
Trafikutredning Korsängsskolan

Sammanfattning

Denna trafikutredning syftar till att peka ut brister kring Korsängsskolan samt finna vilka tänkbara åtgärder som kan genomföras ur trafiksynpunkt. Trafikutredningen utgår från perspektiven trafiksäkerhet, framkomlighet, beteende och trygghet. Utvärderingsgrunder för trafikutredningen har varit:

1. Sikt
2. Hastigheter, ÅDT och V85
3. Självständig mobilitet
4. Passager
5. Beteende

I utredningen fastställs 4 olika zoner med varierande trafikutmaningar kring Korsängsskolan:

- Korsängsgatan
- Stockholmsvägen
- Tullgatan
- Spjällgatan

Utredningen innehåller en genomgående beskrivning av hur trafiksituationen ser ut i dagsläget, framförallt kring hämtning/lämning tider. De olika zonerna har olika utmaningar och förutsättningar där åtgärder föreslås med en ungefärlig kostnadsuppskattning. Genomgående handlar åtgärderna om att göra det tydligare vilka trafikregler som gäller samt vilket trafikslag som har företräde. Det innebär exempelvis att skapa säkra övergångar, minska hastigheter på biltrafiken och skapa tydlighet om vad som gäller för olika trafikslag som rör sig kring skolan.

Innehållsförteckning

Inledning	4
Syfte och mål	4
Metodik och tillvägagångssätt	4
Utredningens geografiska avgränsning.....	5
Utvärderingsgrund	5
Åtgärdsförslag	6
Brist- och problemanalys	7
Korsängsgatan.....	7
Stockholmsvägen.....	9
Tullgatan.....	10
Spjällgatan.....	12
Åtgärdsförslag	13
Korsängsgatan.....	13
Stockholmsvägen.....	14
Tullgatan.....	15
Spjällgatan.....	16
Övriga åtgärdsförslag	17
Slutsats	17

Inledning

Korsängsskolan är en kommunal grundskola som är centralt belägen i Enköpings tätort med cirka 750 elever, från förskoleklass till årskurs nio. Korsängsskolan byggdes 1948 och har byggts ut i olika etapper ända in på 2020-talet i samband med ökat elevantal och behov för utökade lokaler (bland annat genom Nyborgsskolan). Bostadsområdet Korsängen utvecklades i samband med att skolan stod klar på 60-talet.

Sedan cirka 2010 har samhället i stort genomgått en förändring i trafikmönster vid skolor. Det är nu vanligare att föräldrar lämnar och hämtar sina barn vid skolan med bil, då man är för oroliga att barnet ska ta sig själva. Forskare menar att ett trendskifte skett, föräldrar är nervösa att släppa ut sina barn själva i trafiken då de anser att det är osäkert med mycket biltrafik. Något som i sin tur genererar mer biltrafik vid skolor och som ställer andra krav på infrastrukturen än tidigare. Det är därför angeläget att utreda trafiksituationer vid skolor för att kunna skapa en trygg och säker miljö för elever, personal och föräldrar som passar nutidens utmaningar.

Samtidigt visar forskningen att när barnen tar sig till och från skolan med att cykel, gång eller kollektivtrafik har det goda effekter både på barns hälsa och skolresultat, utöver positiva effekter för miljön och klimatet.

Syfte och mål

Trafikutredningen syftar till att peka ut brister kring Korsängsskolan samt finna vilka tänkbara åtgärder som kan genomföras ur trafiksynpunkt. Trafikutredningen utgår från perspektiven trafiksäkerhet, framkomlighet, beteende och trygghet.

Metodik och tillvägagångssätt

Arbetet med denna trafikutredning har inletts med en brist- och problemanalys. En viktig del i detta skede har varit att inhämta information från rektorn samt genomföra platsbesök kring skolan för att få en uppfattning av trafiksituationen. Platsbesöken genomfördes under förmiddag innan skolstart och på eftermiddagen efter skoldagens slut under mars och april 2025. Detta för att observera trafikmönstret i samband med hämtning och lämning av barn. En sammanställning av denna information ligger till grund för brist- och problemanalysen.

Trafikmätningar har även legat till grund för denna trafikutredning. Trafikmätningar är ett effektivt verktyg då de ger konkreta och objektiva data om trafikflöden, hastigheter och beteenden, vilket är avgörande för att förstå hur trafiken faktiskt fungerar i ett område.

