

# Trafikutredning Fränsta

Med fokus på Fränsta skola och förskola



**Sweco Sverige AB**  
**Uppdrag**  
**Uppdragsnummer**  
**Kund**  
**Upprättad av**  
**Datum**

RegNo 556767-9849  
Fränsta Trafikutredning  
30070613  
Ånge kommun  
Ibis Feliú, Asmirelda Avdic  
2024-08-26

# Innehållsförteckning

1	Inledning .....	5
1.1	Bakgrund .....	5
1.2	Syfte .....	6
1.3	Avgränsningar .....	6
1.3.1	Geografisk avgränsning .....	6
1.3.2	Innehållsmässig avgränsning .....	6
2	Planeringsförutsättningar .....	7
2.1	Ånge kommuns trafikstrategi .....	7
2.2	Säkra skolvägar .....	7
2.3	Hållbar mobilitet och alternativa färdmedel .....	8
2.4	Ökat samnyttjande av parkeringsplatser .....	9
3	Metod .....	10
3.1	Parkeringsutredning .....	10
3.2	Brist- och behovsinventering .....	10
3.3	Åtgärdsgenerering .....	11
4	Nulägesbeskrivning .....	12
4.1	Verksamheter i centrala Fränsta .....	12
4.2	Gång- och cykeltrafik .....	12
4.3	Kollektivtrafik .....	14
4.4	Skotertrafik .....	15
4.5	Motorfordonstrafik .....	16
5	Angränsande projekt och utredningar .....	18
5.1	Översiktsplan Ånge kommun .....	18
5.2	Fränsta nya förskola .....	18
5.3	Fränsta strand .....	19
5.4	Gång- och cykelplan landsbygd .....	21
5.5	Fränsta som bytestation .....	21
	Möjlig påverkan på trafiksituationen .....	21
6	Analys .....	22
6.1	Problembeskrivning .....	22
6.2	Medskick från workshop .....	22
6.3	Brist- och behovsinventering .....	22
6.3.1	Platsbesök .....	22
6.4	Förslag till prioriterade brister .....	23
6.5	Trafikanalys av den planerade förskolan .....	23
6.5.1	Parkeringsutredning .....	23

6.5.2	Parkeringsbehov för Fränsta nya förskola.....	24
6.5.3	Alstringsberäkning av antalet trafikrörelser för den planerade förskolan .....	24
6.5.4	Resultat trafikstringsberäkningen .....	25
6.6	Analys av parkeringssituationen i centrala Fränsta .....	26
	Nedan redovisas resultatet av ÅFA:s parkeringsinventering. Kartbilden illustrerar de olika fastigheterna och tabellen redovisar hur många parkeringsplatser det finns totalt samt fördelningen mellan förhyrda platser och besöksplatser. ....	26
6.6.1	Bedömning.....	27
6.6.2	Slutsats .....	28
7	Förslag till åtgärder.....	30
7.1	Möjliga åtgärdsförslag .....	30
7.2	Åtgärdsförslag .....	32
7.2.1	Åtgärdsförslag för centrala Fränsta .....	32
7.2.2	Åtgärdsförslag för den befintliga skolan och förskolan .....	33
7.2.3	Åtgärdsförslag för den planerade förskolan.....	35
8	Slutsats.....	36
8.1	Fortsatt arbete .....	36
8.2	Slutsats.....	36



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Ånge kommun har gett Sweco i uppdrag att genomföra en trafikutredning som ska ligga till grund för kommande planering, utveckling och kommunikation i tätorten Fränsta. En ny förskola planeras nordväst om centrala Fränsta där flertalet dagaktiva verksamheter är belägna såsom vårdcentral, gruppboende, matvaruhandel och grundskola, se kartbild nedan. I utredningen ingår att analysera och beskriva hur trafiksituationen påverkas av kommande utbyggnadsplaner. Utredningen omfattar en översyn av trafiksituationen, vilket inkluderar alla typer av vägghållare samt en kartläggning av potentialen för ett ökat hållbart resande. Trafikutredningen omfattar inte fastighetsmark.



Figur 1 Förskolans exploateringsområde i gult, utredningsområdet i vitt.

## 1.2 Syfte

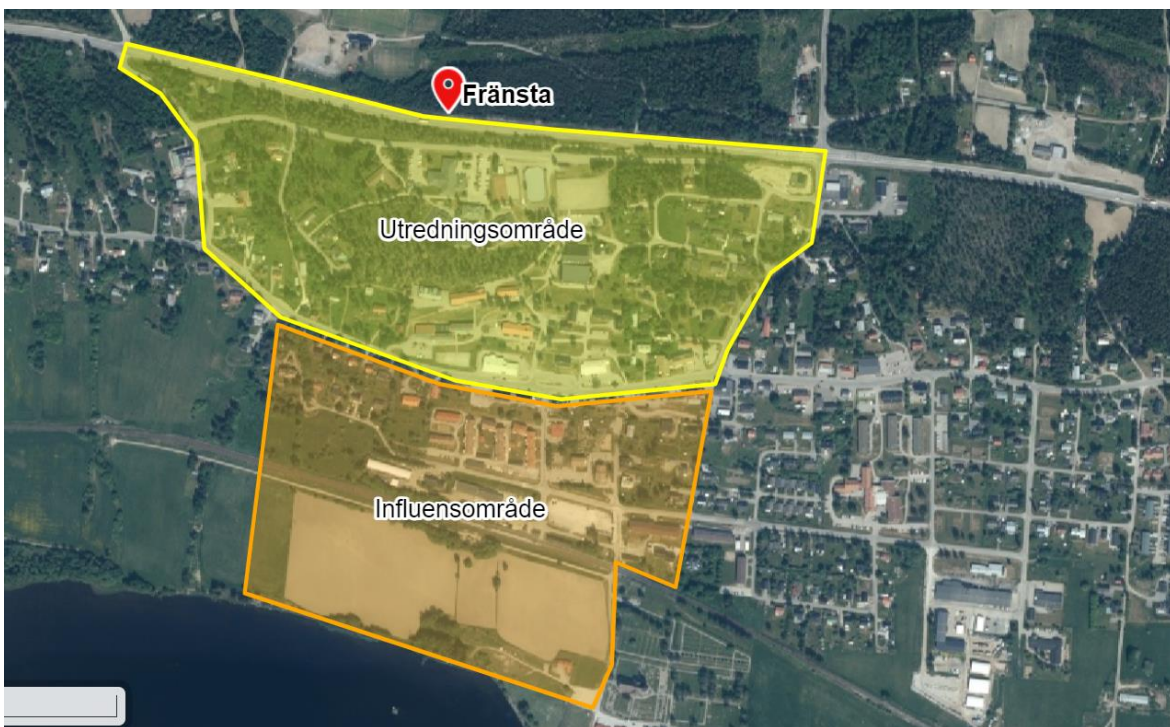
Syftet med trafikutredningen är att identifiera och beskriva de brister som finns i trafikmiljön idag samt utarbeta åtgärdsförslag. I ett eventuellt efterkommande skede görs fördjupande analyser av de föreslagna åtgärderna.

Trafikutredningen ska även kunna utgöra ett komplement i dialog med Trafikverket, enskilda väghållare, kollektivtrafikmyndighet, fastighetsägare med flera. Utredningen ska också kunna nyttjas som underlag i diverse projekt, såsom Mittstråket, samt internt inom kommunen för exempelvis resurs- och budgethantering.

