Stenstaliden Trafikutredning

PM

Kristinehamns kommun
Uppdragsnummer: 8487

Datum: **2026-06-22**

Uppdragsledare: **Andreas Samuelsson**

Upprättad av: **Elia Nassif**

Granskad av: **Arvid Gentele**

iterio

Innehållsförteckning

1 Inledning ... 3

1.1 Bakgrund ... 3

1.2 Syfte och avgränsningar ... 4

2 Nulägesanalys ... 5

2.1 Områdets läge och funktion ... 5

2.2 Dagens trafik- och rörelsemönster ... 6

2.2.1 Biltrafik ... 6

2.2.2 Gång- och cykeltrafik ... 7

3 Framtida utveckling ... 8

3.1 Föreslagen gatuförbindelse ... 8

3.1.1 Biltrafik ... 8

3.1.2 Gång- och cykeltrafik ... 9

3.2 Utökad Idrottsanläggning ... 9

3.3 Förändrad anpassad grundskola ... 9

4 Trafikmängder ... 10

4.1 Metod och antaganden ... 10

4.2 Dagens trafikmängder ... 11

4.3 Tillkommande trafikmängder ... 12

4.4 Dagens trafikflöden ... 13

4.4.1 Skoltrafik ... 13

4.4.2 Bostadstrafik ... 14

4.4.3 Trafik till och från idrottsanläggning ... 15

4.4.4 Sammanställning av dagens trafikflöden ... 16

5 Framtida trafiksituation ... 17

5.1 Tillkommande trafik från planerad utveckling ... 17

5.2 Genomfartstrafik och vägval ... 18

5.3 Framtidsscenarier ... 19

5.3.1 Scenario 1: Befintligt vägnät utan anpassad skola ... 19

5.3.2 Scenario 2: Befintligt vägnät med ny anpassad skola ... 20

5.3.3 Scenario 3: Ny gatuförbindelse utan ny anpassad skola ... 21

5.3.4 Scenario 4: Ny gatuförbindelse med ny anpassad skola ... 22

5.4 Jämförelse av trafikflöden ... 23

6 Mobilitetsåtgärder ... 24

6.1 Scenario 1 och 2 ... 24

6.2 Scenario 3 och 4 ... 24

7 Slutsatser och rekommendationer ... 25

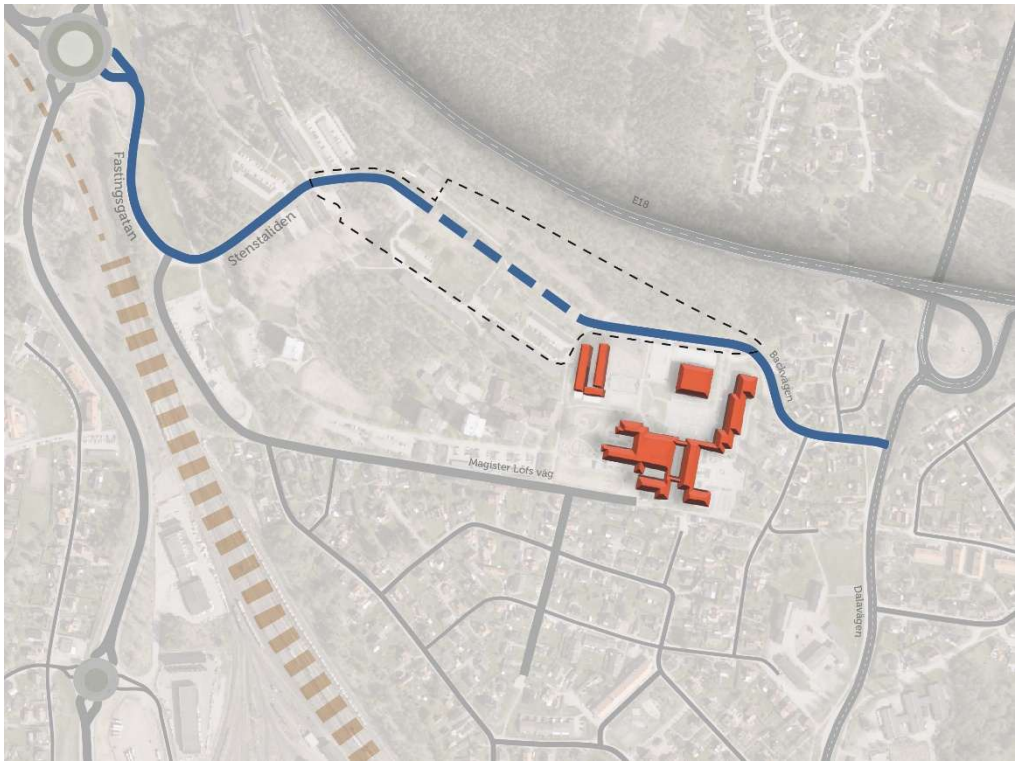
1 Inledning

1.1 Bakgrund

Kristinehamns kommun bedriver ett detaljplanearbete för del av Stenstaliden 1:1 i norra delen av Kristinehamns tätort, se figur 1. Syftet är att pröva möjligheten att anlägga en ny gata som förbinder lokalgatan Stenstaliden med kvartersgatan Backvägen, för att förbättra trafiksituationen kring Stenstalidens skola och den nya sporthallen.

Trafik till och från området sker i dag huvudsakligen via Backvägen och Magister Löfs väg, som även används som genomfartsled inom bostadsområdet Villastaden. Under tider för lämning och hämtning av elever uppstår köbildning och otrygga trafikmiljöer. Trafiksituationen har även lyfts som ett arbetsmiljöproblem för personal som arbetar med skolskjutsen och påverkar skolans godsleveranser, vilka sker vid vändplatsen på Magister Löfs väg.

Mot denna bakgrund ser kommunen ett behov av att pröva en mer trafiksäker och funktionell trafiklösning. En framtida detaljplan kan därför omfatta en ny gatuförbindelse mellan Stenstaliden och Backvägen samt en parkeringsyta för att tillgodose parkeringsbehovet för den nya sporthallen.



Figur 1: Planområde Stenstaliden 1:1

1.2 Syfte och avgränsningar

Syftet med detta PM är att analysera hur en ny gatuförbindelse mellan Stenstaliden och Backvägen kan påverka trafikflöden, trafiksäkerhet och tillgänglighet i området kring Stenstalidens skola och idrottshall.

Detta PM avgränsas till att utreda de trafikala konsekvenserna av en möjlig ny gatuförbindelse mellan Stenstaliden och Backvägen, med fokus på området kring Stenstalidens skola och den planerade sporthallen. PM:et omfattar även en översiktlig bedömning av konsekvenser för gång- och cykeltrafik, skolskjuts, hämtning och lämning av elever.

2 Nulägesanalys

2.1 Områdets läge och funktion

Figur 2: Utredningsområdets läge och funktion

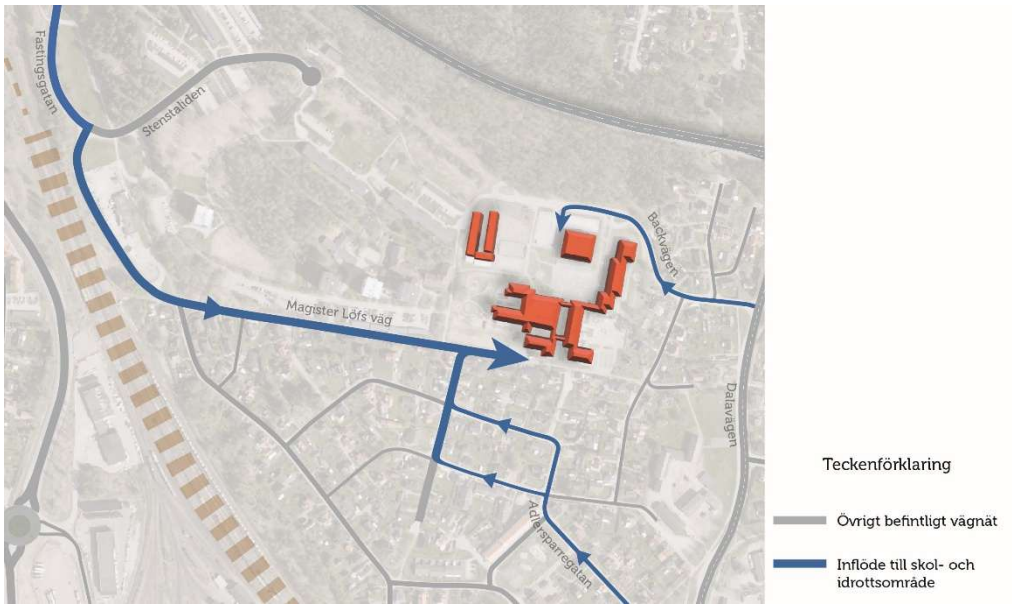
Planområdet ligger i norra delen av Kristinehamns tätort, i nära anslutning till E18. Utredningsområdet sträcker sig mellan gatorna Stenstaliden i väster, Backvägen i norr och Magister Löfs väg i söder. Söder om utredningsområdet finns bostadsområdet Villastaden, som består bostadsgator och villabebyggelse. Villastaden berörs av trafiksituationen eftersom delar av trafiken till och från skolan i dag passerar genom området se figur 2.

