

SÄKRA SKOLVÄGAR

ERIKSSKOLAN

Inventering av skolvägar i anslutning till Eriksskolan, Uppsala kommun

KONTORET FÖR SAMHÄLLSUTVECKLING



© Lantmäteriet

Flygfoto över Eriksskolan.

INNEHÅLL

Uppdraget.....	3
Syfte och mål.....	3
Genomförande.....	3
Inventeringsområde.....	4
Inventering av hastighet.....	5
Inventering av trafikmiljö längs skolvägar.....	7
Inventering av skolområdet.....	11
Beskrivning av brister.....	12
Förslag till åtgärder.....	12

Rapportdatum: 2014-12-15
Status: Granskning
Kontakt: Kristina Stavliind, kontoret för samhällsutveckling

Konsult: Tyréns AB
Kontaktperson konsult: Oskar Haggren Lundblad
Foto: Tyréns AB (Om inget annat anges)
Ortofoton: Lantmäteriet

SÄKRA SKOLVÄGAR I UPPSALA

Uppdraget

Uppsala kommun har för avsikt att genomföra en inventering av skolvägar för elever i hela kommunen där tätorten prioriteras. Uppdraget omfattar cirka 39 skolor och avses utföras under 2014 och 2015.

Syfte och mål

Uppsala kommun vill vidta åtgärder för säkrare skolvägar så att eleverna kan gå eller cykla till skolan, antingen själv eller i sällskap med andra barn eller vuxna. Hämta/lämnplatser för föräldrar med bil ska helst vara belägna en bit från skolan med en trygg gångväg fram till skolentrén. Denna inventering utgör ett underlag för planering av åtgärder för att uppnå en trafiksäkrare miljö längs skolvägar och kring skolorna i kommunen.

Genomförande

En inventeringshandledning har tagits fram vid uppstarten av uppdraget. Den ligger till grund för hur inventeringsarbetet i fält och dokumentation utförs.

Arbetsmetodik bygger på en tidigare inventeringsmodell framtagen via finansiering av Trafikverket.

Inventeringen genomförs i block om 5 skolor åt gången. Det första blocket innehåller Bergaskolan, Domarringens skola, Eriksskolan, Fredrika Bremerskolan och Stordammens skola.

Beskrivning av arbetetssätt

För varje skola görs en inventering och rapport enligt följande steg

- Steg 1: Avgränsning - inventeringsområdet definieras
Det område som ska inventeras bestäms utifrån en karta där bostadsadresserna för skolans elever markeras. För de flesta skolor finns de flesta elever inom en radie på 1000 meter kring skolan.
- Steg 2: Inventering av skyltad och upplevd hastighet
Den skyltade hastigheten redovisas på karta och kontrolleras med den verkliga hastigheten utifrån kommunala mätningar.
- Steg 3: Inventering av trafikmiljö längs skolvägar
I detta steg ligger det mesta av fältarbetet. Gator samt gång- och cykelvägar som utgör en del av skolvägnätet inventeras med hjälp av en webapplikation, *Gatukoll*, framtagen av Tyréns. Inventeringen delas upp på sträckor och passager. Trafikmiljön på sträckor och vid passager klassas utifrån säkerhetsnivå (Grön = god, gul = tveksam, röd = låg). Bedömningen utgår från ett antal på förhand definierade trafiksäkerhetsmiljöer. Se bilaga 1. Resulta-

tet presenteras på kartor med sträckor och passager markerade i färg utifrån säkerhetsnivå.

- Steg 4: Inventering av hämta/lämnplatser
Skolornas hämta/lämnplats inventeras utifrån placering, avstånd till skolan och trafiksäkerhetsnivå på anslutande gångstråk. Finns det någon avsedd plats för hämtning och lämning? Hur väl är den avgränsad från skolgård och gångstråk?
- Steg 5: Inventering av cykelparkering
Placering, storlek och standard på skolans cykelplatser inventeras och redovisas på karta.
- Steg 6: Rapport
En kortfattad rapport tas fram för varje skola. Den innehåller en kortfattad beskrivning av skolan och dess närmiljö, kartor och resultat från steg 1 - 5, en beskrivning av inventerade brister samt översiktliga förslag på förbättringar.

ERIKSSKOLAN

Eriksskolan ligger i stadsdelen Luthagen, precis i kanten av Stabbyskogen. Skolan består av tre byggnader med skolgård mot Stabbyskogen. På skolan finns cirka 250 elever i skolår F-4. Skolbarnomsorg finns mellan 7.30 och 17.30.