Utredningens geografiska avgränsning



Figur 1 Geografisk avgränsning av utredningen

Utvärderingsgrund

Under platsbesöken kring Korsängsskolan har utgångspunkterna varit:

1. Sikt

God sikt leder till ökad säkerhet, eftersom det gör det möjligt för förare, cyklister och fotgängare att se varandra och reagera i tid för att undvika olyckor. Dålig sikt kan leda till otrygghet i trafiken, osäkerhet och i värsta fall kollisioner. Klar sikt förbättrar reaktionstiden, eftersom trafikanter kan upptäcka andra trafikanter, hinder, vägs skyltar, trafikljus och andra viktiga element i trafiken tidigare, vilket ger dem mer tid att fatta rätt beslut. Under mörka förhållanden är god sikt ännu viktigare, belysning har därför undersökts i denna trafikutredning.

2. Hastigheter, ÅDT och V85

Från de trafikmätningar som genomförts har hastigheter, ÅDT och V85 analyserats. ÅDT (årsmedeldygnstrafik) är ett medelvärde som berättar hur många fordonsrörelser som passerar mätpunkten och V85 indikerar den hastighet som 85 % av trafikanterna håller sig på eller håller sig under. Hastigheterna och framförallt hur hastigheterna uppfattas har utretts på platsen, exempelvis om den är en sträcka där bilister kör fortare än en annan.

Låga hastigheter är särskilt viktiga i trafiken vid en skola. Det bidrar till ökad säkerhet och trygghet för barn, som ofta är mindre uppmärksamma och har svårare att bedöma avstånd och hastigheter jämfört med vuxna. Låga hastigheter ger förare mer tid att reagera och stanna om ett barn plötsligt springer ut på vägen. Vid lägre hastigheter minskar också risken för olyckor. Hastighetsbegränsningar (i form av regler och fysiska hinder) vid skolor fungerar som en tydlig signal till trafikanter att de befinner sig i ett område där extra försiktighet krävs.

3. Självständig mobilitet

Självständig mobilitet är något som utvärderas och syftar till förmågan, tryggheten och säkerheten för ett barn att själv ta sig mellan viktiga noder. Det kan exempelvis handla om vägen mellan hem, skola, aktiviteter och kompisar utan att barnet ska utsättas för osäkerhet från ett trafikperspektiv. Här är förstahandstransport för barn det viktigaste att utvärdera i området, dvs gång- och cykelmöjligheter, passager etc. kring skolan. Andrahandstransporter inkluderar kollektivtrafik som barn vanligtvis har användning för vid längre sträckor. Tredjehandstransporter består av bilresor, något som en vuxen ansvarar för och som inte inkluderats inte i barnens självständiga mobilitet.

4. Passager

Korsningspunkter och säkra passager i närheten till skolan har utretts. Syftet med passager är att ha en utpekad säker plats där olika färdmedel kommer i kontakt med varandra. I denna utredning ligger fokus på passager för gående och cyklister över en körbana. Det finns två typer av passager som utretts, passage och övergångsställe. Ett övergångsställe är bilister skyldig att lämna företräde för gående, men är inte är skyldiga att lämna företräde vid en passage.

Säkra övergångsställen och passager behöver finnas i närhet till en skola för att öka säkerheten för barn. Framförallt de barn som rör sig i trafiken själva. Tydligt utpekade korsningspunkter hjälper även barn att förstå trafikmönster och trafikregler.

5. Beteende

Hur trafikanter uppträder och rör sig på platsen är en viktig utvärderingspunkt. Då trafikanternas beteende inte nödvändigt behöver följa de regler och utformningar som är tänkta på platsen. Människan tar gärna genvägar istället för omvägar, något som nödvändigtvis inte behöver vara den säkraste vägen. Människans beteende kan förändras beroende på omständigheterna, exempelvis att man speglar andra trafikanters beteende omedvetet eller om man är stressad. Trafikanters beteende har observerats för alla trafikslag.

Åtgärdsförslag

Åtgärdsförslagen utgår från utredningens syfte och fokuserar framförallt på perspektiven trafiksäkerhet, framkomlighet, beteende och trygghet. Åtgärdsförslagen är i första hand ett utpekande på var åtgärder behövs. I andra hand ett förslag på vad som behövs, som kommer behöva justeras och involverar flera parametrar när detaljprojekteringar görs.