I anslutning till utredningsområdet ligger Stenstalidens skola, en anpassad grundskola och den befintliga idrottshallen, Stenstalidhallen. Idrottshallen och den anpassad skolan är placerad närmast Backvägen, medan skolans angöring och leveranser huvudsakligen sker vid vändplatsen på Magister Löfs väg.

I nuläget finns 68 oreglerade parkeringsplatser i området, varav tre är avsedda för personer med funktionsnedsättning. Dessa parkeringsytor nyttjas för områdets befintliga verksamheter och utgör en del av dagens trafik- och angöringsstruktur.

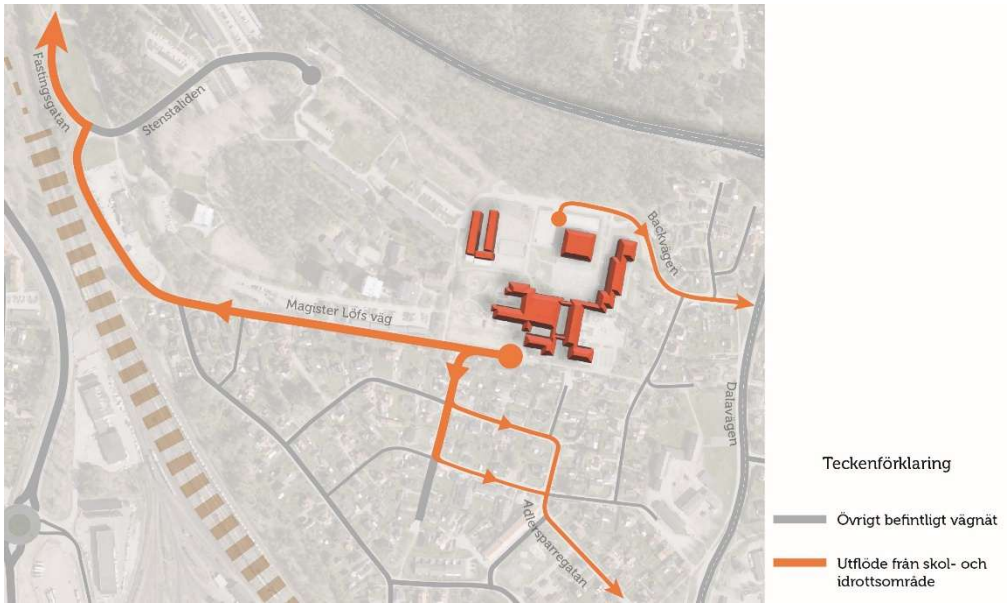
2.2 Dagens trafik- och rörelsemönster

2.2.1 Biltrafik



Figur 3: Biltrafik till utredningsområdet

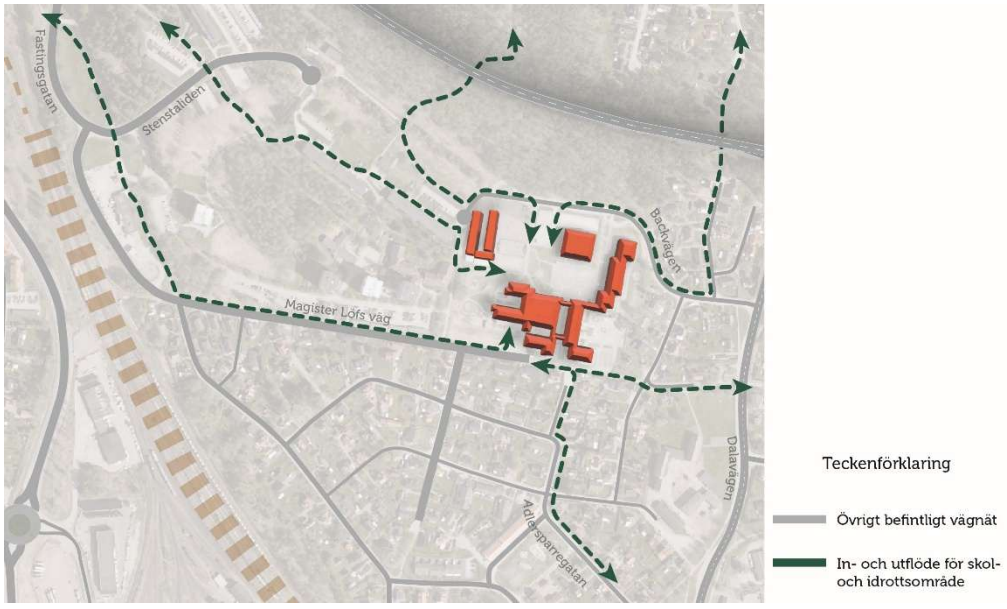
Biltrafiken till området sker framför allt från tre huvudsakliga riktningar. Det största flödet bedöms komma västerifrån via Fastingsgatan och vidare mot Magister Löfs väg. Detta stråk fångar sannolikt upp en stor del av trafiken från de västra och sydvästra delarna av Kristinehamn och utgör därmed en betydande infart till området. Andra flöden sker österifrån via Dalavägen, där trafiken leds vidare mot Backvägen eller Adlersparregatan. Dessa kopplingar innebär att trafik från de östra delarna av staden kan nå området via det lokala gatunätet. Trafik som väljer Adlersparregatan passerar genom bostadsområdet Villastaden, vilket innebär att området belastas av trafik som inte nödvändigtvis har målpunkt inom bostadsområdet, se figur 3.



Figur 4: Biltrafik från utredningsområdet

Trafik från skol- och idrottsområdet sker i huvudsak via samma stråk som inflödet, men i motsatt riktning. Därmed belastas samma gator både vid in- och utfart, se figur 4.

2.2.2 Gång- och cykeltrafik



Figur 5: In- och utflöde av gång- och cykeltrafik från utredningsområdet

I området finns befintliga gång- och cykelvägar som används för resor till och från Stenstalidens skola. Dagens gång- och cykeltrafik behöver samspela med biltrafik, skolskjutsar och leveranser i anslutning till skolan. Under tider för hämtning och lämning kan trafiksituationen bli belastad, eftersom många trafikslag rör sig inom samma begränsade område. Förstudien beskriver att dessa situationer kan skapa otrygga trafikmiljöer, särskilt för oskyddade trafikanter, se figur 5.

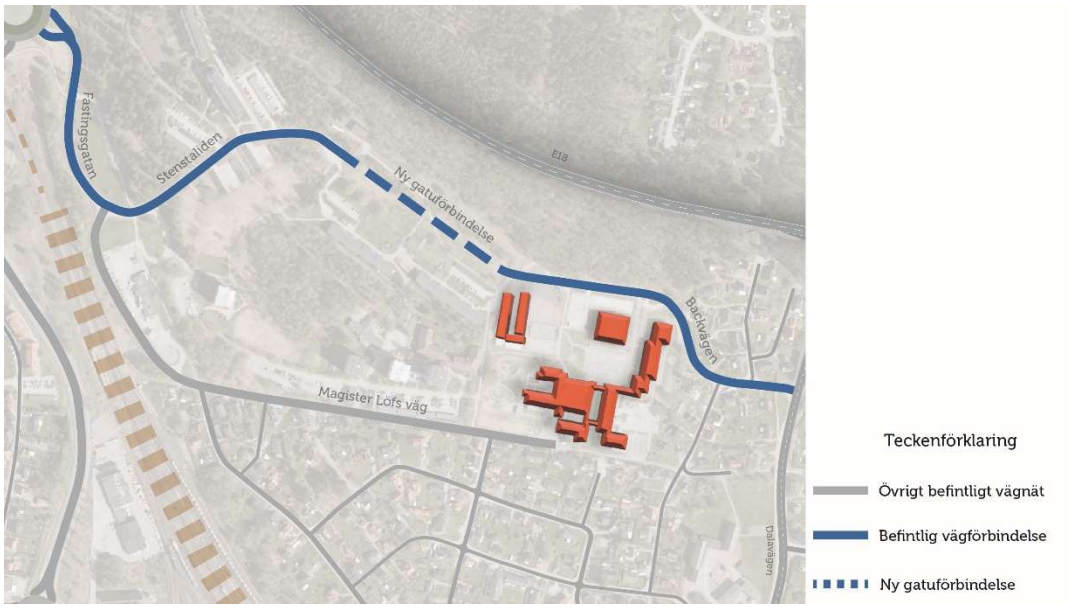
3 Framtida utveckling

Detta kapitel beskriver den framtida trafiklösning och den planerade utvecklingen som prövas inom ramen för detaljplanearbetet.

3.1 Föreslagen gatuförbindelse

3.1.1 Biltrafik

Den föreslagna åtgärden innebär att en ny gatuförbindelse prövas mellan Stenstaliden i väster och Backvägen i öster. Kopplingen skulle placeras norr om Stenstalidens skola och idrottsanläggningen och skapa en alternativ färdväg till och från området, se figur 6.