Till skolan ansluter återvändsgatan Geijersgatan från öster som enda bilförbindelse och två gång- och cykelvägar ansluter från väst och syd. Geijersgatan är en lokalgata med trafik till och från skolan samt till och från ett större flerbostadshus på andra sidan gatan. Området närmast skolan består av grönområden och äldre villabebyggelse.

Inventeringsområde

Inventeringsområdet för Eriksskolan visas på kartan i figur 3. De flesta elever bor i stadsdelen Luthagen nordöst om skolan. Ett mindre antal bor i Berthåga väster om skolan och några söder om skolan, de flesta av dessa norr om Luthagesplanaden. Relativt många elever bor utanför radien 1 km, speciellt i riktning mot nordost och centrum.

Inventeringsområdet har avgränsats till närmast skolan och vidare åt nordöst. Elever från Berthåga och i området mellan skolan och Luthagesplanaden (direkt söder om skolan) bedöms kunna färdas på friliggande gång- och cykelvägar genom grönområdet på ett trafiksäkert sätt.

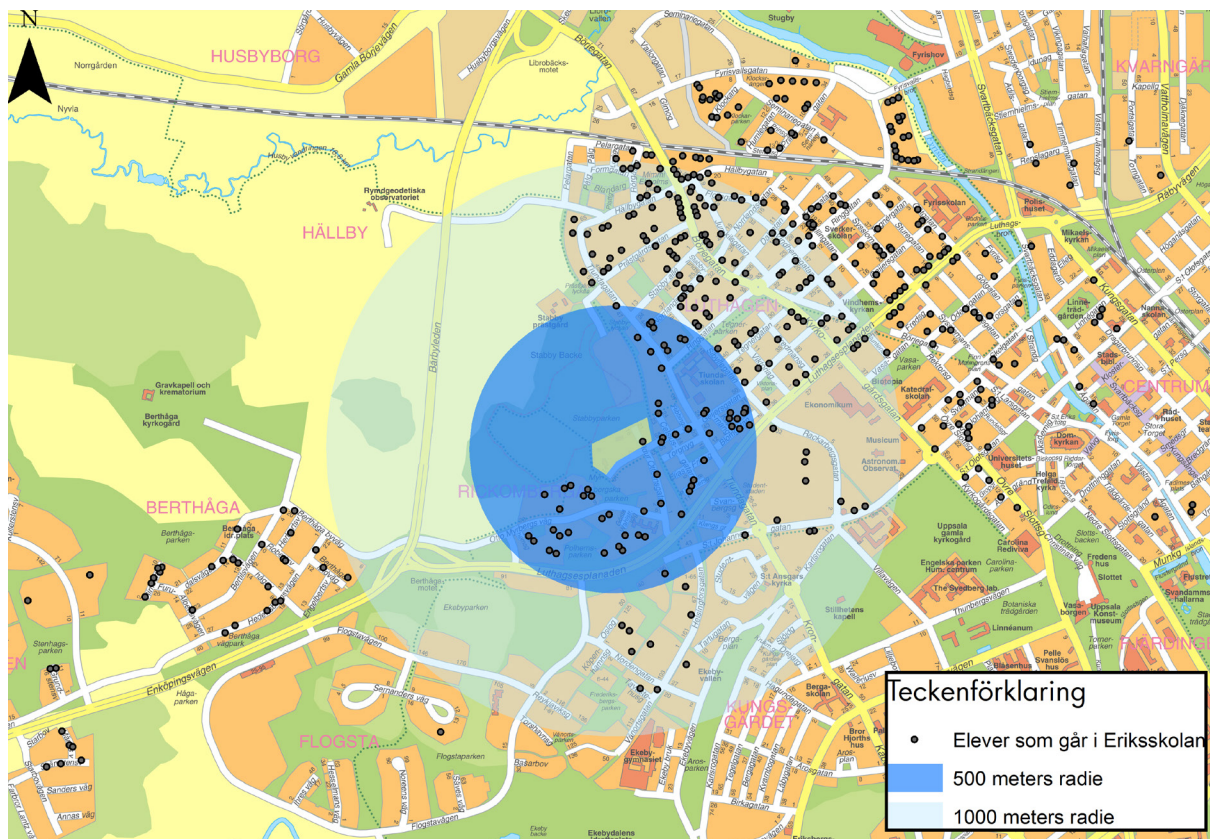
Åt nordost består bebyggelsen närmast skolan av villakvarter. Öst om Tiundagatan övergår bebyggelsen till flerbostadshus, 2 - 3 våningar. Närmare centrum ökar tätheten i bebyggelsen och våningshöjden till 4 våningar. Primära skolvägar utgörs av stråk från nordost mot skolan i sydväst. Främst gatorna Luthagesplanaden (norra sidan), Geijersgatan, Ringgatan, Norrlandsgatan och Stabby allé. Elever som bor norr om Börjegatan/ Kyrkogårdsgatan kan följa denna som har gc-bana på sydvästra sidan och sedan välja någon av ovanstående gator eller gångvägarna i Tegnérparken mot skolan. Elever från norra Luthagen kan korsa Tiundagatan och följa gång- och cykelvägen via Stabbybacke mot Geijersgatan och skolan. Närmast skolan är Geijersgatan det primära stråket för alla elever som kommer från nordöst. Det är också möjligt att följa gång- och cykelvägen via Luthagesplanaden och Hildur Ottelinsgata, men för många elever är det en omväg.



