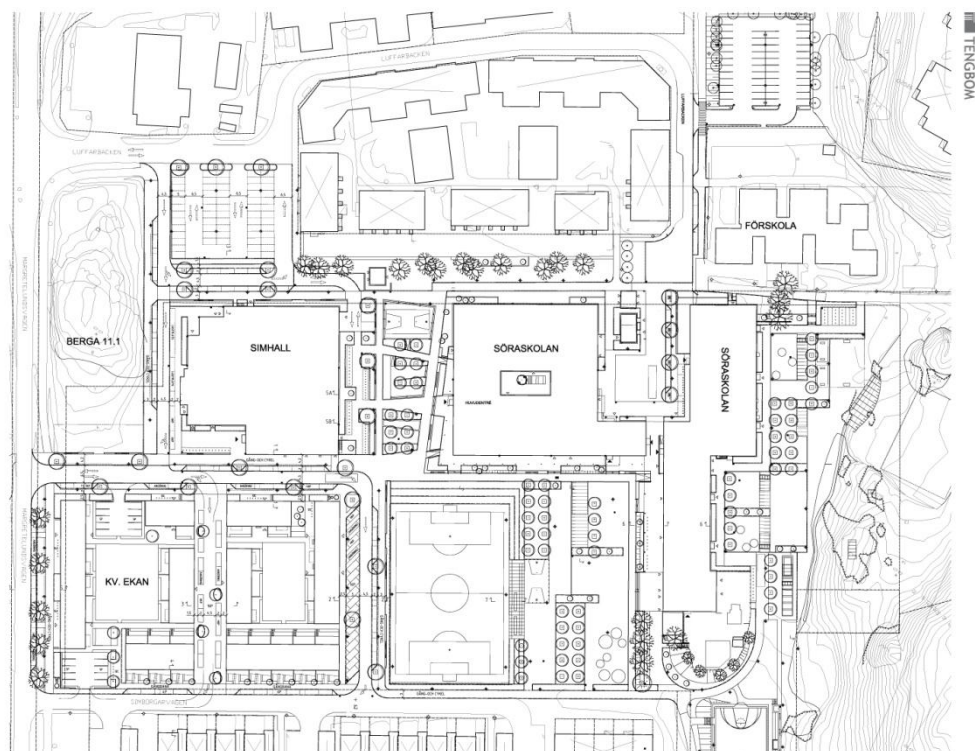


Söraskolan och Kv Ekan, Österåkers kommun

Underlag för detaljplan

PM Trafik

Stockholm 2013-07-04



Beställare: **Armada Kommunfastigheter AB**

Structor Mark Stockholm AB

Uppdragsnummer: **2929**

Uppdragsansvarig: **Patrik Lundqvist**

Handläggare: **Maria Nordlöf**

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	3
2	NULÄGESBESKRIVNING - OMRÅDET	4
2.1	BEFINTLIG BEBYGGELSE	4
2.2	GATUNÄT	5
2.2.1	Korsningar	6
2.3	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	7
2.4	PARKERING.....	8
2.4.1	Cykelparkering.....	9
2.5	ANGÖRING OCH SERVICEFORDON	10
3	TRAFIKSITUATION - NULÄGE.....	11
3.1	TRAFIKFLÖDE	11
3.2	PLATSERNA A-D	13
3.2.1	A - Luffarbacken.....	13
3.2.2	B- Sörabadets parkering	13
3.2.3	C - Vändplatser	14
3.2.4	D - Simborgarvägen.....	14
4	PLANFÖRSLAG.....	15
4.1	PLANERAD BEBYGGELSE	15
4.2	GATUNÄT	16
4.2.1	Korsningar	17
4.2.2	Gatusektioner	18
4.3	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	24
4.3.1	Alternativ längs Simborgarvägen.....	25
4.3.2	Gång- och cykelpassager	27
4.4	PARKERING.....	28
4.4.1	Cykelparkering.....	32
4.5	ANGÖRING OCH SERVICEFORDON	33
4.6	DAGVATTEN	34
5	FRAMTIDA TRAFIKSITUATION	35
5.1	TRAFIKFLÖDE	35
5.2	PLATSERNA A-E	37
5.2.1	A - Luffarbacken.....	38
5.2.2	B - Sörabadets parkering	38
5.2.3	C - Vändplatser	38
5.2.4	D - Simborgarvägen.....	38
5.2.5	E - Risk för störande ljus.....	39
5.3	REGLERING AV PARKERING.....	40
6	SLUTKOMMENTARER	40

1 INLEDNING

Öster om järnvägen och Margretelundsvägen i centrala Åkersberga ligger Söraskolan. Här planerar kommunen tillsammans med det kommunala bolaget Armada för en upprustning av Söraskolan med utemiljöer, vilket även inkluderar utemiljö kring Sörabadet. Utöver detta finns planer för nya bostäder söder om simhallen. I dagsläget är det 522 elever på Söraskolan inklusive cirka 70 elever på Asperger. Ombyggnaden planeras för 750 elever inklusive Asperger. Förskolan har 130 barn.

Utredningen utgör tekniskt underlag till detaljplanen inom utredningsområdet. Detta PM syftar till att beskriva planområdet med avseende på trafik. Som underlag till detaljplan har bland annat följande studerats:

- Gatunätet
- Gång- och cykeltrafik
- Parkering
- Trafikflöden
- Trafiksituationen

Aktuellt utredningsområde redovisas i figur 1 nedan.

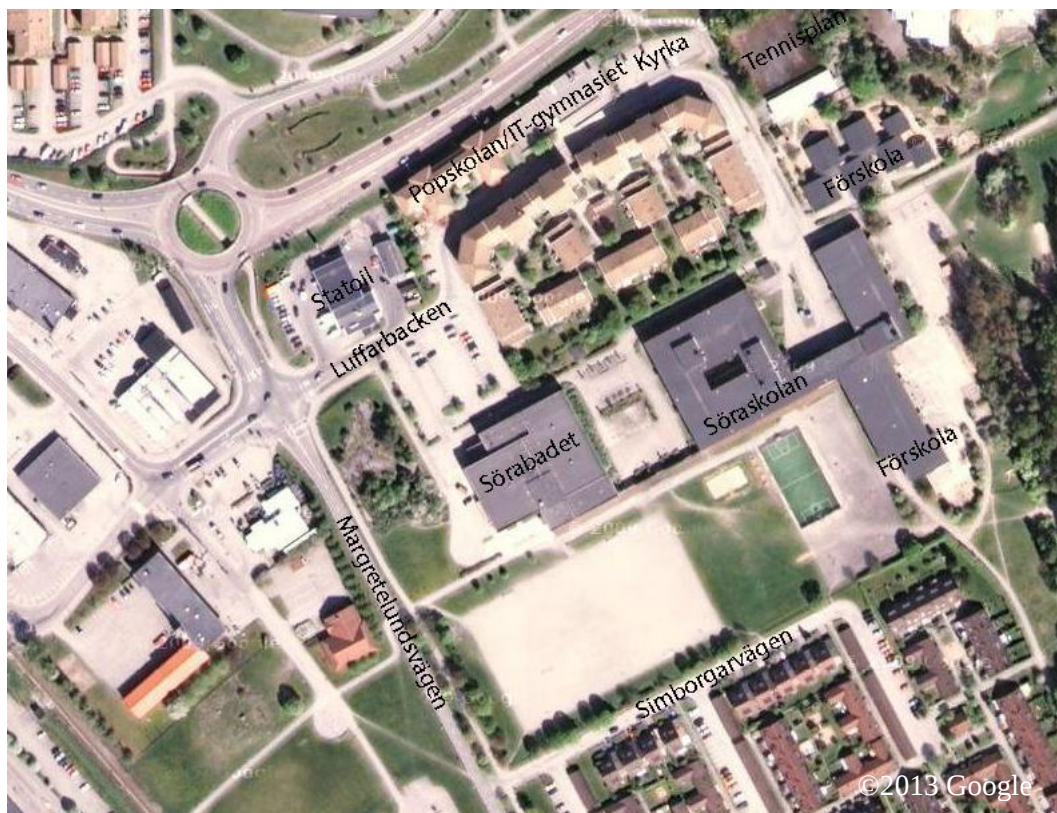


Figur 1: Skiss över utredningsområdets ungefärliga utbredning.

2 NULÄGESBESKRIVNING - OMRÅDET

2.1 Befintlig bebyggelse

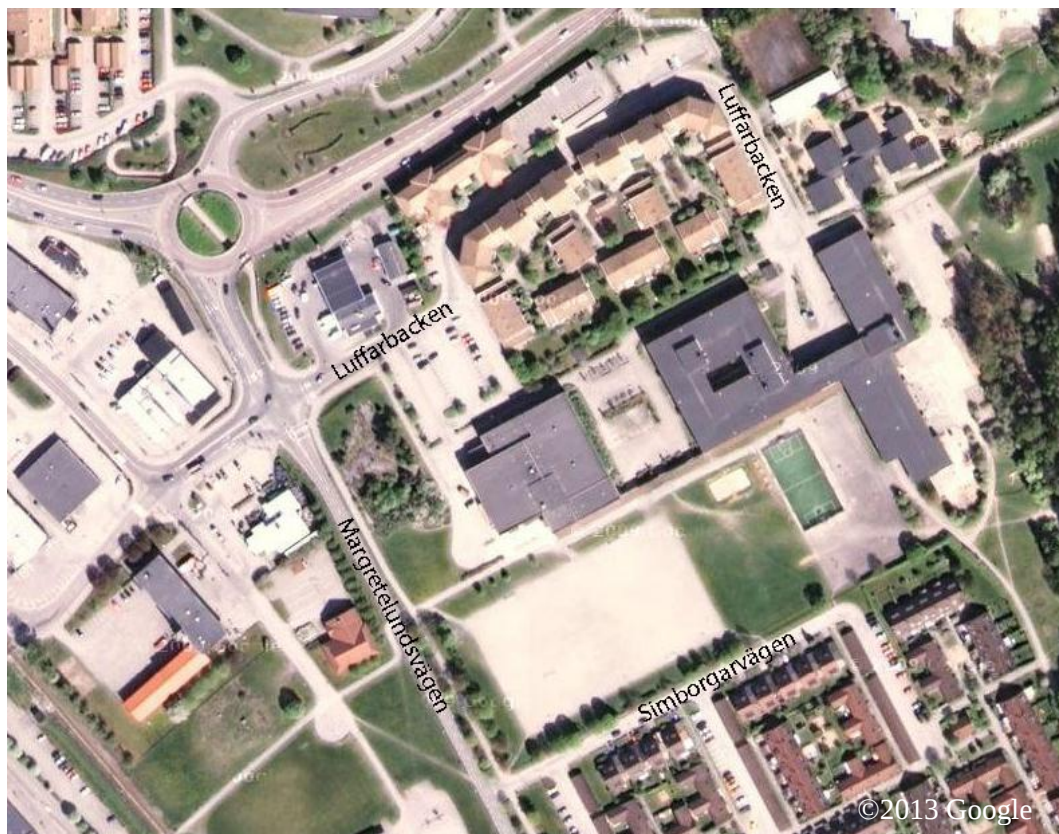
Inom utredningsområdet utmed Luffarbacken ligger en förskola, bensinstationen Statoil, bostäder, en kyrka samt andra verksamheter som Popskolan och IT-gymnasiet. Norr om förskolan finns idag också en tennisplan. I området ligger även Sörabadet och Söraskolan. Söder om dessa byggnader finns en fotbollsplan samt en gräs- och en asfaltsyta för olika idrottsmöjligheter. Söder om Simborgarvägen ligger bostäder bestående av radhus.



Figur 2: Översiktsbild med befintlig bebyggelse inom utredningsområdet.

2.2 Gatunät

Gatunätet inom utredningsområdet består av Luffarbacken, Margretelundsvägen och Simborgarvägen, se figur 3.



Figur 3: Gatunätet inom utredningsområdet.

Hastighetsbegränsningen på Luffarbacken är 30 km/h och på Simborgarvägen 50 km/h. På Margretelundsvägen är det 30 km/h på den norra delen som övergår till 50 km/h i höjd med Simborgarvägen.

