

Avsedd för
Eskilstuna kommun

Typ av dokument
Rapport

Datum
2023-03-28

Trafik och mobilitetsutredning för Hällby 19:1 m.fl. Södra Steg 1 - Nulägesanalys



Trafik och mobilitetsutredning för Hällby 19:1 m.fl. Södra

Steg 1 - Nulägesanalys

Projektnamn **Trafik- och mobilitetsutredning för Hällby 19:1 m.fl. Södra**
Projekt nr **1320064547**
Mottagare **Eskilstuna kommun**
Typ av dokument **Rapport**
Version **Slutversion**
Datum **2023-03-28**
Förberett av **Ida Tisell och Jessica Wikström**
Kontrollerad av **Hampus Ekblad**
Beskrivning **Trafikutredning som underlag till pågående detaljplanearbete i Hällby, Eskilstuna**

Ramboll
Lokgatan 8
211 20 Malmö

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

Confidential

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund, syfte och avgränsning	2
2.	Planeringsförutsättningar	3
2.1	Översiktsplan	3
2.2	Klimatprogram Eskilstuna	4
2.3	Trafikplan	4
2.4	Parkeringstal för Eskilstuna kommun	5
2.5	Planerade projekt i närområdet	5
3.	Områdesbeskrivning	7
3.1	Planområdet	7
3.2	Gångtrafik	7
3.3	Cykeltrafik	8
3.4	Kollektivtrafik	9
3.5	Motorfordonstrafik	11
3.6	Livsrumsanalys	12
3.6.1	Översikt	14
3.6.2	Eskilstunavägen	15
3.6.3	Hagbyvägen	16
3.6.4	Skolvägen	17
3.6.5	Hagaholmsvägen	18
4.	Resor till skolan	19
4.1	Skolvägar	19
4.2	Dagens Resvanor	21
4.3	Parkering och angöring till skolan	24
4.4	Potential till hållbart resande	27
5.	Sammanfattning	29
5.1	Bristanalys och saknade länkar	29
5.2	Nulägets styrkor och förutsättningar	30

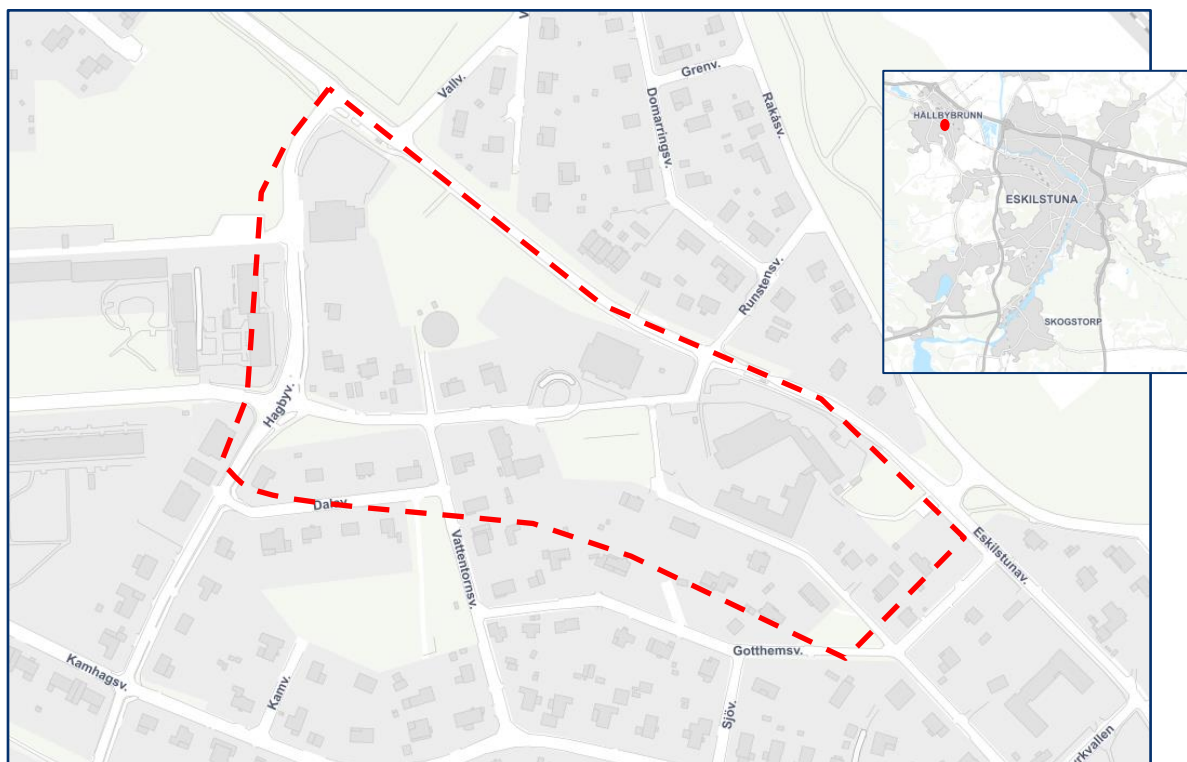
1. Bakgrund, syfte och avgränsning

I Eskilstuna kommun pågår arbete med ny detaljplan i Hällbybrunn i anslutning till Eskilstunavägen och Hagbyvägen. Syftet med detaljplanen är att ändra huvudmannaskapet, från enskilt till kommunalt, på de vägar som idag förvaltas av Hällbybrunns vägförening. Vidare avser planen att möjliggöra nya bostäder och lokaler för centrumändamål längs med Eskilstunavägen och Hagbyvägen samt att bygga ut Hällby skola. Parallellt med planarbetet pågår diskussioner om ombyggnad av Hagbyvägen och Eskilstunavägen.

Denna rapport utgör den första av två utredningar som ligger till grund för pågående detaljplanearbete för Hällby 19:1 m.fl. Södra. Rapporterna tas fram inför samråd av detaljplan. Denna första del (steg 1) är en nulägesanalys för att kartlägga förutsättningar, kvaliteter, potential och brister avseende trafiknätet samt resor till och från skolan. Syftet med utredningen är att utgöra underlag till beslut avseende utformning av trafiknätet och ett underlag till kommande analyser för planförslagets påverkan på trafiknätets funktion samt skolans behov och efterfrågan avseende åtgärder som möjliggör hållbart resande. Rapporten utgör också underlag till kommande bedömningar avseende angöring och parkering för skola.

Utredningsområdet återfinns i nordvästra Eskilstuna, ca 6 km från stadskärnan, och omfattar bland annat fastigheten Hällby 19:1. Områdets avgränsas geografiskt enligt figur 1. Planområdet är beläget mellan de kommunala vägarna Eskilstunavägen och Hagbyvägen samt de enskilda vägarna Hagaholmsvägen, Skolvägen och Vattentornsvägen.

Ramboll har för utredningen inte gjort några egna platsbesök, trafikmätningar, trafikräkningar eller undersökningar av resvanor. Det som redovisas i rapporten är underlag från kommunen.



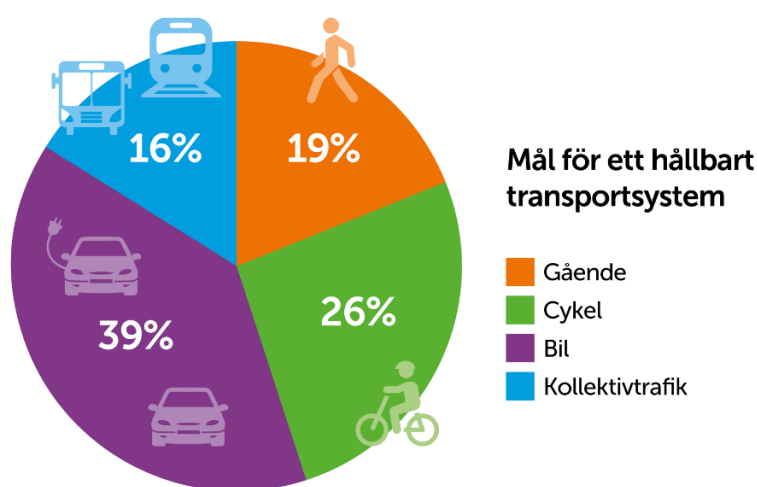
Figur 1. Utredningsområdet och områdets placering i Eskilstuna kommun.

2. Planeringsförutsättningar

2.1 Översiktsplan

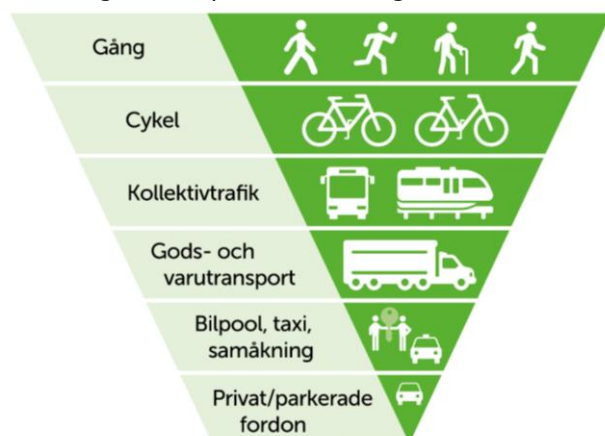
I oktober 2021 antogs Eskilstuna kommuns nya översiktsplan¹ som utgör en viktig del i kommunens arbete för en långsiktig utveckling av den fysiska miljön. Eskilstuna kommun har som mål att deras transportsystem ska resultera i en mer jämlik och jämställd kommun där alla ska ha samma tillgång till staden oavsett kön, ålder eller funktionsnedsättning.

Övergripande för all planering i Eskilstuna kommun finns ett mål om färdmedelsfördelning för år 2030. I figur 2 illustreras målsättningen för färdmedelsfördelningen där de hållbara transportslagen ska stå för 61 % och bilen för 39 %. Färdmedelsfördelning genomsyrar all planering i staden.



Figur 2. Mål för färdmedelsfördelning i Eskilstuna kommun.

Som komplement till färdmedelsmålet arbetar Eskilstuna kommun med en prioriteringsordning av trafikslagen som presenteras i figur 3 nedan.



Figur 3. Planeringsprincip för Eskilstuna kommun.

¹ Översiktsplan. Eskilstuna kommun, 2021.

I översiktsplanens målområde som berör transporter finns flertalet ställningstaganden som är av betydelse för mobilitetsutredningen Hällby. Nedan redovisas ett urval av dessa:

- Använd Mobility management för att påverka val av färdmedel och mängden transporter och bidra till en omfördelning mellan transportslag.
- Säkra att cykeln är prioriterad vid utveckling av städerna.
- Säkra ett inkluderande, jämlikt och jämställt transportsystem.
- Använd samplanering av bebyggelse, kollektivtrafik och transportinfrastruktur för att skapa attraktiva och hållbara samhällen som skapar närhet.

Följande ställningstaganden bedöms viktiga för denna utredning när det gäller hanteringen av bil- och cykelparkering:

- Sträva efter utveckling av innovativa lösningar för klimatsmart bilanvändning som stimulerar mobilitetstjänster, till exempel bileffektivt boende, bilpooler, upplåtelse av mark för laddnings- och tankstationer och flexibla parkeringstal.
- Sträva efter säkra och trygga cykelparkeringar i entrénära lägen vid viktiga målpunkter och arbetsplatser, vid större hållplatser samt på andra strategiska platser i städer och på landsbygden.
- Använd Mobility management för att påverka val av färdmedel och mängden transporter och bidra till en omfördelning mellan transportslag.
- Säkra att cykeln är prioriterad vid utveckling av städerna.

I översiktsplanen för Eskilstuna nämns det också hur mobilitetstjänster som underlättar för transportsnarta lösningar ska utvecklas. Detta exempelvis genom att utveckla system för samåkning eller byten med olika transportslag.

2.2 Klimatprogram Eskilstuna

I november 2022 godkändes Eskilstunas Klimatprogram² av Kommunfullmäktige som består av ett huvudmål och ett delmål. Huvudmålet är att Eskilstuna ska vara klimatpositivt 2040 medan delmålet är att växthusgasutsläppen ska minska med 80 procent mellan 2020 och 2030 i kommunen. Klimatprogrammet har ytterligare delats in i fem fokusområden varav området *Transportera och resa hållbart* anses vara särskilt relevant för Hällby. För fokusområdet lyfts bland annat åtgärden *Skapa bättre förutsättningar för fossilfria resor och transporter* som är väsentligt för mobilitetsutredningen. Åtgärden beskriver hur aktörer som råder över den fysiska planeringen ska skapa bättre förutsättningar för fossilfria resor. Det nämns också att det ska finnas bättre åtgärder för bil- och cykelpooler, laddinfrastruktur samt mobilitetsåtgärder.

2.3 Trafikplan

Arbetet med ny Trafikplan för Eskilstuna pågår. Gällande trafikplan är från 2012 med målår för färdmedelsfördelning 2020. Målet för 2020 vara att andelen busstransporter och cykeltransporter skulle fördubblas från 8% och 13% till 16% respektive 26% till år 2020. En större del av denna andelsökning skulle ske på biltransporternas bekostnad då målet är att minska biltrafiken från 58% till 39%. Andelen gångtrafikanter antogs minska något, från 21% till 19%, då gångtrafikanterna förväntades ta cykeln i större utsträckning.

Enligt resvaneundersökning från Origo Group på uppdrag av Eskilstuna kommun konstateras att år 2021 var andelen bilresor som förare och som passagerare samt taxiresor 71 %. Således finns behov av åtgärder som stöttar hållbart resande.