Detaljprojekteringen kommer att genomföras i ett senare skede

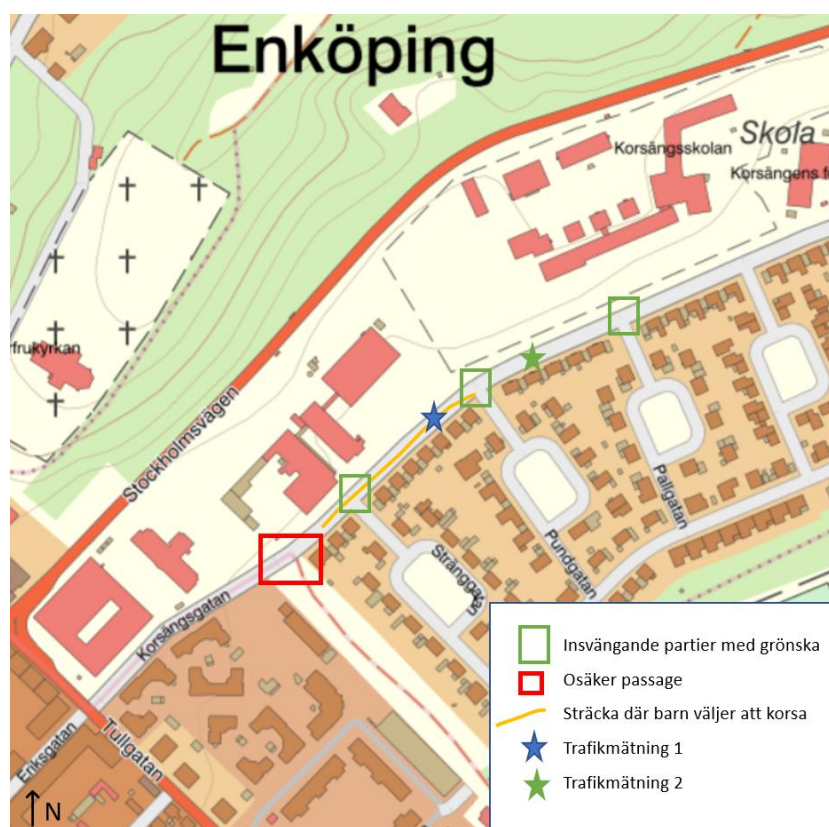
Brist- och problemanalys

Vid morgonrusningen använder en stor mängd föräldrar som reser med bil sig av de utmärkta hämta och lämna platserna inne på skolans område (kvartersmark). När trafikintensiteten blir högre börjar föräldrar släppa av mer utspritt och ostrukturerat längs med vägarna (allmän platsmark). Situationen på morgon och eftermiddag är liknande. Vid eftermiddagsrusningen är konfliktpunkterna mindre och inte lika intensiva som vid morgonen, då skolan slutar lite olika tider beroende på årskurs, dock startar skolan ungefär samma tid oavsett årskurs.

Trafiksituationen kring Korsängsskolan kan delas in i 4 olika zoner/ utmaningsområden med följande problematik:

Korsängsgatan

Korsängsgatan är den väg som leder direkt till skolan där hänvisade hämta och lämna parkeringar finns. Flera barn kommer söder-väster ifrån och går med längs med Korsängsgatan. Längs med Korsängsgatan finns flera utmaningar som beskrivs nedan.



Figur 2 Utpekande av brister längst Korsängsgatan

Chikanen/ passagen från gång-och cykelbanan (utpekad som osäker passage i Figur 2). Platsen är utformad med två fristående placerade träd och lite buskage som agerar som en chikan och passage. Syftet är att få ner hastigheterna på biltrafiken samtidigt som det

påbjuds passage för cyklister och gående. Platsen är otydligt utformad och det kan uppfattas som otydligt vem som ska lämna företräde. Gång- och cykelbanan följer inget tydligt stråk och upphör abrupt när den möter Korsängsgatan.

Chikanen som möter gång-och cykelbanan är en plats som flera barn undviker att korsa vägen på. Istället väljer flera barn att korsa vägen mer okontrollerat över Korsängsgatans raksträckor där det inte finns några utpekade passager eller övergångsställen. Då Korsängsgatan har en del trafik under rusningstid uppstår flera situationer där barnen stressar och springer ut över bilvägen för att inte vara i vägen för bilisterna.

Det finns en tydlig och nedtrampad genväg över gräsmattan som tyder på att barn och vuxna undviker chikanen.