Figur 1. Geijersgatan, vy åt nordost. Villabebyggelse i närheten till Eriksskolan.



Figur 2 Flerbostadshus vid Ringgatan och Tegnérparken till höger.



Figur 3. Inventeringsområde

Inventering av hastighet

Skyltad hastighet

Skyltad hastighet inventeras via NVDB (nationell vägdatabas) och via egna observationer vid fältinventeringen. Se karta i figur 5. Skyltad hastighet varierar mellan 30 och 50 km/h, på några sträckor är hastigheten 30 km/h under vardagar mellan 7 och 18 och 50 km/h övrig tid. De flesta lokalgator har 50 km/h som skyltad hastighet inom inventeringsområdet.

Verklighet hastighet

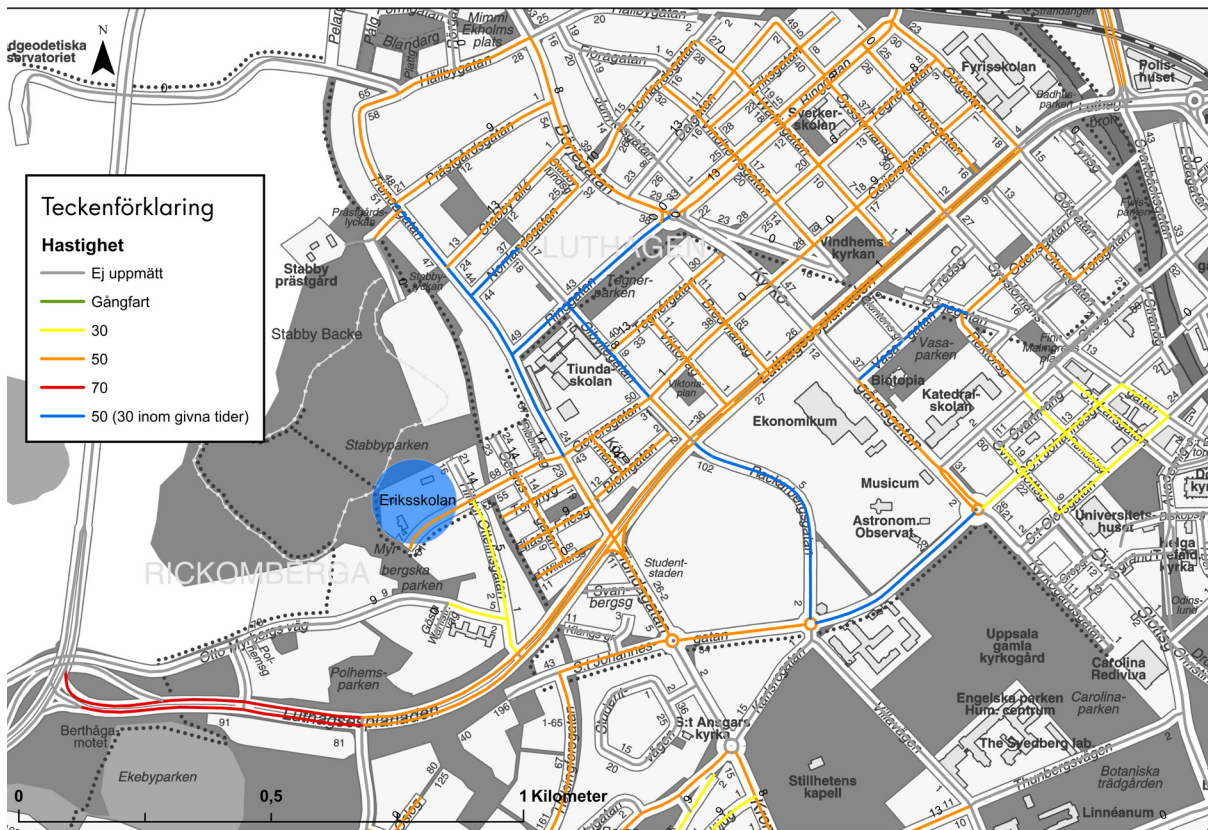
Kommunala hastighetsmätningar finns på några av de större gatorna i området. Luthagsplanaden (flera punkter) och Otto Myrbergsväg. Vid samtliga mätpunkter överskrids den skyltade hastigheten. De flesta lokalgator har 50 km/h som skyltad hastighet varav några 30 km/h under dagtid på vardagar. Många av lokalgatorna är relativt smala och där är hastigheten troligtvis lägre än den skyltade. Det finns dock ett behov av att se över hastighetsskyltningen i området, med en generell sänkning av den skyltade hastigheten på lokalgator och i synnerhet längs skolvägarna.