## 1.3 Avgränsningar

### 1.3.1 Geografisk avgränsning

Utredningen avgränsas geografiskt enligt gul markering på kartbilden nedan. Utredningens influensområde, det vill säga området som kan påverka trafiksituationen inom utredningsområdet, är markerat i orange. Influensområdet har pekats ut med avseende på dels järnvägsstationen och resorna till och från denna, dels kommande exploatering vid Fränsta strand och resorna som kommer att uppstå mellan utredningsområdet och exploateringsområdet.



Figur 2 Utredningsområde samt influensområde.

### 1.3.2 Innehållsmässig avgränsning

Syftet med trafikutredningen är att analysera och beskriva hur trafiksituationen i Fränsta påverkas av de planer som finns för orten, inklusive en översyn av trafiksituationen i centrala Fränsta och utredning av potentialen för ett ökat hållbart resande. Utredningen beaktar inte fastighetsmark.

## 2 Planeringsförutsättningar

I detta avsnitt beskrivs de planeringsförutsättningar som har varit rådande för denna trafikutredning. Det gäller dels Ånge kommuns trafikstrategi, dels ett antal generella riktlinjer som är viktiga att beakta inom trafikplanering och som ligger till grund för bedömningen av trafiksituationen i området.

### 2.1 Ånge kommuns trafikstrategi

Ånge trafikstrategi<sup>1</sup> fokuserar på fyra insatsområden: transportmedveten samhällsplanering, resvanor, beteenden och attityder, gång- och cykelinfrastruktur samt regional tillgänglighet. Strategin har som mål att fastställa principer för trafikplanering och transporter i kommunen, precisera mål för transportsystemet, föreslå insatser för att nå målen och sätta indikatorer för uppföljning. Visionen för Ånge, beslutad 2021, betonar hållbar vardag och inkluderar en levande landsbygd med hållbar infrastruktur, decentralisering, digitalisering, ett stärkt näringsliv samt ett välvårdat och tilltalande landskap och samhälle.

### 2.2 Säkra skolvägar

Det är viktigt att barn och elever kan ta sig till och från förskolan och skolan på ett tryggt, säkert, miljövänligt och hälsofrämjande sätt. En viktig planeringsprincip är därför att utveckla trygga och säkra skolvägar som uppmuntrar barn och deras föräldrar att gå och cykla till förskolan och skolan. För att lyckas med det krävs ett långsiktigt och systematiskt arbete med både fysiska åtgärder och kommunikation. Nedan listas ett antal riktlinjer för att säkra skolvägar som är hämtade från Botkyrka kommun, Järfälla kommun och Boverket<sup>2</sup>:

1. Placering: Skolornas trafikmiljö bör tas i åtanke redan i planeringsstadiet av nya eller tillfälliga skolor. Det är viktigt att beakta barnperspektivet och utgå från barnens behov.
2. Gång och cykelvägar: För att fler ska uppmuntras till att gå och cykla är det viktigt att den omgivande miljön är inbjudande och har god belysning. Gång- och cykelbanan ska ha en tillräcklig bredd med en tydlig separering från andra trafikslag.
3. Hållplatser: Busshållplatser nära skolan ska utformas med en trygg och säker gångväg som kopplar samman hållplatsen och skolan. Väntyten vid hållplatsen ska vara tillräckligt bred för att inte riskera att barn ställer sig ute på gatan. Hållplatserna ska utformas på ett trafiksäkert sätt, gärna som timglashållplats eller stopphållplats, och vara utrustade med god belysning.

<sup>1</sup> Trafikstrategi Ånge. Vision, mål och inriktning version 1.0. 2022-02-21

<sup>2</sup> [Säkra skolvägar \(jarfalla.se\)](https://www.jarfalla.se/saker-skolvagar)

[Säkra och trygga vägar till förskola och skola - Boverket](#)

[Säkra skolvägar - Botkyrka kommun](#)

4. Övergångsställen och cykelöverfarter: Där gående och cyklister korsar biltrafiken ska passagen vara utformad på ett tryggt och säkert sätt. Gärna med hastighetssäkring, refug och goda siktförhållanden. Vid stora trafikflöden bör trafiksignalreglering övervägas som prioriterar de oskyddade trafikanternas framkomlighet.
5. Hastigheter och separering: Hastighetsdämpande åtgärder bör användas för att garantera att biltrafikens hastighet är högst 30 km/tim. Väl definierade och separerade ytor ska användas för att separera gående och cyklister från biltrafiken.
6. Vägmärken och skyltar: Där många barn korsar en passage med biltrafiken kan passagen uppmärksammas med skyltning och målning.
7. Parkering och angöring: Det är viktigt att det finns tillräckligt med cykelparkering vid skolan. Eventuell bilparkering bör placeras avskilt och långt från barnens vistelseytor.
8. Avlämningsplatser: Under rusningstid kan skolans närområde belastas med mycket trafik. För att minska trafiken kan avlämningsplatser införas med säkra gångvägar till skolan.
9. Leveranser och sikt: Varuleveranser bör ske utanför rusningstid. Det är viktigt att leveranszonen är avskild från barnens vistelseytor och att varumottagningen har god sikt och är utformad så att fordon inte behöver backa.
10. Drift och underhåll: För att fler ska uppmuntras att gå och cykla året runt krävs ett gediget drift- och underhållsarbete. På vintern behövs god snöröjning och isbekämpning och under sommarhalvåret är det viktigt att häckar och buskar är klippta för att undvika skymd sikt.

## 2.3 Hållbar mobilitet och alternativa färdmedel

För att öka potentialen för hållbart resande i Fränsta är det viktigt att kommunen redan i tidigt skede tänker in mobilitetsåtgärder i sina planprocesser. Det är viktigt att kommunen för en tät dialog med markägare och byggherrar om hållbart resande och att de övergripande målen om hållbart stadsbyggande lyfts fram i dialogen<sup>3</sup>.

Vid framtagandet av detaljplaner är det viktigt att ha en nära dialog med byggherren om mobilitetsåtgärder. I detaljplanerna kan exempelvis fysiska mobilitetsåtgärder regleras i form av planbestämmelser, såsom bilpool, cykelställ och begränsning av yta för bilparkeringar.

Kombinerad mobilitetslösning, eller Mobility as a Service (MaaS)<sup>4</sup>, är ett koncept där olika transporttjänster integreras i en gemensam digital plattform. Det gör det möjligt för användarna att planera, boka och betala för olika transporttjänster genom en gemensam applikation. MaaS syftar till att göra det enklare och mer bekvämt att använda en kombination av olika transportalternativ, vilket kan bidra till en mer hållbar och effektiv mobilitet.

<sup>3</sup> [Flexibla parkeringstal och mobilitetsåtgärder - PBL kunskapsbanken - Boverket](#)

<sup>4</sup> [MaaS - Mobility As A Service - IUS innovation](#)



## 2.4 Ökat samnyttjande av parkeringsplatser

Med samnyttjande av parkeringsplatser<sup>5</sup> menas att en och samma parkeringsplats kan användas av flera olika personer vid olika tider, vilket leder till en effektivare användning av marken. Om en fastighet samnyttjar parkeringsplatser för olika användningsområden, t.ex. boendeparkering och arbetsparkering, kan det innebära att det behövs färre parkeringsplatser totalt sett. För att detta ska fungera i praktiken krävs att behovet av parkering sker vid olika tider och platserna inte reserveras för en specifik person.

---

<sup>5</sup> <https://www.boras.se/download/18.6b00451018e55e78a7c1ca0a/1711023582288/Riktlinjer%20f%C3%B6r%20parkering-%20riktlinjer.pdf>

## 3 Metod

I detta avsnitt beskrivs de metoder som har använts i trafikutredningen som består av en parkeringsutredning, brist- och behovsinventering samt åtgärdsgenerering.