Träden och buskaget i chikanen bidrar till en försämrad sikt på vägen. Något som kan försämra trafikklimatet, säkerheten och tryggheten.



Figur 3 Chikan som ligger vid slutet av gång-och cykelbanan

Det finns flera chikaner längre in på Korsängsgatan som agerar som insvängande partier genom grönska längs med gatan där utmaningen också är att de inte får ner bilarnas hastighet tillräckligt, samt att det uppstår kapplöpskörning om vem som kommer först samt acceleration efter chikanen. Chikanerna kan anses vara bristande i att de antingen inte tvingar biltrafik till tillräckligt svängning eller i att de inte är tillräckligt upphöjda för att få ner.

Typ av mätning	Trafikmätning 1 (2025)	Trafikmätning 2 (2025)
ÅDT	1687	1500
V85	36 km/tim	32 km/tim

ÅDT är överlag relativt låg och kan kopplas till boende och skoltrafiken (framförallt det som syns i trafikmätning 2). Däremot är resultatet 36 km/tim för V85 i högsta laget (trafikmätning 1), framförallt i anslutning till skola. Åtgärder bör vidtas för att minska hastigheten för biltrafiken på den platsen.

Stockholmsvägen

På Stockholmsvägen finns utmaningar med att vårdnadshavare hämtar och lämnar barn vid den ca 25 meter långa skolbusshållplatsen. Under observationstillfället syntes flera fall där vårdnadshavare parkerat på skolbusshållplatsen för att följa sina barn. När skolbusshållplatsfickan var full parkerade bilister i terrängen, något som bidragit till synligt slitage av gräsytan (se Figur 5).

Hämtning och lämning av barn på skolbusshållplatsen upplevs ske relativt okontrollerat. Då Stockholmsvägens körbana ligger precis intill är marginalerna små. Dörruppslag sker i snabba rörelser, barn rör sig nära vägen och intensiva trafikmängder längs Stockholmsvägen gäller både morgon och eftermiddagsrusning. Platsen är inte utformad för hämtning/lämning med personbil utan endast buss. Det finns även risk att skolbusshållplatsen inte hålls tillgänglig när skolbussen kommer, då personbilar står där trots tydlig skyltning.

I samband med hastighetsomläggning av Stockholmsvägen har hastigheter varit svårbedömda under utredningsperioden. Hastighetsgränsen på Stockholmsvägen har sänkts från 50 km/tim till 40 km/tim. Hastighetdämpande åtgärder tillkom i samband med införandet av det nya busslinenätet. För höga hastigheter är inte en utmaning längs Stockholmsvägen.

Vid busshållplatsen Nyborgsskolan finns även en gammal bussficka som används som hämta/lämna plats. Här sker hämtning och lämning mycket mer systematiskt än vid skolbusshållplatsen och utan konkurrens med skolbussen.



Figur 4 Skolbusshållplatsen på Stockholmsvägen



Figur 5 Slitage i terräng på grund av felparkerande fordon, Stockholmsvägen



Figur 7 Busshållplats Nyborgsskolan



Figur 6 Karta befintliga förutsättningar längst Stockholmsvägen

Tullgatan



Figur 8 Passager på Tullgatan

Längs Tullgatan rör sig stora mängder trafik dagligen. Tullgatan är en gata som flera barn passerar för att ta sig till Korsängsskolan. I Tullgatans korsning mellan Eriksgatan och Korsängsgatan finns idag två passager. Passagerna saknar barnperspektivet och kan uppfattas som otydliga (exempelvis vem är det som har väjningsplikt). Det finns ett övergångsställe uppe vid cirkulationsplatsen vid Kungsgatan, något som är en omväg om gående från centrum vill korsa över ett övergångsställe.

Då Tullgatan lutar finns det risk att hastigheten är något högre i nedförsbacken än i uppförsbacken.

Tullgatan är en väg som har ett relativt stort trafikflöde. Ågatan är utformad som en ringled med syfte att leda trafik runt stadskärnan. Viss tung trafik förekommer därför, framförallt då vägen trafikeras med busstrafik. Andel tung trafik ligger på ungefär 6,5 %.