Figur 4. Giejersgatan vy åt nordost. Skyltad hastighet är 50 km/h. Alldeles för högt med tanke på gaturummets utformning och att gatan är en primär skolväg.

Tabell 1. Hastighetsmätningar på gator i skolans närhet

Mätpunkt	Skyltad hastighet	Hastighet 85-percentil (vardag)	Mätår
Luthagesplaneden (väst Kyrkogårdsgatan)	50 km/h	60 km/h	2010
Luthagesplaneden (väst Rackarbergsgatan)	50 km/h	50 km/h	2012
Luthagesplaneden (öst Rackarbergsgatan)	50 km/h	59 km/h	2012
Luthagesplaneden (öst Hildur Otte-linsväg)	50 km/h	69 km/h	2012
Otto Myrbergsväg	30 km/h	44 km/h	2012



Figur 5. Skyltad hastighet

Inventering av trafikmiljö längs skolvägar

Inventeringen utfördes i april/maj 2014. Markerade gator, gång- och cykelvägar och passager har inventerats till fots. Varje sträcka och passage har kategoriserats utifrån dess trafiksäkerhetsnivå enligt bilaga 1.

Inventering av sträckor

En sträcka utgörs vanligtvis av ett gatussegment eller ett gång- och cykelvägssegment mellan två korsningar. Det är lämpligt att dela upp sträckorna i olika kategorier. Dels helt friliggande gång- och cykelvägar som alltid bedöms som god trafiksäkerhetsklass och på sträckor där fordons- och gång- och cykeltrafik blandas kan en uppdelning mellan lokalgata och huvudgata göras.