² Klimatprogram Eskilstuna. Eskilstuna kommun, 2022.

2.4 Parkeringstal för Eskilstuna kommun

I dokumentet *Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring* konstateras att transportbehovet till skolor varierar beroende på elevernas ålder. Vid lägre åldrar följer vårdnadshavare sina barn till skolan medan äldre elever tar sig själv till skolan. Kommunen bedömer att skolor med elever i de lägre åldrarna behöver färre långtidsparkeringar men desto fler korttidsparkeringar och stoppmöjligheter. Ambitionen hos kommunen är att skapa bilfria zoner runt skolorna. Det anges vidare att vid planering av förskolor och skolor är det viktigt att skapa utrymme till att hämta/lämna elever så att behovet av besöksparkering hålls nere. P-talen ska vidare hållas låga då skolor av naturliga skäl ska placeras i områden med hög tillgänglighet för samtliga transportslag och därför ska hållbara resor uppmuntras.

Avseende arbetsplatsparkering nämns att parkeringstalen bör baseras på antalet anställda (inklusive besökande) i stället för yta.

Parkeringstal för ett Eskilstuna i förändring redovisar också parkeringstal för bostäder och besökare. Dessa parkeringstal är baserade på fyra typområden: A, B, C och D. Områdenas gränser är inte exakta vilket resulterar i att parkeringstalen kan anpassas mer efter Eskilstunas stadsmiljö. Bedömningen är att förutsättningarna för detaljplan Hällby 19:1 m.fl. Södra stämmer bäst överens med typområde C. I faktarutan nedan beskriv typområde C närmare.

TYPOMRÅDE C

- *Glesare stadsdel där huvudsaklig bostadsform är villor och radhus.*
- *Cykelavstånd till varierad stadsmiljö med handel och kulturutbud alternativt gångavstånd till mindre centrum med begränsat utbud.*
- *Tillgång till kollektivtrafik med varierad turtäthet (minst 1 tur/timme)*
- *Möjlighet till trafiksäker cykling på cykelbana eller i blandtrafik.*

2.5 Planerade projekt i närområdet

I och angränsande till utredningsområdet finns planer på en ny gång och cykelväg längs Hagaholmsvägen och fram till skolan. Gång- och cykelvägen föreslås på den södra sida av Hagaholmsvägen på sträckan öster om Hagbyvägen. Väster om Hagbyvägen föreslås gångbana på den norra sidan i anslutning till pågående exploatering för nya bostäder. Det finns även i detaljplan norr om Ekenhillsvägen möjlighet till etablering av bostäder med handel i bottenplan enligt antagen detaljplan. Slutligen finns även förslag på en gång- och cykelväg från Eskilstunavägen mot Stenuddsvägen, där befintlig gång och cykelväg finns öster om Karl Ivars vägen.



Figur 4. Planerade projekt och exploatering i närområdet.

3. Områdesbeskrivning

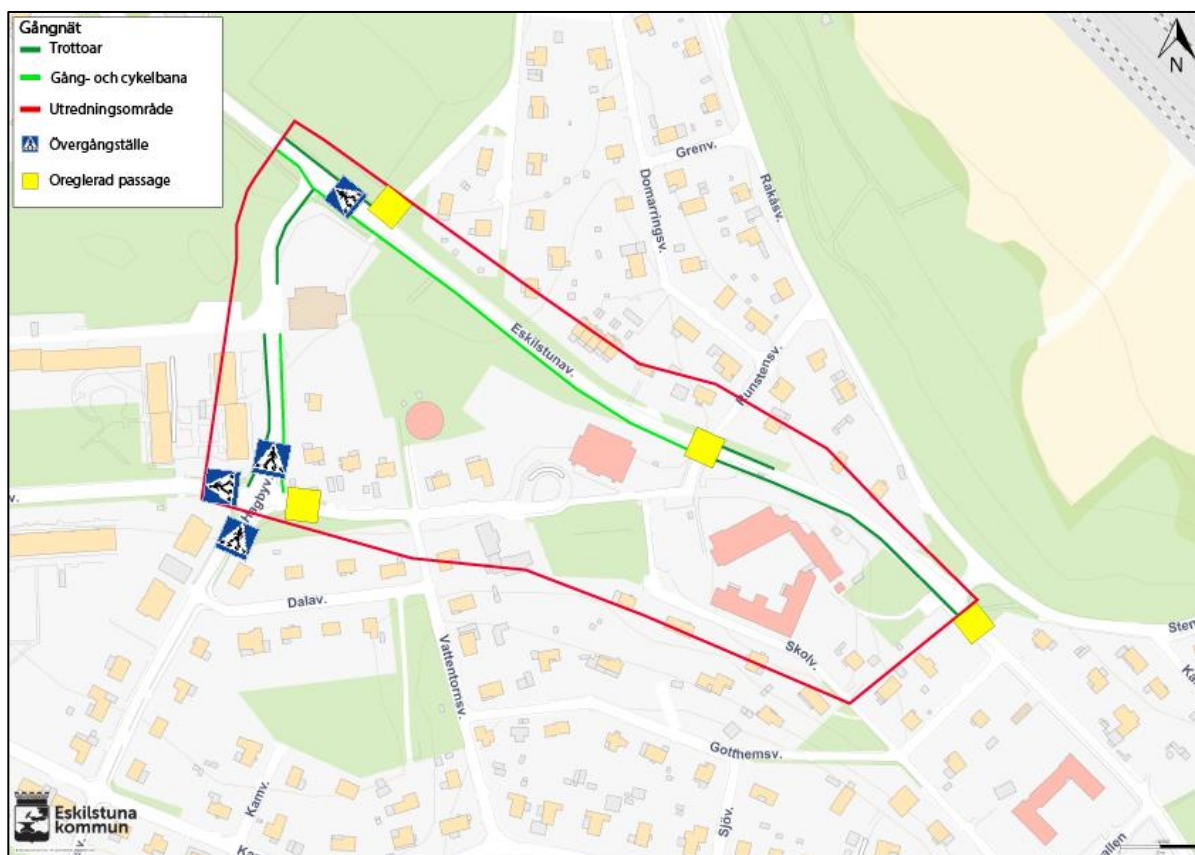
3.1 Planområdet

Utredningsområdet ligger i Hällbybrunn ca 6 km från Eskilstuna centrum. Planområdet planeras att utvecklas med nya bostäder, utbyggnad av befintlig skola samt lokaler för centrumändamål. Området kring planområdet består till största del av bostäder i form av enfamiljshus. Hällby kyrka är belägen ca 100 meter från planområdet.

3.2 Gångtrafik

På Eskilstunavägen finns en dubbelriktad gång- och cykelbana, denna är inte separerad mellan fotgängare och cyklister. Delar av Eskilstunavägen består av trottoar på motsatt sida gång- och cykelbana. På Hagbyvägen finns trottoar på stora delar av vägen i utredningsområdet. Både Hagaholmsvägen och Skolvägen är villagator utan trottoar eller annan separering för fotgängare.

I utredningsområdet finns flera oreglerade passager som också saknar hastighetsäkning. Det finns vidare ett signalreglerat övergångsställe över Eskilstunavägen öster om Hagbyvägen samt tre övergångsställen i anslutning till korsningen Hagbyvägen-Hagaholmsvägen. Med hänsyn till flera oreglerade passager samt saknad av hastighetsäkringar är framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare bristande. Möjligheterna för elever att korsa Eskilstunavägen på ett säkert sätt till skolan bör ses över. Söder om Hällby skola finns en oreglerad passage som är upphöjd. Övergångsställen saknas helt vid skolan. Dock finns en timglashållplats som har reducerande effekt på hastigheterna förbi skolan, se avsnitt 3.4 Kollektivtrafik. I figur 5 presenteras en illustration av gångnätet och korsningspunkter i planområdet.



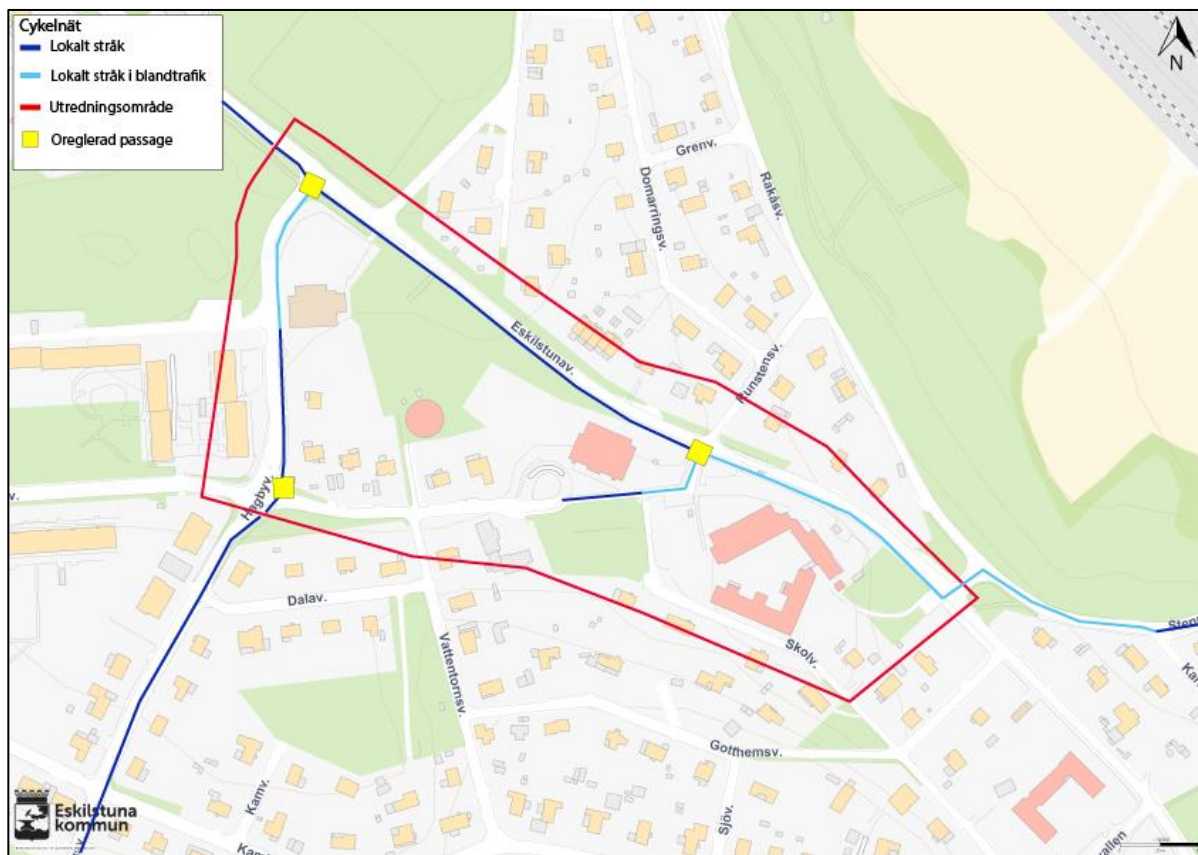
Figur 5. Gångnät och typ av korsningspunkt i utredningsområdet.

3.3 Cykeltrafik

På Eskilstunavägen finns ett lokalt cykelstråk (dubbelriktad gång- och cykelbana) som efter korsningen med Runstensvägen övergår i ett lokalt stråk i blandtrafik. På Hagbyvägen består halva sträckan av ett lokalt cykelstråk medan resterande del är ett lokalt stråk i blandtrafik. Hagaholmsvägen är till största del en villagata där cykling sker i blandtrafik. En liten del av Hagaholmsvägen bakom Hällbyskolan är klassificerad som ett lokalt stråk som sedan övergår i ett lokalt stråk i blandtrafik efter korsningen med Skolvägen. Skolvägen är en villa- och återvändsgata där cykling i dagsläget sker i blandtrafik.

På Eskilstunavägen och Hagbyvägen finns oreglerade passager för cyklister. Samtliga passager saknar hastighetssäkring. En oreglerad passage innebär att cyklisterna ska visa företräde gentemot motorfordon. Detta försämrar cyklisternas framkomlighet och påverkar cykelnätets attraktivitet negativt. Se figur 6 för mer detaljerad illustration av cykelvägar och korsningspunkter i planområdet.