### 3.1 Parkeringsutredning

Parkeringsutredningen baseras på underlag som har erhållits av Ånge Fastighet och industri AB (ÅFA). Parkeringsytorna inom utredningsområdet grupperades efter fastighetsgränser och deras användningsområde. Därefter har ÅFA nyttjat grupperingen för att genomföra en parkeringsinventering som svarade på frågorna om hur många parkeringsplatser som det finns totalt per fastighet samt hur många platser som är förhyrda samt hur många som är till för besökare.

Parkeringsinventeringen genomfördes i syfte att ge en uppfattning om hur parkeringssituationen ser ut i Fränsta. Med hjälp av inventeringen kan frågor besvaras om parkeringsbehovet tillgodoses, om parkeringarna är placerade där behovet finns och om det finns potential för samnyttjande och därmed effektivisering av parkeringsytorna.

### 3.2 Brist- och behovsinventering

För att öka förståelsen för hur olika aktörer ser på trafiksituationen i utredningsområdet har Sweco genomfört en workshop med representanter från bland annat grundskolan (låg-/mellan- och högstadiet), Ånge kommun samt från Ånge kommuns kommunala fastighetsbolag som har flertalet fastigheter inom utredningsområdet. Workshopen genomfördes den 31 maj 2024 med syfte att hämta in flertalet perspektiv på trafiksituationen. Synpunkter och dialog med föreningar, organisationer och allmänheten lyftes ej som ett önskemål från beställare.

Workshopen genomfördes i tre olika steg: identifiering av brister och behov, prioritering av dessa samt målformulering kopplade till identifierade brister.

Resultatet sammanställdes och skickades ut till samtliga deltagare för att möjliggöra en komplettering där så önskades. Därefter grupperades bristerna i olika åtgärdsområden, exempelvis drift och underhåll och parkering.

Vidare genomfördes ett platsbesök av kommunen som dokumenterades med fotografier som överlämnades till Sweco. I denna rapport används endast fotografier där det inte finns någon person avbildad, detta med hänsyn till GDPR. Fotografier där personer är med har endast nyttjats som arbetsmaterial och delas ej utanför arbetsgruppen.

### 3.3 Åtgärdsgenerering

Efter att brist- och behovsanalysen har genomförts, prioriterats och grupperats har en åtgärdsgenerering utförts av Sweco. Sweco har utgått ifrån Trafikverkets fyrstegsprincip och momentet har genomförts i följande moment:

#### Steg 1-2

Fokus för åtgärdsgenereringen har varit steg 1 och 2 åtgärder enligt fyrstegsprincipen, dvs. "tänk om" och "optimera". Dessa steg syftar till att hitta åtgärder som nyttjar det befintliga vägnätet på bästa sätt och/eller påverkar beteenden så att vägnätet kan användas på ett mer effektivt sätt. Exempel på denna typ av åtgärd är mobilitetsåtgärder – där invånarna informeras om hållbara alternativ och uppmuntras att använda hållbara färdmedel i större utsträckning. Det kan även handla om justering av lokala trafikföreskrifter som medför förbud mot trafik med motorfordon eller förbud mot parkering längs en sträcka.

#### Steg 3-4

Först i ett senare moment, när steg 1 och 2 åtgärder har studerats, har steg 3 och 4 åtgärder vägts in i åtgärdsgenereringen, dvs. "bygg om" och "bygg nytt". Åtgärder som omfattas av dessa steg är fysiska och mer kostnadsdrivande. De medför högre utredningskostnader och höga kostnader för genomförande. Exempel på åtgärder är ombyggnader i vägnätet eller nybyggnation av en helt ny länk.



Figur 3 Fyrstegsprincipen enligt Trafikverket.

## 4 Nulägesbeskrivning

Detta kapitel syftar till att beskriva trafiksituationen i Fränsta utifrån dagens förutsättningar, verksamheter och infrastruktur. Nulägesbeskrivningen görs med hjälp av funktionsskisser som lyfter målpunkter och trafikslag i utredningsområdet.

### 4.1 Verksamheter i centrala Fränsta

Den geografiska avgränsningen för utredningen omfattar främst centrala Fränsta där samhällsnyttiga verksamheter är lokaliserade. Kartbilden nedan pekar ut de viktigaste målpunkterna såsom vårdcentral, förskola och grundskola, livsmedelsbutiker samt järnvägsstationen.



Figur 4 Kartbild som illustrerar målpunkter i centrala Fränsta: Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sweco.

### 4.2 Gång- och cykeltrafik

Gående och cyklister i centrala Fränsta hänvisas främst till blandtrafik, dvs. gående och cyklister delar utrymme med motorfordon. Detta sker främst på lokalgator/villagator och uppsamlingsgator vars syfte är att koppla ihop lokalgator med huvudgator såsom Fränstavägen.

Inom skolområdet är gångnätet finmaskigt vilket tillgängliggör skolans egna målpunkter som matsal, idrottssal, förskola och klassrum för de olika årskurserna. Platsinventeringen visar dock att det har skapats flera genvägar inom skolområdet, vilket visar på ett behov av genare gångstråk.



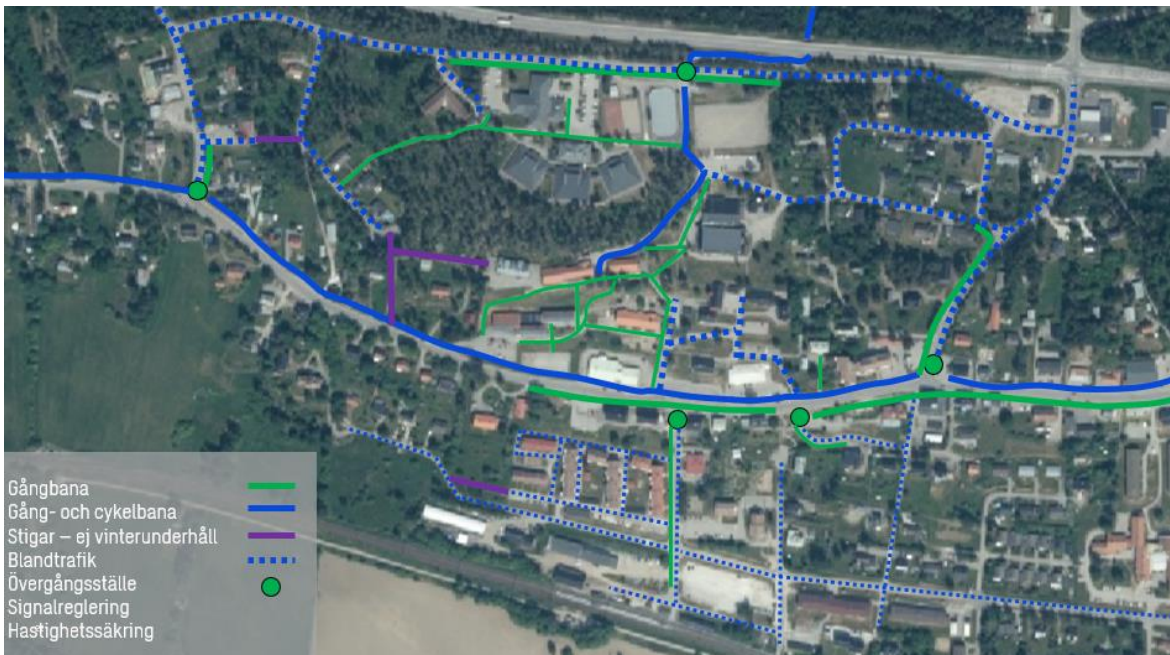
Längs Fränstavägens norra sida löper områdets enda separerade gång- och cykelbana. Den är väl placerad för barn i olika åldrar som ska ta sig till och från skolan. Standarden och tillgängligheten är dock mindre god med avseende på bredd, belysning och underhåll.



