

SÄKRA SKOLVÄGAR FREDRIKA BREMERSKOLAN

Inventering av skolvägar i anslutning till Fredrika Bremerskolan, Uppsala kommun

KONTORET FÖR SAMHÄLLSUTVECKLING



Flygfoto över Fredrika Bremerskolan.

INNEHÅLL

Uppdraget.....	3
Syfte och mål.....	3
Genomförande.....	3
Inventeringsområde.....	4
Inventering av hastighet.....	5
Inventering av trafikmiljö längs skolvägar.....	6
Inventering av skolområdet.....	9
Beskrivning av brister.....	10
Förslag till åtgärder.....	10

Rapportdatum: 2014-12-18
Status: Granskning
Kontakt: Kristina Stavliind, kontoret för samhällsutveckling

Konsult: Tyréns AB
Kontaktperson konsult: Oskar Haggren Lundblad
Foto: Tyréns AB (Om inget annat anges)
Flygfoton: © Lantmäteriet
Underlagskarta: © Uppsala kommun

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. Arbetsmetodiken 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.

FREDRIKA BREMERSKOLAN

Fredrika Bremerskolan har cirka 240 elever fördelade på skolåren F - 5. Skolbarnomsorg finns också på skolan. Skolan ligger i hjärtat av stadsdelen Nyby, i norra Uppsala. Skolområdet omgärdas av flerbostadshus och skolan nås med bil och buss via Fredrika Bremersgatan som i sin tur ansluter till Bärbyleden. Elever vid skolan kommer nästan uteslutande från Nyby.

Inventeringsområde

Inventeringsområdet för Fredrika Bremerskolan framgår av kartan i figur 4. De flesta bor i flerbostadshus i närområdet med möjlighet att gå och cykla till och från skolan utan att behöva använda bilvägar. En hel del bor i västra Nyby, på andra sidan Gamla Uppsalagatan som utgör en barriär genom stadsdelen. Ytterligare elever bor norr om Iduns väg i ett nybyggt bostadsområde. Inventeringsområdet har tydliga avgränsningar i Vattholmavägen åt väster, Bärbyleden i söder och Iduns väg åt norr och öster.



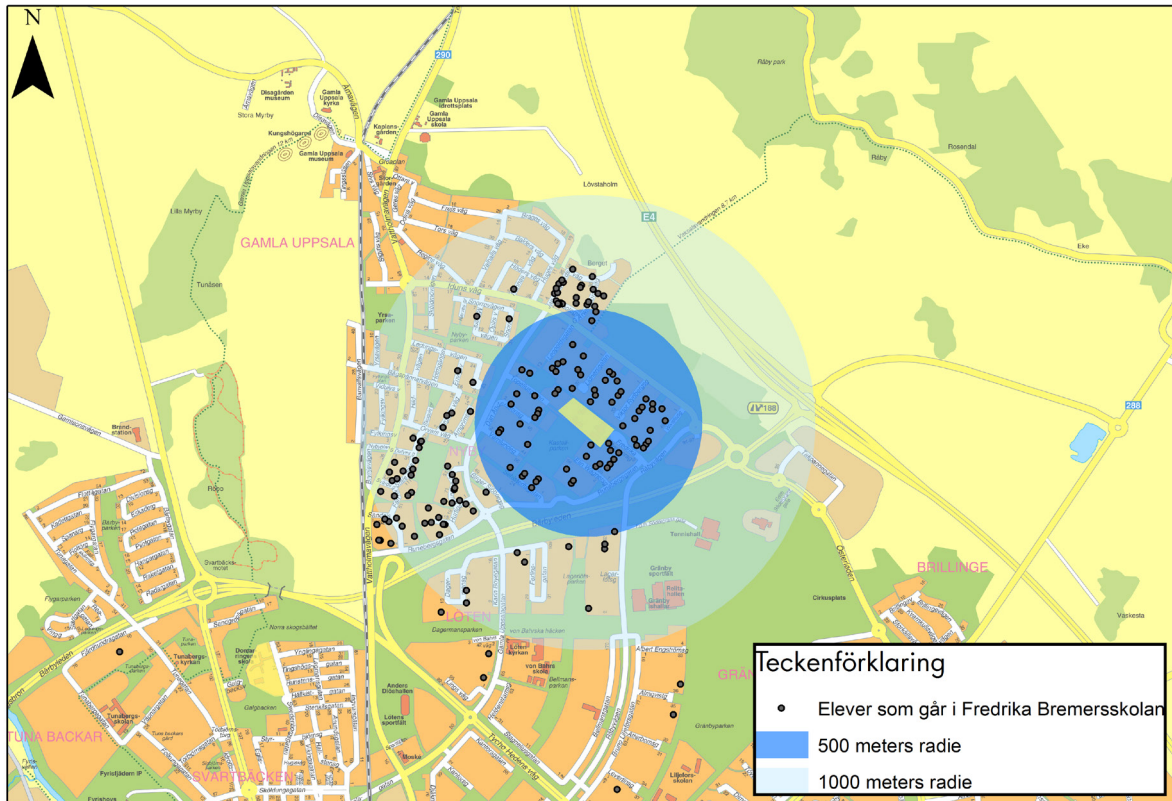
Figur 3 Iduns väg. Utgör tillsammans med Gamla Uppsalagatan en barriär i området.