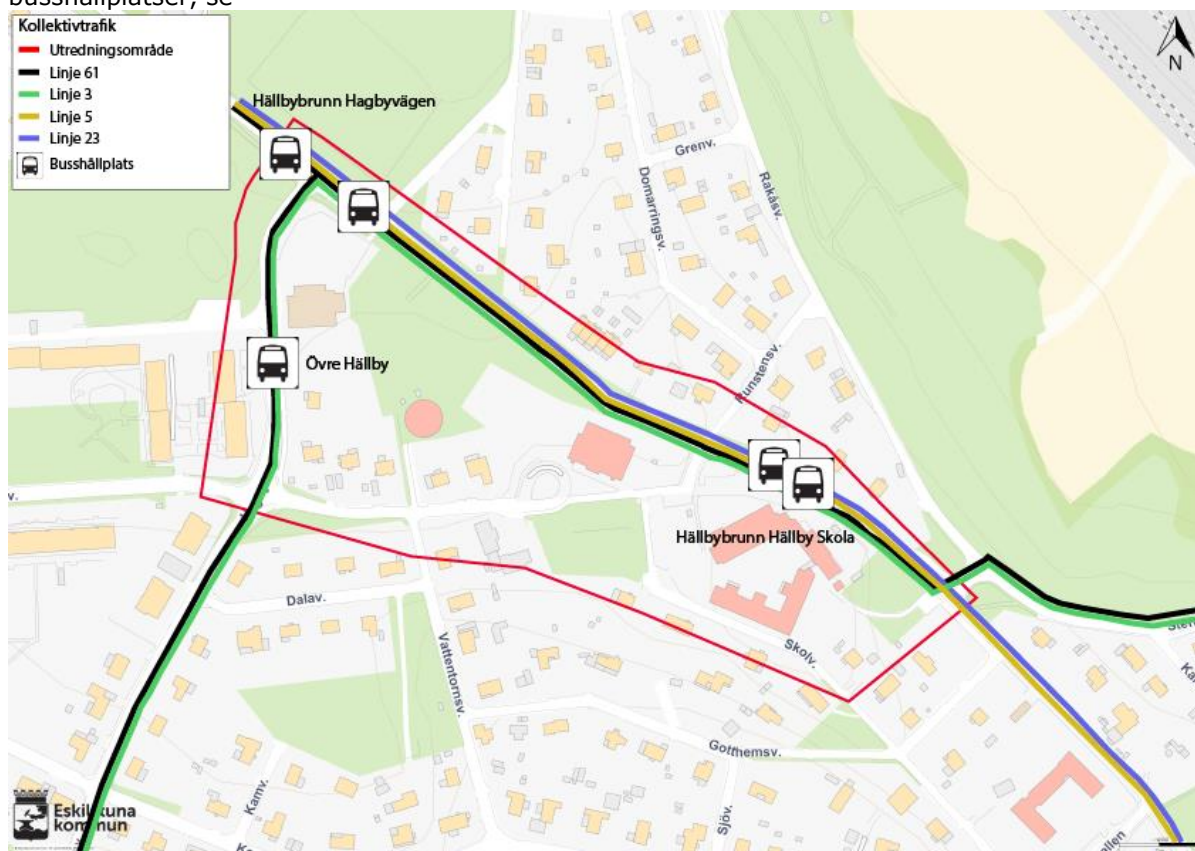
Nordöst om planområdet, med start några hundra meter efter Stenuddsvägen på Hällbyvägen, finns ett av Eskilstunas huvudcykelstråk. Ett huvudcykelstråk innebär att cykelvägen är prioriterad när det gäller drift, underhåll, vägvisning och trafiksäkerhet. Detta huvudcykelstråk kan användas för att cykla mot Eskilstuna centrum. In till centrum är det drygt 7 km och tar ca 30 minuter att cykla. Till köpcentret Tuna Park går det till största del ett huvudcykelstråk. Tuna Park ligger ca 4 km från planområdet och dit kan cyklisten ta sig på 15 minuter.



Figur 6. Cykelstråk och typ av korsningspunkt i utredningsområdet.

3.4 Kollektivtrafik

Fyra busslinjer, varav en nattlinje, sträcker sig förbi planområdet. I utredningsområdet finns flera busshållplatser, se



figur 7. Busshållplatsen vid Hällby skola är en enkel stopphållplats, även kallad timglashållplats. Då bussen stannar finns inte möjlighet för trafik att passera i någon av riktningarna, vilket innebär att trafik bakom och framför bussen bromsas upp. Detta resulterar i ökad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna samtidigt som kollektivtrafiken prioriteras.

Buslinje 3 trafikeras ca fyra gånger i timmen i högtrafik och två gånger i timmen under lågtrafik på vardagar. Under helger trafikeras linje 3 tre gånger i timmen i högtrafik. Buslinje 3 går mellan Hällby och Viptorp via centrum.

Buslinje 5 trafikeras två gånger i timmen från 06 till 20 på vardagar. På lördagar går linje 5 tre gånger i timmen mellan 09 och 21 medan den på söndagar bara går två gånger i timmen. Buslinje 5 går mellan Hemlaås (Hällby) och Ekängen via Tuna Park, S:t Eskils, Kyrkogård och Centrum.

Buslinje 23 går enligt oregelbunden tidtabell, mellan sju och nio gånger under vardagar beroende på hållplatsläge. Detta är fördelat på två resor under förmiddagen och fem till sju resor under eftermiddagen. På helger trafikeras linjen endast två gånger på natten. Buslinjen avgår från centrum och slutar vid Tegelviken och går via Hällby, Tumbo och Kvicksund.

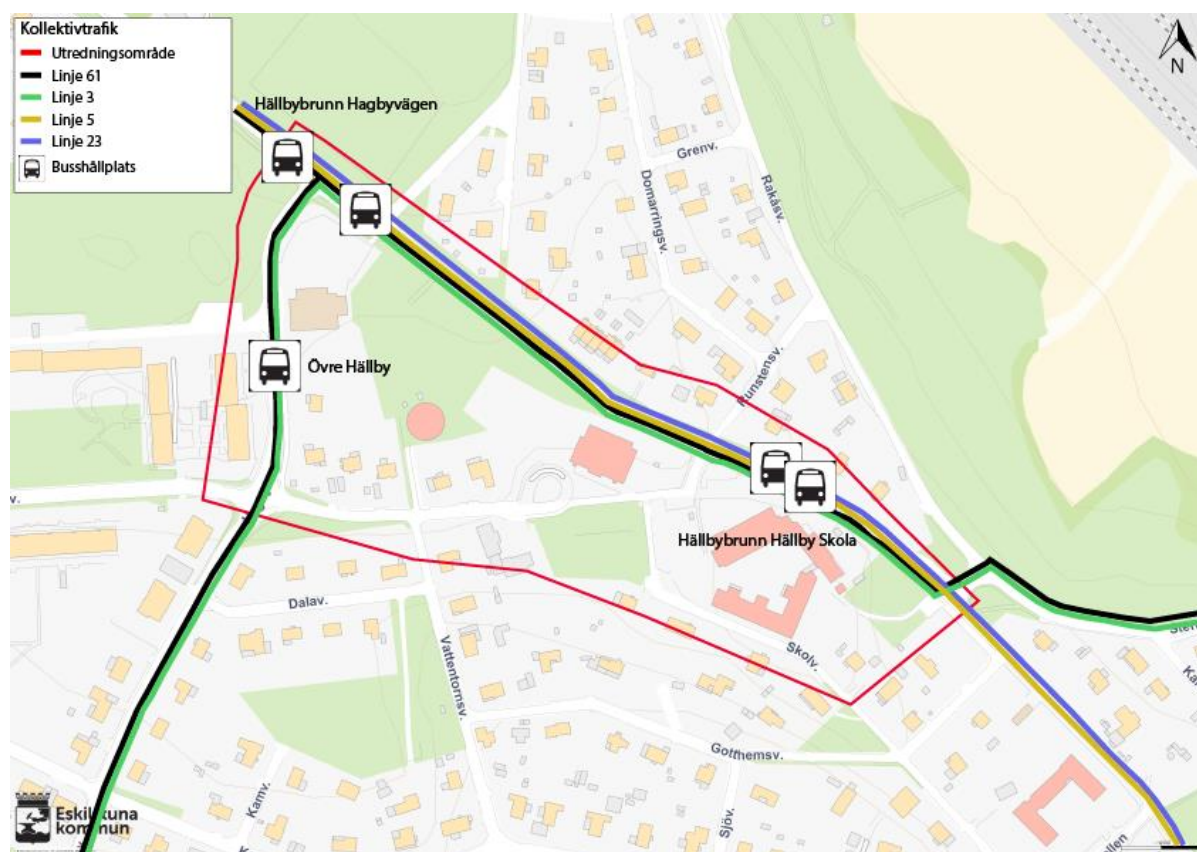
Buslinje 61 är en av Eskilstunas nattlinje som körs mellan fredag-lördag och lördag-söndag. Linjen trafikeras två gånger respektive natt. Buslinje 61 går mellan Centrum och Kvicksund via Hällby.

Till Eskilstuna Resecentrum tar en bussresa mellan 15–22 minuter från hållplats "Hällby Skola" beroende på busslinje. I högtrafik går det 7–8 turer i timmen mellan Hällby Skola och Eskilstuna Resecentrum. På Eskilstuna Resecentrum är utbudet på kollektivtrafik stort med både buss och tåg.

Det finns även elever som åker skolskjuts till skolan, läsåret 22–23 är det 14 elever, vilket innebär cirka 3% av skolans elever. För att ha rätt till skolskjuts ska eleverna ha minst 2–4 kilometer till skolan beroende på ålder och årstid³, se

Tabell 1.

Skolskjutsen omfattar en buss, som på morgonen trafikerar först norra sträckningen, lämnar barn vid skola för att sen köra den södra sträckningen och hämta upp barn boende längs den sträckan. På eftermiddagen kör bussen vid två tillfällen, båda gånger körs först elever på den södra sträckan och sedan hämtas elever med hållplats längs den norra sträckan upp och kör hem.

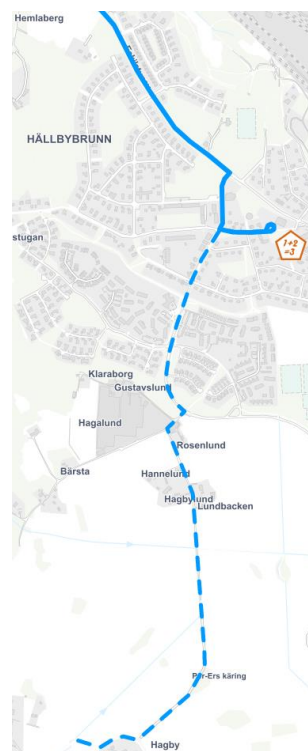


Figur 7. Kollektivtrafik i planområdet.

³ Hämtat 2023-01-11 från <https://www.eskilstuna.se/forskola-och-skola/grundskola/skolskjuts>

Tabell 1. Kriterier för skolskjuts för låg -och mellanstadiet i Eskilstuna kommun

Skolår	Minst antal kilometer från bostad till skola
Förskoleklass–skolår 3	2 kilometer
Skolår 4–6, vintertid (november–mars)	3 kilometer
Skolår 4–6, sommartid	4 kilometer

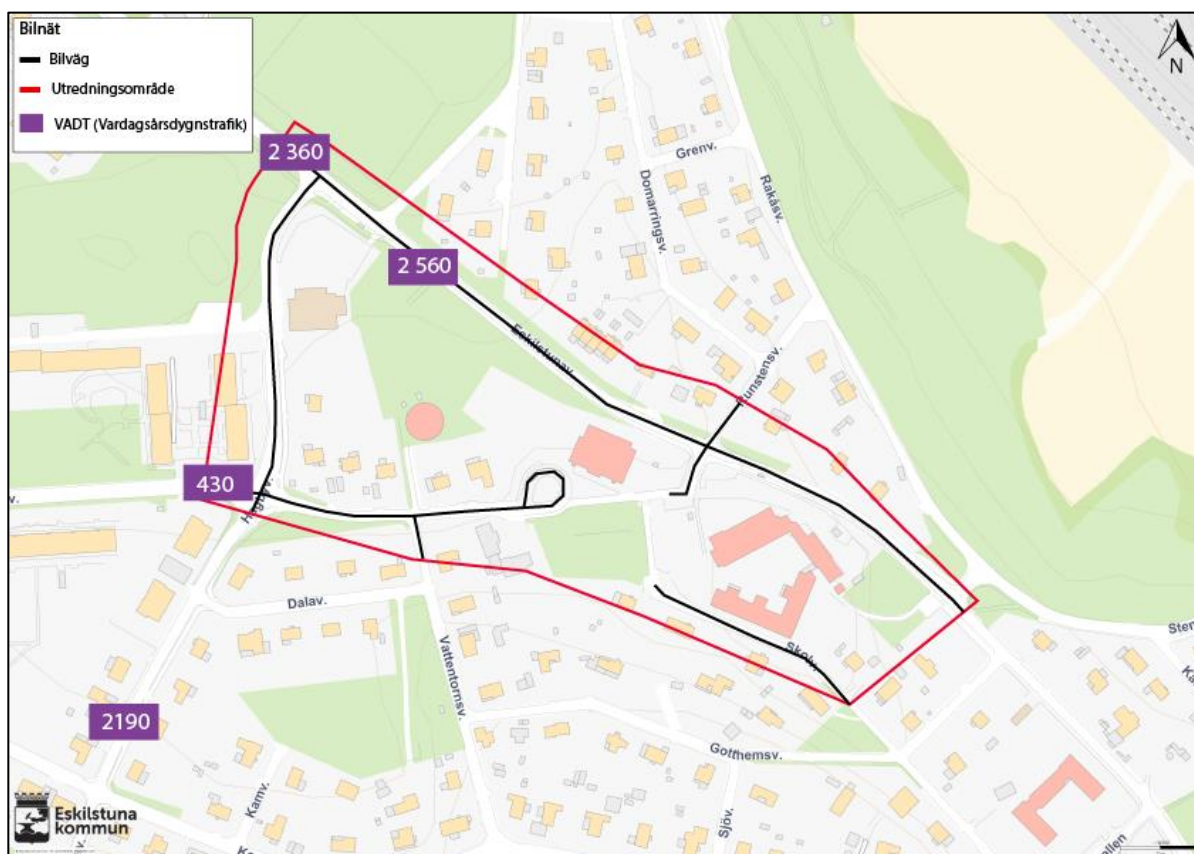


Figur 8. Till höger: Rutt för skolskjuts.