Vägbredden på Luffarbacken är närmast Margretelundsvägen cirka 7 meter och övergår sedan till en bredd på cirka 6 meter. Vid den östra delen av gatan smalnar vägbredden av till cirka 3,5 meter mot de vändplaner som finns här.

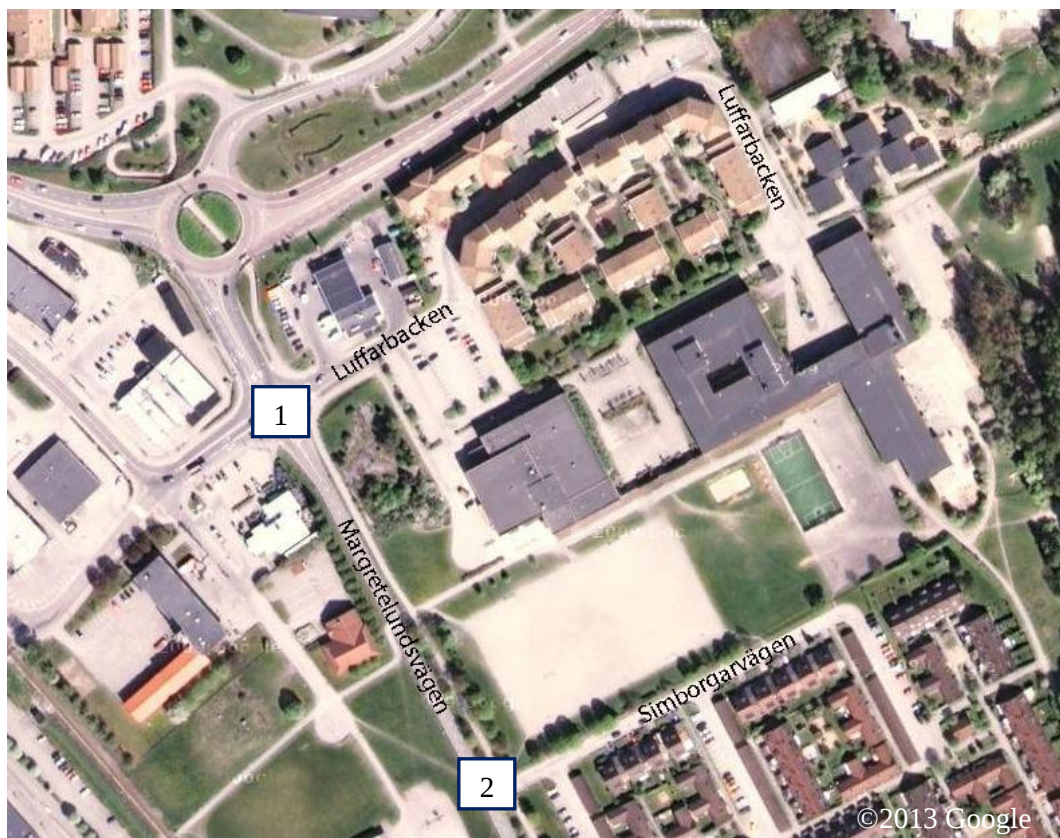
Margretelundsvägen har en vägbredd på cirka 6 meter som breddas mot väg 276 där det blir två körfält i vardera riktningen in och ut i befintlig cirkulationsplats. Simborgarvägen har en vägbredd på cirka 6 meter.

Gatunätet binds samman i korsningarna Margretelundsvägen-Luffarbacken och Margretelundsvägen-Simborgarvägen. Både Luffarbacken och Simborgarvägen är återvändsgator.

2.2.1 Korsningar

Korsningen Margretelundsvägen-Luffarbacken (1) regleras med en lokal väjningsplikt mot Margretelundsvägen, men omfattas även av ett signalreglerat övergångsställe i den södra delen av korsningen. Det är ett körfält i vardera riktning i samtliga ben med undantag för det norra där det är två körfält i vardera riktning. Korsningen kan upplevas som problematisk då den är svåröverskådlig och dessutom uppstår det kapacitetsproblem i korsningen under rusning.

Korsningen Margretelundsvägen-Simborgarvägen (2) regleras även den med väjningsplikt mot Margretelundsvägen. Inga kapacitetsproblem finns i korsningen.



Figur 4: Befintliga korsningar inom utredningsområdet (1 och 2).

2.3 Gång- och cykeltrafik

I figur 5 visas en schematisk bild över det befintliga gång- och cykelnätet inom utredningsområdet. Det gröna i bilden visar gång- och cykelbanor medan enbart gångbanor visas i rött. Det streckade röda är gångstråk (stigar) som används i dagsläget men som inte är anordnade gångbanor.



Figur 5: Schematisk bild över befintligt gång- och cykelnät inom utredningsområdet.

Gång- och cykelnätet inom utredningsområdet är i dagsläget relativt väl utbyggt. Utmed Margretelundsvägen finns idag en gång- och cykelväg på den östra sidan. Ytterligare en gång- och cykelbana i nordsydlig riktning ligger längs med Söraskolan och Luffarbacken. I östvästlig riktning finns förbindelser på bägge sidor om Sörabadet och skolan, med gång- och cykelbana på den norra sidan och en gångbana på den södra sidan. Det finns även en gångbana på Simborgarvägens södra sida. Utöver dessa går det två gångstråk som leder till gång- och cykelbanan söder om simhallen. Ytterligare en gångväg ligger öster om Söraskolan.

Det finns i dagsläget tre anordnade gång- och cykelpassager inom utredningsområdet, där alla är i plan (plats 1-3 i figur 5). I korsningen Margretelundsvägen-Luffarbacken finns en oregrerad gång- och cykelpassage på Luffarbacken (1). Passagens väntyta är utformad med pollare, vita plattor och nollad kantsten mot körbanan. Över Luffarbacken är det en annan markbeläggning kompletterad med målning för cykelöverfarten. På Margretelundsvägen (2) ligger ett signalreglerat övergångsställe i korsningen med Luffarbacken och ett obevakat övergångsställe där gång- och cykelbanan längre söderut korsar vägen (3). Det finns inga övergångsställen i

korsningen med Simborgarvägen men gång- och cykelbanan längs med Margretelundsvägen leds över Simborgarvägen.

Målpunkter för gång- och cykeltrafiken är exempelvis Åkersberga centrum med järnvägsstationen vidare västerut, Österåkers gymnasium och andra skolor norrut och bostäder samt t.ex. badplatser söderut.

2.4 Parkering

En översikt med befintlig parkering inom utredningsområdet redovisas i figur 6 nedan.



Figur 6: Översiktsbild med befintlig parkering inom utredningsområdet

De parkeringsplatser som finns i dagsläget är en större markparkering vid Sörabadet som omfattar cirka 70 platser. I anslutning till Sörabadet finns även tiotalet platser för personalparkering och personer med funktionsnedsättning. För bostäder utmed Luffarbacken och övriga verksamheter ligger ett parkeringshus på Luffarbackens norra sida. Här saknas information om det totala antalet platser, men bostäderna har tillgång till 78 platser samt 10 platser för gästparkering.

I anslutning till skolan finns ett fåtal platser varav ett par platser för personer med funktionsnedsättning vid Luffarbackens vändplaner. Anordnad parkering för hämtning/lämning saknas helt i dagsläget.

Utöver dessa parkeringar finns parkeringsplatser och garageplatser till bostäderna utmed Simborgarvägen. Dessutom har befintliga radhus parkering på tomten.

2.4.1 Cykelparkering

I dagsläget parkeras cyklar och mopeder till Söraskolan under det skärmtaket utmed skolans södra sida, se figur 7. Detta är inte en anordnad cykelparkering men utnyttjas som det då cyklar hamnar under tak. Cykelparkering finns även i anslutning till fotbollsplanen och vid skolans södra entré. Cykelparkering inom utredningsområdet i övrigt saknas vetskap om.



Figur 7: Översiktsbild med ungefärligt läge för bef. cykelparkering inom utredningsområdet.

2.5 Angöring och servicefordon

En översikt med platser för angöring redovisas i figur 8 nedan.



Figur 8: Översiktsbild med befintliga platser för angöring inom utredningsområdet.

Transporter, sophämtning och leveranser, till Sörabadet angör idag via befintlig vändplan på simhallens västra sida (2). Transporter till badvattenreningen angör vid byggnadens nordvästra hörn (1). Sörabadet har även en parkeringsplats för en servicebil (3) i garage som nås via vändplanen och befintlig gångbana.

Angöringsplats till Söraskolan är vid vändplanen i direkt anslutning till skolbyggnaden (4). Till förskolan (5) angör transporter med en backvändning över vändplanen närmast byggnaden.

3 TRAFIKSITUATION - NULÄGE

Trafiksituationen i området upplevs generellt som stökig. Bristen på parkeringsplatser avsedda för hämtning och lämning till Söraskolan och förskolan, tillsammans med övrig trafik gör att trafiksituationen i området har mer att önska. Även om det kan vara positivt att inte uppmuntra till biltransporter för hämtning och lämning så innebär detta istället att fordonen sprids ut på gatunätet till övriga parkerings- och angöringsplatser där det inte är lämpligt och inte heller fungerar med hämtning/lämning. Överlag saknas parkering för verksamheter i området, vilket gör att man samsas om de platser som finns. Det skapar en oreda i trafiksituationen.

3.1 Trafikflöde

Trafikmätningar inom utredningsområdet finns att tillgå för Margretelundsvägen norr om Luffarbacken. Denna är från 2008 då vardagsmedeldygnstrafiken var cirka 7900 fordon/dygn. Då trafikmätningar på Luffarbacken och Simborgarvägen saknas har trafikflöden uppskattats. Dessa grundas på samtal med personal på de olika verksamheterna samt bedömningar av trafikalstringen från bostäder, Söraskolan och förskola.

Trafikalstring generellt varierar från område till område, om området ligger centralt eller perifert och om det är lägenhet, villa alternativt innehåller olika verksamheter. Trafikalstringen per bostad är exempelvis högre för villor/småhus och lägre för lägenhet i flerbostadshus. Fler bilresor alstras även i ett perifert område jämfört med ett mer centralt beläget. Vid beräkning och uppskattning av trafikalstring kan man exempelvis utgå från olika beprövade alstringstal baserat på kvm BTA (bruttoarea) eller omsättning per parkeringsplats.

Trafikflödet utmed Luffarbacken innefattar trafiksiffror för respektive verksamhet uppskattade med hjälp av personalens erfarenheter. Trafik till och från befintliga bostäder har beräknats utifrån antalet parkeringsplatser som antas omsättas två gånger per dygn. Detta ger fyra fordon/dygn per parkeringsplats, vilket bedöms vara en rimlig trafikalstring. Trafikens fördelning utmed Luffarbacken saknas exakt vetskap om var på trafiken har fördelats utifrån egna bedömningar.

För Söraskolan och förskolan har trafikflödet grundats på att cirka 25 % av skolans elever hämtas/lämnas med bil. En siffra som baserats på personalens erfarenhet och kunskap. En högre andel har antagits för Aspergers där en majoritet av eleverna åker bil eller taxi till skolan. För förskolan och Aspergers har ett antagande gjorts att samtliga fordon i nuläget åker till vändplanerna i gatans östra ände. Trafiken till och från Söraskolan har bedömts fördelas jämnt till Sörabadets parkering och Simborgarvägen.

Trafikflödet på Simborgarvägen har i övrigt uppskattats utifrån antalet boendeparkeringar utmed gatan och med samma bedömda trafikalstring som för bostäder på Luffarbacken.

Samtliga bedömningar har resulterat i ett estimerat nuläge för trafikflödet på gatunätet enligt figur 9.