Figur 1. Gång- och cykelväg i riktning mot skolan genom området Nyby centrum som uppfördes på 70-talet.



Figur 2 Det nybyggda bostadsområdet norr om Iduns väg.



Figur 4. Inventeringsområde

Inventering av hastighet

Skyltad hastighet

Skyltad hastighet inventeras via NVDB (nationell väg-databas) och via egna observationer vid fältinventeringen. Se karta i figur 5. Skyltad hastighet varierar mellan gångfartsområden och 50 km/h. De flesta lokalgator har 30 som skyltad hastighet och huvudgatorna 50 km/h inom inventeringsområdet.

Verklig hastighet

Det finns inte några kommunala hastighetsmätningar som är relevanta för det aktuella inventeringsområdet. Troligtvis är efterlevnaden av den skyltade hastigheten på lokalgatorna (ofta 30 km/h) relativt god. På huvudgatorna Iduns väg och Gamla Uppsalagatan är utformningen sådan att skyltad hastighet (50 km/h) sannolikt överskrids.



Figur 5. Gamla Uppsalagatan vid korsningen med Orvars väg. Foto © Google street view.



Figur 6. Skyltad hastighet

Inventering av trafikmiljö längs skolvägar

Inventeringen utfördes i april 2014. Markerade gator, gång- och cykelvägar och passager har inventerats till fots. Varje sträcka och passage har kategoriserats utifrån dess trafiksäkerhetsnivå enligt bilaga 1. Bedömningen av standarden på inventerade sträckor och passager utgår ifrån krockvårdskurvan som visar det statistiska sambandet mellan att dödas för en fotgängare i kollision med ett motorfordon och fordonets hastighet. Risken att dödas är cirka 10 % vid 30 km/h och 80 % vid 50 km/h. Alla passager där hastigheten inte begränsas fysiskt genom gatans utformning bedöms därför med låg standard. Det samma gäller för sträckor med blandtrafik. Detta är en princip som är extra viktig längs skolvägar.

Inventering av sträckor

En sträcka utgörs vanligtvis av ett gatusegment eller ett gång- och cykelvägssegment mellan två korsningar. Det är lämpligt att dela upp sträckorna i några övergripande kategorier. Dels helt friliggande gång- och cykelvägar (som alltid bedöms som god trafiksäkerhetsnivå) och på sträckor med både fordons- och gång- och cykeltrafik, dessa kan i sin tur delas upp i lokalgator och huvudgator.



Figur 7. Separat gång- och cykelbro i Nyby centrum / Kastell-parken.

Inom det aktuella inventeringsområdet utgör Nyby Centrum, där skolan ligger centralt placerad, huvudområdet. Här utgörs skolvägarna i princip uteslutande av friliggande gång- och cykelvägar helt enligt den princip som var rådande för stadsplaneringen under 60- och 70-talet. Här är det inte trafiksäkerheten som är största problemet utan snarare problem med otrygghet på grund av dålig belysning, buskage och tvära svängar. I angränsade bostadsområden finns heller inga direkta trafiksäkerhetsproblem (områdena kring Fänrik Ståls gata och Greta Arwidssons väg norr om Iduns väg). Huvudgatorna har också god eller mindre god standard. Gamla Uppsalagatan med friliggande gång- och cykelväg som löper genom Nybyparken och Iduns väg med nyanlagd gång- och cykelbana på ena sidan.