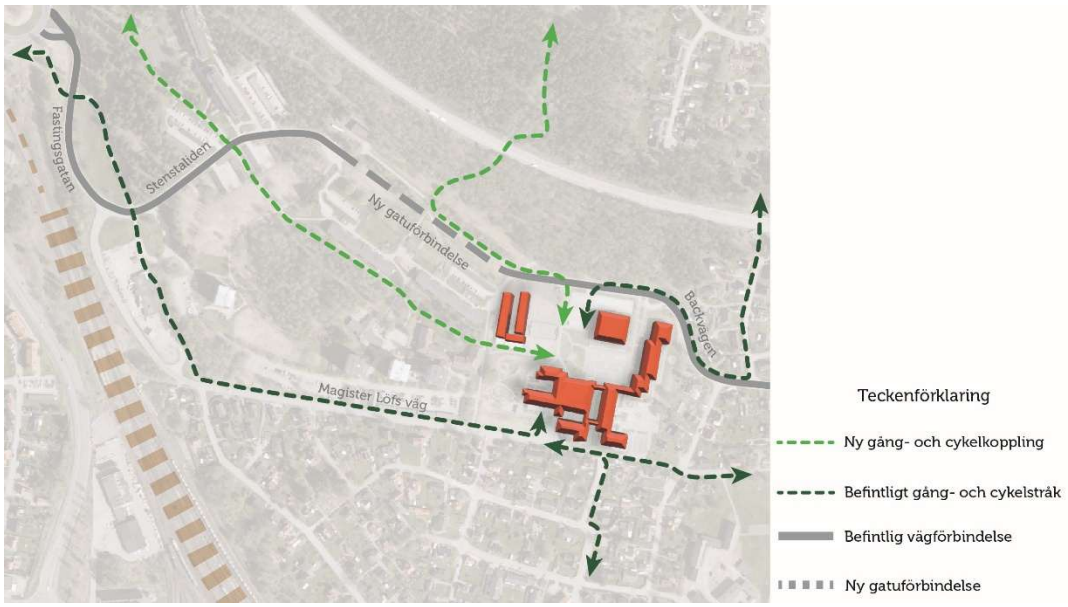


Figur 6: Föreslagen gatuförbindelse mellan Stenstaliden och Backvägen

Gatuförbindelsen är i detta skede en möjlig åtgärd som ska prövas inom ramen för detaljplanearbetet. Sträckning, utformning och funktion är därför inte slutligt fastställda. Syftet är att förbättra tillgängligheten och ge bättre förutsättningar för att hantera biltrafiken kring skolan och idrottsanläggningarna.

I dag är trafiken huvudsakligen koncentrerad till Backvägen och Magister Löfs väg, vilket innebär att en del trafik leds vidare genom bostadsområdet Villastaden. En ny koppling kan bidra till att omfördela trafiken och minskar behovet för fordon att använda gatorna genom Villastaden för att ta sig till och från området.

3.1.2 Gång- och cykeltrafik



Figur 7: Befintlig och föreslagen gång- och cykelväg till och från utredningsområdet

Vid en eventuell ny gatuförbindelse behöver gång- och cykeltrafikens framkomlighet och säkerhet säkerställas. En gång- och cykelväg bör därför anläggas längs den föreslagna gatuförbindelsen för att skapa en trafiksäker koppling för oskyddade trafikanter. Detta är särskilt viktigt för personer som rör sig från de västra delarna av området och från Sandfallet, bostadsområdet norr om Stenstaliden, mot Stenstalidens skola och idrottsanläggningarna, se figur 7.

3.2 Utökad Idrottsanläggning

I anslutning till Stenstalidens skola och den befintliga idrottshallen, Stenstalidhallen, planeras en ny sporthall. Sporthallen uppges omfatta cirka 450 åskådarplatser och cirka 70 utövare. Detta innebär att anläggningen kan generera ett ökat antal resor till och från området. Trafiken kopplad till sporthallen behöver därför beaktas i den fortsatta analysen av framtida trafikflöden.

3.3 Förändrad anpassad grundskola

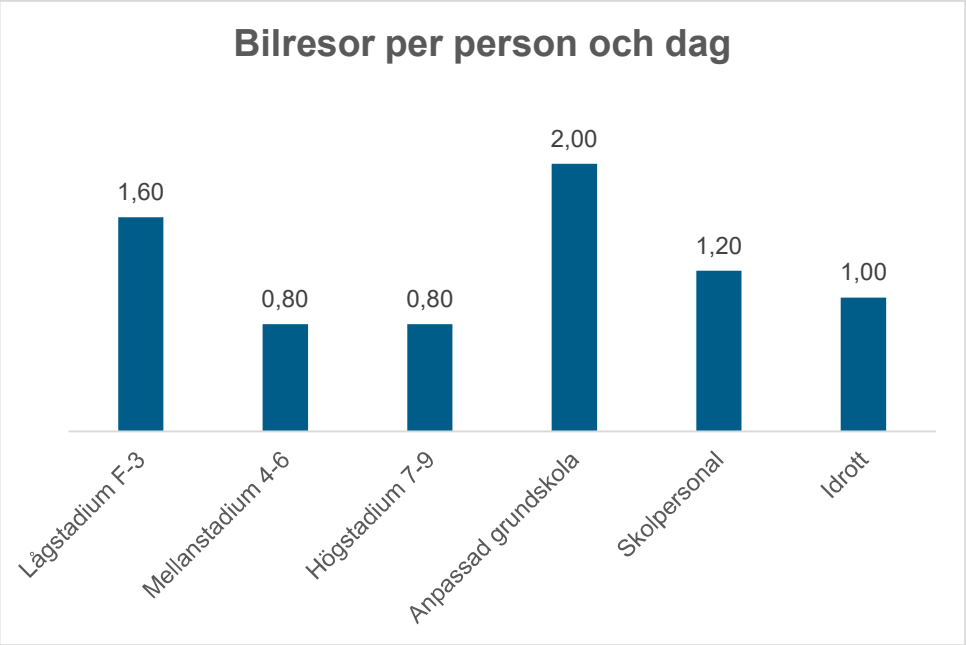
Den anpassade grundskolan inom Stenstalidens skolområde planeras eventuellt att förändras. Enligt uppgifter från Stenstalidens skola kan verksamheten komma att utökas och ta emot cirka dubbelt så många elever som i dag. I samband med en sådan utökning kan lokaler kopplade till verksamheten även behöva flyttas söderut jämfört med dagens placering för att skapa plats för den nya sporthallen.

Det finns samtidigt en möjlighet att den anpassade grundskolan på sikt flyttas bort från utredningsområdet. Eftersom den framtida lokaliseringen och omfattningen ännu inte är fastställd behöver trafikutredningen studera olika scenarier. Dessa omfattar scenarier där den anpassade grundskolan blir större samt scenarier där verksamheten försvinner från området.

4 Trafikmängder

4.1 Metod och antaganden

Trafikmängderna har beräknats med utgångspunkt i antaganden om antal personer inom respektive verksamhetsgrupp samt bedömt antal bilresor varje person genererar per dag. Antagandena har tagits fram och fastställts efter dialog med skolan, och används som grund för att uppskatta dagens trafikflöden samt tillkommande trafik i de framtida scenarierna.

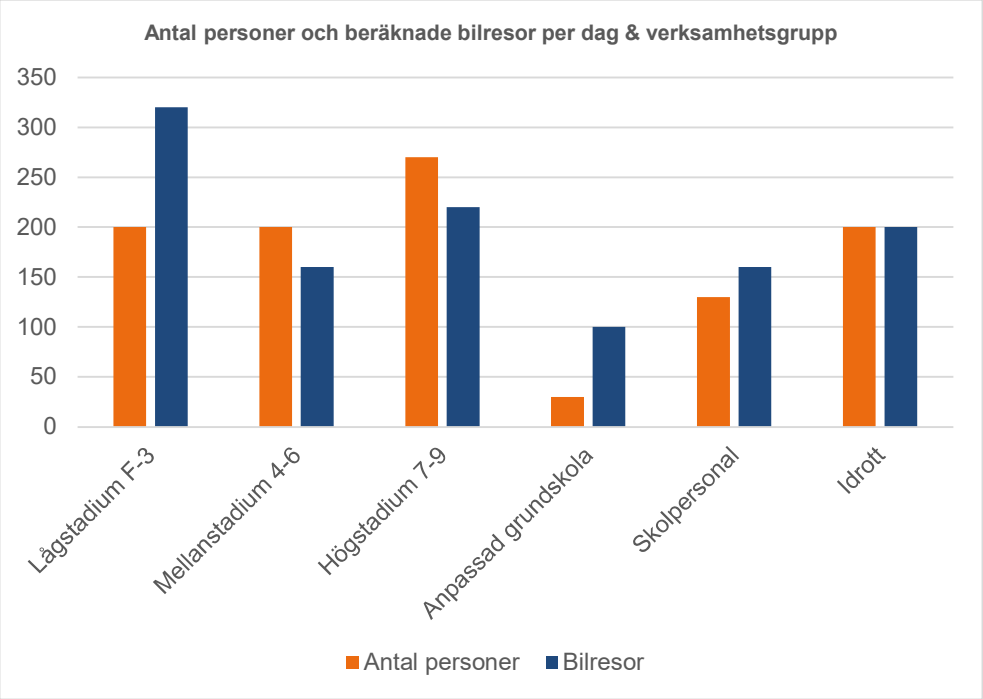


Figur 8: Antagna bilresor per person och dag

För skoltrafiken har eleverna delats in i lågstadium F–3, mellanstadium 4–6, högstadium 7–9 och anpassad grundskola. Därutöver har även skolpersonal och trafik kopplad till idrottsanläggningen inkluderats. För varje grupp har ett antagande gjorts om antal bilresor per person och dag.