Typ av mätning	Trafikmätning 2022/11	Trafikmätning 2023/10
ÅDT	8926	11 284
V85	27 km/tim	35 km/tim



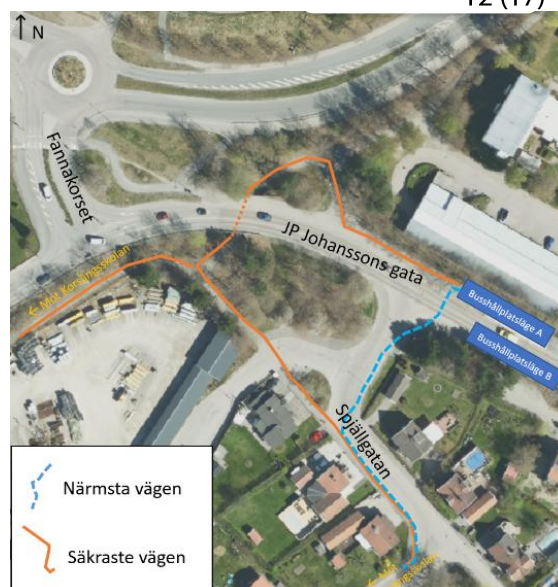
Figur 9 Karta befintliga förutsättningar längst Tullgatan

Spjällgatan

Vid JP Johanssons gata kring busshållplatsen Spjällgatan finns det flertal barn som passerar på väg till skolan. På denna plats finns det inget tydligt utpekande på hur man ska ta sig på ett säkert sätt till olika målpunkter, i det här fallet Korsängsskolan. Nu är den säkraste vägen att gå upp mot Fannakorset för att sen gå igenom gångtunneln under vägen. Något som är en omväg när barnen hoppar av bussen på Spjällgatan (hållplatsläge A) för att sedan gå sista biten till skolan. Under flera tillfällen har det observerats att barnen korsar JP Johanssons gata, där det varken finns passage eller övergångsställe.

Trafikmätningar på JP Johanssons gata visar relativt hög ÅDT (för att vara inom Enköping) och höga hastigheter för att passera utan anlagd passage. Inne på Spjällgatan finns inget tydligt sätt för att ta sig över gatan, även här behövs åtgärder tas.

Typ av mätning	Trafikmätning 2025/05
ÅDT	8131
V85	47 km/tim



Figur 10 Beskrivning nuvarande beteende kring busshållplatsen Spjällgatan



Figur 11 Busshållplats Spjällgatan

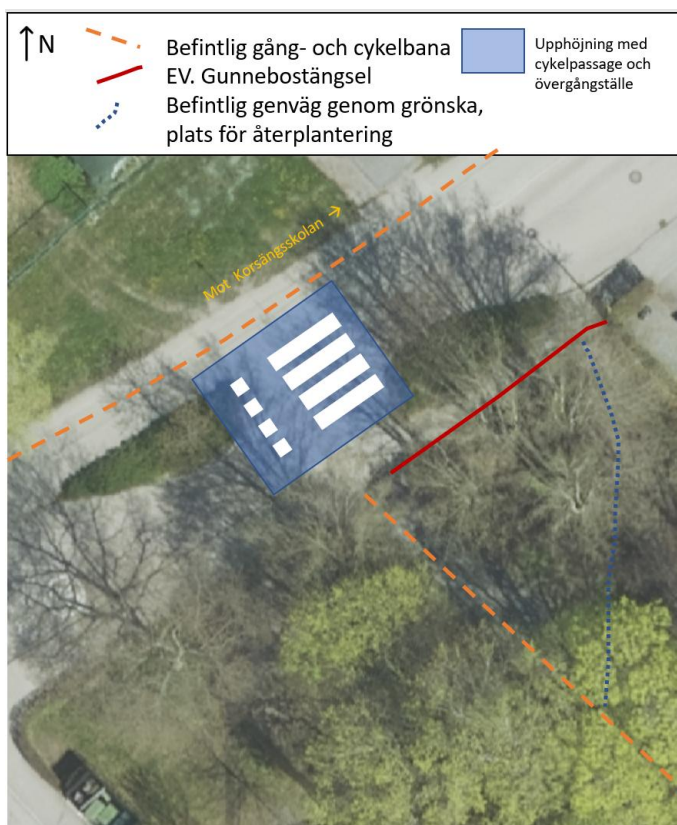
Åtgärdsförslag

I denna del av utredningen kommer åtgärdsförslag presenteras för de olika zoner och problematiker som tidigare beskrivit. En schablonberäkning har även gjorts till de föreslagna åtgärderna. Dessa är beräknade utifrån referensprojekt eller kvadratmeterpris för åtgärdstypen. Alla åtgärderna som beskrivs kommer behöver projekteras mer detaljerat innan anläggning kan ske.