Figur 5 Gång- och cykelbanan på Fränstavägen i höjd med Fränstaskolan: Bildkälla: Ånge kommun, från platsbesök.

I övrigt kan Fränstavägen upplevas som en barriär mellan norra och södra sidan av Fränsta. Det saknas säkra passager och övergångsställen utmed Fränstavägen, vilket gör det svårt för gående och cyklister som ska korsa vägen för att ta sig mellan målpunkter på respektive sida.

Även E14 kan upplevas som en barriär för gående och cyklister. Det finns endast en passage, placerad mellan korsningarna E14/Marktjärnsgatan och E14/Gissjögatan. Passagen är planskild och utformad som en gång- och cykeltunnel. Standarden är dock mindre god och passagen genom tunneln är i stort behov av underhåll. Tunneln kan även upplevas som otrygg och ogästvänlig pga. bristande belysning. Även sträckan norr om tunneln kan upplevas som otrygg då den går genom skogsmark. På den södra sidan av tunnelmynningen är sikten begränsad av växtlighet.



Figur 6 Kartbild som illustrerar gång- och cykelvägnätet. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sweco.

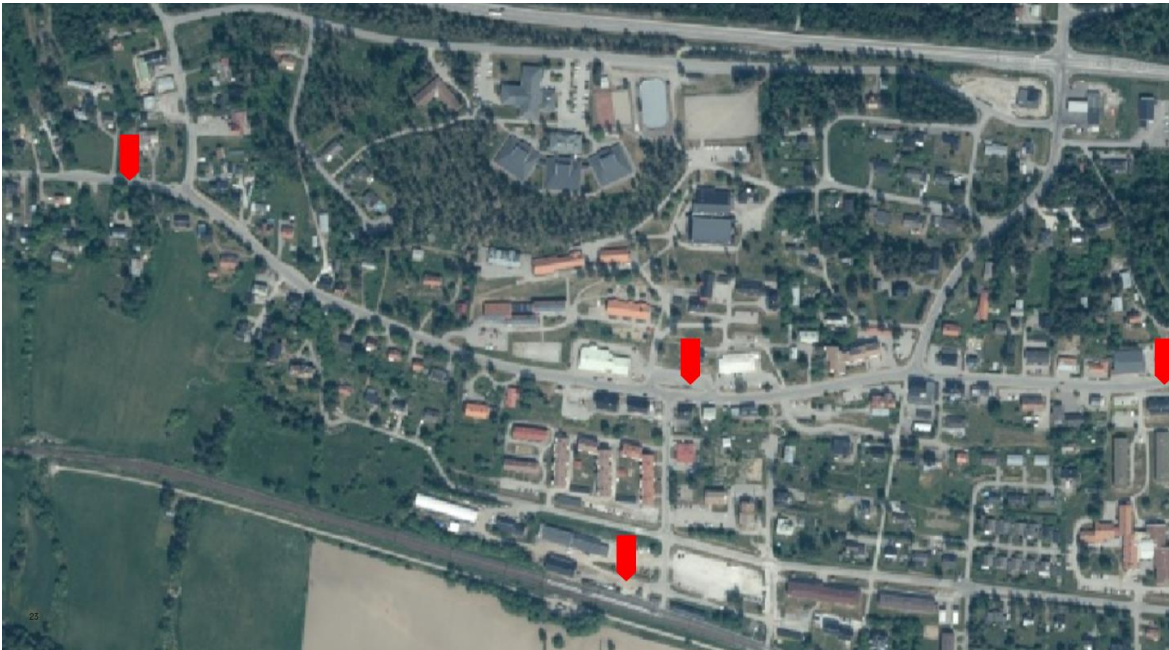
## 4.3 Kollektivtrafik

Det finns tre busshållplatser inom utredningsområdet som alla är placerade längs med Fränstavägen. Hållplatserna är avståndsmässigt jämnt utplacerade och ger god tillgänglighet till centrala Fränsta samt verksamheterna och bostadsområdena öster om utredningsområdet.

Hållplatserna trafikeras av linjerna 191, 192, 194 samt 198. Linje 191 går mellan Ånge och Sundsvall. Linjerna 192 och 194 trafikerar sträckan mellan Ånge-Fränsta-Viskan samt Fränsta-Grundsjön. Linje 198 är en servicelinje som trafikerar områdena Torpshammar och Ljungaverk<sup>6</sup>.

Söder om Fränstavägen ligger järnvägsstationen. Stationen trafikeras av tåg till viktiga målpunkter som Sundsvall och Östersund. Tågresan till Sundsvall tar omkring 50 minuter och resan till Östersund cirka 90 minuter.

<sup>6</sup> Din tur, hämtat 20240805 från <https://www.dintur.se/navigation/tidtabeller/>



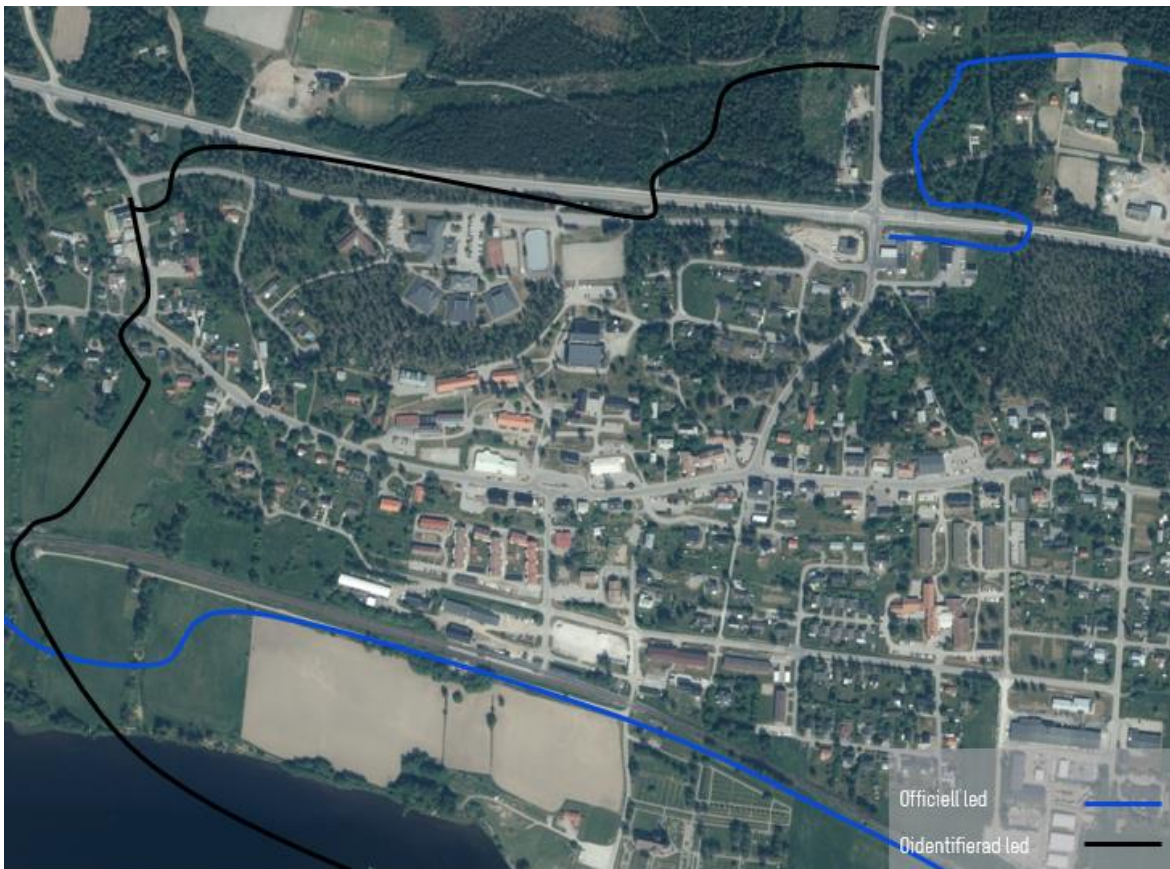
Figur 7 Kartbild som illustrerar hållplatslägen. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sweco.