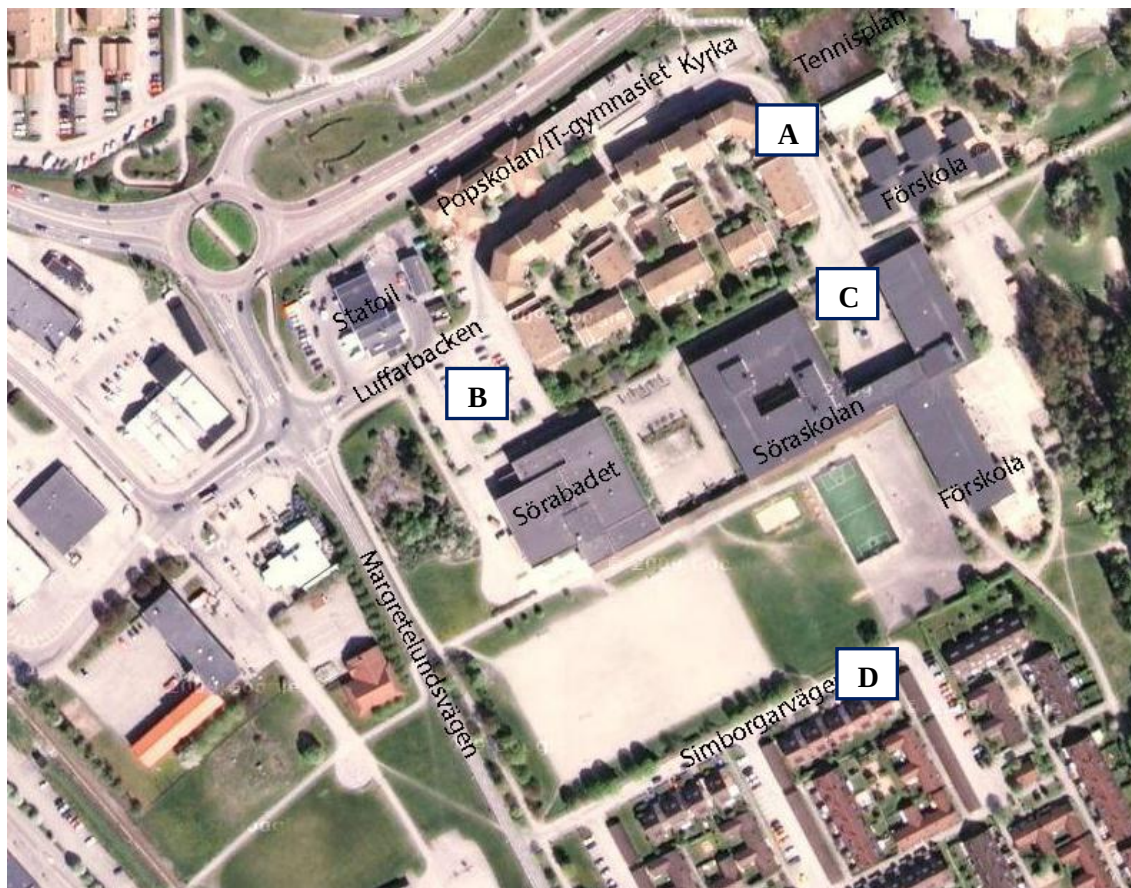
Figur 9: Uppskattat trafikflöde (fordon/dygn) i nuläget inom utredningsområdet.

En större del av trafikflödet på Luffarbacken mot Margretelundsvägen är trafik till och från bensinstationen Statoil mitt emot Sörabadets parkering. I övrigt inkluderar de cirka 3600 fordonen per dygn all trafik på Luffarbacken. Trafikflödet minskar sedan efter Sörabadets parkering och även efter parkeringen vid befintliga bostäder. Till Luffarbackens vändplatser alstras cirka 260 fordon/dygn.

Även på Simborgarvägen minskar trafikflödet längre österut på gatan efter respektive parkering. Trafikflödet om cirka 380 fordon/dygn längst österut innefattar trafik till och från den parkeringen och även den uppskattade trafiken alstrad av hämtning/lämning till skolan.

3.2 Platserna A-D

Platser med en särskilt utsatt trafiksituation A-D visas i figur 10 och beskrivs vidare nedan.



Figur 10: Platser med en särskilt utsatt trafiksituation.

3.2.1 A - Luffarbacken

Särskilt utsatt upplevs trafiksituationen på Luffarbacken (A) vara där boende och en större mängd trafik till och från övriga verksamheter och skolan/förskolan samsas. I dagsläget används Sörabadets parkering (B), vändplan vid Söraskolan (C, som även används för varutransporter) för hämtning och lämning av de skolelever som kommer med bil. Utöver detta saknas även tillräckligt med parkering för andra verksamheter utmed Luffarbacken vilket förvärrar trafiksituationen ytterligare. Trafiksituationen är särskilt utsatt under morgon- och eftermiddagsrusningen.

3.2.2 B- Sörabadets parkering

Sörabadets parkering (B) används i dagsläget inte bara av besökare till simhallen. Parkeringen används även för hämtning/lämning till Söraskolan, där eleverna både släpps av och där man parkerar bilen och följer sitt barn till skolan. Dessutom används parkeringen av övriga verksamheter utmed Luffarbacken som saknar tillräckligt med parkering. Utöver detta används Sörabadets parkering som infartsparkering.

3.2.3 C - Vändplatser

Till vändplatserna utmed Luffarbacken (C) åker idag varutransporter, taxibilar till Aspergers och föräldrar som ska hämta och lämna sina barn. Den norra vändplatsen används även för backvändning för transporter till förskolan. I den södra samsas transporter och personbilar/taxi för hämtning/lämning dessutom under samma timmar på dygnet.

3.2.4 D - Simborgarvägen

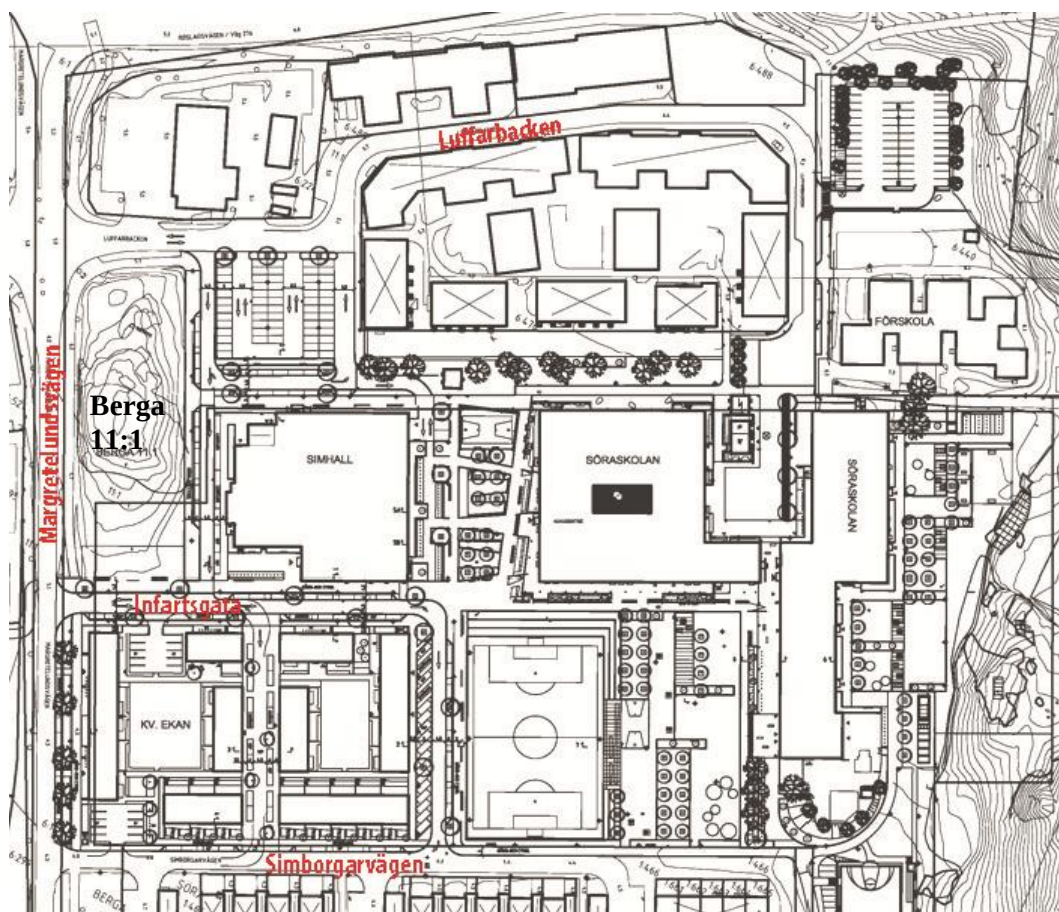
Simborgarvägen (D) är infartsgata för de boende utmed gatan. De parkerar vid anordnade parkeringsplatser i anslutning till bostaden. Utöver denna trafik används gatan för hämtning/lämning, vilket skapar en oordnad trafiksituation. Dessutom används även de privata boendeparkeringarna för detta ändamål, något som naturligtvis inte är hållbart.

4 PLANFÖRSLAG

4.1 Planerad bebyggelse

Området aktuellt för nya detaljplaner inom utredningsområdet begränsas av Luffarbacken i norr och Simborgarvägen i söder, se figur 11. Inom planområdet planeras för cirka 100 lägenheter i kvarteret Ekan söder om simhallen. Kvarteret anläggs på den tidigare fotbollsplanen som flyttas till ett läge öster om bostäderna. Söraskolan med utemiljöer rustas upp, vilket även inkluderar utemiljö kring Sörabadet, gator och parkering.

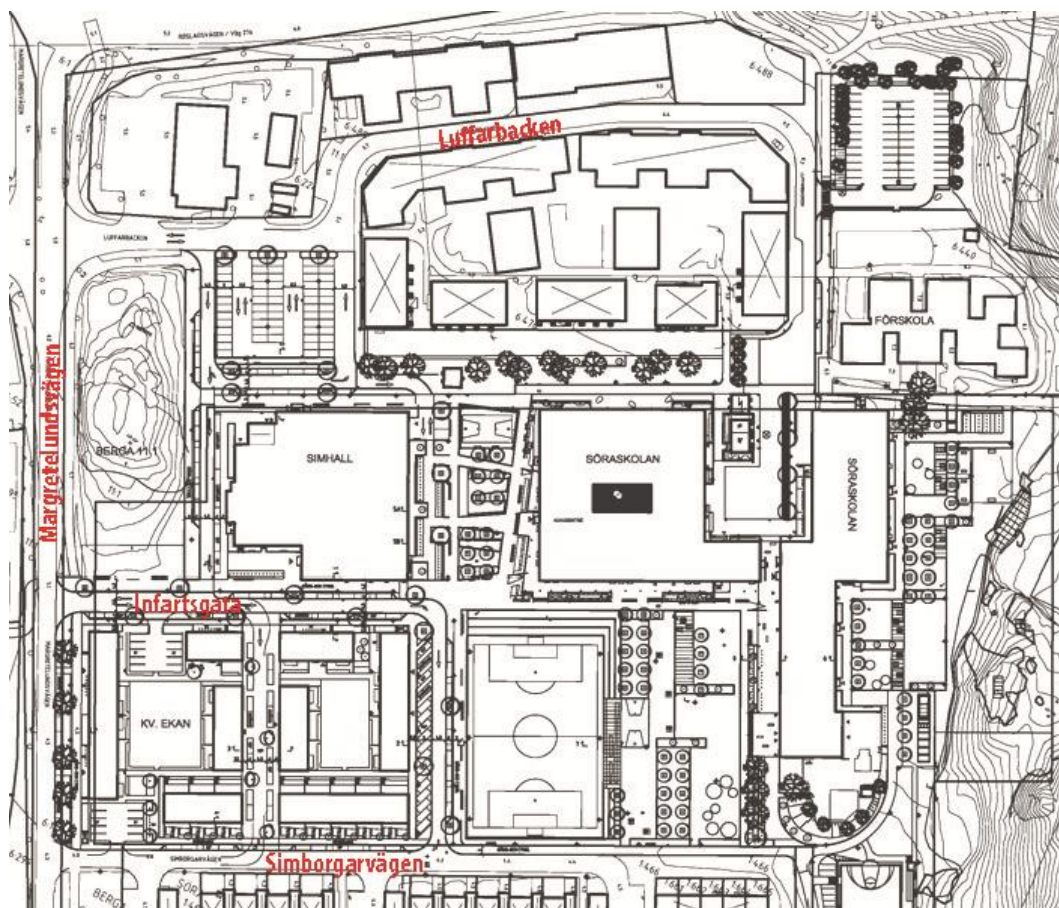
Området vid Berga 11:1 kommer eventuellt att bebyggas i framtiden. Hur detta är tänkt att utformas och bebyggas är dock inte klart i nuläget och det är därför inte medtaget i utredningen.