Figur 8. Gång- och cykelbana längs sydvästra sidan av Iduns väg.



Figur 9. Inventerade sträckor med bedömning utifrån trafiksäkerhetsklass. Grön = god, gul = mindre god, röd = låg. Se vidare bilaga 1 för bedömningsgrunder.

Inventering av passager

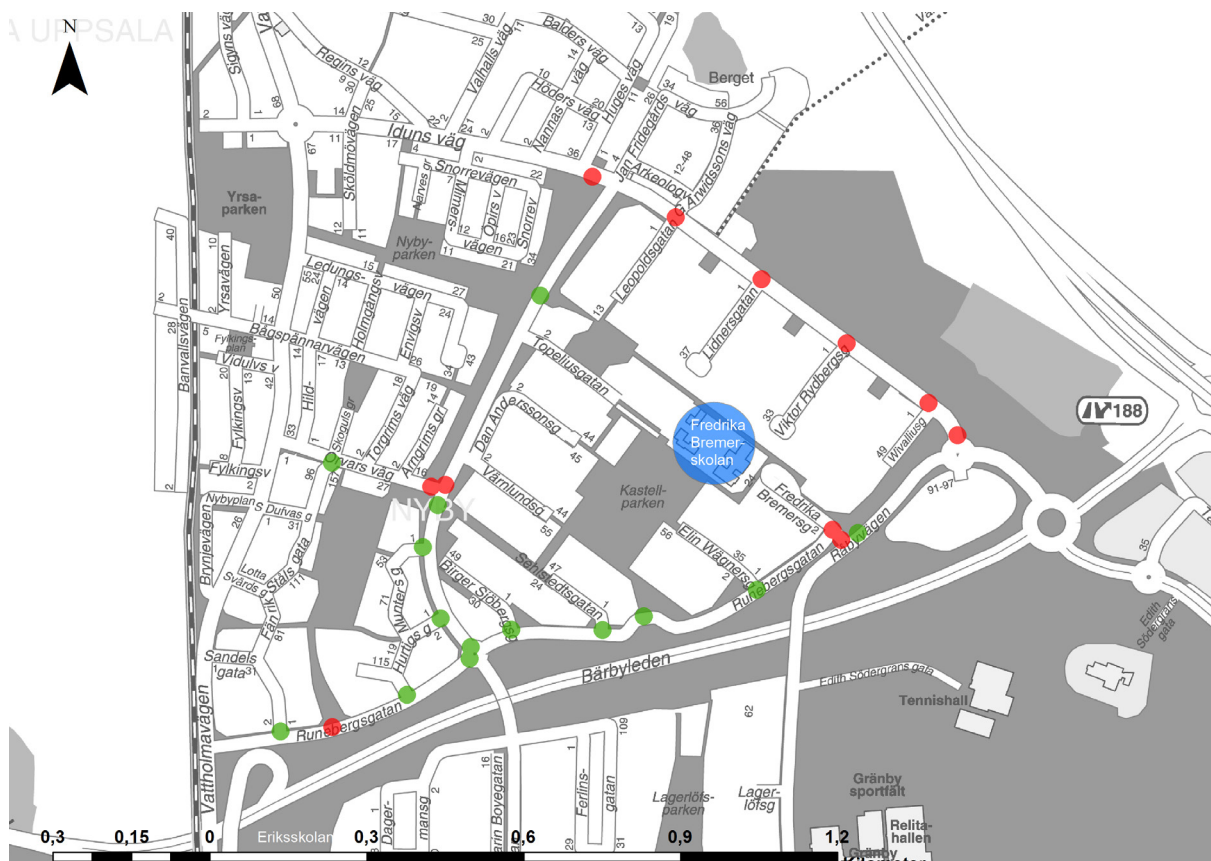
Det finns några passager i området med låg trafiksäkerhetsnivå. Dessa är också passager över de mer trafikerade gatorna i området. Dels passagera över Iduns väg i norra delen av området. Se figur 10. Här finns behov av hastighetsäkrande åtgärder. Många elever från det nybyggda området norr om Iduns väg passerar här. Vid Orvars väg kan Gamla Uppsalagatan korsas genom en gångtunnel men det finns också ett målat övergångsställe (se figur 11) och troligtvis använder en hel del denna passage istället för tunneln. Här är hastigheterna på bilvägen hög, troligtvis högre än skyltad hastighet som är 50 km/h.



