika spring över körbanan föreslås därför övergångsställe placeras både på den nordvästra och den sydöstra sidan om korsningen med Bedaröbacken. Placering av övergångsställe påverkar även placering av parkering för rörelsehindrade.

Övergångsställen i anslutning till skolan rekommenderas att utformas med hastighetssäkring som säkerställer att motorfordon inte passerar snabbare än 30 km/h.

Behov av cykelbana

Cykling i körbanan anses enligt Säkra och trygga skolvägar vara säker om hastigheten inte överstiger 30 km/h. Både Ripsavägen och Bålingevägen har hastighetsgränsen 30 km/h. För att säkerställa att hastigheten inte överstiger 30 km/h kan hastighetssäkrande åtgärder behövas, framförallt på Ripsavägen som har en rak och bred körbana. Hållplatsen kan beroende på utformning fungera som en hastighetssäkrande åtgärd vid skolan.

Önskehemsgatan öster om skolan samt Skebokvarnsvägen norr om korsningen med Ripsavägen och Önskehemsgatan har en hastighetsgräns på 50 km/h utan att ha separat cykelinfrastruktur. Dessa gator är alltså inte lämpliga för cykling. Trots det blir gatorna troligen viktiga skolvägar när skolan öppnar.

Den framtida skolan ligger nära både pendlingsstråk och huvudstråk för cykel, men idag saknas separata cykelanslutningar dit. Mot pendlingsstråket längs Magelungsvägen går det att cykla på mindre gator med hastighetsgräns på 30 km/h, vilket kan anses acceptabelt. Koppling mot huvudstråket längs med tunnelbanan saknas.

Dessa saknade länkar medför ett behov av cykelinfrastruktur i första hand längs med Önskehemsgatan och vidare på Ripsavägen för att knyta ihop skolan med Högdalens centrum, de befintliga cykelstråk som finns kring centrum samt huvudcykelstråket längs med tunnelbanan. Ett cykelstråk norrut längs med Skebokvarnsvägen är också en saknad länk för gena, säkra och trygga skolvägar.

Ripsavägen, Önskehemsgatan och Skebokvarnsvägen har alla cirka 8,5-9 meter breda körbanor utan att angränsande fastigheters angöringsbehov behöver ske på gatumark. Det finns därmed möjlighet att ta utrymme av körbanan för att skapa en dubbelriktad gemensam gång- och cykelbana på ena sidan av körbanan. En alternativ åtgärd som kan göra gatorna säkra att cykla på är att sänka hastighetsgränsen samt hastighetssäkra gatan till 30 km/h.

Rekommendation

En cykelbana som ansluter skolan till Högdalens centrum och närliggande cykelstråk såsom huvudstråken längs med tunnelbanan rekommenderas för att få hög andel barn som cyklar till skolan.

Om cykelbana inte byggs bör Skebokvarnsvägen och Önskehemsgatan få ny hastighetsgräns på 30 km/h och samtliga gator kring skolan bör hastighetssäkras till 30 km/h i korsningspunkter mellan gående och fordon på körbanan.

Reglering längs gatan

Plan för trygga och säkra skolvägar rekommenderar parkerings- och stoppförbud på närliggande gator. Längs med Ripsavägen och Bålingevägen löser övriga befintliga verksamheter och boende i området sitt angöringsbehov på egen fastighet.

Rekommendation

Ett parkerings- och stoppförbud rekommenderas på gatorna närmast skolan. Hämtning och lämning till skolan hänvisas istället till en utpekad avlämningsplats. För att hitta ett bra läge på avlämningsplatsen krävs att frågan utreds vidare.

Hållplatser har normalt parkeringsförbud medan det är tillåtet att stanna för att till exempel släppa av eller hämta upp en person. Hållplatserna kan få reglering stoppförbud för andra än bussar i linjetrafik genom att måla gul linje på kantstenen, se RiBuss.

Vald trafiklösning i fortsatt planarbetet

I detta kapitel beskrivs de förutsättningar som rör trafikfrågor som Exploateringskontoret skickat med till planarbetet. Därefter beskrivs och analyseras vald trafiklösning

Förutsättningar från Exploateringskontoret

Nedan listas några förutsättningar från Exploateringskontoret som projektet behöver anpassas efter:

- Trafikfunktioner som parkering för rörelsehindrade och lastplatsen kan ligga i körbanan på Ripsavägen utan någon ficka eller indragning mot gångbanan/skolan.
- Det är inte aktuellt med någon ny cykelbana till skolan. Stråket finns inte med som huvudstråk i ny cykelplan som är under antagande. Stråket är heller inte prioriterat som lokalstråk.
- Busshållplats Bedaröbacken ska ligga kvar med samma placering som nuvarande hållplatslägen. Någon större ombyggnad ska inte genomföras. Viss anpassning kan ske på hållplatsläget mot vård- och omsorgsboendet för att bättre rymma deras behov av trafikfunktioner på gatan.
- Övergångsstället över Ripsavägen i korsningen med Bedaröbacken kan flyttas till korsningens sydöstra ben.
- Det är inte aktuellt att utreda någon särskild avlämningsplats för skolelever inom detta projekt.

Trafiklösning för skolan

Förutsättningarna från Exploateringskontoret innebär att ingen fastighetsmark behöver användas som köryta för trafik till och från skolan.

Hållplatsens hållplatsläge för östgående trafik föreslås skjutas österut, för att klara angöringen till det intilliggande projektet för vård- och omsorgsboendet. Därmed utgår befintligt övergångsställe som ligger mellan de båda hållplatslägena. För att undvika spring över gatan föreslås ett nytt övergångsställe anläggas i korsningen Ripsavägen-Bedaröbackens sydöstra ben.

För att möjliggöra för god standard för avfallshämtning placeras parkering för rörelsehindrad sydost om korsningen med Bedaröbacken. Placering av lastplats och parkering för rörelsehindrad är anpassad till att en boggiebuss kan passera utan att svepa över platserna

eller över refugerna. Förslaget innebär att parkering för rörelsehindrad ej kan klaras inom stadens riktlinjer på 10 meter men att man klarar lagkravet på 25 meters avstånd till entré.

I förslaget har övergångsställe placerats på båda sidor om korsningen mellan Ripsavägen och Bedaröbacken för att få säkra övergångar till skolan från samtliga riktningar.



Figur 14. Planförslag Sisab - Hemsystern

Effekter av vald trafiklösning

Trafikmiljön kring skolan blir inte anpassad efter stadens plan för säkra och trygga skolvägar.

Förutsättningarna från Exploateringskontoret innebär att det fortsatt kommer finnas en saknad länk i cykelnätet eftersom gatorna mot Hagsätra centrum och mot nordost (Önskehemsgatan och Skebokvarnsvägen) inte är anpassade för cykling i blandtrafik.

Att projektet inte ser över avlämningsplats en bit från skolan innebär att det blir svårt att införa stoppförbud närmast skolan, eftersom det inte finns någon plats att hänvisa till. Tillsammans med den saknade cykellänken innebär detta en risk för att andelen skjutsning med bil kan bli hög.