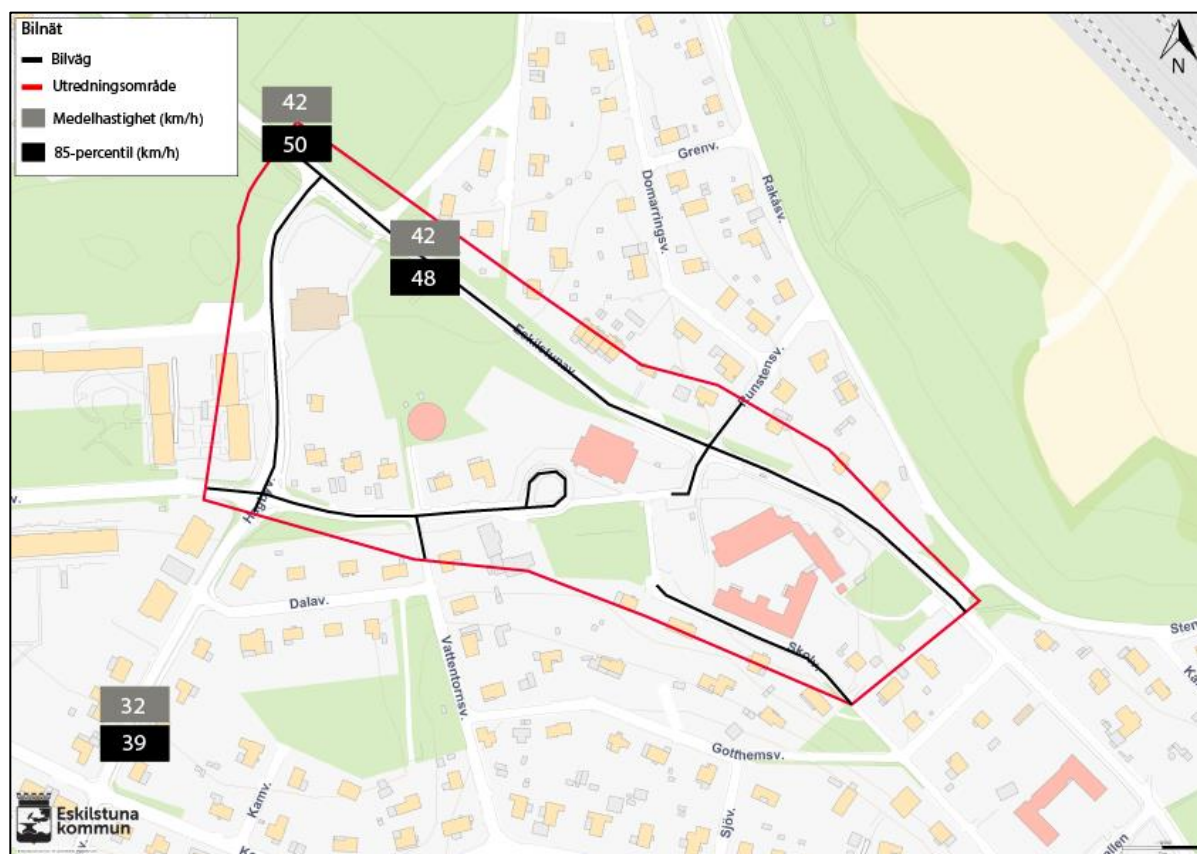
3.5 Motorfordonstrafik

Planområdet är beläget mellan de kommunala vägarna Eskilstunavägen och Hagbyvägen samt de enskilda vägarna Hagaholmsvägen, Skolvägen samt Vattentornsvägen. Eskilstunavägen i norr leder motorfordon mot Folkesta eller Eliseberg. Hastighetsbegränsningen på Eskilstunavägen är 50 km/h med undantag framför Hällby skola där hastigheten sänks till 30 km/h. Hagbyvägen ansluter från Eskilstunavägen i norr och leder motorfordonstrafik till bostadsområden söder om planområdet. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Hagaholmsvägen går genom bostadsområden väster från planområdet och övergår sedan i Skolvägen, hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Skolvägen är en tvärgata till Hällbyskolan och leder motorfordon i sydöstlig riktning mot Hällby kyrka, hastighetsbegränsningen är 30 km/h. Vattentornsvägen går genom planområdet och leder in motorfordon till bostadsområden i och söder om planområdet. På Vattentornsvägen är hastighetsbegränsningen är 30 km/h.

Trafikflöden till skolan uppskattas under avsnitt 4.3 Parkering och angöring till skolan. På Hagaholmsvägen finns ett Åkeriföretag. Detta innebär att det är ett fordon som kör i väg på morgon och ett fordon som kommer tillbaka på eftermiddagen. Detta behöver tas till hänsyn vid eventuella ombyggnader av gatan och korsning med Hagbyvägen.



Figur 9. Karta med vägar och uppmätta trafikflöden.



Figur 10. Karta med vägar och uppmätta hastigheter.

3.6 Livsrumsanalys

För beskrivning av gatornas funktion och karaktär används den så kallade *livsrumsmodellen*. Livrumsmodellen utvecklades av Trafikverket och SKL i arbetet med "Rätt fart i staden"⁴ och TRAST⁵. Modellen syftar till att tydliggöra karaktär för olika gaturum samt vilken funktion och roll de har eller bör ha i trafikinätet som helhet. I modellen betonas vikten av att gaturummet består av både "väggar" och "golv", att omgivande bebyggelse i mycket hög grad påverkar gatans funktion som helhet, hur bebyggelsestrukturen ser ut, hur byggnaderna ligger i förhållande till gatan och hur entréer är placerade. I livsrumsmodellen delas staden in i tre olika "rum" och i två "mellanrum": frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum, integrerat transportrum samt transportrum. För att uppnå önskad hastighetsnivå och önskat beteende hos trafikanterna är det av stor vikt att gatans utformning, gestaltning och omgivande bebyggelsestruktur överensstämmer med gatans funktion och roll i trafikinätet. Uppnås detta förbättras samspelet mellan trafikanter och därmed trafiksäkerheten, och så skapas goda förutsättningar för en attraktiv stadsmiljö. I figuren nedan sammanfattas vad som kännetecknar respektive livsrumsrum.

⁴ Trafikverket (2021). TRAST fördjupning – Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1628896/FULLTEXT01.pdf>

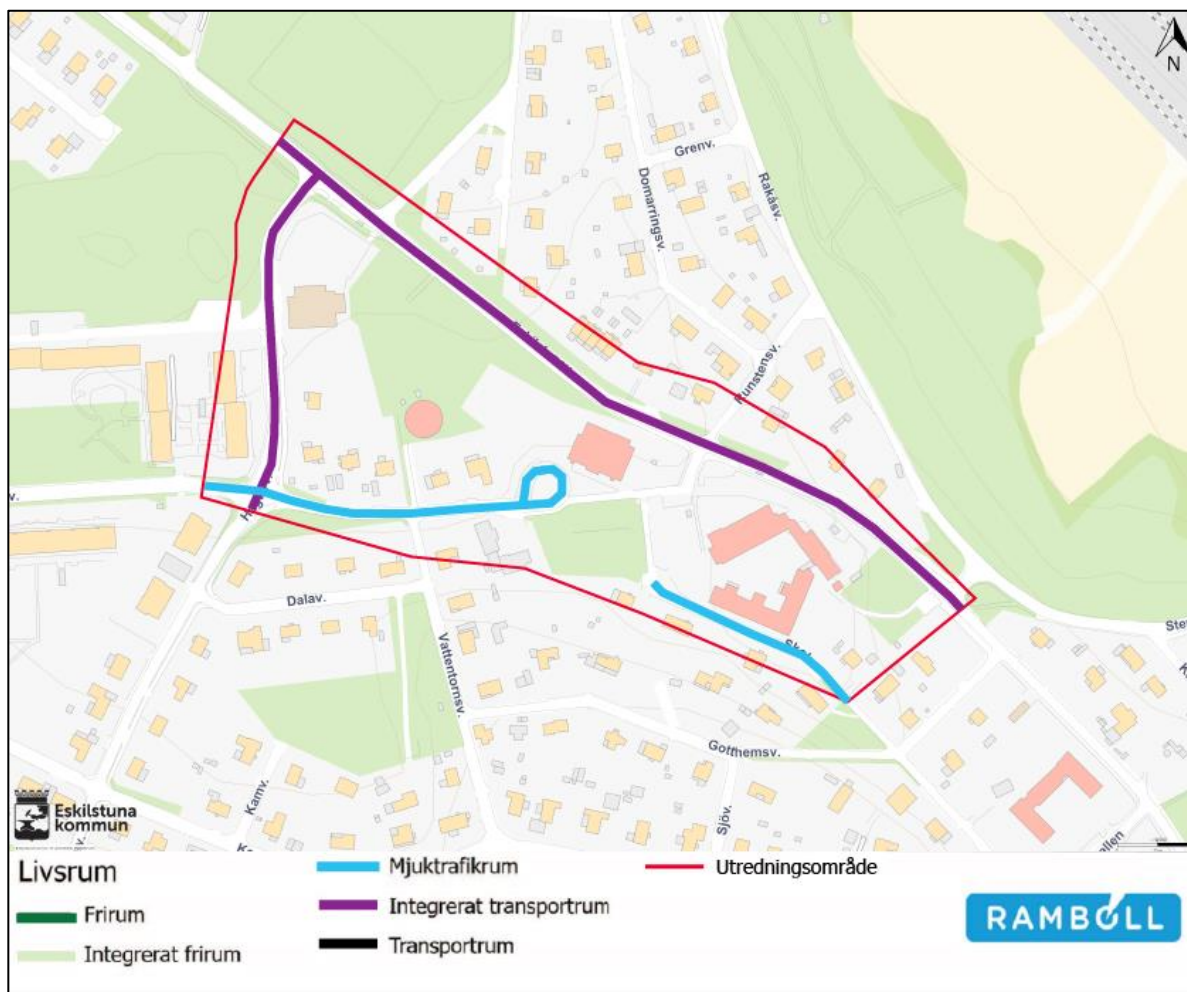
⁵ Trafikverket & SKL (2015). Trafik för en attraktiv stad – introduktion till TRAST. https://bransch.trafikverket.se/contentassets/d4a35097e19b4dd7afe673c8c637ad95/trast_introduktion_.pdf.

Tabell 2. Livsrumsmodellen.

	Frirum	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum	Transportrum
Trafikanter					
1. Prioritering	Fotgängare och cyklister. Inga motorfordon.	Fotgängare och cyklister, motorfordon på oskyddade trafikanters villkor.	Fotgängare, cyklister och motorfordon. Samspel mellan trafikslag.	Motorfordon, gående och cyklister på separerade banor.	Motorfordon. Inga oskyddade trafikanter.
2. Typ av gata	Gång- och cykelväg, gågata, torg, park och promenad.	Gångfartsgata, gågata och torg.	Stadsgata, blandtrafikgata. Stor andel trafik med målpunkt längs sträckan.	Gata som förbinder stadens olika områden. Stor andel genomfartstrafik.	Genomfartsgata alternativt infartsgata.
3. Separering		Blandtrafik	Separerad gångbana	Separerad gång- och cykelväg	Separerad gång- och cykelväg oftast ej i anslutning till gaturummet.
4. Hastighet	-	Gångfart	Upp till 40 km/h	40–60 km/h	60–120 km/h
5. Funktion, karaktär och bebyggelse	Renodlat vistelserum för människor. Behöver inte ligga i direkt anslutning till bebyggelse.	Gaturum för människor, möten och vistelse. Tätt bebyggelse, många entréer mot gaturummet.	Större delen av stadens gaturum, ofta blandad stadsbebyggelse. Tätt bebyggelse i huvudsak som gör anspråk på kontakt och närvara, många entréer, direkt eller indirekt mot gata.	Bebyggelsen kan skapa väggar i gaturummet, ofta indraget från gatan utan anspråk på gaturummet. Få eller glest med entréer, inte placerade i direkt mot gata.	Ingen eller enstaka bebyggelse i direkt anslutning till gaturummet, inga eller få entréer direkt mot gatan.
6. Oskyddade trafikanters behov att korsas gatan		Inget korsningsbehov, oskyddade trafikanter vistas i gaturummet.	Stort korsningsbehov längs hela gatan. Fotgängare på gångbana, cyklister färdas i gatan.	Litet korsningsbehov, endast i korsningspunkter. Behov av trafiksäkra gång- och cykelpassager.	Inget behov alternativt planskilda gång- och cykelpassager.
7. Trafiknät		Lokalnät	Lokalnät Huvudnät	Huvudnät	Huvudnät Regionalt nät

3.6.1 Översikt

Gatorna i utredningsområdet har analyserats utifrån livsrumsmodellen, genom att studera gatornas funktion i trafikinätet och gatornas utformning i området idag. Både Eskilstunavägen och Hagbyvägen kan förstås som integrerade transportrum där framkomligheten för fordonstrafiken prioriterats framför gående och cyklisters anspråk på att både färdas längs samt korsa vägen. Hagaholmsvägen och Skolvägen kan huvudsakligen förstås som mjuktrafikrum där bilarna och cyklar samsas kring samma yta och gående rör sig i gatans ytterkant. En närmre beskrivning av hur varje enskild gata fungerar samt brister och styrkor beskrivs följande.