Figur 11: Planerad bebyggelse enligt planförslag.

4.2 Gatunät

Planområdet kommer i huvudsak att försörjas av Luffarbacken och ny infartsgata precis söder om Sörabadet som ordnas med rundkörning via Simborgarvägen. Ny infartsgata planeras som entré till Söraskolan - en gata med allé, parkering för boende samt platser för hämtning/lämning. Även Simborgarvägen påverkas av ny infartsgata och tillkommande bostäder då denna trafik passerar även här.



Figur 12: Gatunät enligt planförslag.

Större delen av Luffarbacken ingår dock inte i detaljplaneområdet och dess befintliga utformning kvarstår i nuvarande form.

Vid Sörabadets parkering skapas en gata med rundkörning och platser för hämtning/lämning. Via gatan förbi simhallens parkering nås även skolans handikapparkeringar. Från Sörabadets parkering finns även en koppling förbi simhallens västra sida ämnad för transporter – denna enkelriktas mot infartsgatan.

Målet med gatustrukturen är att få en stadsmässig gatumiljö med rundkörning. Strukturen med nya infartsgatan och rundkörningar skapar en gatustruktur med bättre trafikföring. Generellt är gatunätet dimensionerat för att det ska gå att ta sig fram med en normal lastbil (12-meters).

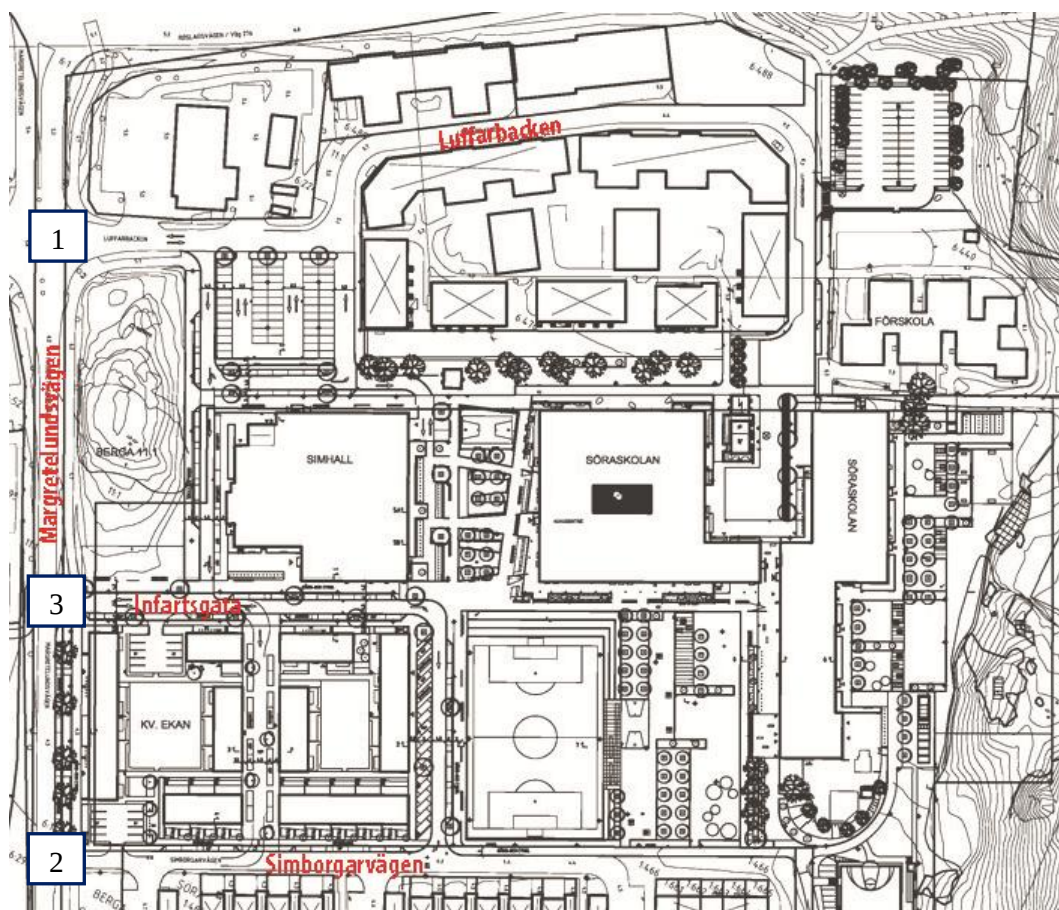
Gator klassas som lokalgator. Befintliga hastighetsbegränsningar behålls. Enligt ny hastighetsöversyn som finns beslutad kommer det bli 30 km/h på Simborgarvägen, men än så länge gäller hastighetsbegränsningen på 50 km/h där.

Befintliga korsningspunkter med Margretelundsvägen kvarstår och en ny korsning tillkommer vid infartsgatan.

4.2.1 Korsningar

Korsningen Margretelundsvägen-Luffarbacken (1) och Margretelundsvägen-Simborgarvägen (2) kvarstår med nuvarande utformning och reglering.

Den tillkommande korsningen Margretelundsvägen-infartsgata (3) föreslås regleras även den med väjningsplikt mot Margretelundsvägen. Här bedöms inga kapacitetsproblem uppkomma. Ny korsning (3) kan komma att avlasta korsningen Margretelundsvägen-Luffarbacken (1) vilket skulle medföra att köerna minskar under rusning. Uppskattade trafikflöden visar dock på en i princip oförändrad trafiksituation, se kapitel 5.2 sid. 33.



Figur 13: Korsningar enligt planförslag.

4.2.2 Gatusektioner

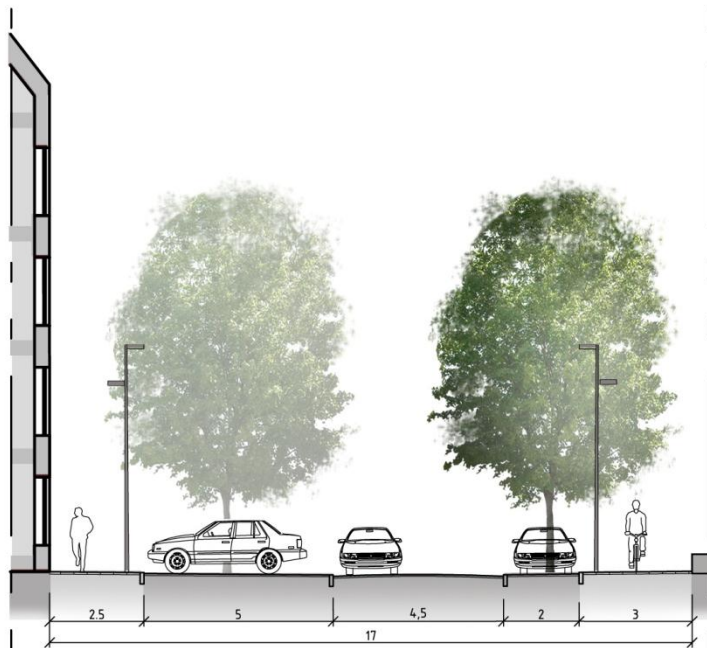
Gatusektion för ny planerad infartsgata mot kvarteret Ekans norra sida visas i figur 14 nedan.



Figur 14: Gatusektion 1, infartsgatans entré mot Söraskolan.

Bredden på gatusektionen är cirka 17 meter. Gång- och cykelbana finns på gatans norra sida med en bredd på cirka 4 meter. Körbanan är 4,5 meter bred med 2 meter kantstensparkering och 0,5 meter trädtrad på respektive sida. På gatans södra sida finns en 2 meter bred gångbana (inklusive trädtrad) samt en 2,5 meter bred grönyta. Gatan är dubbelriktad fram till simhallen där den blir enkelriktad fram till Simborgarvägen.

Den nya gatans enkelriktade del mot kvarteret Ekans östra sida har även en gatussektion med en total bredd på 17 meter, se figur 15.



Figur 15: Gatussektion 2, infartsgata mot kvarteret Ekans östra sida.

Sektionen uppdelas i en 2,5 meter bred gångbana inklusive 0,5 meter bred trädrad på den västra sidan. Mot denna ligger en snedställd parkering med en bredd på 5 meter. Körbanan är 4,5 meter med 2 meter kantstensparkering på den östra sidan. Där finns en 3 meter bred cykelbana inklusive 0,5 meter trädrad.

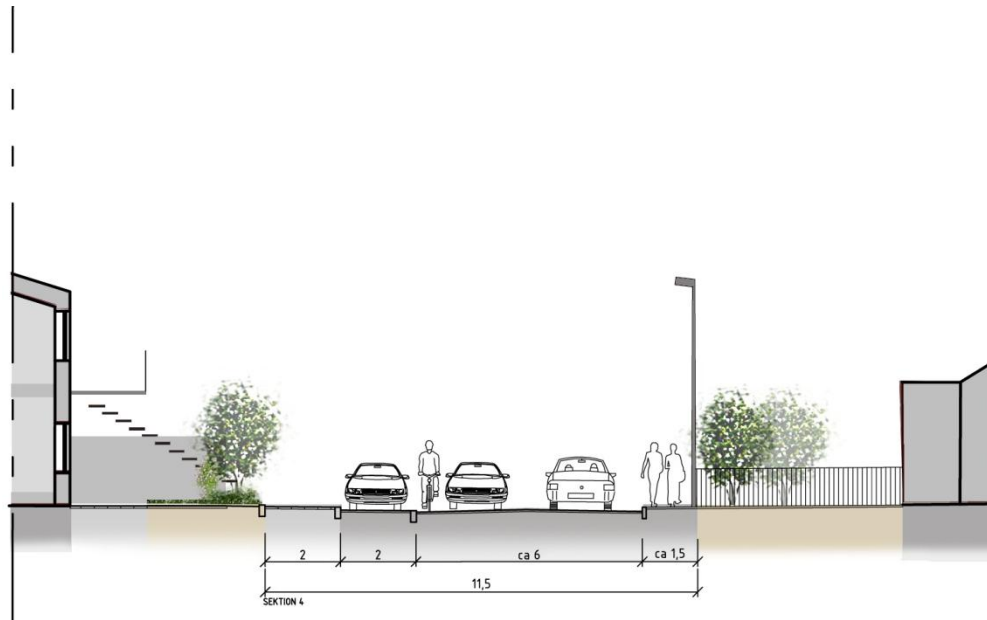
Gatan mellan kvarteren till kvarteret Ekan har en gatusektion som är 12 meter bred, se figur 16.



Figur 16: Gatusektion 3, gata mellan kvarteren i kvarteret Ekan.

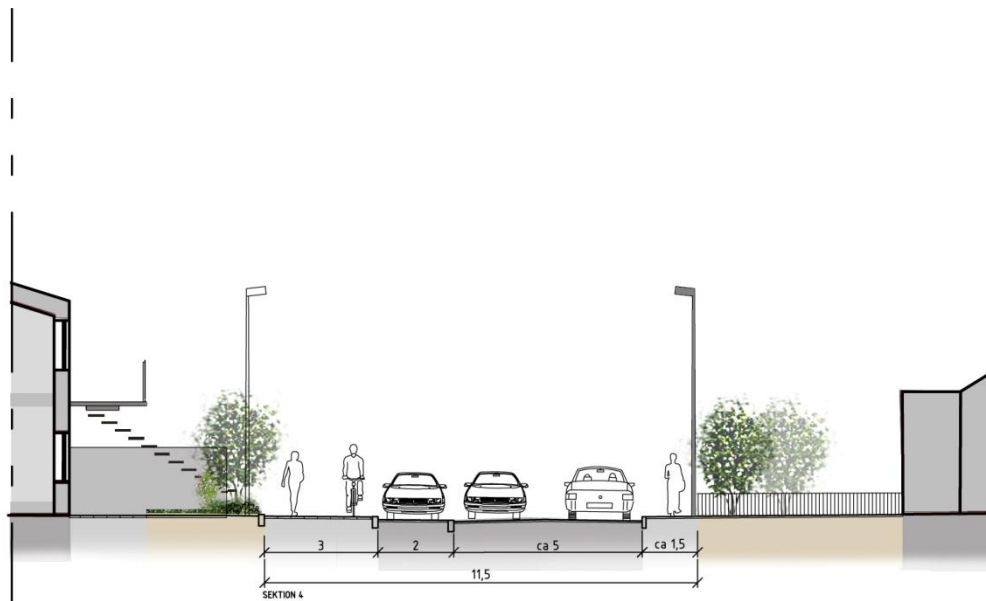
Körbanan är 3,5 - 4,5 meter bred med trädplanteringar längs gatan och är tänkt att fungera som kvartersgata där bilister och oskyddade trafikanter kan samsas, där det även finns en 2 meter bred kantstensparkering på respektive sida. Mot husfasadernas östra sida finns ett utrymme för fotgängare på cirka 2 meter och likaså mot den västra sidan finns en 1,5 meter brett utrymme.