Korsängsgatan

Den chikan/ passage som möter upp cykelbanan syd/öst ifrån, som består av två fristående träd är där behovet för åtgärder är som störst. En säker passage behöver anläggas. Den här platsen har stor potential att få ett säkert övergångsställe (något som inte passar på alla platser). Åtgärden skulle innebära en upphöjd cykelpassage och övergångsställe med dubbelriktad trafik, istället för nuvarande enkelfil genom chikanen. Belysningen bör kompletteras över upphöjningen. Dessa åtgärder resulterar i eliminerad kapplöpning, lägre hastigheter för motordrivna färdmedel, förbättrad sikt på Korsängsgatan samt en trygg och säker plats att korsa vägen för gående och cyklister. Åtgärden skulle även innefatta att träden i körbanan behöver flyttas eller tas ner. Kostnadsuppskattningen för trädflytt är svåruppskattad då det är utmanande att undersöka trädets kvalitet, exempelvis hur trädets rötter och ledningar ligger under gatan.

För att minska risken för spontankorsning över Korsängsgatan (något vi ser idag) finns det möjlighet att bygga bort beteendet och den genväg som används genom grönytan. I första hand genom att återställa grönskan till den planerade gräsmattan, med kompletterande buskage. I andra hand genom ett fast och fysiskt hinder som leder gående och cyklister till övergången, något som skulle kunna ske med ett Gunnebstängsel eller liknande. Gunnebstängsel är andrahandsalternativet då det försvårar något ur driftsynpunkt.



Figur 12 Åtgärdsförslag Korsängsgatan

Kostnadsuppskattning för åtgärden	800 000 – 1 000 000 kr
--	------------------------

Längre in på Korsängsgatan vid de insvängande gröna partierna är bristen framförallt att de inte får ner hastigheten på den motorburna trafiken tillräckligt. Ur trafiksynpunkt är den mest effektiva lösningen att komplettera dessa partier med farthinder. Dock är utmaningen med dessa att de genererar buller och vibrationer, något som riskerar att påverka närliggande bostäder. Om åtgärder vid dessa platser är aktuella behöver kompletterande buller och vibrationsundersökningar genomföras.

Kostnadsuppskattning för åtgärden	75 000- 100 000 kr
--	--------------------

Då hämta/ lämna trafiken inte hade någon större överspill ut på Korsängsgatan finns det ingen större grund att reglera parkeringsreglerna på Korsängsgatan. Om den bedömningen förändras kan åtgärder med parkeringsreglering eller utökning av nuvarande parkeringszoner genomföras.

Stockholmsvägen

Dagens beteende att hämta/ lämna eller i värsta fall parkera på den utpekade skolbusshållplatsen är något som är svårförändrat. Istället för att förbjuda beteendet finns det fördelar med att förändra platsens förutsättningar för att öka säkerheten, tryggheten och framkomligheten, framförallt för skolbussen.

Förslaget är att förbättra för hämta/lämna situationen genom en så kallad "kiss and fly-zon". Detta innebär att vårdnadshavare kan lämna intill skolan utan att parkera och följa barnet, utan istället lämna av barnen som då får gå den sista biten själv. Den så kallade "kiss and fly-zonen" kan anläggas framför skolbusstifan, något som innebär hårdgörande av gräsytan fram till trädallén. Åtgärden innebär återplanteringen av två alléträd (på annan plats). Hänsyn till trädens skyddszon och droppzon om 4 meter behöver omhändertas i detaljprojekteringen.

Nuvarande skyltning för skolbusshållplatsen är något otydlig och svår att övervaka, skyltningen bör därför förändras i samband med förändringarna som tidigare beskrivits.



Figur 13 Åtgärdsförslag Stockholmsvägen

Kostnadsuppskattning för åtgärden	200 000- 250 000 kr
--	---------------------

Tullgatan

För att kunna skapa säkra passager på Tullgatan behöver farthinder i samband med passager skapas. Det finns anledning att ha en passage över Tullgatan istället för dagens två, som dessutom är bristande. Utmaningar med detta är att farthinder på Tullgatan skapar stora vibrationer och dessutom buller, något som hade påverkat inomhusmiljön för närliggande fastigheter. Denna fråga har utretts tidigare och det finns i stort sett en färdig projektering för något som heter Actibump.