Antalet bilresor har antagits vara högre för yngre elever och elever i anpassad grundskola, eftersom dessa grupper i större utsträckning bedöms bli skjutsade med bil eller färdtjänst. För äldre elever antas andelen bilresor vara lägre, eftersom fler bedöms kunna resa mer självständigt. Skolpersonal och idrottsverksamhet har hanterats separat, eftersom dessa resor har andra tidsmässiga och funktionella förutsättningar än elevresorna. Figur 8 redovisar antaganden om bilresor per person.

4.2 Dagens trafikmängder

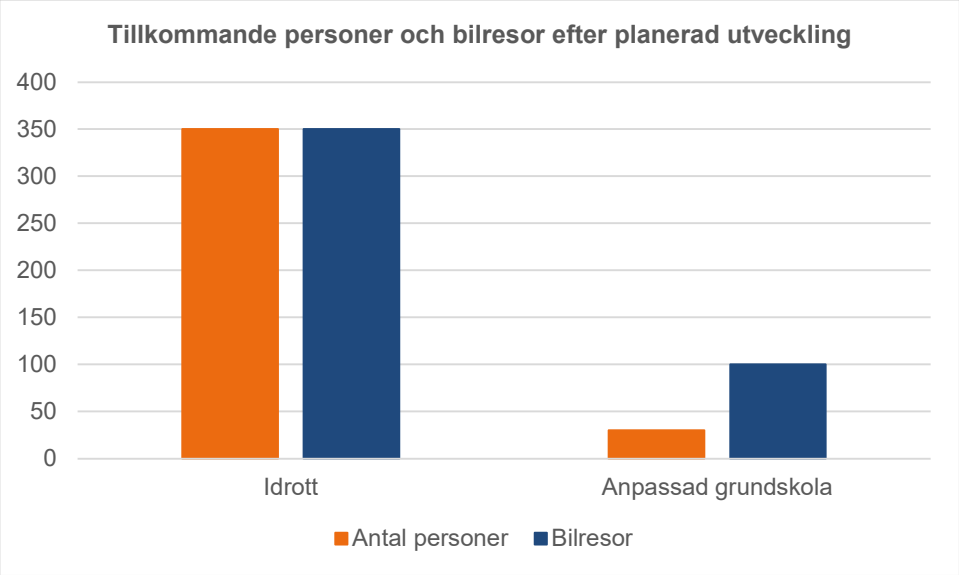


Figur 9: Antal personer och beräknade bilresor per verksamhetsgrupp

Det totala antalet bilresor per verksamhetsgrupp har beräknats genom att multiplicera antalet personer inom respektive grupp med antaget antal bilresor per person enligt uppgifter från Stenstalidens skola. Beräkningen ger en uppskattning av hur många bilresor varje verksamhetsgrupp genererar under ett dygn och utgör underlag för den fortsatta fördelningen av trafik på gatunätet, se figur 9.

Efter dialog med Stenstalidens skola har det antagits att idrottshallen har plats för cirka 35 utövare per träningstillfälle. Med ett antagande om fem träningstillfällen per dag motsvarar detta cirka 175 utövare per dag. Eftersom varje utövare antas generera en resa till eller från området avrundas detta till cirka 200 bilresor per dag kopplat till idrottsverksamheten.

4.3 Tillkommande trafikmängder



Figur 10: Tillkommande personer och bilresor efter planerad utveckling

Figur 10 redovisar tillkommande personer och beräknade bilresor till följd av planerad utveckling i området. Den planerade idrottsanläggningen antas medföra 70 utövare per träningstillfälle. Med antagandet om fem träningstillfällen per dag motsvarar detta totalt 350 utövare per dag.

För idrottsverksamheten antas varje utövare generera en bilresa till eller från området, vilket innebär 350 tillkommande bilresor per dag. Därutöver redovisas tillkommande trafik kopplad till den nya anpassade grundskolan, som antas omfatta 30 tillkommande elever och generera cirka 100 bilresor per dag. Sammantaget används dessa antaganden som underlag för beräkning av tillkommande trafik i de framtida scenarierna.

4.4 Dagens trafikflöden

Samtliga trafikmängder som redovisas i detta PM anges som årsdygnstrafik (ÅDT), och avser det genomsnittliga antalet fordon per dygn under ett år.

4.4.1 Skoltrafik

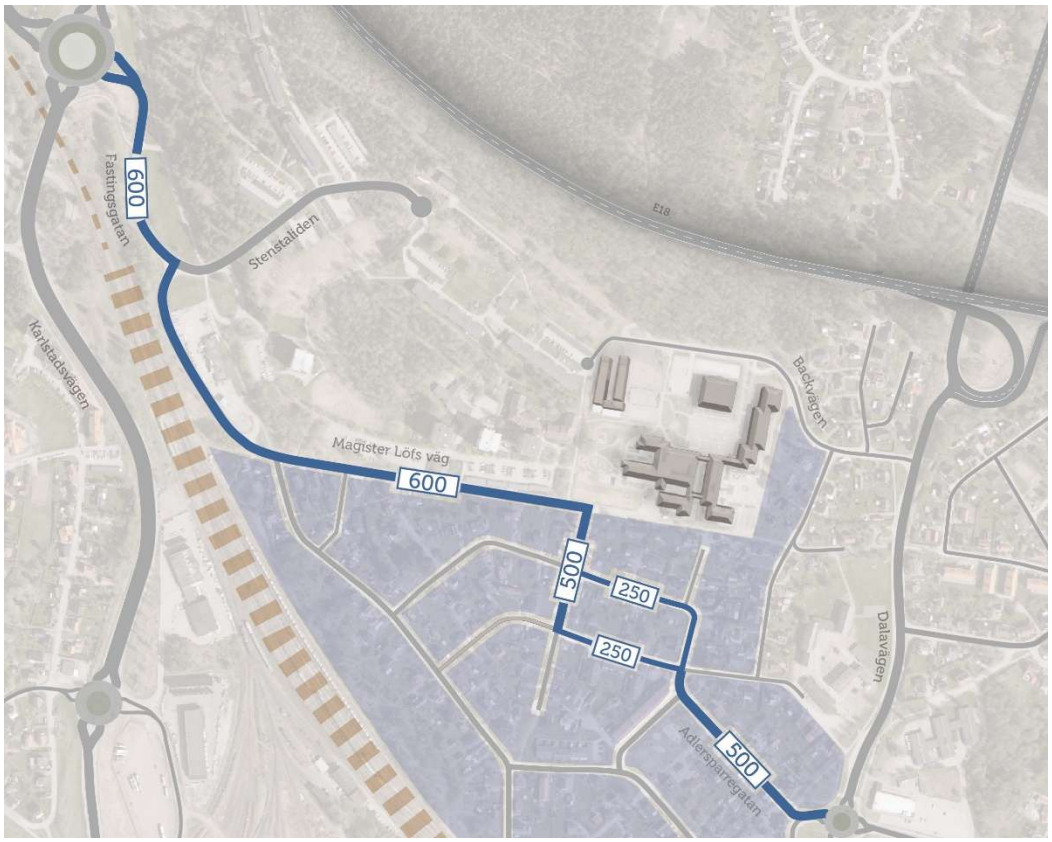
Skoltrafiken omfattar resor kopplade till elever och skolpersonal vid Stenstalidens skola. Trafiken har beräknats utifrån de antaganden om antal personer och bilresor per person som redovisas i avsnitt 4.2.

Figur 11: Beräknad skoltrafik i nuläget

Den skolrelaterade biltrafiken bedöms i huvudsak angöra området via Magister Löfs väg och Backvägen. Magister Löfs väg utgör ett viktigt angöringsstråk för hämtning och lämning. Majoriteten av trafiken antas även passera vidare genom det lokala gatunätet i Villastaden. Trafiken är särskilt koncentrerad till tider för skolstart och skolslut, då många elever lämnas och hämtas. Under dessa perioder sammanfaller bilresor med skolskjuts, gång- och cykeltrafik samt leveranser, vilket bidrar till en mer belastad trafiksituation i skolans närområde och en otrygg miljö för oskyddade trafikanter.

Beräknad skoltrafik har fördelats på det omgivande gatunätet utifrån dagens huvudsakliga angöringsvägar till skolan. Resultatet redovisas i figur 11.