Gatusektionen för Simborgarvägen är 11,5 meter bred, se figur 17.



Figur 17: Gatusektion 4, Simborgarvägen mot kvarteret Ekan.

Denna består i en 6 meter bred körbana och en 2 meter bred kantstensparkering på den norra sidan. Mot radhusen på gatans södra sida finns en 1,5 meter bred gångbana. På gatans norra sida finns en 2 meter bred gångbana. En alternativ gatusektion med gång- och cykelbana längs med hela Simborgarvägen visas i figur 18.



Figur 18: Alternativ gatusektion 4, Simborgarvägen med gång- och cykelbana mot kvarteret Ekan.

Den alternativa gatusektionen består i en cirka 5 meter bred körbana och en 2 meter bred kantstensparkeringsyta på den norra sidan. Mot radhusen på gatans södra sida finns en 1,5 meter bred gångbana. På gatans norra sida finns en 3 meter bred gång- och cykelbana.

Gatusektionen för Margretelundsvägen mot kvarteret Ekan är cirka 17 meter bred, se figur 19.

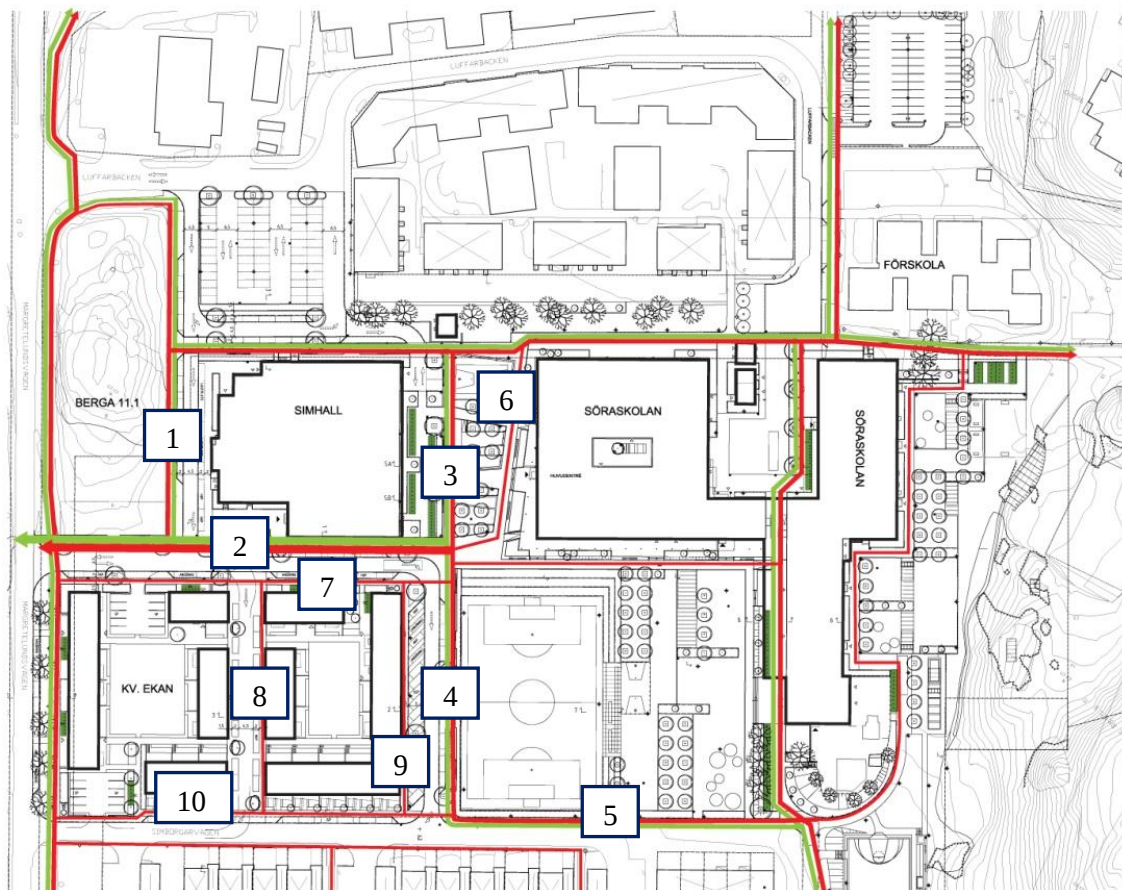


Figur 19: Gatusektion 5, Margretelundsvägen mot kvarteret Ekan.

Sektionen uppdelas i en cirka 6 meter bred körbana med en 2 meter bred kantstensparkering. Efter parkeringen kommer en 3,5 meter bred trädrad som efterföljs av en 3 meter bred gång- och cykelväg. Mot fasaden ligger en 2,5 meter bred grönyta.

4.3 Gång- och cykeltrafik

Det befintliga gång- och cykelnätet planeras att kompletteras till ett gång- och cykelnät enligt figur 20.



Figur 20: Skiss (Tengbom) över gång- och cykelplan enligt planförslag, cykelstråk i grönt och gångstråk i rött.

Gång- och cykelbana är planerad till vägkopplingen mellan slingan vid Sörabadet och ny infartsgata (1). Denna kopplar samman befintlig gång- och cykelbana utmed simhallens norra sida med ny gång- och cykelbanan på den södra sidan (2). Ytterligare en koppling planeras till simhallens östra sida i anslutning till skolans cykel/mopedparkering (3). Denna leder vidare utmed infartsgatans förlängning till Simborgarvägen (4) och ny gång- och cykelbana utmed Simborgarvägens norra sida (5).

En ny bred gång- och cykelbana planeras till infartsgatans norra sida (2), vilken leder fram till cykelparkering och även vidare i förlängningen österut med befintligt gångstråk söder om skolbyggnaden samt norrut med ett nytt gångstråk (6). Inom kvarteret Ekan anläggs gångbanor mellan kvarteren (7,8,9).

En gångbana planeras även till den norra sidan om Simborgarvägen (10). Endast gångbana på denna sträcka gör att cyklister österifrån måste åka norrut vid infartsgatan för att cykla på cykelbana och sedan vidare mot Margretelundsvägen. Alternativt åker de rakt fram och färdas i blandtrafik längs med körbanan.

Överlag ger det planerade gång- och cykelnätet bättre och mer strukturerade möjligheter för fotgängare och cyklister att ta sig fram inom området.

4.3.1 Alternativ längs Simborgarvägen

Möjligheten finns att anlägga gång- och cykelbana längs med hela Simborgarvägen (10) vilket medför en gång- och cykelplan enligt figur 21.

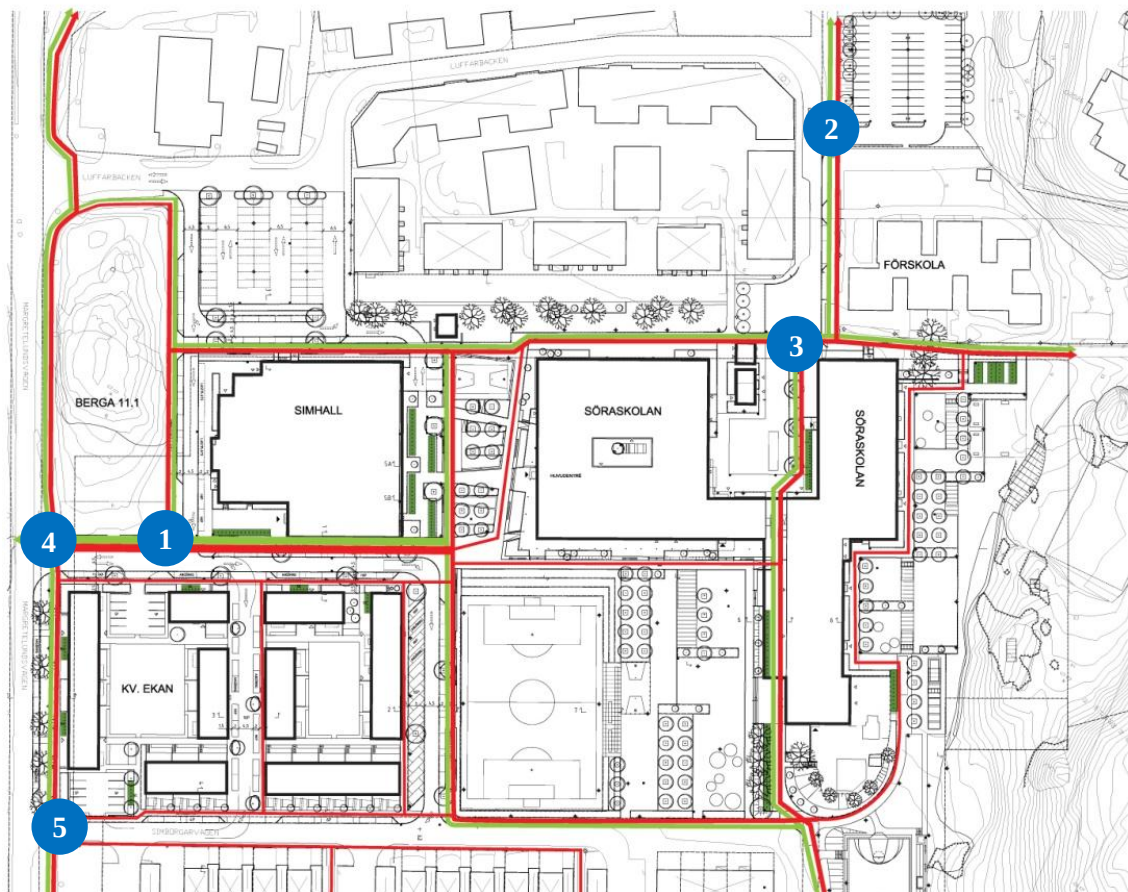


Figur 21: Skiss (Tengbom) över alternativ gång- och cykelplan med gång- och cykelbana utmed hela Simborgarvägens norra sida, cykelstråk i grönt och gångstråk i rött.

Detta smalnar av körbanan med en meter. Avsmalningen till cirka 5 meter skapar dock inte några hinder för boende vid radhusen vid utfart då de har en relativt bred parkering och även kan använda sig av gångbanan på 1,5 meter vid utfart. Utöver det måste lastbilar fortfarande ha utrymme för att kunna svänga höger i korsningen med Simborgarvägen såväl från infartsvägen och kvartersgatan som från Margretlundsvägen. Förutom utrymmesbehov för biltrafiken för detta med sig att en gång- och cykelpassage över infartsgatan behövs.

4.3.2 Gång- och cykelpassager

Säkrade passager över gatorna utefter sträckningen är en viktig förutsättning för detaljutformningen. Passage med kantstöd planeras vid kopplingen mellan slinga vid simhallen och infartsgata (1). Vid den nya parkeringen på befintlig tennisbana norr om förskolan planeras en gång- och cykelpassage med annan markbeläggning i form av betongplattor på övergångsstället (2). Vid vändplanen vid förskolan (3) föreslås en rakare sträckning för gång- och cykelbanan där man tidigare fått väja för vändplanens kantsten. En ny gång- och cykelpassage tillkommer över infartsgatan i korsningen med Margretelundsvägen (4) samt att det för befintlig gc-väg över Simborgarvägen tillförs en anordnad gång- och cykelpassage (5). Inom kvarteret Ekan planeras att gång- och cykelpassager anläggs med en annan markbeläggning.