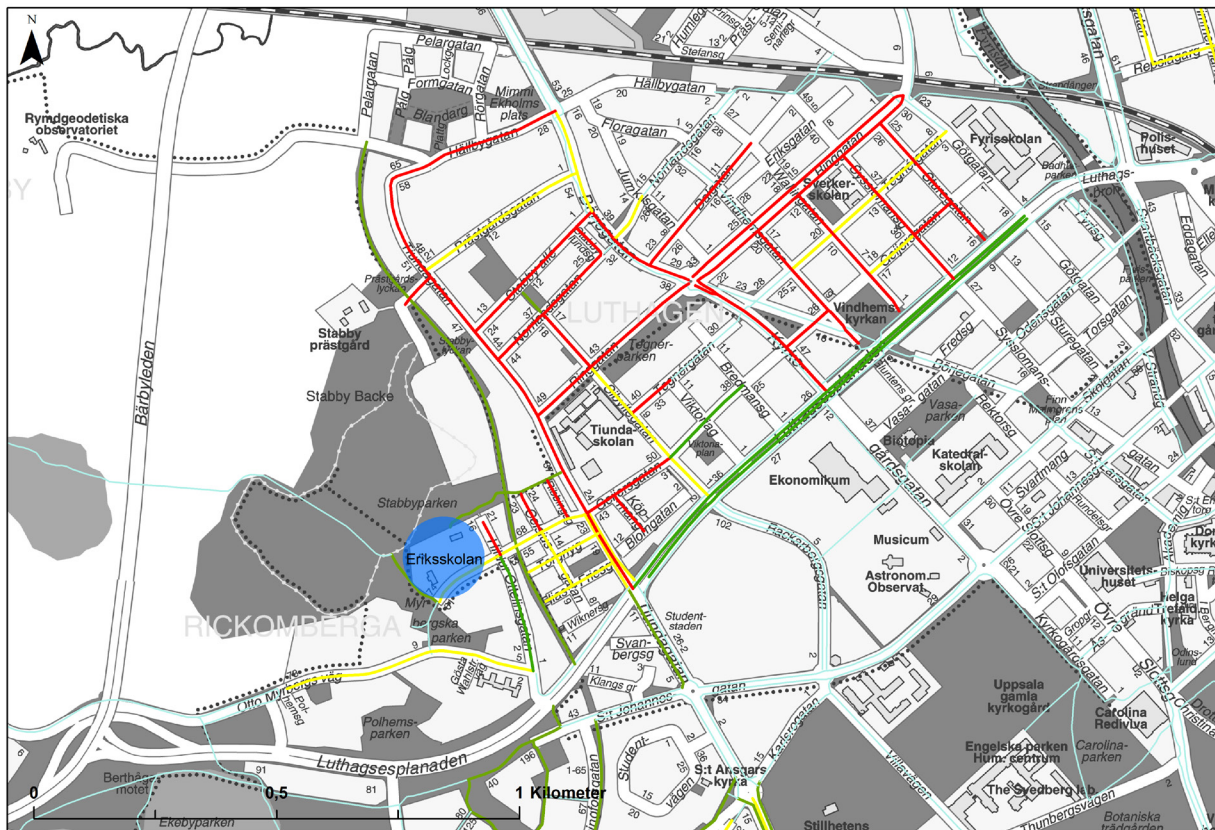
Inom inventeringsområdet finns några hårt trafikerade huvudgator som Luthagesplanaden, Börjegatan, Ringgatan och Tiundagatan. Luthagesplanaden har friliggande gång- och cykelväg på båda sidor genom hela inventeringsområdet och får därför god bedömning. Börjegatan har bred gång- och cykelbana separerad med kantsen (se figur 6). Lokalgator i skolans närområde som Geijersgatan, Tegnergatan, Hildur Ottelinsgata, Ringgatan har alla en sektion med trottoarer och körbana, ofta med parkerade bilar längs kantstenen (se figur 7). På grund av att skyltad hastighet ofta är 50 km/h (30 i vissa fall) får dessa bedömningen låg trafiksäkerhetsklass.



Figur 6. Börjegatan nordväst Ringgatan. Vy åt Sydöst. Bred gång- och cykelbana på ena sidan och smalare trottoar på andra sidan.



Figur 7. Geijersgatan, korsning med Sibyllegatan. Vy åt nordost.



Figur 8. Inventerade sträckor med bedömning utifrån trafiksäkerhetsklass. Grön = god, gul = tveksam, röd = låg. Se vidare bilaga 1 för bedömningsgrunder.

Tiundagatan som fungerar som uppsamlande stråk har en bredare sektion men det är i första hand körbanorna som är bredare (figur 9). Cykelbana saknas nordväst om Geijersgatan men finns mellan Geijersgatan och Luthagesplanaden.

I grönområdet sydväst om Tiundagatan går en gång- och cykelväg i riktning mot Eriksskolan. den är dock svåråtkomling från annat håll än via Stabbybacke och används sannolikt inte av särskilt många elever.

Från Tiundagatan, tvärs över gatan från Tiundaskolan, börjar en gång- och cykelväg som leder upp till Eriksskolan (figur 10).

Inventering av passager

Bedömningen av passagerens standard utgår i från krockvårdskurvan där risken att dödas för en fotgängare i kollision med ett motorfordon är cirka 10 % vid 30 km/h och 80 % vid 50 km/h. Alla passager där hastigheten inte begränsas fysiskt till 30 km/h genom gatans utformning bedöms med låg standard. Detta är en princip som är extra viktig längs skolvägar.

Många passager av lokalgator får bedömningen låg trafiksäkerhetsnivå, exempelvis i korsningen Ringgatan - Sibyllegatan (figur 11). Här är visserligen skyltad hastighet 30 km/h men inget i gatoutformningen förmedlar detta. Enbart målade övergångsställen över breda gator



Figur 11. Korsningen Ringgatan - Sibyllegatan. Hastigheten är skyltad 30 km/h mellan 7 och 18, men inga fysiska begränsningar av hastigheten finns.



Figur 9. Tiundagatan vid korsning med Norrlandsgatan. Vy åt sydöst. Bred trottoar, men inget utrymme för cyklister.



Figur 10. Gång- och cykelväg från Tiundagatan upp till Eriksskolas skolgård.