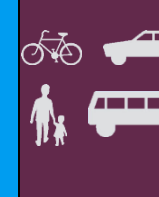



3.6.2 Eskilstunavägen

Eskilstunavägen är en viktig länk i stadens huvudnät och bedöms ha karaktären integrerat transportrum. I de västra delarna är skyltad hastighet 50 km/tim och i de östra delarna framför skolan 30 km/tim. Avstånden mellan korsningspunkterna för fotgängare och cyklister är förhållandevis långa och saknar delvis trafiksäkra gång- och cykelpassager. Eskilstunavägen går i de västra delarna genom ett område med skog och utöver skolan finns inga allmänna målpunkter intill vägen.

Eskilstunavägen är en viktig länk i trafiknätet då den leder in mot Eskilstuna centrum samt ut mot E20. Med funktion som en huvudgata är det rimligt att gatans fungerar som ett integrerat transportrum. Dock behöver passagebehoven ses över och cykelbana kompletteras för att erbjuda gående och cyklister ett funktionellt trafikrum. Detta behov styrks av att det planeras tillkomma bebyggelse i skogsområdet vilket i sin tur förväntas bidra till ökat korsningsanspråk för de oskyddade trafikanterna. Behovet av trafiksäkra passager stärks också av att det är många barn som rör sig i området, in minst till och från Hällby skola. Idag saknas en trafiksäker och framkomlig korsning för både cyklister och fotgängare.

Tabell 3. Livsrumsmodellen Eskilstunavägen. För beskrivning av kriterier se tabell 2.






Eskilstuna- vägen	Frirum	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum	Transportrum
Trafikanter /Kriterier					
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					

3.6.3 Hagbyvägen

Hagbyvägen går genom bostadsområden och intill några verksamheter. Inga allmänna målpunkter finns direkt intill vägen. Längs Hagbyvägen är skyltad hastighet 30 km/h vilket enligt livsrumsmodellen hör till mjuktrafikrummet. Gatan bedöms dock ha karaktären av integrerat transportrum. Överlag är trafikslagen på Hagbyvägen tydligt separerade genom gång- och cykelbana respektive körbana. På vissa ställen saknas dock infrastruktur för gående och/eller cyklister både längsgående vägbanan och där korsningsanspråk finns. I korsningspunkterna finns övergångsställen men det saknas hastighetssäkringar.

Likt Eskilstunavägen har Hagbyvägen en huvudfunktion i gatunätet i Hällby. Gatan leder i norr mot Eskiltungavägen och i söder mot Västeråsvägen, vilken ansluter till externhandelsområde och in mot centrum. Med funktion som en huvudgata är det rimligt att gatan fungerar som ett integrerat transportrum. Dock behöver även här passagebehoven ses över och cykelbana kompletteras för att erbjuda gående och cyklister ett funktionellt trafikrum.

Tabell 4. Livsrumsmodellen på Hagbyvägen. För beskrivning av kriterier se tabell 2.

Hagbyvägen	Frirum	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum	Transportrum
Trafikanter /Kriterier					
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					

3.6.4 Skolvägen

Skolvägen är utformad som en villagata men leder också in till Skolfastigheten och angör den västra cykelparkeringen på skolan. Gatan består av en asfaltsyta som delas av alla transportslag. Gatan angränsar till villafastigheter, vilka ramas in av häckar och staket. Privata uppfarter till fastigheterna ansluter ut i gatan på båda sidor. På vägens västra del finns en återvändsgränd, denna ligger precis utanför Hällby skola som är en stor målpunkt både för gående, cyklister och motorfordon. Detta är en vanlig avlämnings- och upphämningsplats av elever. Den planerade utbyggnaden av befintlig skola kan antas bidra till ett ökat trafikflöde på vägen om inga särskilda åtgärder vidtas.

Längs med Skolvägen är skyltad hastighet 30 km/h och vägen bedöms ha karaktären mjuktrafikrum. Anledningen till att vägen inte bedöms vara ett integrerat frirum, trots en relativt smal sektion beror på att det inte finns åtgärder som prioriterar gående eller cyklister. Cykel- och gångtrafik sker i blandtrafik och gatuparkering sker i relativt stor utsträckning på vägen.

Förändringarna i trafikmängd bedöms inte leda till någon förändring av karaktären enligt livsrumsmodellen såvida inte gående och cyklister får ökad prioritet i gaturummet. I fortsatt planläggning bör det övervägas om man kan hantera ett ökat trafikflöde genom villaområdet eller om åtgärder för att hindra detta kan vidtas.

Tabell 5. Livsrumsmodellen på Skolvägen. För beskrivning av kriterier se tabell 2.

Skolvägen	Frirum	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum	Transportrum
Trafikanter /Kriterier					
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					

3.6.5 Hagaholmsvägen




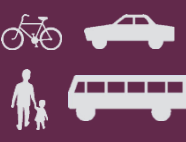

Hagaholmsvägen utgörs av en asfalterad yta som delas av alla transportslag. Gatan angränsar till villafastigheter på båda sidor men det är enbart på den norra sidan det finns anslutningar till fastigheterna. I öster, söder om gatan finns ett åkeriföretag. Företaget omfattar en lastbil, vilken kör ut på morgonen och kommer tillbaka på eftermiddagen. Detta innebär att eventuell ombyggnad av gatan behöver ta hänsyn till fordonets körspår.

Skyldad hastighet på Hagaholmsvägen är 30 km/h och vägen bedöms ha karaktären mjuktrafikrum. Anledningen till att gatan inte bedöms vara ett integrerat frirum beror, precis som Skolvägen, på att inga särskilda åtgärder för gående eller cyklister finns. Cykel- och gångtrafik sker i blandtrafik. Vidare används den södra sidan av gatan i stor utsträckning för parkering. Parkering längs med gatan kan innebära en trafiksäkerhetsrisk för att gående, särskilt barn skymms bakom en bil och för bilisten plötsligt dyker upp i gaturummet. Förslaget om att anlägga gång- och cykelväg där parkeringen idag sker innebär en avsevärd förbättring för trafiksäkerheten.

På gatans östra del finns en återvändsgränd, denna ligger precis utanför Hällby skola som är en stor målpunkt både för gående, cyklister och motorfordon. Enligt skolpersonalens uppfattning fungerar dock situationen bra idag. Runt om återvändsgränden finns en trottoar. Detta är en vanlig av- och upphämningsplats av elever. Det är också här skolbussen lämnar och hämtar elever. Det saknas idag en tydlig hållplats där eleverna kan vänta på bussen.

Den planerade utbyggnaden av befintlig skola och eventuella angöringsvägar till nya bostadsområden kan antas bidra till ett ökat trafikflöde på gatan. Det bör i nästa steg analysera vad konsekvenserna av ett ökat trafikflöde genom ett villaområde innebär.

Tabell 6. Livsrumsmodellen på Hagaholmsvägen. För beskrivning av kriterier se tabell 2.

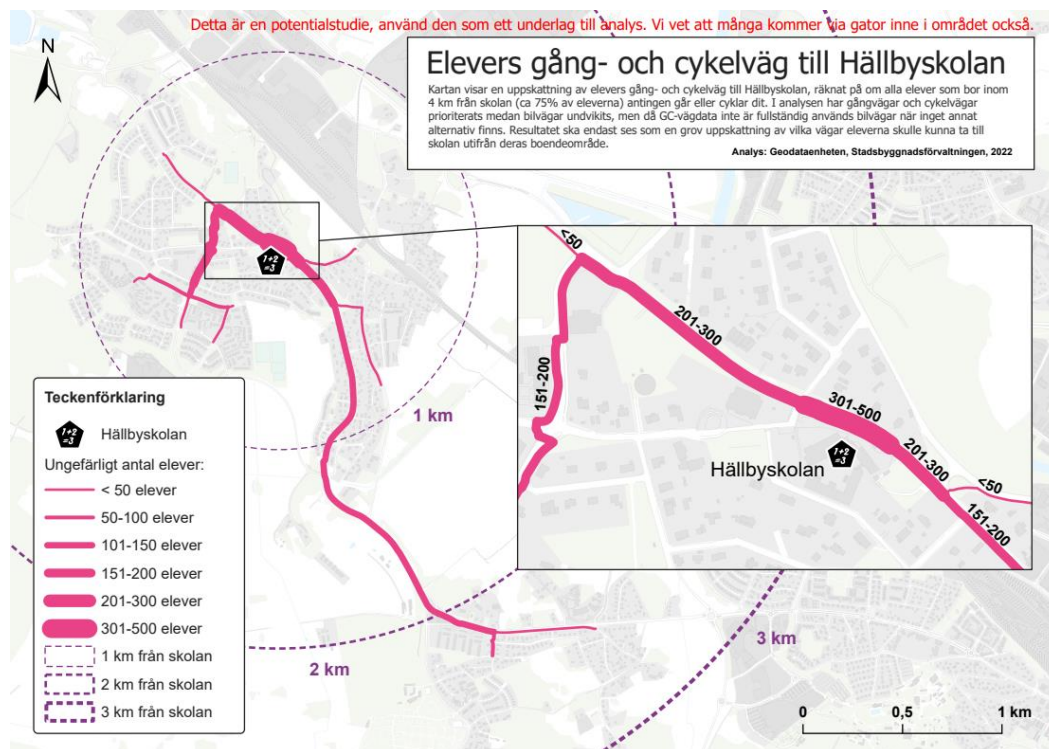
Hagaholmsvägen	Frirum	Integrerat frirum	Mjuktrafikrum	Integrerat transportrum	Transportrum
Trafikanter					
/Kriterier					
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					

4. Resor till skolan

Hur elever och personal tar sig till skolan påverkas av såväl avstånd, vilket utbud av gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik som finns samt vilka andra resor vårdnadshavare och personal utövar i anslutning till resan till och från skolan/arbetet. Följande identifieras elevernas skolvägar utifrån hur eleverna kan ta sig till skolan idag, vilka resor elever och personal har, hur situationen kring parkering och angöring till skolan fungerar samt vilken potential till högre andel hållbara resor som bedöms finnas för elever respektive personal.

4.1 Skolvägar

Kommunen har genomfört en nätverksanalys för att identifiera närmsta vägval till skolan för elever med kortare avstånd än 3 kilometer. Villkoren för nätverksanalysen bygger på att elever i första hand väljer gång- och cykelvägar men att då dessa saknas, på grund av att dessa ännu ej digitaliserats eller då de saknas i den fysiska miljön, väljs i stället bilvägar. Analysen utgår från var skolans elever bodde vid analysens genomförande (2022) men visar inte vägval för färre än 20 elever. Kartan samlar således upp potentiella skolvägar från områden där elever bor och hur de kan ta sig till skolan. Nätverksanalysen har inte tillgodosett möjlighet för elever att använda Hagaholmsvägen och sedan ansluta till skolan från väster. Det kan dock antas att de 151–200 eleverna på Hagbybvägen norr om Hagaholmsvägen tar denna väg i stället för omvägen ut på Eskilstunavägen. Således bör de potentiella flödena på Eskilstunavägen väster om skolan vara färre än 50. Utifrån analysen kan konstateras att Hagaholmsvägen västerifrån och Eskilstunavägen österifrån är de primära skolvägarna som elever som går och cyklar skulle kunna använda. Det finns dock även ett mindre flöde från Eskilstunavägen från nordväst. På Eskilstunavägen finns cykelbana på vägens norra sida men inte på den södra sidan. På Hagaholmsvägen saknas cykelväg helt, men det finns i precis anslutning till skolan (se figur 6).



Figur 11. Potentialstudie för elevernas närmsta gång- och cykelväg till Hällbyskola. Källa: Eskilstuna kommun.

I samband med planarbetet för aktuell detaljplan har även en dialog med barnen på skolan genomförts. Syftet har varit att inhämta barnens kunskap, erfarenheter och synpunkter kring skolvägarna och skogen som ligger intill Hällbyskola. Dialogen genomfördes i oktober 2022. I dialogen har eleverna fått svara på hur de reser till skolan.

När eleverna tillfrågas om vad som är bra och dåligt med deras skolväg, lyfter de:

Bra

- Det är bra att det är flera ingångar till skolgården
- Finns olika vägar till skolan. Att man kan "gena" genom skogen vid vattentornet.
- Nära hem. Inte så långt/kort väg till skolan
- Säker väg
- Man får energi och motion av att ta sig till skolan
- Trottoar/gångbana/cykelbana, som man kan cykla och gå på
- Bra övergångsställen
- Bra om man har nära till busshållplats från där man bor
- Bussen går ofta
- Enkelfil vid busshållplats utanför skolan
- Farthinder
- Hastigheten 30 km/h
- Inte så mycket trafik, inte så många bilar
- Bra bilväg. Finns rondell

Mindre bra

- För lång och gropig väg med läskiga kurvor.
- Mycket backar
- Det är svårt att cykla på trottoaren nära skolan. Det är inte så många vita streck i marken så då vet man inte var man ska gå.
- Saknas cykelväg/gångbana på vissa ställen så man får gå eller cykla vid sidan av vägen. Exempelvis ingen cykelväg förbi kyrkan, på åsen.
- Mindre bra med en stor bilväg bredvid skolan
- Dåligt med mycket bilar/biltrafik och att bilar kör snabbt. Osäkert och läskigt att korsa vägen. Åker då bil istället.
- Ljud från bilarna
- Skymd sikt vid övergångsställe
- Saknas övergångsställen på vissa ställen: på Eskilstunavägen vid busshållplatsen, Hagbyvägen och vägen upp mot stallet vid Ekeby vårdcentral
- När trafikljusen inte fungerar

När de tillfrågas om hur en bra skolväg ska vara kan svaren sammanfattas till god trafiksäkert genom ingen eller lite trafik, låga hastigheter, att man inte ska behöva korsa vägar, staket mellan gång- och cykelväg och bilväg, fartkameror, trafikpoliser och farthinder. Det lyfts även att det ska finnas gång- och cykelväg hela vägen, att dessa ska vara breda och raka med gatubelysning och hus runt om. De vill också ha mindre grus på cykelvägen och att man ska laga vägen så den blir kortare.