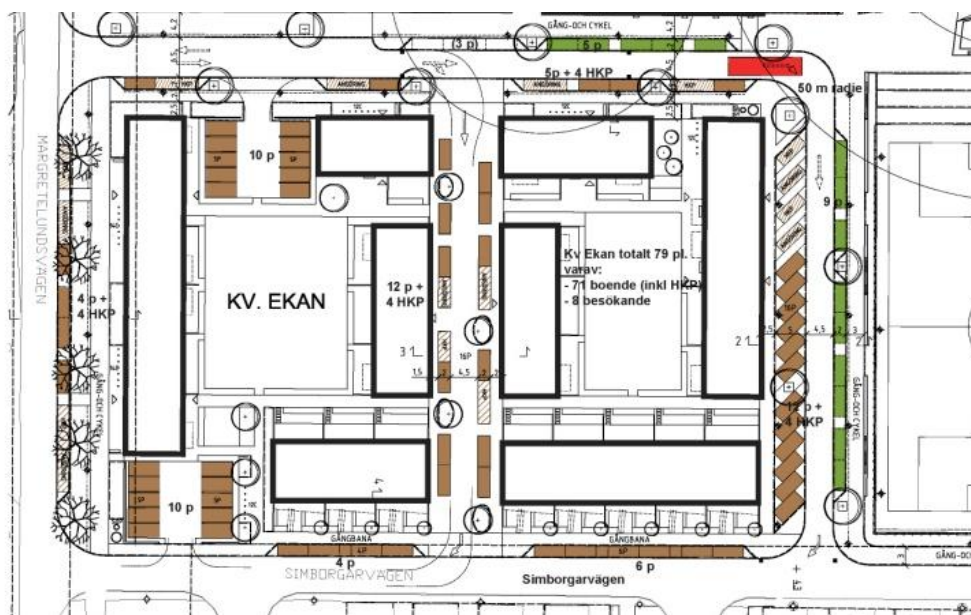
Figur 22: Gång- och cykelpassager enligt planförslag.

4.4 Parkering

Inom planområdet planeras för totalt cirka 240 parkeringsplatser. Befintlig parkering vid bostäder söder om Simborgarvägen påverkas inte av planförslaget, vilket även gäller parkeringshuset på Luffarbacken.

Generellt gäller ett parkeringstal på 0,8 för bostäder i kvarteret Ekan. Generellt gäller även att handikapparkering inte ska ligga mer än 50 meter från entré. Parkering för bostäder ordnas inom kvartersmark och på allmän mark och fördelas till kantstensparkering, en snedställd parkering samt två större parkeringsplatser på gårdarna, se parkeringsplatser i brunt i figur 23 som visar ett utsnitt från parkeringsplanen. Kantstensparkering går dock inte att låsa till boendeparkering. Totalt planeras det för 79 parkeringsplatser, vilka innefattar platser för boende, angöring och handikapp. Parkeringsplatser på kvartersmark planeras med ett plank mot gatan. Här är det viktigt att tänka på sikten så att kravet på 2,5 meter fri sikt i bredd och längd och med en höjd på 0,8 meter uppfylls.

Alternativet med gång- och cykelbana längs med hela Simborgarvägen skulle innebära en justering av parkeringen närmast Margretelundsvägen genom att den minskar med två platser för att förbättra siktförhållanden vid platsen.



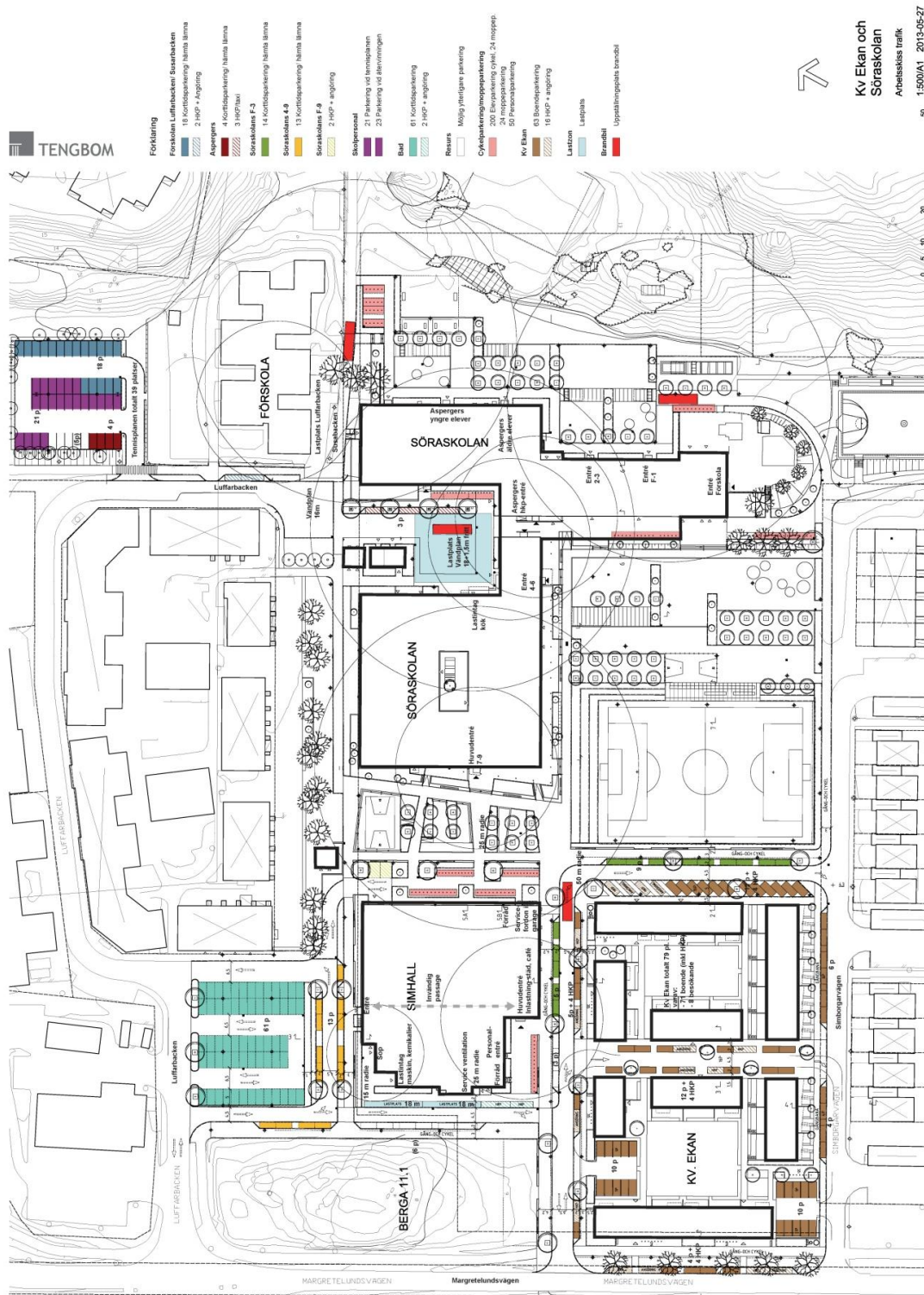
Figur 23: Parkering för kvarteret Ekan.

En ny parkering till Söraskolan planeras till befintlig tennisplan norr om förskolan, se figur 24. Platserna allokeras till parkering för personal (21 platser) samt platser för hämtning/lämning för elever på förskolan (18 platser) och Aspergers (4 platser). Skolan för Aspergers får även 3 platser tillägnade taxi/handikapp utmed vändplatsen vid skolans entré, se tvärstreckade platser i figur 24. Befintliga parkeringsplatser i de båda vändplanerna försvinner. Ytterligare personalparkering (23 platser) ordnas till parkering vid återvinning på andra sidan Margretelundsvägen.



Figur 24: Ny parkering norr om förskola samt platser för taxi/handikapp till Asperger i vändplats.

Figur 27: Skiss (Tengbom) över parkeringsplanen inom planområdet.

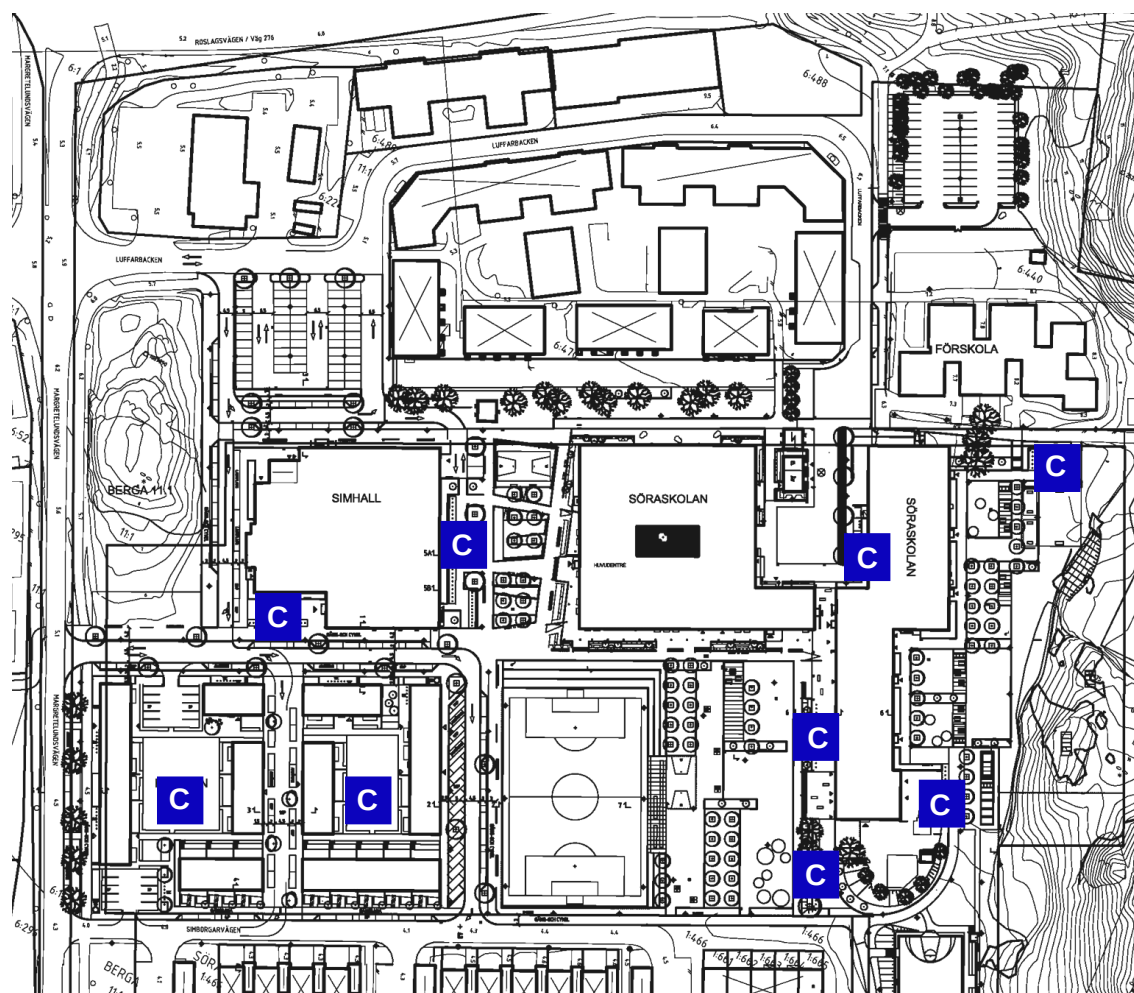


4.4.1 Cykelparkering

Inom planområdet planeras för ett antal platser avsedda för cykel- och mopedparkering till badet och Söraskolan, se figur 28. Dessa fördelas till simhallens östra och södra sida samt platser vid Söraskolans entréer. För Söraskolan och Sörabadet innebär det totalt 298 cykel- och mopedparkeringar. Samtliga cykelparkeringar förses med tak. Fördelningen av tillkommande cykelparkeringar skapar en god tillgänglighet för cykelparkering inom området.