Figur 12. Passage över Börjegatan vid Prästgårdsgatan. Vy åt nordväst. Ingen fysisk hastighetsbegränsning och skyltat hastighet 50 km/h ger låg trafiksäkerhetsbedömning.



Figur 13. Inventerade passager med bedömning utifrån trafiksäkerhetsklass. Grön = god, gul = tveksam, röd = låg. Se vidare bilaga 1 för bedömningsgrunder.

innebär låg trafiksäkerhetsnivå.

Den hårt trafikerade Börjegatan/Kyrkogårdsgatan måste korsas av alla Elever som bor norr om denna. Standarden på passagera över gatan varierande. Från direkt olämpliga som i figur 12 där endast ett (bristfälligt) målat övergångsställe utgör en passage över en hårt trafikerad väg. Till bättre utformade passager som i figur 14 där mittrefug finns. I anslutning till cirkulationsplatsen Börjegatan/Ringgatan är hastigheterna relativt låga och gatan kan korsas i etapper. Trafikmiljön här är dock rörig och svår att överblicka för ett barn (se figur 15). Närmare skolan måste Tiundagatan korsas av många elever. Passagera över gatan varierar i utformning och trafiksäkerhetsklass. I nordväst vid Prästgårdsgatan och Stabby allé är gatan smalare och passage med fysisk hastighetsbegränsning finns (figur 16). Närmare skolan blir gatan bredare och flera övergångsställen utan fysisk hastighetsbegränsning finns (se figur 9, övergångsställe vid Norrlandsgatan). Vid Tiundaskolan och vid Geijersgata finns passager över Tiundagatan med refug i mitten. Dessa ger dock ett ganska slitet intryck med små refugytor och låg kantsten. Inget som minskar hastigheten på fordonstrafiken nämnvärt. Närmare skolan längs Geijersgatan finns en fyrvägskorsning med Hildur Otteinsgata (figur 18). Sikten i korsningen är dålig då byggnader står väldigt nära vägen. Den här korsningen



Figur 14. Passage över Kyrkogårdsgatan vid Tegnérsgatan. Vy åt nordväst. Skyltad hastighet 50 km/h. Bild från google street view.



Figur 15. Cirkulationsplats Börjegatan/Ringgatan. Vy åt sydöst. Trafikmiljön med separata högersvängvält är svår att överblicka. Bild från google street view.



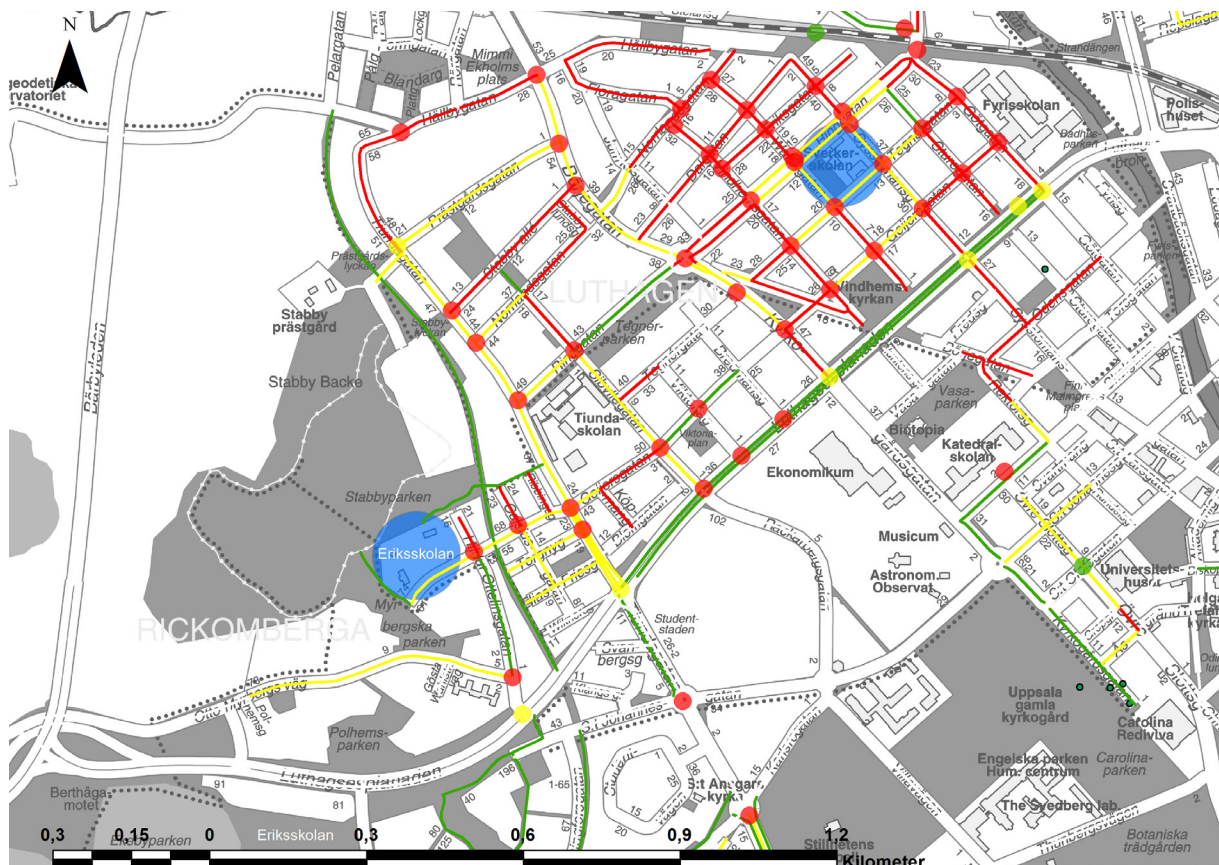
Figur 16. Passage över Tiundagatan vid Prästgårdsgatan. Vy åt nordväst. Hastighetssäkring med chican.