## 4.4 Skotertrafik

Skoter är ett vanligt färdmedel under vinterhalvåret i Ånge kommun och inkluderas därför som färd sätt i nulägesbeskrivningen. Enligt SCB:s statistikdatabas<sup>7</sup> är snöskotertätheten 0,16 per invånare i kommunen. Engagerade i skoterfrågan menar att skoter är en integrerad del av samhällena främst i norra Sverige och att det är en stor del av vardagen för många människor. Kartbilden nedan visar skoterleder i Fränsta där blå färg anger de officiella lederna.

<sup>7</sup> <https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/>





Figur 8 Kartbild som illustrerar skoterleder. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sweco

## 4.5 Motorfordonstrafik

Gatunätet i Fränsta utgörs främst av lokalgator/villagator och uppsamlingsgator. Fränstavägen är huvudgata i området där den huvudsakliga genomfartstrafiken går. Gemensamt för samtliga gator i Fränsta är att de är underdimensionerade med avseende på trafikflödena och de olika trafikslagen som ska samsas om utrymmet. Det gäller i synnerhet då cyklister är hänvisade till blandtrafik i området.

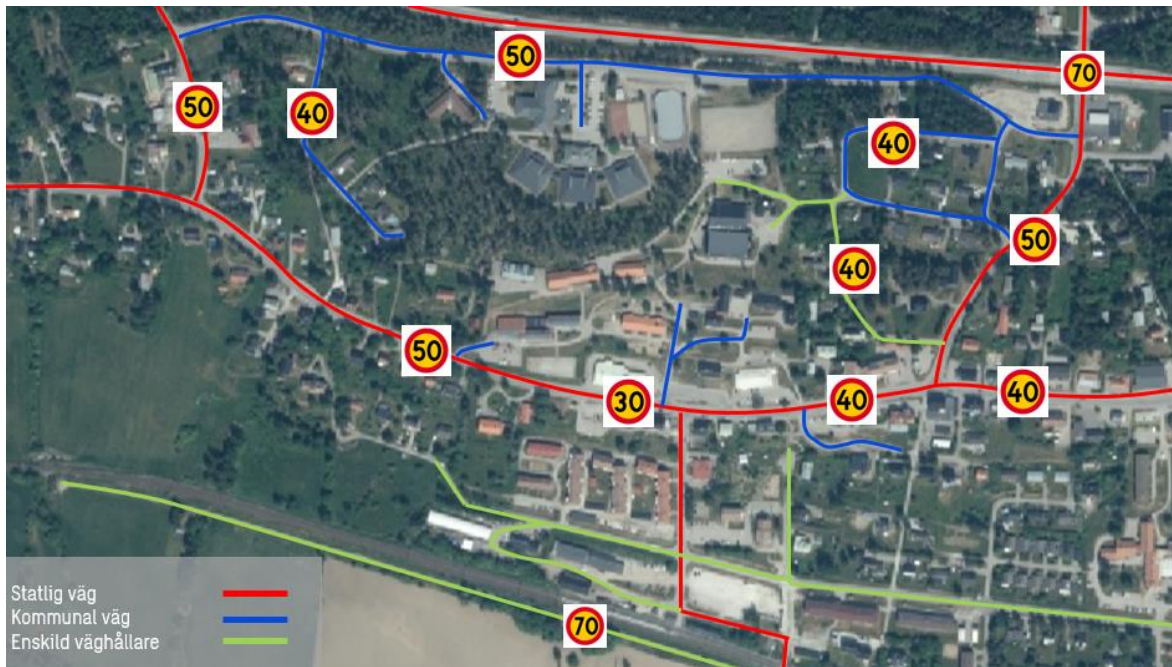
Inom Fränsta finns tre olika väghållare, Trafikverket, Ånge kommun samt enskilda väghållare, se kartbilden nedan. Riktlinjer, styrdokument samt standarder och underhåll kan därför skilja sig mellan olika väghållare i vissa avseenden, exempelvis utformningskriterier.

Hastighetsgränserna inom Fränsta varierar mellan 40 km/tim och 50 km/tim, förutom längs Fränstavägen och sträckan förbi skolan där hastighetsgränsen är 30 km/tim. Denna sträcka utgörs dock av en lång raksträcka utan hastighetsdämpande åtgärder, vilket inbjuder till högre hastigheter.

Biltätheten i Ånge kommun är cirka 0,75 bilar per invånare över 18 år, vilket motsvarar 1,2 bilar per hushåll att jämföra med rikssnittet 0,47 bilar per invånare över 18 år och 0,8 bilar per hushåll<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Kolada, <https://kolada.se/verktyg/fri-sokning/>





Figur 9 Kartbild som illustrerar skyltad hastighet i gatunätet. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av Sweco.

## 5 Angränsande projekt och utredningar

I detta avsnitt beskrivs ett antal angränsande projekt och utredningar som har bäring på denna trafikutredning.

### 5.1 Översiktsplan Ånge kommun

Översiktsplanen för Ånge kommun bygger på den gemensamma Vision 2030, antagen av Kommunfullmäktige i september 2021. Visionen är grundläggande för kommunens verksamheter och för att forma Ånge som en plats med framtidstro: *"Vi är en plats för alla, med närhet till naturen och gemenskap. Här ger näring och engagemang kraft till en levande bygd."*

Nedan är en sammanfattad del av det som berör Fränsta i översiktsplanen.

Fränsta är en viktig serviceort för både kommunen och det omgivande landsbygdsområdet. Ortens centrala läge gör den idealisk för utveckling av bostäder med närhet till skola, förskola, centralt belägna affärer som Coop och ICA, järnvägs- och busstation samt övrig service. Trots att stora delar av Fränsta omges av jordbruksmark, bedöms viss utveckling kunna ske inom redan etablerade områden. För att möjliggöra en gynnsam tillväxt krävs dock att cirka 43 mindre delar av jordbruksmarken tas i anspråk. De platser som föreslås i översiktsplanen erbjuder attraktiva möjligheter för bostadsbyggande med utsikt över Ljungan och dess dalgång. Inga alternativa platser i Fränsta erbjuder liknande närhet till service och kollektivtrafik. Andra alternativ, såsom att använda områden för närrekreation eller att förtäta befintliga tomter, anses inte vara lämpliga eller rimliga enligt bedömningen. Enligt översiktsplanen ska nyetablering helst ske inom 10 minuter från olika typer av service och andra väsentliga målpunkter i respektive ort.

I Fränsta är gång- och cykelsystemet och dess eventuella utveckling viktiga för planeringen och bör analyseras vidare, också i syfte att stärka förbindelserna mellan orterna i kommunen.

### 5.2 Fränsta nya förskola

En ny typförskola med färdiga ritningar från Sundsvall, likt förskolan Skogsbacken i Ånge, planeras med byggstart hösten 2024. Förskolan kommer att ha åtta avdelningar för totalt 115<sup>9</sup> barn.

I planerna för förskolan finns fyra in- och utfarter samt en femte in- och utfart mot vårdcentralen som inte syns i Figur 10 nedan. Gående och cyklister kommer att nå förskolan söderifrån via en gångbana vilket är en genare väg än via Idrottsvägen och Mårtensvägen.