Figur 10. Passage över Iduns väg i höjd med Greta Arwidssons väg. Gatan är nyligen ombyggd men hastighetsdämpande utformning saknas.



Figur 11. Passage över Gamla Uppsalagatan i höjd med Orvars väg. Målat övergångsställe utan någon hastighetsäkrande utformning. Gångtunnel finns på andra sidan korsningen.



Figur 12. Inventerade passager med bedömning utifrån trafiksäkerhetsklass. Grön = god, gul = mindre god, röd = låg. Se vidare bilaga 1 för bedömningsgrunder.



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

Inventering av skolområdet

Fredrika Bremer skolans byggnader och skolgård omgärdas av bostads- och parkområden som saknar biltrafik åt tre håll. Vid huvudentrén som vänder åt sydöst ansluter Fredrika Bremergatan som är en återvändsgata. Här finns busshållplats och möjlighet till hämta/lämna-angöring. Personalparkering finns precis vid skolan med angöring från Fredrika Bremergatan. Cykelparkering finns på två ställen. Se figur 16.

Hämta/lämna-platser

Fredrika Bremergatan slutar med en vändslinga, primärt för att busstrafiken ska kunna vända. Denna används också som hämta/lämna-plats men är inte markerad som en sådan. Parkeringsförbud råder längs gatan och troligtvis behövs hela vägbredden för svängande busstrafik. Se figur 14 och 15.

Cykelparkeringar

Det finns två cykelparkeringar i anslutning till skolan, båda på norra sidan, se figur 16. Cykelställen är av äldre modell och många är skadade av snöröjningen. Även beläggningen, kantsten och planteringar ger ett slitet intryck. Se figur 17.



Figur 14. Hämtning/lämning sker i vändslingan med parkeringsförbud i änden av Fredrika Bremergatan. Skolan syns i bakgrunden.



Figur 15. Busshållplats i vändslingan på Fredrika Bremergatan. Skolan ligger till höger i bild.

Fredrika Bremerskolan



Figur 16. Fredrika Bremerskolan. Angöring via Fredrika Bremergatan till höger i bild.

Beskrivning av brister

Skolvägar

De flesta elever vid Fredrika Bremerskolan bor i närområdet och deras skolvägar består i princip uteslutande av friliggande gång- och cykelvägar inom bostadsområdet eller i parkmiljö. För dessa elever finns inga egentliga trafiksäkerhetsproblem. Däremot ger området ett slitet intryck med eftersatt undrehåll av beläggning, kantsten och plantering. Det gäller både kring skolan och området i stort.

För elever bosatta norr om Iduns väg är passagen över vägen ett riskmoment. Trafiken är intensiv (Iduns väg matar trafik till Bärbyleden) och gatans utformning (raksträcka och inga fartdämpande åtgärder) inbjuder till höga hastigheter. Se figur 10.

Samma sak gäller för elever bosatta väster om Gamla Uppsalagatan. Dessa elever måste korsa gatan på väg till och från skolan. Här finns en planskild passage men en markerad passage i plan (övergångsställe, se figur 11) med uppenbara trafiksäkerhetsproblem finns på samma ställe.

Kring skolan

Skolgården ger ett slitet intryck, det gäller cykelparkeringar, entré, belagda ytor, planteringar, mm. Föräldrar som parkerar för hämtning och lämning påverkar buss- trafikens framkomlighet.



Figur 17. Den ena av två cykelparkeringar. Flera cykelställ är obrukbara.

Förslag till åtgärder

Åtgärder bör i första hand inriktas på att förbättra passagen över Iduns väg. Dessa bör förses med hastighetsdämpande utformning. Avsmalnad vägbredd i kombination med upphöjda övergångsställen och förstärkt skyltning och vägmålning skulle vara lämpligt. Även passagen över Gamla Uppsalagatan bör få ny utformning, alternativt att den tas bort då det finns en planskild passage bredvid.

Hämta/lämna-parkering skulle kunna skapas i vändlingen på södra sidan mot bostadshuset. Då bör också en gångväg anläggas mot skolan. Cykelparkeringarna bör få en rejäl standardhöjning, det gäller även för skolgården och övriga offentliga utemiljöer i skolans närområde.

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 Stavlind, kontoret för samhällsutveckling
www.uppsala.se

Konsult: Tyréns AB
Kontaktperson konsult: Oskar Haggren Lundblad