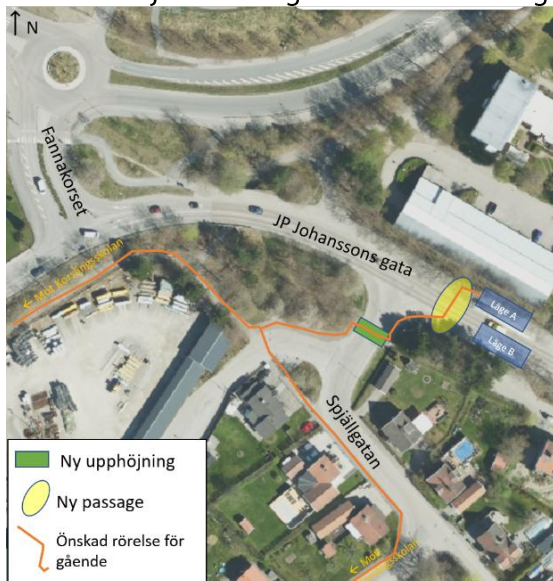
Actibump är ett aktivt farthinder. Det är ett robust system som ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten samtidigt som det minskar buller och utsläpp. Actibump lämnar plan väg för den som kör på eller under hastighetsgränsen. Projektet på Tullgatan har för tillfället pausats i väntan på ekonomiska medel. Det finns möjlighet till statlig medfinansiering för projektet. Det finns några mindre utredningspunkter kvar för projekteringen och de är framförallt inom VA. Om projektet plockas upp igen krävs nära samarbete med VA-verksamheten.

I projekteringen för Actibump ingår utöver fartguppet en gång- och cykelbana längs med Tullgatan, anpassad för gång och cykel över Tullgatan och cykelbana på Eriksgatan.

Kostnadsuppskattning för åtgärden	3 000 000 – 3 500 000 miljoner
--	--------------------------------

Spjällgatan

I dagsläget finns det brister på hur det är tänkt att gående ska röra sig över JP Johannsons gata. En ny passage med hastighetsdämpande åtgärder på gatan kan eliminera de osäkra rörelser för gående vi ser idag. Något som ökar tryggheten för gående samt att de inte behöver välja en omväg för en säker skolväg.



Figur 14 Åtgärdsförslag vid Spjällgatan

Kostnadsuppskattning för åtgärden

250 000- 300 000 kr



Figur 15 Referensprojekt för åtgärd över JP Johannsons gata

Då gångstråket inne på Spjällgatan brister behöver en upphöjning göras över Spjällgatan intill utfarten till JP Johannsons gata. Detta skulle knyta ihop gångstråket bättre för en tydlig väg till skolan. Denna åtgärd behöver ta höjd för hur dagvattnet rör sig samt binda ihop en ny övergång med de befintliga höjderna på trottoarer.

Kostnadsuppskattning för åtgärden

500 000- 600 000 kr

Övriga åtgärdsförslag

Det finns även andra, mindre åtgärder som kan göras i anslutning till skolan som kan ha en positiv påverkan på trafiksituationen. Framförallt ur beteendesynpunkt och som är kostnadseffektiva.

1. Komplettera med 30 km/t målningar i körbanan på Korsängsgatan. Något som tydligt visar och påminner om att hålla hastigheten i närheten till skolan. Detta kan göra att föraren blir mer uppmärksam om att hålla hastigheten och kan justera sitt beteende i trafiken.
2. Se över vägmärket Varning för barn (A15). I dagsläget sitter dessa vägmärken uppsatta lite ostrukturerat i kommunen. Att se över trafikmärken och placera de på strategiska platser hade kunnat medföra mer försiktighet hos bilister som vistas i trafiken kring kommunens olika skolor.
3. Göra utskick varje terminsstart hur man ska tänka vid hämtning och lämning kring skolan. Återupprepning och påminnelse hur hämtning och lämning ska gå till ger resultat över tid och vårdnadshavare kan då tänka kring hur de ska lämna sina barn på bästa sätt.



Figur 16 Vägmärket Varning för barn (A15)

Slutsats

Utredningen kan konstatera att åtgärder behövs i anslutning till Kosängsskolan med mål att minska biltrafiken samt skapa en ökad säkerhet och trygghet för gående och cyklister. Enstaka insatser kan förbättra trafiksituationen till viss del, men det är helheten av insatser som kan göra genomslag. Trafikutmaningar har en tendens att flytta på sig om det endast genomförs enstaka insatser.