I dagsläget parkeras cyklar och mopeder till Söraskolan under det skärmtak som finns utmed skolans södra sida. Detta kommer att tas bort enligt det framtida förslaget. I och med att all ny cykelparkering förses med tak hoppas man få bort cykelparkering på denna plats.

Vad gäller cykelparkering i kvarteret Ekan anordnas denna både inne och utomhus med ungefär lika stor andel. Där cykelparkering utomhus till stor del anordnas på förgårdsmarken.



Figur 28: Cykelparkering enligt planförslag.

4.5 Angöring och servicefordon

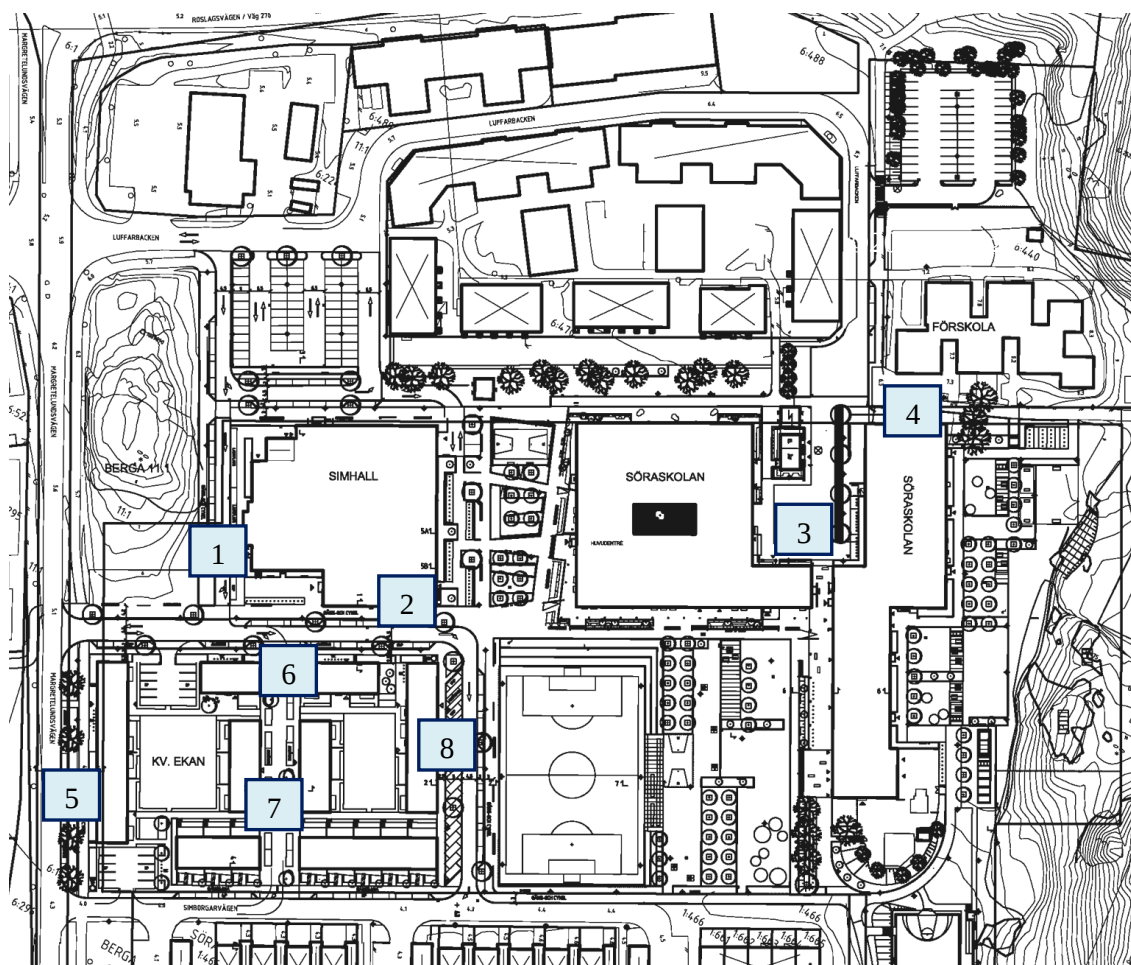
En översikt med platser för angöring redovisas i figur 29 nedan.

Samtliga transporter, sophämtning och leveranser, till Sörabadet förflyttas från befintlig vändplan och angör på anordnade platser utmed gatan väster om simhallen (1). Sörabadet behåller även en parkeringsplats för en servicebil (2) i garage som nås via infartsgatan.

Angöringsplats till Söraskolan behålls vid vändplanen i direkt anslutning till skolbyggnaden (3). Även angöring till förskolan (4) kvarstår där transporter angör med en backvändning över vändplanen närmast byggnaden. Utöver denna plats anläggs 2 platser för angöring/handikapp mot Luffarbacken.

Angöringsplatser för kvarteret Ekan anläggs på samtliga gator runt omkring bostäderna (5,6,7,8). Platser för sopor finns bland annat i det nordöstra och det sydvästra hörnet på kvarteret. Sophämtning härifrån sköts från närmaste angöringsplats. Det kommer även att finnas soprum i husen där sophämtning sköts från närmaste gata i kvarteret.

Inom området finns också uppställningsplatser för brandbil.



Figur 29: Platser för angöring enligt planförslag.

4.6 Dagvatten

Gällande dagvatten kommer detta för infartsgatan ledas via nya dagvattenbrunnar kopplade till befintligt system. För kvarteret Ekan (gårdarna) gäller LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten). I övrigt gäller nuvarande system.

5 FRAMTIDA TRAFIKSITUATION

Med tillkommande gator och strukturerade platser för hämtning/lämning förväntas en förbättrad trafiksituation inom utredningsområdet.

5.1 Trafikflöde

Trafikflödet på Luffarbacken alstrad från befintliga verksamheter och bostäder bedöms inte förändras jämfört med nulägesbeskrivningen. Detsamma gäller trafik från bostäderna utmed Simborgarvägen.

För Söraskolan och förskolan har trafikflödet fortfarande grundats på att cirka 25 % av skolans elever hämtas/lämnas med bil samt att elevantalet förväntas öka i framtiden. En högre andel har antagits för Aspergers även i framtiden, där en majoritet av eleverna åker bil eller taxi till skolan. Trafiken alstrad av hämtning/lämning grundar sig även på en bedömning att anordnade platser för detta ändamål omsätts 4-8 gånger per dygn. Högst omsättning bedöms platser på gator med rundkörning få där det är enkelt att bara stanna till när man lämnar större barn.

Trafiken har dock fördelats efter parkeringsplatser för hämtning/lämning. Det innebär att samtliga föräldrar som hämtar/lämnar sina barn till förskolan bedöms använda ny parkering på befintlig tennisplan. Det gäller även föräldrar till elever på Aspergers. Taxibilar till Aspergers antas dock använda tilldelade platser i vändplanen vid Söraskolan, men är då de enda fordonen som ska åka ned dit med undantag för varutransporter. Dessa transporter till och från Söraskolan och förskolan är dock inte med i uppskattningen av det framtida trafikflödet då de anses försumbara.

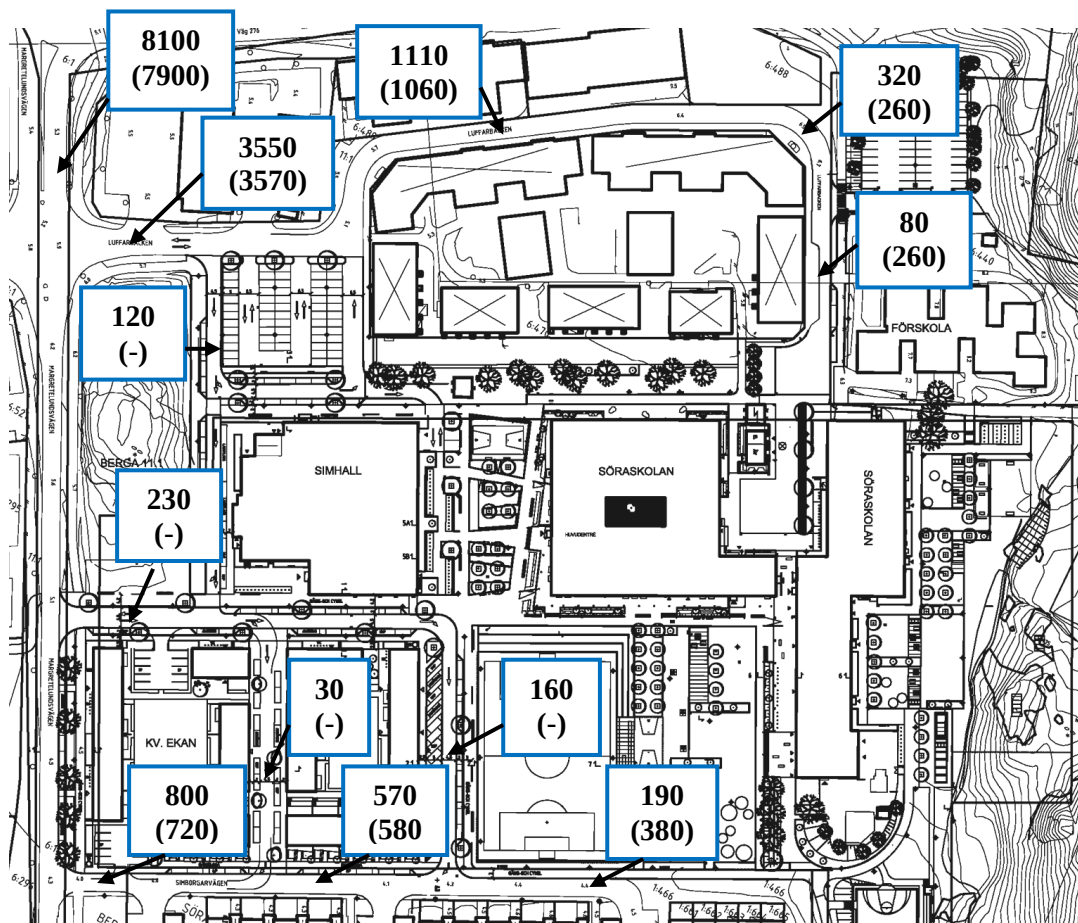
Även trafiken till och från Söraskolan har fördelas efter parkeringsplatser för hämtning/lämning till gata med rundkörning vid Sörabadets parkering och till ny infartsgata.

Trafik alstrad från kvarteret Ekan har på samma sätt som för övriga bostäder enligt nulägesbeskrivningen uppskattats utifrån antalet parkeringsplatser där varje plats bedöms omsättas två gånger per dygn, vilket genererar 2-4 fordon/dygn beroende på rundkörning eller ej. Totalt tillkommer ett trafikflöde på cirka 220 fordon/dygn.

Vetskap om trafik alstrad från eventuella fotbollsträningar och kvällsaktiviteter saknas varvid det inte medtagits i de uppskattningar som gjorts varken för nuläget eller för framtiden.

Trafik alstrad till och från nya bostäder kommer även att belasta Simborgarvägen och Margretelundsvägen.

Samtliga bedömningar har resulterat i ett estimerat framtida trafikflöde på gatunätet enligt figur 30.



Figur 30: Uppskattat framtida trafikflöde (fordon/dygn) inom utredningsområdet, siffror inom parentes visar uppskattat trafikflöde i nuläget.

Enligt de uppskattningar som gjorts förväntas trafiken utmed västra delen av Luffarbacken bli i princip oförändrad. Undantaget är dock trafiken till vändplatserna i gatans östra del där trafikflödet minskar med cirka 200 fordon/dygn. Trafik alstrad av hämtning/lämning och personal försvinner här till ny parkering norr om förskolan. Detta trafikflöde ligger på cirka 240 fordon/dygn.

Trafiken från hämtning/lämning på ny gata vid Sörabadets parkering om 120 fordon/dygn bedöms tidigare ha drabbat Sörabadets parkering.