4.4.2 Bostadstrafik



Figur 12: Beräknad bostadstrafik i nuläget

Bostadstrafiken avser den trafik som bedöms vara kopplad till bostäderna i det lokala gatunätet kring Villastaden. Som underlag har trafikmängder erhållits från Kristinehamns kommun. Dessa trafikmängder omfattar den totala trafiken på berörda gator och inkluderar därmed både skolrelaterad trafik och övrig lokal trafik. För att uppskatta bostadstrafiken har den skoltrafik som beräknats i avsnitt 4.2.1 räknats bort från de trafikmängder som tillhandahållits. Den återstående trafiken har därefter bedömts utgöra bostadstrafik i området, se figur 12.

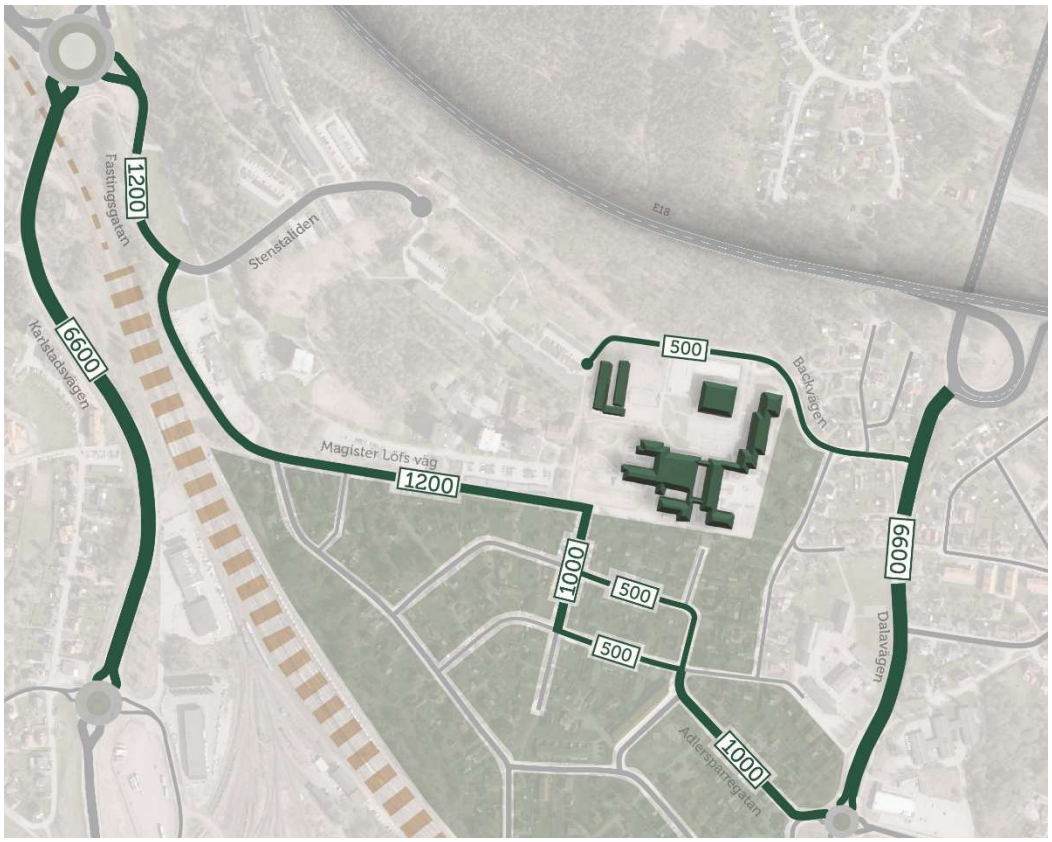
4.4.3 Trafik till och från idrottsanläggning

Figur 13: Beräknad trafik till och från idrottsanläggning i nuläget

Trafik till och från idrottsanläggningen avser resor kopplade till den befintliga idrottshallen, Stenstalidhallen. Anläggningen används främst för idrottsverksamhet och genererar trafik från utövare, ledare och besökare.

I nuläget bedöms trafiken till idrottsanläggningen huvudsakligen angöra området via Backvägen, som ligger närmast idrottshallen. Trafiken till idrottsanläggningen har därför fördelats utifrån anläggningens placering. Trafiken kopplad till idrottsanläggningen skiljer sig från skoltrafiken genom att den i större utsträckning bedöms förekomma under eftermiddagar, kvällar och helger. Den sammanfaller därför inte fullt ut med skolans mest belastade tider för hämtning och lämning. Beräknad trafik till och från idrottsanläggningen redovisas i figur 13.

4.4.4 Sammanställning av dagens trafikflöden



Figur 14: Sammanställning av dagens trafikflöden

Figur 14 redovisar en sammanställning av dagens trafikflöden i området. Trafikmängderna bygger på underlag från Kristinehamns kommun. Sammanställningen omfattar skoltrafik, bostadstrafik samt trafik till och från idrottsanläggningen. Dessa trafikslag har lagts samman för att ge en samlad bild av dagens trafikbelastning på det berörda gatunätet kring Stenstalidens skola.

De redovisade trafikmängderna utgör nulägesunderlag för den fortsatta analysen av framtida trafiksituation och används som jämförelsegrund vid bedömning av tillkommande trafik och framtida scenarier.

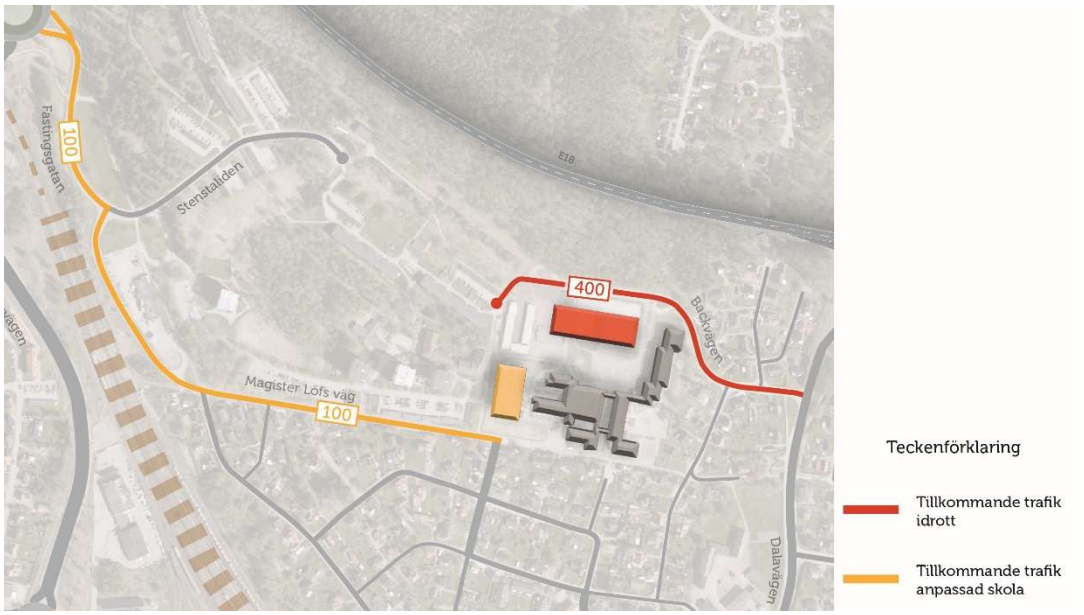
5 Framtida trafiksituation

Detta avsnitt redovisar den trafik som bedöms tillkomma till följd av planerad utveckling i området. Den tillkommande trafiken används som underlag för de framtidsscenarier som analyseras i efterföljande avsnitt.

5.1 Tillkommande trafik från planerad utveckling

Två typer av utveckling studeras. Den första avser en tillkommande idrottsanläggning i anslutning till befintligt skol- och idrottsområde. Denna bedöms generera nya resor kopplade till utövare, ledare och besökare, framför allt under eftermiddag, kväll och helg.

Den andra utvecklingen avser en utökning av den anpassade grundskolan, där fler elever innebär ett ökat behov av hämtning, lämning och färdtjänstresor. Trafiken kopplad till den anpassade grundskolan bedöms ha andra förutsättningar än övrig skoltrafik, eftersom en större andel av eleverna antas resa med bil, skolskjuts eller färdtjänst.



Figur 15: Tillkommande trafik från planerad utveckling

Den tillkommande trafiken från idrottsanläggningen och den anpassade grundskolan har beräknats utifrån de antaganden som redovisas i avsnitt 4. Resultatet redovisas i figur 15 och används vidare i scenarierna för framtida trafiksituation.