Figur 17. Passage över Tiundagatan vid Tiundaskolan. I fonden syns ytterligare en passage i höjd med Geijersgatan. Vy åt sydöst.



Figur 18. Passage vid korsning Geijersgatan/Hildur Otte-linsgata. Vy åt sydväst, i riktning mot Eriksskolan. Bild från Google street view.



Figur 19. Inventerade sträckor och passager med bedömning utifrån trafiksäkerhetsklass. Grön = god, gul = tveksam, röd = låg. Se vidare bilaga 1 för bedömningsgrunder.

passerar de allra flesta elever på sin skolväg.

Inventering av skolområdet

Eriksskolan är belägen i kanten av grönområdet Stabbyskogen. Skolgården är i sig relativt väl avskärmad från trafik i och med att den åt tre håll gränsar till grönområdet och endast åt ett håll åt en gata, Geijersgatan. Geijersgatan är också en återvändsgata som slutar vid Eriksskolan. Detta innebär att skjutsande föräldrar står för huvuddelen av trafiken utanför skolan. Ingen utpekad hämta/lämna-plats finns utan man parkerar vid vändplanen, längs vägen eller på den avgiftsbelagda parkeringen som finns längs Geijersgatan. Personalen verkar parkera inne på skolgården. Cykelställ finns placerade lite här och där inne på skolområdet.

Hämta/lämna-platser

Vändzonen i slutet av Geijersgatan (figur 20) används till både hämta/lämna plats samt parkering vilket försvårar situationen vid hämtning och lämning. Det går inte att vända på ytan samtidigt som bilar står parkerade. Utanför E-huset en bit längre ner längs Geijersgatan finns en vändslinga som också används för hämtning/lämning. Annars stannar föräldrar invid trottoarkanten längs Geijersgatan. Sammantaget fungerar hämtning och lämning från bil dåligt och cyklande och gående elever blandas med biltrafiken.



Figur 20. Vändplanen i slutet av Geijersgatan. Entré till skolan åt höger samt personalparkering.



Figur 21. Geijersgatan med skolgården till vänster och betalparkering till höger. Bild tagen från vändplanen.

Eriksskolan



Figur 22. Eriksskolans skolområde

Cykelparkeringar

Fria cykelställ placerade i hörnet av skolgården för eleverna. Invid skolan finns några cykelställ ämnade för skolans personal. Cykelställen för eleverna har ingen enhetlig placering och är ej fastgjorda i mark. Cykelställen är överlag i bra skick. Några stöd har dock blivit böjda och är obrukbara. Inget väderskydd finns. Vid inventeringstillfället fanns behov för utökad cykelparkering. Se figur 23.

Beskrivning av brister

Skolvägar

De största bristerna finns vid korsningspunkter av gator där hastigheten inte är begränsad av den fysiska utformningen. Framst gäller det vid passage över Tiundagatan och Börjegatan. Även sträckan av Geijersgatan från Tiundagatan fram till skolan har brister i utformningen. Gatusektionen är smal och trottoarerna är endast någon meter breda. Hastighetsskyltningen är generellt 50 km/h i området. Detta är ofta en för hög hastighet för gatutypen. Den friliggande gc-vägen som löper parallellt med Tiundagatan inne i Stabby backes grönområde är svår att ansluta till från Tiundagatan. Denna gc-väg är ett trafiksäkert stråk som skulle kunna utnyttjas mer.