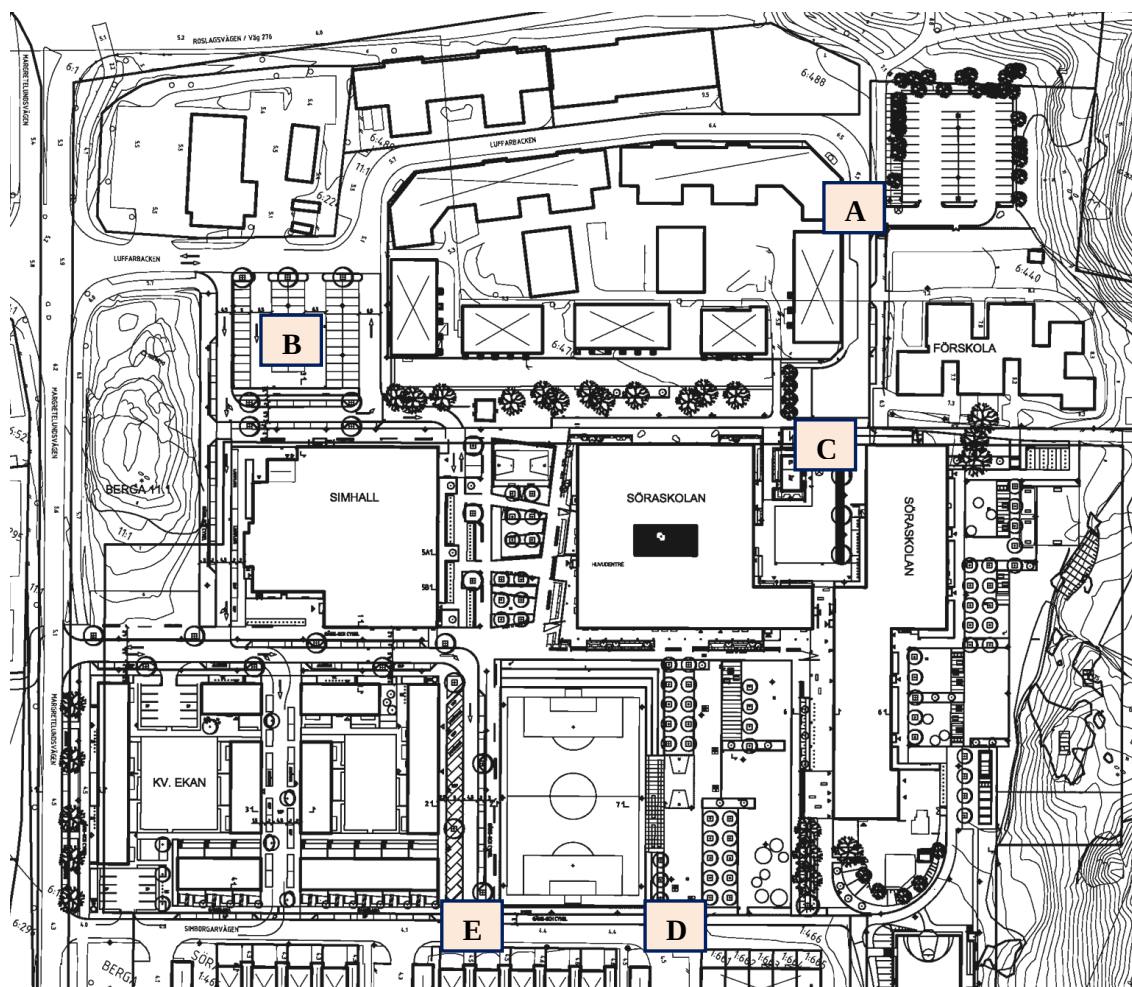
Trafiken på infartsgatan består av trafik alstrad från bostäder och hämtning/lämning. Det uppskattade trafikflödet omfattar cirka 230 fordon/dygn närmast Margretelundsvägen för att sedan minska till cirka 160 fordon/dygn närmast Simborgarvägen. Kvartersgatan antas enbart användas av boende med parkering på gatan varvid trafikflödet bedöms bli relativt lågt.

På Simborgarvägen tillkommer trafik alstrad från nya bostäder. Trafik från hämtning/lämning minskar dock på den östra delen av Simborgarvägen i och med tillkommande platser för detta ändamål. Utifrån uppskattade trafikflöden medför det att trafikflödet på Simborgarvägen ökar närmast Margretelundsvägen för att sedan minska längre österut.

Vad gäller Margretelundsvägen förväntas det trafikflödet mest påverkas av tillkommande trafik från nya bostäder. Övrig trafik som tillkommer är trafik från hämtning/lämning i och med ett högre antal elever på Söraskolan jämfört med idag. Om en majoritet av den tillkommande trafiken fördelas till väg 276, cirka 80 %, innebär det att trafikflödet ökar med cirka 200 fordon/dygn.

5.2 Platserna A-E

Platser med en särskilt utsatt trafiksituation A-D i dagsläget tillsammans med en plats E där det har påtalats en risk för att boende störs av ljus från fordonens strålkastare, visas i figur 31. Dess effekter och konsekvenser av planförslaget beskrivs vidare nedan.



Figur 31: Platser med en särskilt utsatt trafiksituation i dagsläget samt platsen E där det kan finnas risk för att boende störs av ljus från fordonens strålkastare.

5.2.1 A - Luffarbacken

Med strukturerade platser för hämtning och lämning förväntas en förbättrad trafiksituation på Luffarbacken (A). Problemen med trafiksituationen utmed Luffarbacken baserade på brist med parkering för övriga verksamheter kvarstår. En förbättrad trafiksituation är dock att vänta tack vare att trafiken till och från Söraskolan struktureras på ett bättre sätt.

Genom att särskilt beakta hur dessa parkeringsplatser regleras kan användningen styras. Exempelvis ger kortare tillåten parkeringstid en högre omsättning och mindre risk att parkeringen utnyttjas för fel ändamål.

5.2.2 B - Sörabadets parkering

Antalet tillgängliga platser på Sörabadets parkering (B) minskar med cirka 10 platser i planförslaget jämfört med dagsläget. Parkeringen bedöms dock ändå få en förbättrad trafiksituation i och med tillkommande platser för hämtning/lämning i området. Särskilt den nya gata vid simhallens parkering bedöms strukturera den hämtning/lämning som idag sker på parkeringen.

Problemet med att parkeringen används även av övriga verksamheter utmed Luffarbacken och som infartsparkering kvarstår dock. Även här kan användningen styras genom att beakta hur dessa parkeringsplatser regleras. Exempelvis ger kortare tillåten parkeringstid en högre omsättning och mindre risk att parkeringen utnyttjas för fel ändamål.

5.2.3 C - Vändplatser

Strukturerade parkeringsplatser för hämtning/lämning på andra ställen gör att denna trafik försvinner från vändplatserna vid Luffarbacken (C). Särskilt den nya parkeringen norr om förskolan med tillkommande platser för hämtning/lämning avlastar vändplatserna. Med ett minskat trafikflöde förväntas trafiksituationen i vändplatserna förbättras avsevärt. I föreslagen utformning kvarstår dock att varutransporter måste samsas med taxibilar med barn till och från Aspergers i vändplanen närmast Söraskolan. Del av vändplanen mot förskolan nyttjas för dess varutransporter varvid detta utrymme inte kan tas bort.

För att minska risken att vändplatserna används för hämtning/lämning med personbil kan man arbeta med olika markbeläggningar och tydlig skyltning. Med markbeläggningar som antyder gångbana eller ”torg” snarare än körbana ökas såväl respekten såväl som uppmärksamheten för platsen.

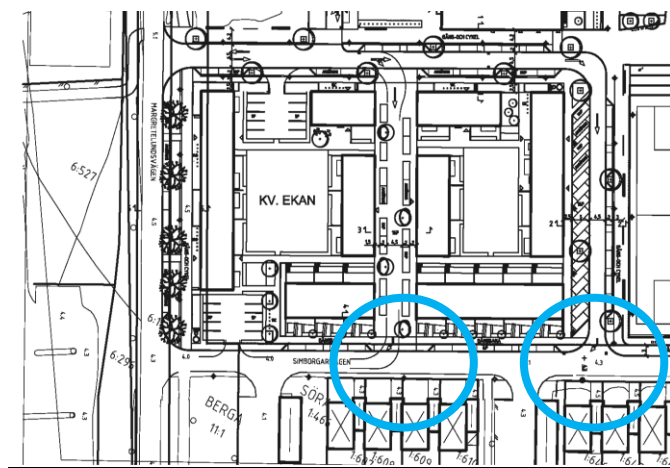
5.2.4 D - Simborgarvägen

Även trafiksituationen på Simborgarvägen förväntas förbättras med tillkommande gator och platser för hämtning/lämning. Bedömningen är att trafik alstrad till och från skolan försvinner helt från gatans östra del. Detta gör att trafikflödet minskar överlag även om trafik från nya bostäder tillkommer.

Används Simborgarvägens östra del för hämtning/lämning behöver man köra in och vända längs gatan, vilket borde upplevas som besvärligare jämfört med att köra runt infartsgatan och stanna till på angivna platser. Troligtvis kommer därför infartsgatan att vara en mer naturlig plats för hämtning/lämning. För att förhindra att hämtning/lämning sker på gatans östra del kan en avsmalning göras vid infarten till den aktuella delen som då försvårar ytterligare.

5.2.5 E - Risk för störande ljus

Vid infartsgatans förlängning och gatan mellan kvarteren mot Simborgarvägen anländer fordon i riktning mot befintliga radhus. Här har det påtalats en risk för störande ljus från fordonens framlyktor mot befintliga bostäder, se figur 32, i samband med detta har en ljusutredning tagits fram (PM Fordonsljus, Tengbom).



Figur 32: Platser vid kvarteret Ekan med risk för störande ljus från fordonens framlyktor.

Ljusutredningen visar att fordon med ett korrekt inställt halvljus inte bör skapa några problem med ljus som tränger in i bostäderna men om man tittar ut och rakt in i strålkastarna så kommer man att uppleva en bländning.

Åtgärder för att minimera bländning har gjorts genom att den nya infartsgatan har flyttats så att den möter ett garage i fonden.

5.3 Reglering av parkering

Regleringen av parkeringsplatserna är viktig för att skapa en hållbar trafiksituation. Särskilt angelägen är regleringen av korttidsparkering för att få den omsättning man vill ha på platser avsedda för hämtning och lämning. Här krävs endast cirka 15 minuter för detta ändamål. Beroende på dygnets olika tider kan annan reglering gälla. Det är även viktigt med tydlig vägledning till platser för hämtning/lämning.

Tillkommande platser för hämtning och lämning förväntas även skapa en bättre trafiksituation på Sörabadets parkering som idag används för detta ändamål. Parkeringen används även av andra verksamheter varvid en fungerande reglering blir viktig för att det ska fungera. Exempelvis finns möjligheten att dela ut tillstånd till besökare, alternativt skylta för korttidsparkering på cirka 2-3 timmar för bättre omsättning.

6 SLUTKOMMENTARER

Inom utredningsområdet finns i dagsläget ett behov av fler parkeringsplatser och då främst platser för hämtning/lämning för att förbättra den bristfälliga trafiksituationen. Planförslaget svarar mot detta behov och genererar därmed en förbättrad situation i framtiden.

Med planförslaget skapas även bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafikanter i området med ett utökat gång- och cykelnät och fler cykelparkeringar.

Trafiksituationen förbättras på särskilt utsatta platser som Sörabadets parkering, Luffarbacken och dess vändplatser för trafikflödet minskar betydligt. Trafikflödet bedöms även minska betydligt på Simborgarvägens östra del där man idag har problem med att föräldrar hämtar och lämnar sina barn.

Risken för att boende störs av ljuset från fordonens lyktor på infartsgatan påtalas i trafikutredningen, men Tengboms ljusutredning visar att detta inte bör skapa några problem.

Förslaget som helhet förbättrar trafiksituationen inom utredningsområdet. Både med avseende på parkeringssituation, trafikföring och på hanterandet av hämtning/lämning till Söraskolan.

Samtliga trafiksiffror och dess fördelning på gatunätet baseras på antaganden och bedömningar utifrån befintliga och förväntade förhållanden. Detta innebär att viss osäkerhet råder gällande detaljeringsgraden kring trafikflödena inom utredningsområdet.