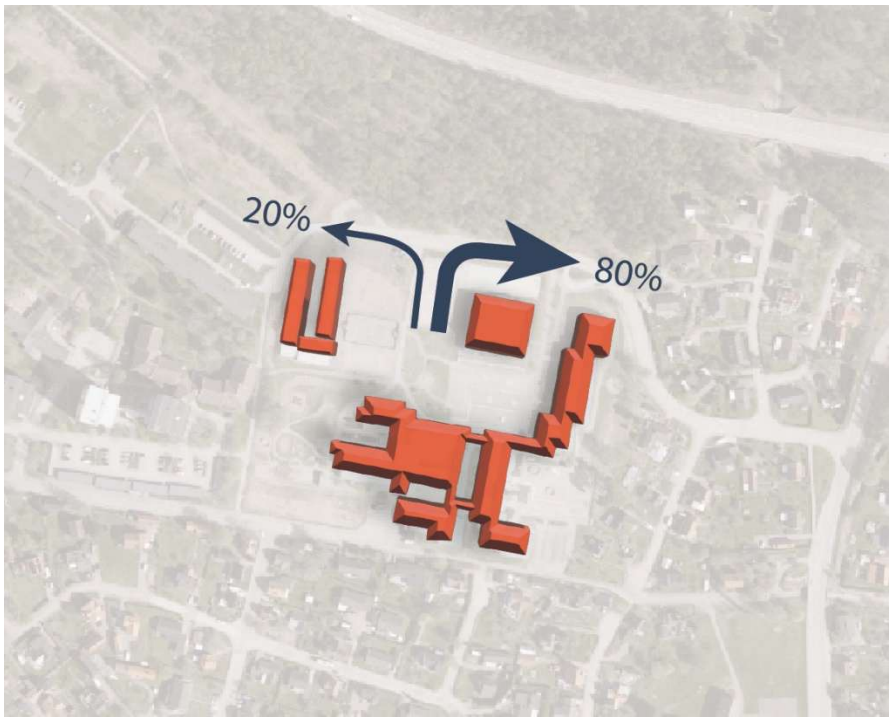
5.2 Genomfartstrafik och vägval

Den nya gatuförbindelsen bedöms inte skapa någon betydande genomfartstrafik för trafikanter som saknar målpunkt vid skolan eller idrottsanläggningarna. För trafik mellan Karlstadsvägen och Dalavägen bedöms E18 fortsatt vara det mest attraktiva vägvalet. Enligt kontroll i Google Maps ruttplaneringsverktyg tar det cirka 3 minuter via E18, medan motsvarande färdväg via den föreslagna gatuförbindelsen bedöms ta cirka 5–6 minuter.

Däremot bedöms den nya gatuförbindelsen påverka hur målpunktstrafik till skol- och idrottsområdet fördelas i vägnätet. I scenarier med ny gatuförbindelse antas en del av trafiken angöra området västerifrån via Stenstaliden och därefter fortsätta österut mot Backvägen och Dalavägen efter hämtning och lämning.

Som beräkningsantagande har cirka 80 procent av trafiken på den nya gatuförbindelsen antagits fortsätta vidare mot Backvägen/Dalavägen. Antagandet baseras på dagens bedömda rörelsemönster, där trafikflödena indikerar att en stor del av trafiken från skolområdet fortsätter mot det östra gatunätet via Adlersparregatan/Dalavägen.

Resterande antas ha fortsatt färdriktning eller målpunkt västerut mot Karlstadsvägen/Fastingsgatan. Dessa ska inte tolkas som ett specifikt antagande om vändning på en viss plats. Det avser en förenklad riktningsfördelning där en mindre andel av trafiken antas ha målpunkt eller fortsatt färdriktning västerut. Exakta angörings- och vändrörelser behöver studeras vidare i samband med utformning av gata, parkering och hämta/lämna-funktioner, se figur 16.

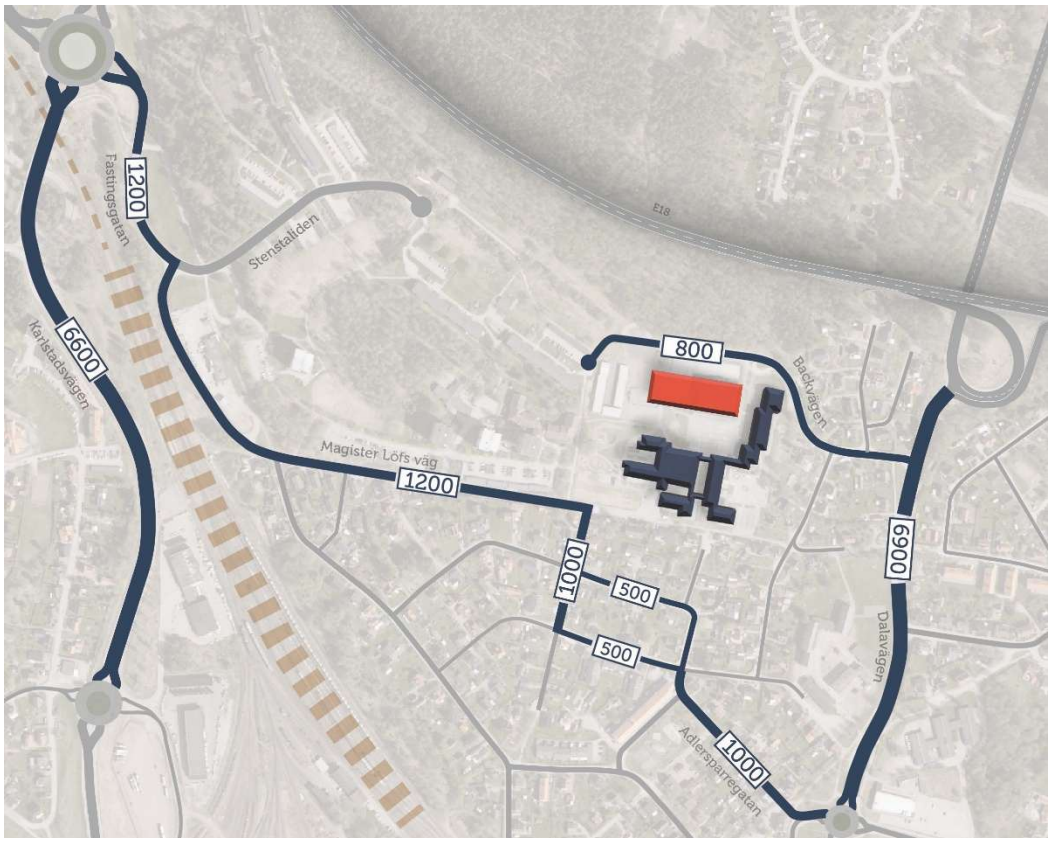


Figur 16: Målpunktstrafik

5.3 Framtidsscenarier

5.3.1 Scenario 1: Befintligt vägnät utan anpassad skola

Scenario 1 används för att bedöma hur den planerade idrottsanläggningen påverkar trafiksituationen om ingen ny gatuförbindelse genomförs. Det utgör därmed ett jämförelsealternativ för att kunna analysera nyttan av en ny koppling mellan Stenstaliden och Backvägen i senare scenarier.



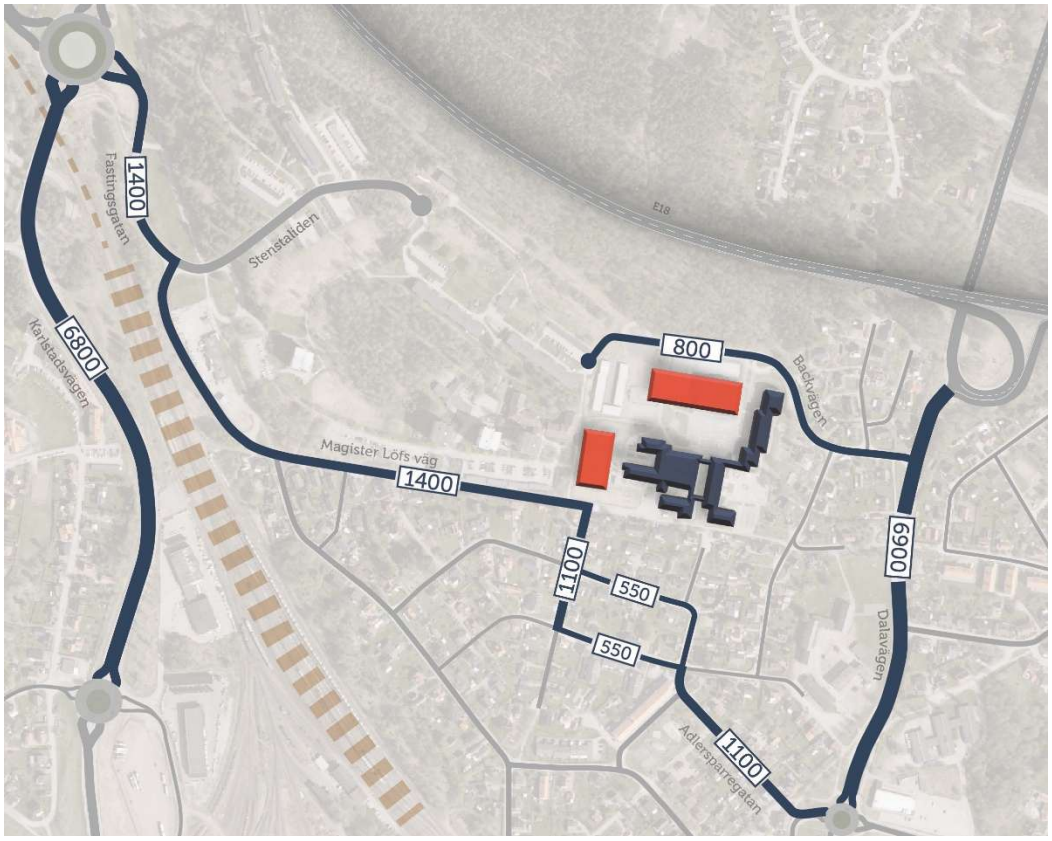
Figur 17: Scenario 1, trafikflöden med befintligt vägnät utan anpassad grundskola

Trafiken förutsätts därmed fortsatt använda dagens befintliga vägnät, med huvudsaklig angöring via Backvägen och Magister Löfs väg.