Kring skolan

En komplicerad situation uppstår när skjutsande föräldrar ska köra in och vända på Geijersgatan. Vändplanen används som parkering. Cykelparkeringen är underdimensionerad.

Förslag till åtgärder

Åtgärder bör inriktas på att skapa några säkrare passager över Tiundagatan och Börjegatan. Det är bättre att satsa på några få passager av hög säkerhet än många passager som bara är målade övergångsställen. Hastighetsskyltningen bör ses över och generellt sänkas. I anslutning till skolorna (Gäller också utanför Tiundaskolan som ingår i aktuellt område) bör skyltning och vägmarkering förbättras. Se exempel i figur 24. Kring skolan bör man utreda om det finns en möjlighet att hämta och lämna barn med bil någon annastans och inte precis framför skolgården. Helst borde biltrafik förbjudas på den översta delen av Geijersgatan. Geijersgatan/Hildur Ottelinsgata lämpar sig inte för intensiv trafik samtidigt som elever ska gå och cykla längs dessa. Kanske går det att anlägga en parkering och hämta/lämna plats längs Otto Myrbergs väg, cirka 150 meter från skolan?



Figur 23. Underdimensionerad cykelparkering.



Figur 24. Förslag på skyltning och vägmålning.

BILAGA 1

TRAFIKSÄKERHETSNIVÅER

Tabell 1. Trafiksäkerhetsmiljöer på sträcka

	Trafiksäkerhetsmiljö	Skyltad hastighet	Trafiksäkerhetsnivå
1	Friliggande gång- och cykelväg*	-	God
2	Gångfartsområde	5 km/h	God
3	Gång- och cykelbana med kantsten, fysisk hastighetsbegränsning**	30 km/h	God
4	Trottoar, fysisk hastighetsbegränsning, låg trafikmängd	30 km/h	God
5	Trottoar, fysisk hastighetsbegränsning	30 km/h	God
6	Gång- och cykelbana med kantsten	30 km/h	Mindre god
7	Gång- och cykelbana med kantsten	40 km/h	Mindre god
8	Gång- och cykelbana med kantsten	50 km/h	Mindre god
9	Trottoar	30 km/h	Mindre god
10	Blandtrafik, fysisk hastighetsbegränsning	30 km/h	Mindre god
11	Gång- och cykelbana med kantsten	> 50 km/h	Låg
12	Trottoar	40 km/h	Låg
13	Trottoar	50 km/h	Låg
14	Trottoar	> 50 km/h	Låg
15	Blandtrafik	30 km/h	Låg
16	Blandtrafik	40 km/h	Låg
17	Blandtrafik	50 km/h	Låg
18	Blandtrafik	> 50 km/h	Låg

* Även gång- och cykelbana avskild från körbanan med staket, eller en bred (> 1 meter) remsa med plantering eller liknande.

** Innebär att gatumiljön är utformad på sådant sätt att hastigheten begränsas till den skyltade, exempelvis fartgupp eller smal sektion.

Tabell 2. Trafiksäkerhetsmiljöer vid passager

	Trafiksäkerhetsmiljö	Skyltad hastighet	Trafiksäkerhetsnivå
1	Planskild passage	-	God
2	Gångfartsområde	5 km/h	God
3	Fysisk hastighetsbegränsning, smal vägbredd eller refug	30 km/h	God
4	Signalreglerat övergångsställe, fysisk hastighetsbegränsning och/eller smal vägbredd eller refug	30 km/h	God
5	Signalreglerat övergångsställe	30 km/h	Mindre god
6	Signalreglerat övergångsställe	40 km/h	Mindre god
7	Signalreglerat övergångsställe	50 km/h	Mindre god
8	Passage, smal vägbredd eller refug	30 km/h	Mindre god
9	Passage, smal vägbredd eller refug	40 km/h	Mindre god
10	Signalreglerat övergångsställe	> 50 km/h	Låg
11	Omarkerad passage, smal vägbredd eller refug	50 km/h	Låg
12	Omarkerad passage, smal vägbredd eller refug	> 50 km/h	Låg
13	Övergångsställe utan andra åtgärder	-	Låg
14	Omarkerad passage utan andra åtgärder	-	Låg

KONTAKT

Kristina Stavlin, kontoret för samhällsutveckling
www.uppsala.se

Konsult: Tyréns AB
Kontaktperson konsult: Oskar Haggren Lundblad