Vidare planeras parkeringsplatser för både hämtning/lämning och personal. Behovet av parkeringsplatser är dock oklart, vilket kan leda till att andra ytor används för parkering.

<sup>9</sup> Jacob Gbadegbe, projektledare och byggnadsingenjör, ÅFA, epost 20240704

Parkeringsbehovet har specificerats i bygglovsansökan och åtgärder på Mårtensvägen har godkänts.

Mårtensvägen har fysiskt stängts av för genomfartstrafik vilket bedöms kunna förbättra trafiksäkerheten runt skolan och bidra till en lugnare och renare trafikmiljö med mindre buller och luftföroreningar. Konsekvenser som kan uppstå är att trafiken leds om till närliggande vägar, i första hand Fränstavägen och E14, vilket i sin tur eventuellt kan skapa nya problem med trängsel och olycksrisker. Avstängningen av Mårtensvägen kan dessutom leda till begränsad åtkomst för boende och servicefordon vilket kan påverka bekvämligheten och tillgängligheten i området.

Det vore önskvärt med en utvärdering som fördjupar sig i effekterna och konsekvenserna som uppstår av de genomförda åtgärderna samt de framtagna underlagen avseende trafikallsträng och parkeringsbehov. En fördjupad trafikutredning kan exempelvis genom simuleringar visa på hur trafiken kommer att röra sig när Mårtensvägen är avstängd. Parkering och samnyttjandeeffekter kan utredas vidare med kompletterande underlag i form av beläggningsinventering på de befintliga parkeringarna. Detta för att kunna avgöra om det finns platser att samnyttja och i så fall hur många.

Det behövs en samordning av in- och utfarter med hänsyn till gång- och cykeltrafik samt en analys av parkeringen och utformningen av parkeringsplatser.

Vidare behövs en tydligare trafikanalys då trafikallsträngen är otydlig i bygglovsbedömningen. Det behövs en detaljerad studie främst av korsningen E14/Marktjärnsgatan där det finns en 90-graders kurva med skyltad hastighet 70 km/tim. Trafiksituationen vid denna kan även påverka korsningen Marktjärnsvägen/Mårtensvägen vilket därför också behöver utredas. Trafikverket kan komma att lägga ansvaret för en sådan utredning på kommunen.



Figur 10 Situationsplan för Fränsta nya förskola. Bildkälla: WSP

## 5.3 Fränsta strand

En pågående detaljplan för Fränsta strand, sydväst om stationsområdet, inkluderar 20 till 40 lägenheter samt 15 villor och radhus. Avståndet till järnvägsstationen är som längst 600 till 700

meter. Enligt översiktsplanen (ÖP) ska nya etableringar i Ånge kommun ske inom 10 minuter från kollektivtrafik och butiker, vilket gör Fränsta till en av sex prioriterade centralorter. Två områden, Fränsta strand och området bredvid Folkhögskolan, är utpekade för bostadsbyggande.



## 5.4 Gång- och cykelplan landsbygd

Ånge kommun har initierat ett utvecklingsprojekt tillsammans med Trafikverket för att förbättra gång- och cykelvägar på landsbygden. Projektet undersöker hur gång- och cykelinfrastrukturen kan utvecklas i kommunen, och tittar även på befintliga alternativ som vandringsleder i väntan på utbyggnaden.

## 5.5 Fränsta som bytesstation

Stationsområdet i Fränsta behöver ses över för att förbättra kopplingen mellan tåg och bussar. Tåg i båda riktningar möts här, vilket gör stationen till en viktig bytespunkt. Det finns förslag på att flytta den centrala hållplatsen vid Coop till stationsområdet för att därmed underlätta byten mellan buss och tåg.

### Möjlig påverkan på trafiksituationen

Sammanfattningsvis kan dessa projekt komma att påverka trafiken i Fränsta genom en ökad trafikbelastning och anpassning av infrastruktur för att förbättra kopplingen mellan buss och tåg.

## 6 Analys

### 6.1 Problembeskrivning

Den huvudsakliga problembilden som har återgivits under utredningens gång har varit den kaotiska trafiksituationen som uppstår varje morgon när vårdnadshavare lämnar sina barn på förskolan och skolan med bil. Det är ett problem som många kommuner brottas med och som kräver åtgärder på bred front. Det är svårt att uppmana till ett förändrat beteende när det inte finns ett tillräckligt tryggt och säkert gång- och cykelnät att hänvisa till. För att åstadkomma en förändring behövs säkra och trygga skolvägar som kombineras med informationsinsatser och kampanjer för ett ökat hållbart resande såväl som en förbättring av efterlevnad av gällande regler.

En ytterligare utmaning som lyfts fram, och som har kopplingar till problemet ovan, är det bristande gång- och cykelnätet i Fränsta. Den befintliga infrastrukturen är kraftigt eftersatt och i stort behov av underhåll och upprustning. Problemet förstärks med de stora höjdskillnader och branta lutningar som finns inom området och som begränsar möjligheten att skapa goda och tillgängliga länkar.

### 6.2 Medskick från workshop

Under workshopen som syftade till att identifiera brister och behov formulerades flera önskvärda effekter. Nedan listas de viktigaste önskemålen från deltagarna.

- Möjliggöra bättre framkomlighet för oskyddade trafikanter.
- En miljö som känns säker och trivsamt och jämlik. Alla ska känna att det är tryggt och säkert för mig oavsett färdmedelsval.
- Skapa förutsättningar för att det ska bli lätt att göra rätt.

En av deltagarna sammanfattade med formuleringen: *"Skapa en tryggare och säkrare plats för barnen. Barnperspektivet, sätt dem först"*.

### 6.3 Brist- och behovsinventering

#### 6.3.1 Platsbesök

En viktig del i brist- och behovsinventeringen var ett platsbesök som genomfördes med fokus på skolan och situationen vid hämtning och lämning. Vid platsbesöket togs bilder från Brandgatan i samband med hämtning och lämning, vilket senare har underlättat för uppdragsorganisationen att få en förståelse för de trafikfarliga situationer som kan uppstå på platsen.

## 6.4 Förslag till prioriterade brister

Vid workshopen som genomfördes för att identifiera brister och behov upprättade en bruttolista över samtliga brister/behov. Därefter analyserades bristerna varpå en prioriteringslista togs fram över de mest allvarliga och akuta behoven. Nedan redovisas prioriteringslistan

Tabell 1 Prioriteringslista över identifierade brister och problem i centrala Fränsta.

Prioritet	Brist/behov
1	Bilar står längs med Brandgatan upp till förskolans parkering – barn korsar vägen.
2	Parkering - trångt för alla vårdnadshavare som ska lämna på förskolan.
3	Högstadieparkering: Taxi, varutransporter samt hämtning-lämning. Smalt, rörigt.
4	Höga hastigheter.
5	Lågstadiets vårdnadshavare har ingen parkering – ingen avsatt yta/plats för att lämna/hämta.
6	För få platser, otydlig (högstadiet).
7	Snöröjning.
8	Pelletstransporter, stora höjdskillnader, stoppar trafik till badhusets parkeringsplats, saknar vändplan.
9	Dåligt markerade övergångsställe över Fränstavägen och det behövs fler. Gående från tåget genar över busstorget.

Tabell 1 Prioriteringslista över identifierade brister och problem i centrala Fränsta.

## 6.5 Trafikanalys av den planerade förskolan

### 6.5.1 Parkeringsutredning

Parkeringsutredningen har sin utgångspunkt i den parkeringsinventering som har genomförts av Ånge Fastighet och industri AB (ÅFA) och beskrivs i kapitel 3.1. Parkeringsutredningen inleds med ett avsnitt om parkeringsbehovet för den planerade förskolan.