I scenariot tillkommer trafik från den nya idrottsanläggningen, vilket innebär ett ökat antal resor till och från området. I detta scenario bedöms Backvägen vara den väg som främst belastas av den tillkommande trafiken. Eftersom ingen ny gatuförbindelse anläggs kvarstår dagens trafikstruktur, vilket innebär att den ökade idrottstrafiken belastar befintligt vägnät, se figur 17.

5.3.2 Scenario 2: Befintligt vägnät med ny anpassad skola

Scenario 2 beskriver en framtida trafiksituation där både den planerade idrottsanläggningen och en utökning av den anpassade grundskolan tillkommer, men där ingen ny gatuförbindelse anläggs.

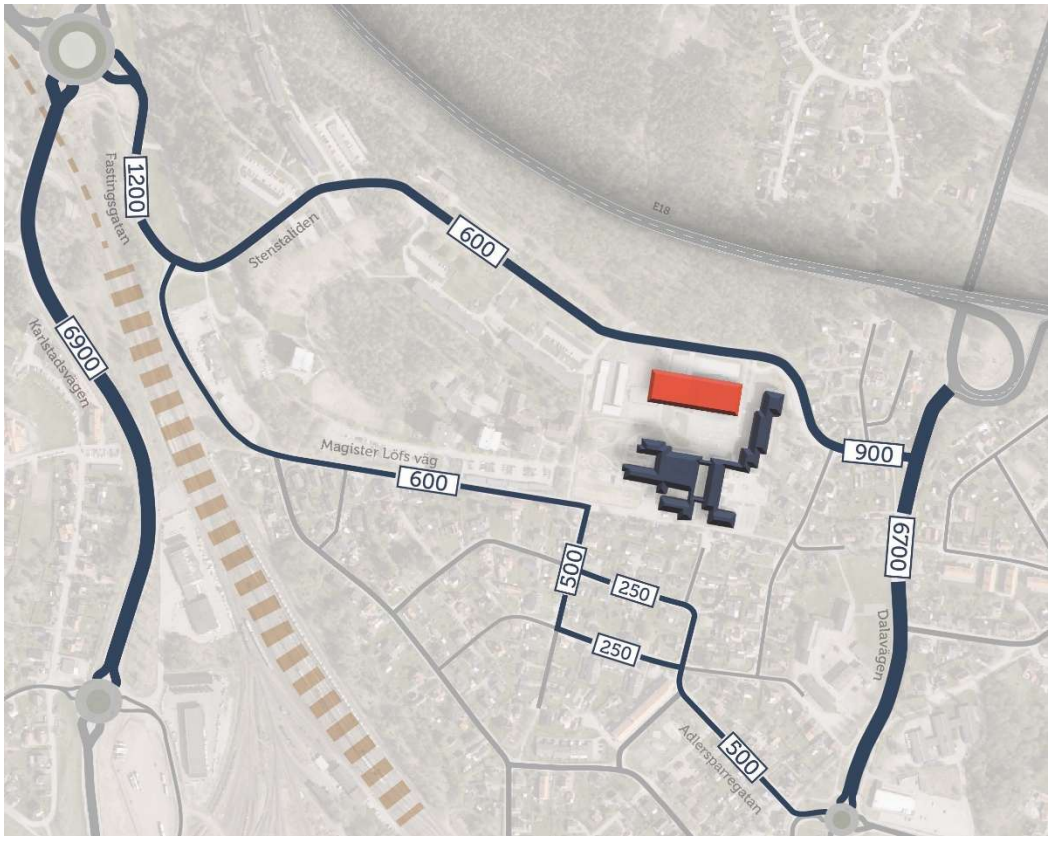


Figur 18: Scenario 2, trafikflöden med befintligt vägnät och ny anpassad grundskola

I detta scenario ökar trafiken till följd av den nya idrottsanläggningen och resor kopplade till den anpassade grundskolan. Trafiken till den anpassade grundskolan bedöms i större utsträckning bestå av hämtning och lämning med bil, skolskjuts eller färdtjänst. Detta innebär att belastningen kan öka särskilt i anslutning till skolans angöringsytor och vändplatsen vid Magister Löfs väg, se figur 18.

5.3.3 Scenario 3: Ny gatuförbindelse utan ny anpassad skola

I scenario 3 tillkommer den planerade idrottsanläggningen samtidigt som en ny gatuförbindelse anläggs mellan Stenstaliden och Backvägen. Den anpassade grundskolan antas flyttas från utredningsområdet.



Figur 19: Scenario 3, trafikflöden med ny gatuförbindelse utan anpassad grundskola

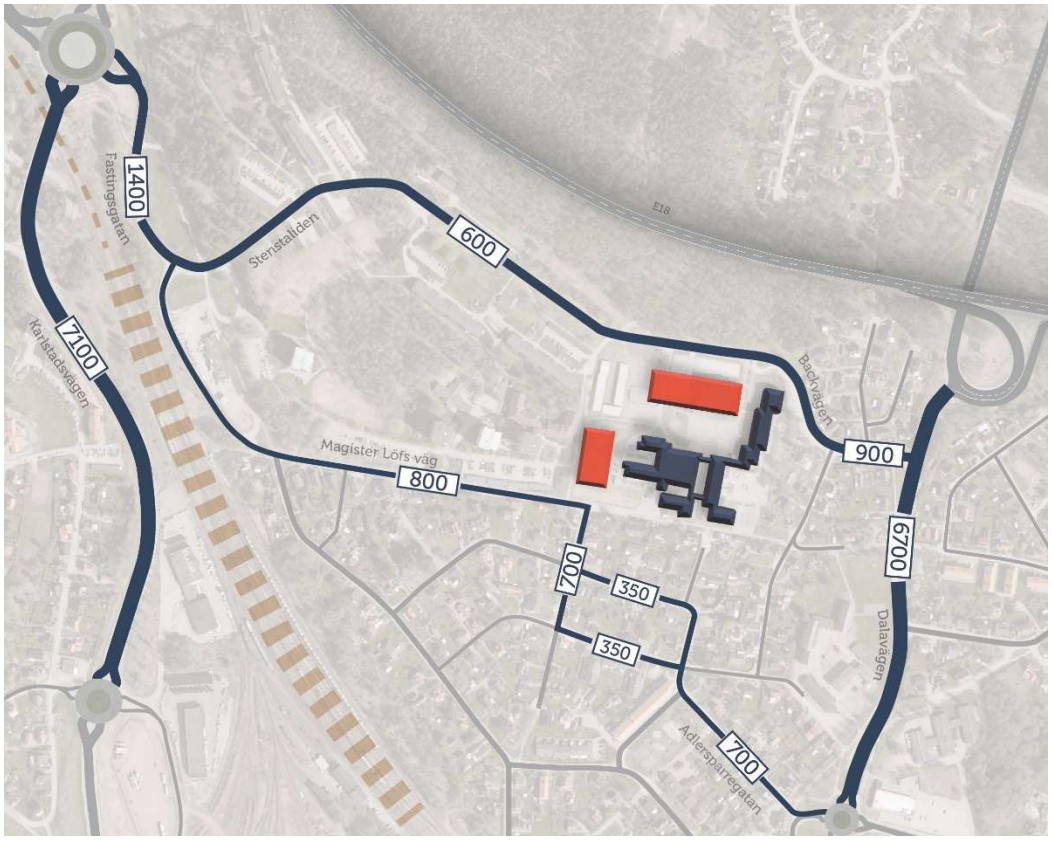
Den nya gatuförbindelsen innebär att trafiken kan fördelas på fler länkar än i befintligt vägnät. Trafiken till och från skol- och idrottsområdet leds via Stenstaliden i stället för att enbart belasta Magister Löfs väg och bostadsgatorna i Villastaden.

För trafiken som använder den nya gatuförbindelsen antas cirka 80 procent fortsätta österut mot Backvägen och Dalavägen efter angöring till skol- och idrottsområdet. Resterande cirka 20 procent antas ha fortsatt färdriktning västerut mot Fastingsgatan/Karlstadsvägen eller återgå västerut efter angöring i enlighet med kapitel 5.2.

Scenariot innebär därmed en tydlig omfördelning av trafiken. Belastningen på Magister Löfs väg och bostadsgatorna i Villastaden minskar. Trafiken som fortsätter österut ska inte tolkas som extern genomfartstrafik, utan som målpunktstrafik till skol- och idrottsområdet som därefter fortsätter mot det östra gatunätet, se figur 19.