Eleverna fick även skissa sina vägar, stigar m.m. som de brukar använda vid skolan och skogen på kartor. Utifrån deras skisser samt de övriga svar som uppgetts har kommunen sammanställt en karta över hur barn rör sig området, kartan är oberoende av färdmedelsval. Utöver vad nätverksanalysen konstaterat, redovisar figur 12 att det rör sig elever genom skogen (där det planeras bostäder), på Skolvägen söder om skolan och även längs Hagaholmsvägen och Vattentornsvägen. Det kan även konstateras att det kommer barn från bostadsområdet norr om skolan där det saknas övergångsställen över Eskilstunavägen.



Figur 12. Elevernas vägar till skolan, oberoende av färdmedel. Källa: Rörelsestråk, Eskilstuna kommun (2022).

4.2 Dagens Resvanor

Parallellt med dialogen kring elevers skolvägar som nämnts ovan gjordes en resvaneundersökning för elever och personal på Hällby skolan. Dessa undersökningar har tillsammans utgjort underlag för att förstå dagens resvanor för elever och personal. Som komplement har även Eskilstunas kommun resvaneundersökning från 2021 använts.

Elevernas resor

I dialogen har eleverna själv fått berätta hur de tar sig till skolan idag, se tabell 7. Det vanligaste sättet att ta sig till skolan enligt resultatet är med bil, nästan lika många går till skolan. En fjärdedel av barnen uppger att de åker buss och drygt 10 % cyklar till skolan.

Tabell 7. Sammanställning av elevernas färdssätt till skolan uppdelat på årskurs. Källa: resvaneundersökning Hällbyskolan, Eskilstuna kommun (2022).

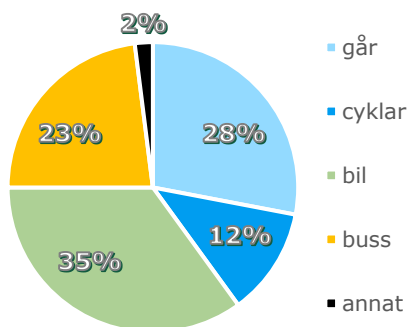
1. Hur tar ni er till skolan idag? Skriv ner hur många i klassen som cyklar, går, åker bil, buss etc.

ÅRSKURS	Åk 1	Åk 2	Åk 3	Åk 4	Åk 6	TOTALT PER FÄRDSÄTT
FÄRDSÄTT						
Går	15	16	15	22	24	92
Cyklar	4	2	3	13	18	40
Bil	29	34	33 (13 både bil och buss)	8	10	114
Buss	6	7	22 (13 både bil och buss)	22	17	74
Sparkcykel	2					2
Taxi		2				2

I undersökningen har elever i klass 5 inte svarat. Då elever i högre ålder i högre grad tar sig till skolan själva kan man därför anta att andelen som går och cyklar är något högre än sammanställningen av svaren. I Figur 13 har en skattning av färdmedelsfördelningen gjorts utefter elevernas svar. I sammanställning har elever i klass fem antagits resa på samma sätt som eleverna i klass 6. Då vissa elever i klass tre uppges ha svarat dubbelt, både för buss och bil har också bil och buss åkande har sänkts med 7 respektive 6 elever. Resultatet av detta blir att cirka 40% går eller cyklar, 35 % blir körda och 23 % åker kollektivt. Detta kan jämföras med Trafikalstringsverktygets skattning för en skola i huvudortens ytterområden som anger en bilandel på 38%, noteras bör dock att Trafikverkets alstringsverktyg även inkluderar personalens resor. Andelen kollektivtrafikresor är också lägre till förmån för fler cykelresor i alstringsverktyget. Skattningen enligt elevernas svar bedöms representativ.

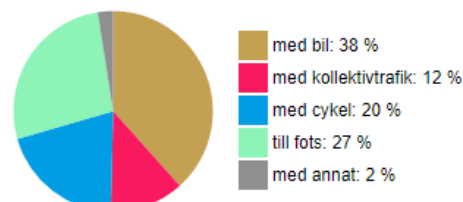
Färdmedelfördelning elvernas resor

Resvaneundersökning



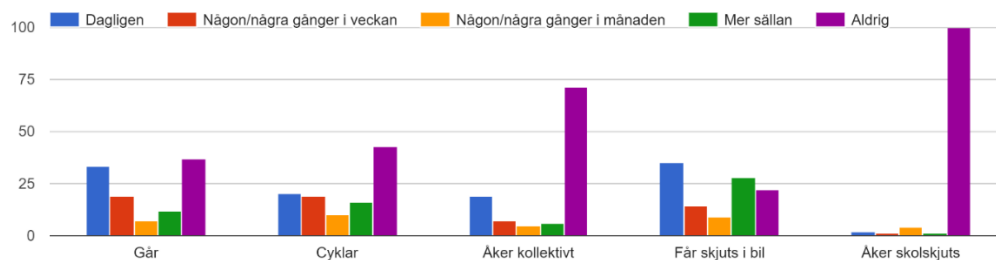
Trafikalstringsverktyget

Skattad färdmedelfördelning

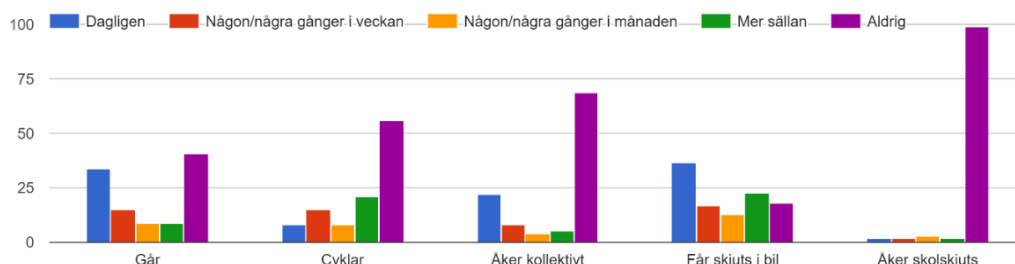


Figur 13. Till vänster: Elevernas svar på hur det tar sig till skolan idag. Till höger: En uppskattad sammanställning för färdmedelfördelning för elevernas resor till skolan

I resvaneundersökningen för elever är det barnens vårdnadshavare som svarat för hur eleverna tar sig till skolan. I denna undersökning går inte att utläsa någon generell färdmedelsfördelning som kan bekräfta eller dementera uppskattningen ovan, då frågan om färdmedel ställts på ett annat sätt, se figur 14 och figur 15. Det går dock att utläsa att av de föräldrar som svarat att deras barn dagligen tar sig till skolan på samma sätt, är det flest som får skjuts i bil följt av går. Ingen större skillnad på dessa staplar ses mellan sommar- och vinterhalvåret. Svaren kring hur ofta barnen cyklar varierar mest mellan sommar- och vinterhalvåret. Det är fler som cyklar både dagligen och någon/några gånger i veckan på sommarhalvåret. Denna skillnad verkar bero på något färre dagligakollektivtrafikresor samt något färre som får skjuts i bil någon/några gånger i veckan på sommaren.



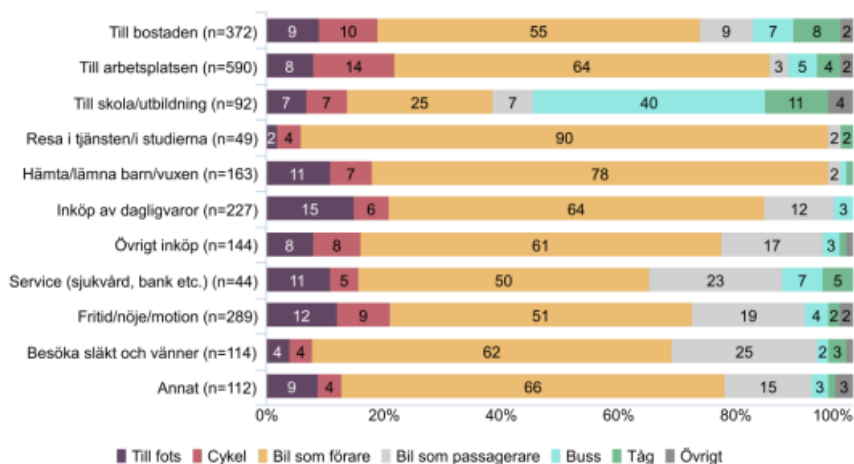
Figur 14. Hur elevernas vårdnadshavare uppper att deras barn reser till och från skolan under vår och sommar.



Figur 15. Hur elevernas vårdnadshavare uppper att deras barn reser till och från skolan under höst och vinter.

Personalens resor

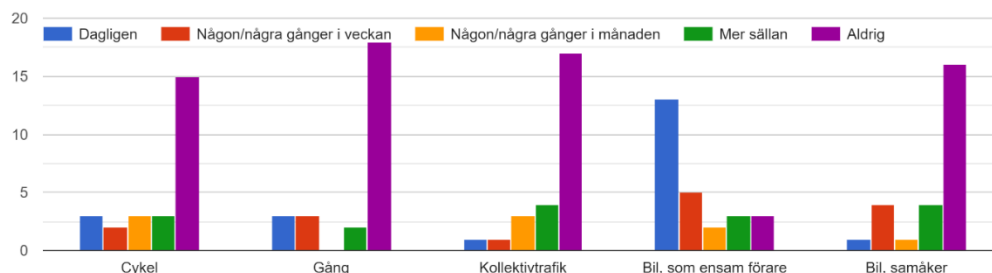
Arbetsresorna i Eskilstuna kommun gjordes enligt resvaneundersökningen 2021 till 67% med bil (varav 3 procentandelar som passagerare), 14 % av resorna med cykel, 8 % av resorna till fots, 9% med kollektivtrafik och 2% på andra sätt.



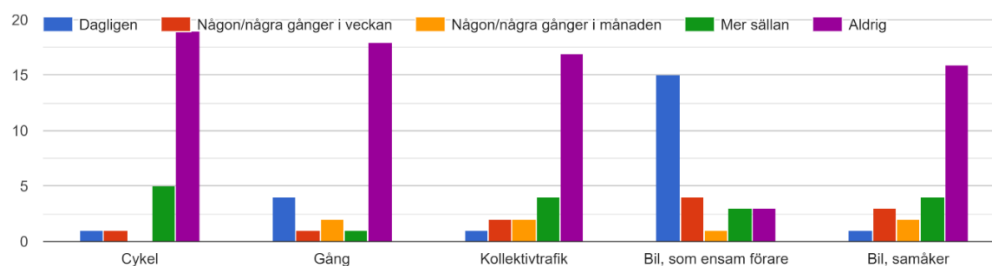
Figur 16. Resultat av färdmedelsfördelning i Eskilstuna kommun 2021 uppdelat på ärende. Källa: Origo Group, 2021.

I resvaneundersökningen för skolan har 26 personer svarat, samtliga av dessa uppges vara lärare. Utöver lärare finns även annan personal som till exempel bespisingpersonal och lokalvårdare. Dessa har inte tillfrågats i undersökningen. Utifrån resvanundersökningen för skolans personal kan konstateras att det färdmedel som är vanligast att använda dagligen är bilen. 15 personer har uppgett att de kör bil som ensamförare dagligen på vintern, jämfört med

13 på sommaren. En person åker bil tillsammans med någon annan, både vinter och sommar. För de andra färdssätten verkar gälla att de flesta varierar färdssätt. 3–4 personer verkar gå dagligen beroende på årstid och endast 1–3 som cyklar dagligen. Om det är 30 lärare på skolan innebär 15 personer som dagligen kör bil att 50% kör bil dagligen, därutöver tillkommer de som kör ibland samt några få som samåker. En bil andel på 67% eller strax under enligt Eskilstunas resvaneundersökning 2021 som färdmedelsandel för biltrafiken förefaller således representativt.



Figur 17. Hur personal uppger att de reser till och från arbetet under vår och sommar.



Figur 18. Hur personal uppger att de reser till och från arbetet under höst och vinter.

4.3 Parkering och angöring till skolan

Angöring och parkeringsbeläggning

Skolans personal angör från tidig morgon till strax efter skolstart, de flesta lärarna är emellertid på plats innan 7.30. Den tid då flest angör skolan samtidigt är på morgonen när vårdnadshavare lämnar sina barn inför skolstart, huvudsakligen mellan 7.50 och 8.10. Eleverna går in till skolans lokaler via skolgården som nås från nordväst, väst eller öster ifrån.

För att angöra skolan med bil finns idag tre möjligheter. Att från Eskilstunavägen angöra p-platserna som finns på skolfastigheten, att från Skolvägen köra in vid vändplatsen och lämna barn alternativt stanna i gatan och gå med barnen in eller att från Hagaholmsvägen lämna vid vändplatsen väster om skolan.