Därefter följer ett avsnitt gällande den aktuella parkeringssituationen i centrala Fränsta utifrån inventeringen av antalet parkeringsplatser. Avslutningsvis har en bedömning av samnyttjandepotentialen i Fränsta gjorts baserat på parkeringsinventeringen, vilket har stor påverkan på hur parkeringsfrågan kan hanteras i Fränsta samt specifikt för den planerade förskolan.

6.5.2 Parkeringsbehov för Fränsta nya förskola

Sweco har genomfört en översiktlig beräkning av den nya förskolans parkeringsbehov för de 115 eleverna och de cirka 30 pedagogerna.

Ett antal antaganden har gjorts baserat på kommunens bilinnehav, ortens storlek, tidigare liknande uppdrag, tillgång till kollektivtrafik, gång- och cykelnätets utbyggnad med mera. Dessa förutsättningar beskrivs närmare i avsnitt 6.5.3. Beräkningarna avser ett genomsnitt för framtiden.

Antaganden specifika för förskolan redovisas nedan:

- 85 % av barnen antas resa med bil vilket inkluderar samåkande (som bedöms vara 10 %).
- 10 % av barnen antas resa med cykel.
- 5 % av barnen antas resa till fots eller med kollektivtrafik.
- Medeltiden för parkering antas vara 15 minuter för hämtning och lämning. Hänsyn har tagits till barn i olika åldrar samt att det kan variera mellan olika årstider med längre avlämningsstider på vintern pga. avklädning.
- Peaktiden under förmiddagen antas vara kl. 7.20-8.20. Peaktiden under eftermiddagen antas vara kl. 16.15-17.15.
- Andelen barn som anländer under peaktid antas vara 85 %.
- Övrig personal (kök och städ) antas vara 5 personer, vilket ger total personalstyrka på 35 personer.
- 80 % av personalen antas resa med bil, 10 % med cykel samt 10 % till fots eller kollektivtrafik inkl. tåg.
- Beräkningarna resulterar i att vårdnadshavare behöver ha tillgång till cirka 19 bilparkeringsplatser och cirka 12 cykelparkeringsplatser.

Det ger följande behov av parkeringsplatser för bil och cykel.

Parkeringsbehov	Bil	Cykel
Vårdnadshavare	19	12
Personal	28	4

Tabell 2 Parkeringsbehovet för Fränsta nya förskola.

6.5.3 Alstringsberäkning av antalet trafikrörelser för den planerade förskolan

En alstringsberäkning har gjorts som baseras på antalet barn och personal samt på ett antal viktiga förutsättningar som gäller för förskolan och som presenteras i Tabell 3 nedan. Förutsättningarna om bilinnehav, invånartäthet med mera ger en ökad förståelse för bilberoendet i området, vilket är viktigt att ta hänsyn till under trafikallstringsberäkningen.

Utifrån ortens förutsättningar och tillgången på statistik togs beslutet att inte använda Trafikverkets alstringsverktyg i denna utredning, eftersom verktyget inte bedöms ta hänsyn till de platsspecifika faktorerna som gäller i Fränsta.

Antal personer som reser till och från förskolan.	Fränstas nya förskola planeras för 115 barn och cirka 30 pedagoger.
Tillgänglighet avseende gång- och cykelbanor.	Gång- och cykelbanor saknas, trafikering sker i blandtrafik. Gångbana finns centralt och söder om förskolans fastighet men har ingen direkt anslutning till Fränstavägen.
Tillgänglighet avseende kollektivtrafik.	Avstånd till närmaste hållplats är cirka 600 meter.



Bilnehavet i Ånge kommun är 615 bilar/1000 invånare.	Detta är ett mycket högt bilnehav ur ett nationellt perspektiv.
Kommunen har ett invånarantal om cirka 9200 invånare.	Invånartätheten är cirka 3 personer/kvm.

Tabell 3 Förutsättningar för alstringsberäkningen.

85 % av barnen kommer till förskolan med bil, 10 % med cykel, 5 % till fots eller kollektivtrafik.
Antal pedagoger och administrativ uppskattas till 30 personer, övrig personal (kök och städ) uppskattas till cirka 5 personer.
80 % av personalen kommer med bil, 10 % med cykel, 10 % till fots och/eller kollektivtrafik.
20% av personalen gör lunchresor.
Nyttotrafik: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avfallshantering 2 gånger per vecka = 4 resor per vecka</li> <li>• Leveranser 2 gånger per vecka = 4 resor per vecka</li> <li>• Matleverans 5 gånger per vecka = 10 resor per vecka</li> </ul>

Tabell 4 Redovisning av antaganden som har gjorts inför alstringsberäkning.

#### 6.5.4 Resultat trafikstringsberäkningen

Baserat på ovanstående förutsättningar och antaganden har en trafikstringsberäkning gjorts för den nya förskolan. Nedan är en översiktlig bedömning av det antal resor som förväntas till och från förskolan per vardagsdygn. Det är viktigt att påtala att resorna kan påverkas med hjälp av målstyrt arbete, insatser och åtgärder i form av mobility management-åtgärder i kombination med fysiska åtgärder som exempelvis utveckling och upprustning av befintligt gång- och cykelnät, cykelparkeringar med mera.

Alstring	Antal resor/dygn (ÅDVT)
Vårdnadshavare till/från	444
Personal inför/efter arbetsdagen.	56
Lunchresor personal	12
Nyttotrafik	4
<b>Totalt:</b>	<b>516</b>

Tabell 5 Resultatet av trafikstringsberäkningen för den nya förskolan.

## 6.6 Analys av parkeringssituationen i centrala Fränsta

Nedan redovisas resultatet av ÅFA:s parkeringsinventering. Kartbilden illustrerar de olika fastigheterna och tabellen redovisar hur många parkeringsplatser det finns totalt samt fördelningen mellan förhyrda platser och besöksplatser.



Figur 11 Översikt över ÅFA:s parkeringar. Bildkälla: Lantmäteriet bearbetad av Sweco.

Tabell 6 Redovisning av parkeringsinventeringen och antalet parkeringsplatser.

Nr.	Fastighet	Antal förhyrda platser	Antal besöksplatser	Totalt antal p-platser
1	Gläntans gruppboende	3	3	6
2	Hälsocentral och apotek	17	3	20
3	Furubäckens äldreboende	15	13	28
4	Badhus och värmeverk	5	1	6
5	Grusparkering, oreglerad	Okänt	Okänt	Okänt
6	Högstadiet	13	3	16
7	Samservice	Okänt	Okänt	14
8	Förskolan	4	4	8
9	Boendeparkering	9	Okänt	14
10	Nedre, oreglerad	Okänt	Okänt	Okänt

Parkeringsytan nr 5, norr om badhuset, har ett okänt antal parkeringsplatser enligt ÅFA då denna parkering är oreglerad, avgiftsfri och saknar markerade parkeringsplatser. Parkeringsytan nr 10, har ett okänt antal parkeringsplatser då ÅFA menar att detta inte är en formell parkeringsyta. För båda dessa ytor görs ett antagande utifrån ytornas mått samt utifrån dagens utformningsmässiga krav på parkeringsfickor för att få fram ett uppskattat antal parkeringsplatser.

Tabell 7 Uppskattat antal platser utifrån måttkrav enligt VGU.