5.3.4 Scenario 4: Ny gatuförbindelse med ny anpassad skola

I scenario 4 kombineras den nya gatuförbindelsen med både den planerade idrottsanläggningen och en utökning av den anpassade grundskolan.



Figur 20: Scenario 4, trafikflöden med ny gatuförbindelse och ny anpassad grundskola

Trafik till idrottsanläggningen kan i större utsträckning fördelas vid Backvägen, medan den tillkommande trafiken till den anpassade grundskolan fortsatt främst belasta Magister Löfs väg och vidare mot Villastaden.

Även i detta scenario antas cirka 80 procent av trafiken på den nya gatuförbindelsen fortsätta österut mot Backvägen och Dalavägen efter angöring till skol- och idrottsområdet. Resterande cirka 20 procent antas ha fortsatt färdriktning västerut mot Fastingsgatan/Karlstadsvägen eller återgå västerut i enlighet med kapitel 5.2, se figur 20.

5.4 Jämförelse av trafikflöden

Tabell 1 redovisar beräknade trafikflöden för nuläget och de fyra framtidsscenarierna. Värdena anges som årsdygnstrafik, ÅDT, och förändringen jämfört med nuläget redovisas inom parentes. Tabellen visar därmed både den totala trafikmängden på respektive gata och hur trafiken förändras i de olika scenarierna.

Tabell 1: Beräknade trafikflöden per scenario

	Nulägestrafik	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Fastingsgatan	1200	1200 (±0)	1400 (+200)	1200 (+0)	1400 (+200)
Magister Löfs väg	1200	1200 (±0)	1400 (+200)	600 (-600)	800 (-400)
Schervingegatan	1000	1000 (±0)	1100 (+100)	500 (-500)	700 (-300)
Bergsvägen	500	500 (±0)	550 (+50)	250 (-250)	350 (-150)
Adlersparregatan	1000	1000 (±0)	1100 (+100)	500 (-500)	700 (-300)
Backvägen	500	800 (+300)	800 (+300)	900 (+400)	900 (+400)

1. I scenario 1, där det befintliga vägnätet behålls och den nya idrottsanläggningen tillkommer, ökar trafiken på Backvägen. Detta beror på att idrottsanläggningen antas angöras via Backvägen, medan övriga delar av vägnätet i stort sett behåller samma trafiknivåer som i nuläget.

2. I scenario 2 tillkommer även trafik kopplad till den nya anpassade grundskolan. Detta medför ökade trafikflöden på samtliga gator. Eftersom ingen ny gatuförbindelse ingår i scenariot behöver den tillkommande trafiken fortsatt hanteras inom befintligt vägnät.

3. Scenario 3 visar effekten av en ny gatuförbindelse mellan Stenstaliden och Backvägen. I dessa scenarier omfördelas trafiken tydligt i gatunätet. Trafiken ökar på Backvägen, samtidigt som Magister Löfs väg, Schervingegatan, Bergsvägen och Adlersparregatan avlastas jämfört med nuläget. Detta visar att den nya gatuförbindelsen minskar behovet av att använda bostadsgatorna i Villastaden för resor till och från skol- och idrottsområdet.

4. I scenario 4 tillkommer även trafik kopplad till den nya anpassade grundskolan. Liksom i scenario 3 innebär den nya gatuförbindelsen att trafiken omfördelas tydligt i gatunätet. Detta minskar behovet av att använda bostadsgatorna i Villastaden.

Sammantaget visar jämförelsen att den planerade utvecklingen medför ökade trafikmängder i området, men att en ny gatuförbindelse kan förändra hur trafiken fördelas. Den tydligaste effekten är en avlastning av Magister Löfs väg och flera bostadsgator i Villastaden, samtidigt som mer trafik leds via Fastingsgatan och den nya kopplingen mot Backvägen.

6 Mobilitetsåtgärder

Utöver de fysiska förändringar som studeras i scenarierna kan kompletterande mobilitetsåtgärder användas för att förbättra trafiksäkerheten och styra trafikflödena i området. Åtgärderna bör anpassas efter vilket scenario som blir aktuellt och utformas med särskild hänsyn till oskyddade trafikanter och boende i närområdet.

6.1 Scenario 1 och 2

I scenario 1 och 2, där ingen ny gatuförbindelse anläggs, kvarstår dagens beroende av Magister Löfs väg, Backvägen och det lokala gatunätet i Villastaden. För dessa scenarier bör åtgärder som begränsar genomfartstrafik och sänker hastigheterna prioriteras. På Magister Löfs väg kan exempelvis hastighetsdämpande åtgärder införas i form av upphöjda passager som bidrar till lägre hastigheter och en tryggare trafikmiljö vid skolans angöringspunkter.

För att minska belastningen på bostadsgatorna i Villastaden kan även trafikreglerande åtgärder studeras. Ett möjligt alternativ är att införa förbud mot genomfartstrafik på Magister Löfs väg och på anslutande bostadsgator, med undantag för bostadstrafik. Syftet är att minska trafik som inte har målpunkt i bostadsområdet och i stället styra trafiken till Backvägen. Sådana åtgärder behöver dock studeras vidare för att säkerställa att de inte försämrar tillgängligheten för skolskjuts, färdtjänst, leveranser eller räddningstjänst. Kapaciteten på Backvägen behöver ses över för att säkerställa tillräcklig framkomlighet, eftersom denna väg kommer agera som primär anslutningsgata för hämtning och lämning vid förbud mot genomfartstrafik på Magister Löfs väg.

6.2 Scenario 3 och 4

I scenario 3 och 4, där en ny gatuförbindelse anläggs, skapas bättre förutsättningar att omfördela trafiken och minska belastningen på Magister Löfs väg och bostadsgatorna i Villastaden. Även i dessa scenarier bör hastighetsdämpande åtgärder övervägas, både längs den nya gatuförbindelsen och vid anslutningar mot Stenstaliden och Backvägen.

Den nya gatuförbindelsen bör utformas för låga hastigheter och med tydlig prioritet för trafiksäkerhet. Exempel på åtgärder är upphöjda gång- och cykelpassager och tydlig separering mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik.

Sammantaget bör mobilitetsåtgärderna inriktas på att minska genomfartstrafik i bostadsområden, sänka hastigheter och skapa en tryggare miljö för gående och cyklister. I scenarier utan ny gatuförbindelse blir åtgärder på befintligt vägnät särskilt viktiga, medan scenarier med ny gatuförbindelse främst kräver en trafiksäker utformning av den nya kopplingen och dess korsningspunkter.

7 Slutsatser och rekommendationer

Trafikutredningen visar att området kring Stenstalidens skola redan i nuläget har en komplex trafiksituation vid skola i anslutning till bostadsområde. Under tider för hämtning och lämning sammanfaller olika trafikslag, vilket bidrar till en belastad och otrygg trafikmiljö.

Den planerade utvecklingen, med en ny idrottsanläggning och en möjlig förändring av den anpassade grundskolan, bedöms medföra en viss ökning av trafikmängderna, men inte i sådan omfattning att den ensam förklarar behovet av åtgärder. Behovet är snarare kopplat till dagens trafikstruktur och hur trafiken leds genom området.

I scenarier där befintligt vägnät behålls utan ny gatuförbindelse kvarstår belastningen framför allt på Backvägen och Magister Löfs väg. Backvägen påverkas främst av tillkommande idrottstrafik, medan Magister Löfs väg påverkas av skolrelaterad trafik, särskilt om den anpassade grundskolan utökas.

Scenarierna med ny gatuförbindelse visar att trafiken kan omfördelas i gatunätet. En ny koppling mellan Stenstaliden och Backvägen bedöms kunna minska belastningen på Magister Löfs väg och flera bostadsgator i Villastaden.

Utifrån jämförelsen av scenarierna bedöms en ny gatuförbindelse ge bättre förutsättningar att skapa en mer robust och tydlig trafikstruktur till och från skol- och idrottsområdet. Åtgärden bidrar till minskat behov av genomfartstrafik genom Villastaden och skapar en mer direkt färdväg till området. För att den nya kopplingen ska ge önskad effekt behöver den dock utformas med låg hastighet, säkra korsningspunkter och god separering mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik.

För scenarier utan ny gatuförbindelse bör åtgärder på befintligt vägnät studeras vidare. Det gäller främst regleringar för att förbjuda genomfartstrafik på Magister Löfs väg för att minska genomfartstrafik genom Villastaden.

För scenarier med ny gatuförbindelse bör den nya gatan utformas som en trafiksäker lokalgata med låga hastigheter och goda förutsättningar för gående och cyklister. Gång- och cykelväg längs sträckningen samt säkra korsningspunkter bör särskilt beaktas.

Sammantaget bedöms den nya gatuförbindelsen vara den åtgärd som bäst kan bidra till att omfördela trafiken och minska belastningen på delar av det befintliga gatunätet. Oavsett valt scenario behöver trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter kring skolan prioriteras. Fortsatt planering bör därför fokusera på gatans utformning, gång- och cykelkopplingar, angöring, hastighetssäkring och möjligheten att begränsa oönskad genomfartstrafik.