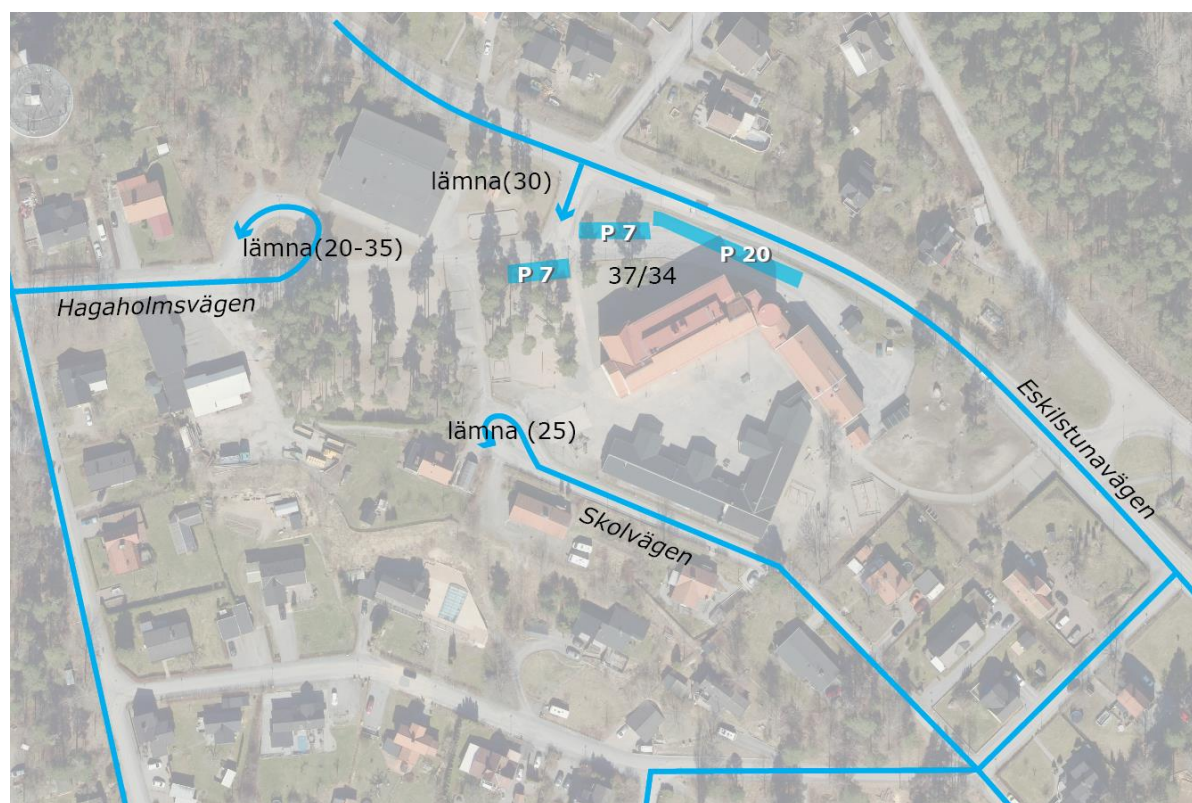
Parkeringsplatserna på skolfastigheten innefattar totalt 34 platser, 7 av dessa är begränsade till 15 minuters parkering och används av vuxna som hämtar och lämnar barn på skolan (de längst väster ut på fastigheten). Parkeringsplatsen var full då den räknades i samband med skolstart 2022-09-17, det stod även 2 bilar parkerade vid skolans fasad och en bredvid en container. På skolvägen fanns 2 parkerade bilar och på Hagaholmsvägen 4. För de vårdnadshavare som angör från Eskilstunavägen finns ingen vändplats. De behöver således, om besöksparkeringarna är

upptagna, köra fram åt väster och backa bak in mot personalparkeringen för att vända. Detta innebär att de kommer i konflikt med barn som går till skolan från den allmänna busshållplatsen eller bostadsområdet norr om Eskilstunavägen. Detta samtidigt som personal till skolan också fortfarande anländer. Personal och vårdnadshavare upplever detta som stundtals kaotiskt.

Angörande bilar har räknats av kommunen mellan 07.50 och 08.10 för Eskilstunavägen och Skolvägen i september 2022. Vid aktuellt tillfälle kom cirka 30 angörande fordon från Eskilstunavägen och cirka 25 på skolvägen. Flödet på Hagaholmsvägen är okänt, men uppskattningsvis är det fördelat hälften gående och cyklister, hälften som blir körda. I Hagaholmsvägen var det enstaka fordon som parkerade så att vuxen kunde följa barnet/barnen in. Vid Skolvägen följde majoriteten av föräldrarna barnen in till skolan. Från Eskilstunavägen var det relativt jämnt fördelat om vuxna endast släppte elever eller följde med in.

Om man antar att 35% av eleverna kommer med bil till skolan enligt figur 13, innebär det att totalt 165 elever anländer med bil. Antag att 75% av dessa kommer under 20 minuters intervallen mellan 7.50 och 8.10 och att det i var tredje bil finns två barn. Det innebär att cirka 90 fordon kan antas angöra under denna tid. Totalt 55 av dessa har vid trafikräkningen spårats till Eskilstunavägen och Skolvägen. Således antas 35 fordon angöra via Hagaholmsvägen, vilket motsvarar knappt 2 fordon eller fyra fordonsrörelser i minuten. I diskussion med biträdande rektor upplevs inte trafiken från Hagaholmsvägen var så pass omfattande. Bedömningen är att det kan röra sig mellan 20–35 fordon som hämtar och lämnar i Hagaholmsvägen idag.

Om lika många antas hämta sina barn med bil som lämna innebär det 360 fordonsrörelser per dygn alstrade av hämta/lämna-rörelser vid skolan. Därutöver tillkommer personalens resor samt nyttotransporter.



Figur 19. Parkering och angöring vid skolan. Kartan visar hur många fordon som lämnar barn vid respektive anslutning, antalet parkeringsplatser på skolans fastighet samt beläggning på parkeringen vid skolan

Efterfrågan på personalparkering

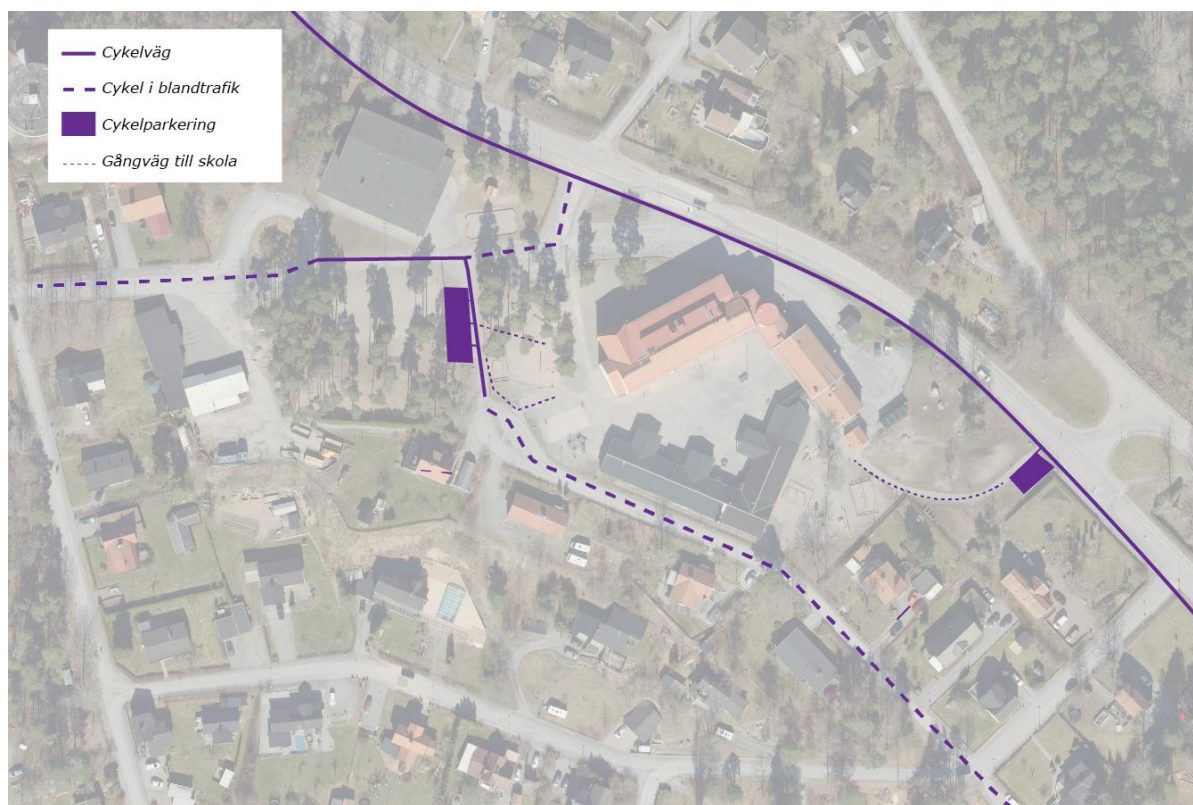
I dialog med skolans biträdande rektor gjorde en kompletterande räkning på skolan vid 10.00 på morgonen. Då konstaterade samtlig personalparkering (27) upptagna samt 10 parkerade bilar i Skolvägen, vilka antas vara skolans personal. Det uppges finnas totalt 70 personal på skolan varav de flesta uppges vara på plats samtidigt. 37 upptagna platser kan förstås som att:

- 67% av skolans 70 personal kör eller åker bil
- 90% av personalen antas vara på plats samtidigt
- I var 10onde bil åker två personer

Cykelparkering

Enligt dialogen cyklar 15% av eleverna, vilket skulle motsvara ett cykelparkeringsbehov på 70 platser. Idag finns ett utbud på 154 cykelplatser. Endast en cykel stod i dessa ställ när skolans biträdande rektor kollade beläggningen i januari månad.

För elever som angör cykelparkering i öster finns förutsättningar att göra det utan konflikt med biltrafiken. För att nå cykelparkering i väster kan elever gå direkt in på skolgården utan konflikt med biltrafik. Emellertid krävs cykling i blandtrafik för att nå den västra cykelparkeringen.



Figur 20. Cykelparkering.

Leveranser

Leveranser angörs skolan från Eskilstunavägen och lastplatsen finns nordost om skolbyggnaden. Skolan lagar idag sin egen mat, inga leveranser till andra skolor eller förskolor från köket förekommer.

4.4 Potential till hållbart resande

Elevernas resor

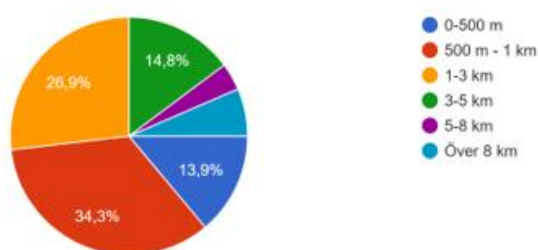
Det finns många positiva effekter av ett trafiksystem som möjliggör att barn kan ta sig till skolan på egen hand med cykel, till fots och med kollektivtrafiken. Det handlar om en bra grundläggande trafiksäkerhet i området, mindre negativ miljöpåverkan från transporter men också om positiva hälsoaspekter då aktiva resor visats påverka barnets koncentration i skolan på ett positivt sätt⁶.

Vid skolor där många barn blir skjutsade i bil upplevs ofta trafiksäkerheten bristande, vilket i sin tur leder till att ännu fler barn blir skjutsade då föräldrarna inte upplever det tryggt att släppa iväg barnen på egen hand. Att fler blir skjutsade leder till ännu mer trafik vid skolan och en ännu sämre trafikmiljö. Ju fler barn som tar sig till skolan på egen hand, desto bättre förutsättningar för en god trafikmiljö.

Aktiva skolresor är också en chans till fysisk aktivitet, vilket barnen missar om de blir skjutsade. En aktiv resa till fots eller på cykel innebär som tidigare beskrivit att barnen kommer fram pigga och har lättare att ta till sig kunskap.

Att ta sig till skolan på egen hand blir också ett sätt för barnet att lära sig samspelet i trafiken, vilket gör barnet mer säker och trygg i trafikmiljön. Således ökar också barnets rörelsefrihet på fritiden. Att barn går eller cyklar till skolan innebär också att de ser detta som ett möjligt sätt att transportera sig på, som förhoppningsvis speglas i barnets färdmedelsval även i andra fall, över tid under uppväxten och upp i vuxenålder. Kanske påverkar barnens inställning till aktiva resor även föräldrarnas val och resebeteende.

Bland vårdnadshavarna som har svarat på resvaneundersökningen för Hällby skola uppger 75 % att deras barn har mellan 0 och 3 kilometer till skolan, se figur 21. 15 % uppger att barnen har mellan 3 och 5 kilometer. Resterande 10% har således längre än 5 kilometer. Endast 3 % uppger ha längre än 8 kilometer till skolan. Nästan samtliga svarar att deras barn har tillgång till cykel 97,2 %. Nästan samtliga vårdnadshavare har vidare svarat att de har tillgång till bil.



Figur 21. Fördelning för avstånd mellan bostad och skola enligt vårdnadshavarnas svar. Antalet svarande 108. Källa: Resvaneundersökning Hällby skola vårdnadshavare, 2022, Eskilstuna kommun.

Bland barnen som har mellan 0–3 kilometer bedöms det finnas goda möjligheter att skapa bra förutsättningar för barn att gå eller cykla, med eller utan förälder beroende på ålder. Enligt resvaneundersökningen 2021 för Eskilstuna kommun görs resor för att hämta eller lämna barn/vuxen i utsträckningen 18% med cykel eller till fots.

⁶ Cykling bland barn och unga – En kunskapssammanställning, VTI rapport 958, (2017)
Drivers of Children's Travel Satisfaction, Jessica Westman, Karlstad universitet (2017)

För främst de lite längre cykelresorna för de yngre barnen och för föräldrar som inte själva kan välja cykeln som färdmedel till sitt jobb kan det vara svårt att se vinsterna och få livspusslet att gå ihop med. Det kan också finnas möjligheter att undersöka potentialen för att anordna vandrande eller cyklande skolbussar där föräldrar turas om att cykla, för att även möjliggöra aktiva skolresor för dessa elever.

När vårdnadshavarna tillfrågas vad som behövs för att deras barn ska resa kollektiv, gå eller cykla till skolan svarar många att deras barn så redan gör, att deras barn är för unga att klara sig i trafiken på egen hand, att säkra och trygg gång/cykelväg/kollektivtrafik saknas från deras bostad till skolan. Flera uppger korsande av vältrafikerade vägar som hinder och enstaka nämner behov av hjälp vid cykelparkering eller bättre låsmöjligheter för cyklar på skolan. Hur barnen tar sig till skolan beror dock inte bara på gatunätets utformning och avstånd. Utan även var familjerna bor, hur föräldrarna reser till arbete och vilka andra ärenden föräldrarna behöver utträta på vägen. För föräldrar som kör bil och kanske hämtar och lämnar fler barn på andra ställen på väg till jobbet kan det vara det enklaste eller enda sättet att få vardagspusslet att gå ihop. För andra saknas alternativ till bilkörning då barnen valt skola enligt det fria skolvalet och bor på längre avstånd från skolan utan rätt till skolskjuts.

Elevernas har också tillfrågats hur de vill ta sig till skolan. De yngsta eleverna har då uppgett att de helst vill åka bil till skolan. I de högra årskurserna vill eleverna i stor utsträckning kunna cykla till skolan.

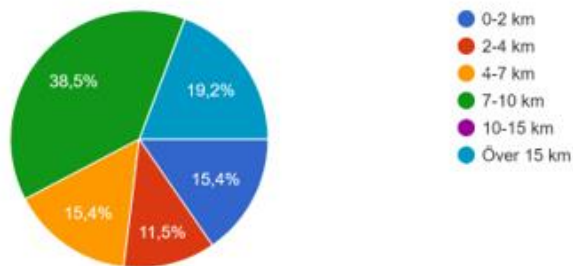
Slutsatsen är att det finns en viss överflyttningspotential från bilresor till gång och cykelresor, detta stärks av att vissa föräldrar uppger bättre gång- och cykelvägar, bättre cykelparkering och säkra överfarter som svar på vad som skulle få deras barn att gå, cykla eller resa kollektivt till och från skolan.

Personalens resor

En fjärdedel av personalen uppger en distans på under 4 km mellan bostad och arbete. Denna andel borde i mycket stor utsträckning kunna gå eller cykla till jobbet. Beroende av var personalen bor kan dock avsaknad av gång, och eller cykelväg eventuellt komplicera detta. För resor mellan 4–7 km borde cykel och den lokala kollektivtrafiken kunna vara ett bra färdmedelsalternativ. Andelen personal med denna distans är cirka 15 %. För de längre distanserna, vilket omfattar 60% av personalen, är det svårt att säga något om potentialen till hur många som skulle kunna resa kollektivt då detta till stor del avgörs av lokala förutsättningar i relation till respektive bostads lokalisering. Även de längre resorna bör dock till viss del gå att använda cykel och kollektivtrafik. Figur 22 bygger enbart på 26 svar, vilket innebär att omsättning i personalstyrkan kan innebära att färdmedelsvalen förändras stort mellan åren.

Utifrån personalens svar verkar dock förändringspotentialen till fler hållbara resor till arbetet vara låg. När personalen tillfrågats om vad som skulle få dem att gå, cykla eller åka kollektivt till jobbet svarar de som inte redan idag reser på något av dessa sätt huvudsakligen att det med hänsyn till arbetstider i kombination med busstidtabell och den kollektiva resan totala längd från deras bostad att det inte är aktuellt för dem. Eller att det inte går med hänsyn till familjeomständigheter. Enstaka svar tyder på en förändringspotential om kollektivtrafiken var billigare, eller om en aktiv resa till arbetet skulle kunna räknas in i arbetstiden.

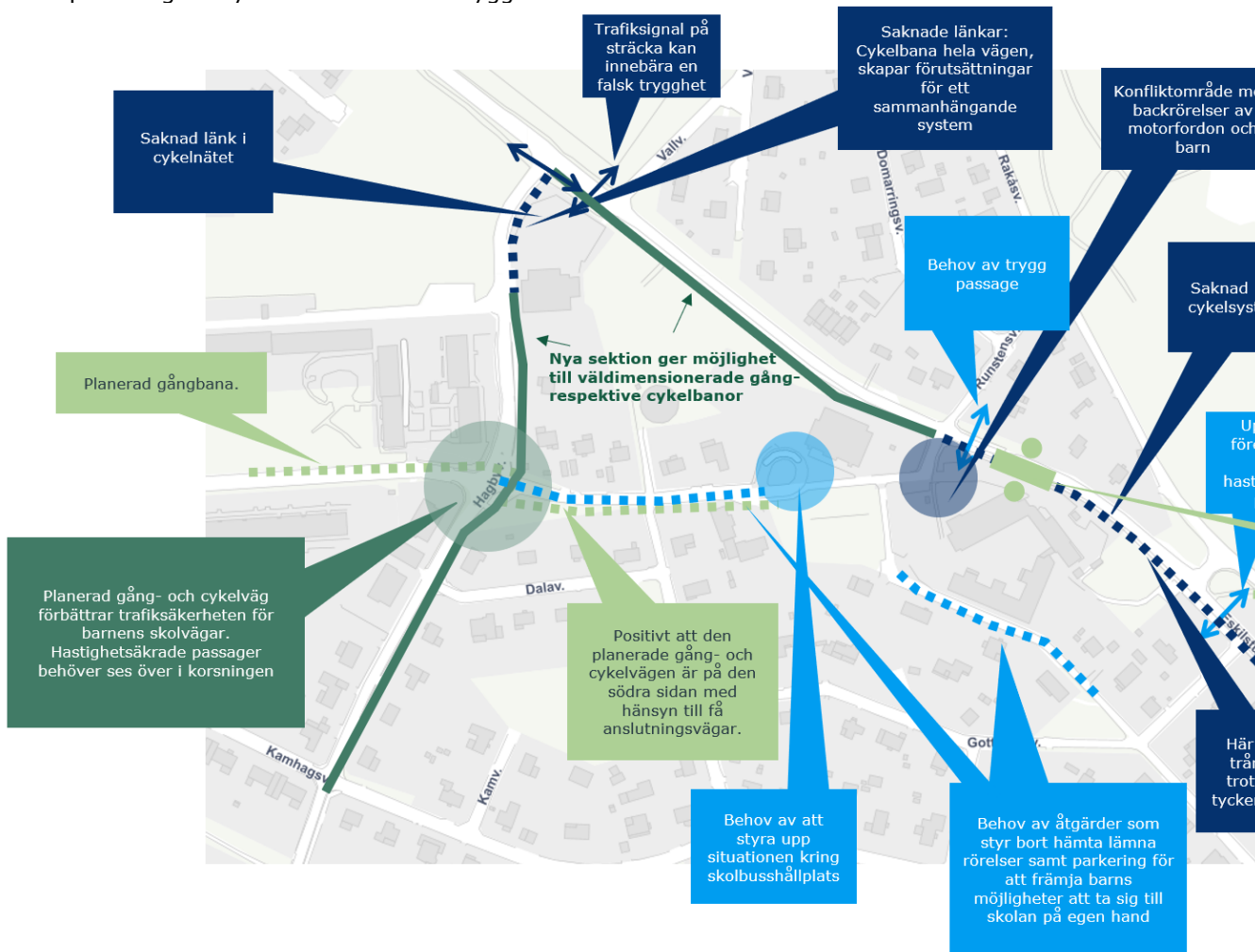
Förändringspotentialen för fler hållbara för personalen resor till arbetet bedöms låg, om än inte obefintlig.



Figur 22. Fördelning för avstånd mellan bostad och skola för personalen på skolan, 26 svar. Antalet svarande 108. Källa: Resvaneundersökning Hällby skola vårdnadshavare, 2022, Eskilstuna kommun.

5. Sammanfattning

Här följer en samlad beskrivning av de slutsatser kring projektet som är viktiga att ta med sig i fortsatt planering av nya bostäder och ombyggnad av skolan. Dessa beskrivs också i



figur 23 på sida 31.

5.1 Bristanalys och saknade länkar

På Eskilstunavägen saknas i dagsläget en genomgående cykelbana. En kontinuerlig cykelbana skulle bidra till ett sammanhängande system med förbättrad framkomlighet för cyklister. Öster om Runstensvägen saknas cykelbana och ytan för gående upplevs smal inte minst då skolbarn cyklar på trottoaren. Även här finns god potential att läka samman cykelnätverket och förbättra barns skolvägar. Även på Hagbyvägen finns i norr en saknade länk som bryter cykelnätet som behövs för att få skapa ett sammanhängande system.

I anslutning till hållplatsläget "Hällbybrunn Hällby Skola", öster om Runstensvägen finns ett behov av en trygg passage för fotgängare.

På Eskilstunavägen, strax öster om skolan finns idag en upphöjning som föreslås göras om till en hastighetssäkrad passage för fotgängare och cyklister. Detta för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

På skolans parkering finns idag konflikter mellan gående skolbarn och fordon. Här sker backrörelser av motorfordon samtidigt som barn som promenerar till skolan norr ifrån rör sig över parkeringen för att promenera ner mot skolgården.

Vidare skulle framkomligheten kunna förbättras genom en översyn av utformning av passagerna i området. Korsningen Hagaholmsvägen/Hagbyvägen bör även ses över som helhet så att passagerna hastighetssäkras. Anpassning behöver emellertid samtidigt ta hänsyn till åkeriföretaget som ligger på Hagaholmsvägen i öster.

Efterfrågan på personalparkering är idag högre än normen. Det finns då en stor risk att parkeringen spiller över på övrigt gatunät vilket påverkar barns skolvägar negativt. Då det leder till ökade trafikflöden på Skolvägen samt Hagaholmsvägen under den tid då barn färdas till skolan.

Hagaholmsvägen saknar idag en gång- och cykelbana, det ligger dock i kommunens framtida planering. Vidare finns det behov att förbättra trafiksäkerheten för barnens skolvägar. Bland annat genom åtgärder som styr bort hämta lämna rörelser och parkering på Hagaholmsvägen. Sådana åtgärder i kombination med en ny gång- och cykelbana på Eskilstunavägen och Hagaholmsvägen ökar barns möjlighet att på ett säkert sätt ta sig till skolan på egen hand.

På Skolvägen finns också ett behov av åtgärder för att styra bort hämta lämna rörelser och parkering. Detta för att ge skolelever möjligheten att färdas till skolan på egen hand på ett säkert och tryggt sätt.

Idag finns ingen tydlig hållplats för skolbussen. Detta bör ses över vid skolans ombyggnad.

Det bedöms utifrån resvanundersökningen finnas en relativt svag vilja till förändring bland personalen. Detta blir viktigt att ta med sig i fortsatt arbete. En avvägning mellan att inte anlägga för mycket eller för lite parkering. För stort utbud kan uppmuntra till bilresor. Medan för lite parkering riskerar leda till parkering och angöring sker i andra platser som missgynnar skolbarnens förutsättningar att röra sig på egen hand på väg till och från skolan.

5.2 Nulägets styrkor och förutsättningar

Nya sektioner planeras både på Eskilstunavägen och Hagbyvägen vilket ger goda möjligheter för väldimensionerade gång- och cykelbanor. Förbättrade gång- och cykelbanor hade resulterat i en

förbättrad trafiksäkerhet för barns skolvägar. Detta är också precis vad som efterfrågan av skolbarn och deras vårdnadshavare som åtgärder som skulle möjliggöra fler resor till fots, på cykel eller med kollektivtrafiken. Rätt utformade åtgärder kan således minska andelen bilresor till skolan. Det bedöms positivt att vårdnadshavare ser möjligheter för att deras barn ska kunna gå och cykla i högre utsträckning. Vidare bedöms det mycket positivt att kommunen genomfört resvaneundersökningar som en första dialoginsats med barn, vårdnadshavare och lärare. Det ger goda förutsättningar för en fortsatt dialog kring skissarbetet med skolans ombyggnad och områdets utbyggnad och möjlighet att tillsammans verka för en hög andel hållbart resande till skolan.

En styrka intill skolområdet är att busshållplatsen har en enkelfil vilket innebär att bussen stannar upp övrig trafik under stoppet. Enligt barnen är detta en fördel då de i lugn och ro kan ta sig över vägen till skolan.

Den nya gång- och cykelvägen som planeras på Hagaholmsvägen är lagd fördelaktigt på den södra sidan eftersom där finns få anslutningsvägar. Detta innebär mindre stopp i utfarer eller korsningar för cyklister och fotgängare.



Figur 23. Brister och styrkor i utbredningsområde