Nr.	Fastighet	Antal förhyrda platser
5	Grusparkering, oreglerad	44
10	Nedre, oreglerad	5

### 6.6.1 Bedömning

De flesta verksamheterna i utredningsområdet är dagaktiva verksamheter. Det vill säga att verksamheterna har öppet mellan klockan 6-17. Andra verksamheter som gruppboende och äldreboende är verksamma dygnet runt men då med minskat antal personal. Antalet besökare till dessa verksamheter ökar dock under kvällar och helger.

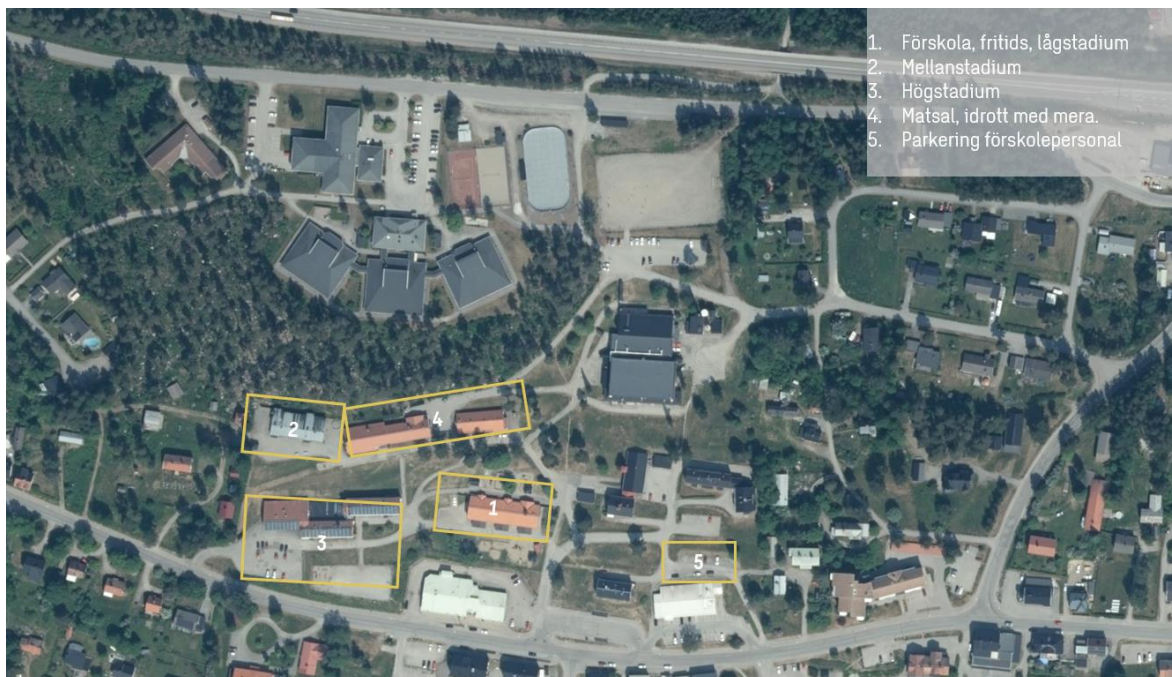
Badhuset bedriver verksamhet dag- och kvällstid men rimligen med färre besökare dagtid i jämförelse med kvällar och helger. En faktor att ta hänsyn till är att det arrangeras evenemang emellanåt, bland annat idrottsevenemang vilket lockar många besökare som färdas med bil. Parkeringsytan som då nyttjas är främst den oreglerade grusparkeringen norr om badhuset men denna yta räcker inte alltid till för att täcka detta extra behov därmed nyttjas även grusplanen norr om badhusets grusparkering.

För boendeparkering är det vanligen tvärtom, där boende tar bilen till sina arbeten och därför minskar behovet av parkeringsplatser under dagtid. Enligt ÅFA är flerfamiljshusen fullbelagda men parkeringsplatserna är inte fullt uthyrda.

ÅFA hyr ut parkeringsplatser till utomstående när det finns ett överskott av parkeringar på fastigheten.

#### Bedömning av skolverksamhetens behov

Sörgårdens förskola har inga parkeringsplatser i sin direkta närhet som är avsedda för parkering under en längre tid. Parkeringsplatserna är reglerade för "på- och avstigning". Dessa platser nyttjas av vårdnadshavare som ska lämna och hämta barn på förskolan och därmed främst under någon timme på morgonen samt någon timme på eftermiddagen. Verksamhetens personal parkerar enligt rektorer på yta nr 5 i Figur 12 nedan.



Figur 12 Översikt av den befintliga skolverksamhetens lokaler. Bildkälla: Lantmäteriet bearbetad av Sweco.

Lågstadiet och fritidsverksamheterna delar lokaler med Sörgårdens förskola vilket rimligen leder till att vårdnadshavare som ska lämna sina barn på fritids och skola också behöver nyttja dessa korttidsplatser. Regleringen avser egentligen endast Sörgårdens förskola men då det är ett stort behov på den specifika platsen av parkering efterlevs inte dagens reglering. Den är dessutom svår att övervaka. Då platserna är få och vårdnadshavare och barn många leder det till att hela Brandgatan nyttjas för hämtning och lämning.

Mellanstadiets elever har sina lokaler längre in på skolans fastighet och vårdnadshavare skulle kunna hämta och lämna sina barn utanför Sörgårdens förskola alternativt på högstadiets parkering. Majoriteten väljer dock Brandgatan utanför Sörgårdens förskola. Några enstaka väljer att inte efterleva rådande trafikreglering och kör därför förbi Sörgårdens förskola och vidare på gångbanan nästan hela vägen fram till mellanstadiets lokaler.

Högstadiets parkering, se yta 3 i Figur 12, nyttjas av såväl personal som elever. Enligt ÅFA:s inventering finns totalt 16 parkeringsplatser, varav 13 är uthyrda. Platsbesöket i kombination med dialog med rektorer med mera ger dock en bild av att det oftast står fler än 16 fordon parkerade på denna yta. Flygfoton och måttkrav enligt VGU leder också till antagandet att det finns plats för två rader om 8 parkeringsplatser i mitten på parkeringsytan samt att det närmast räcket, mot Fränstavägen finns plats för ytterligare cirka 15 platser. Dialogen med intressenter ger också bilden av att det är allt fler ungdomar som tar sig till skolan med mopeder och A-traktorer och därmed är i behov av parkeringsplatser. Hur uthyrningen av platser ser ut till elevers behov är i nuläget oklart.

## 6.6.2 Slutsats

- Det är svårt att bedöma hur effektivt parkeringsytorna nyttjas idag utan en belägningsinventering, det vill säga att en inventering görs av en parkeringsyta vid olika dagar och tidpunkter.
- De parkeringsytor som inte är reglerade eller är otydligt reglerade, saknar målade parkeringsrutor med mera riskerar att överbeläggas, särskilt om övervakning saknas. Utan

en beläggningsinventering är det svårt att få en korrekt bild av hur parkeringsbehovet ser ut.

- Enligt ÅFA kan vem som helst hyra in sig på parkeringarna om det finns ett överskott av parkeringar. Det finns alltså en viss flexibilitet hos fastighetsägaren som kan vidareutvecklas och vidare ge bättre förutsättningar för ett ökat samnyttjande av parkeringsplatser.

En sammanfattande slutsats är att kommunen och ÅFA kan med hjälp av en större insyn och bild av hur parkeringarna nyttjas leda till ett mer medvetet och målinriktat arbete. I kombination med enklare åtgärder (se avsnitt 7) av typen steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen, kan risken för implementeringen av mer kostnadsdrivande åtgärder minska, exempelvis anläggandet av fler parkeringsplatser eller utökande av befintliga parkeringsytor. Detta kan i sin tur innebära att befintliga kvaliteter i Fränsta kan bevaras och utvecklas.



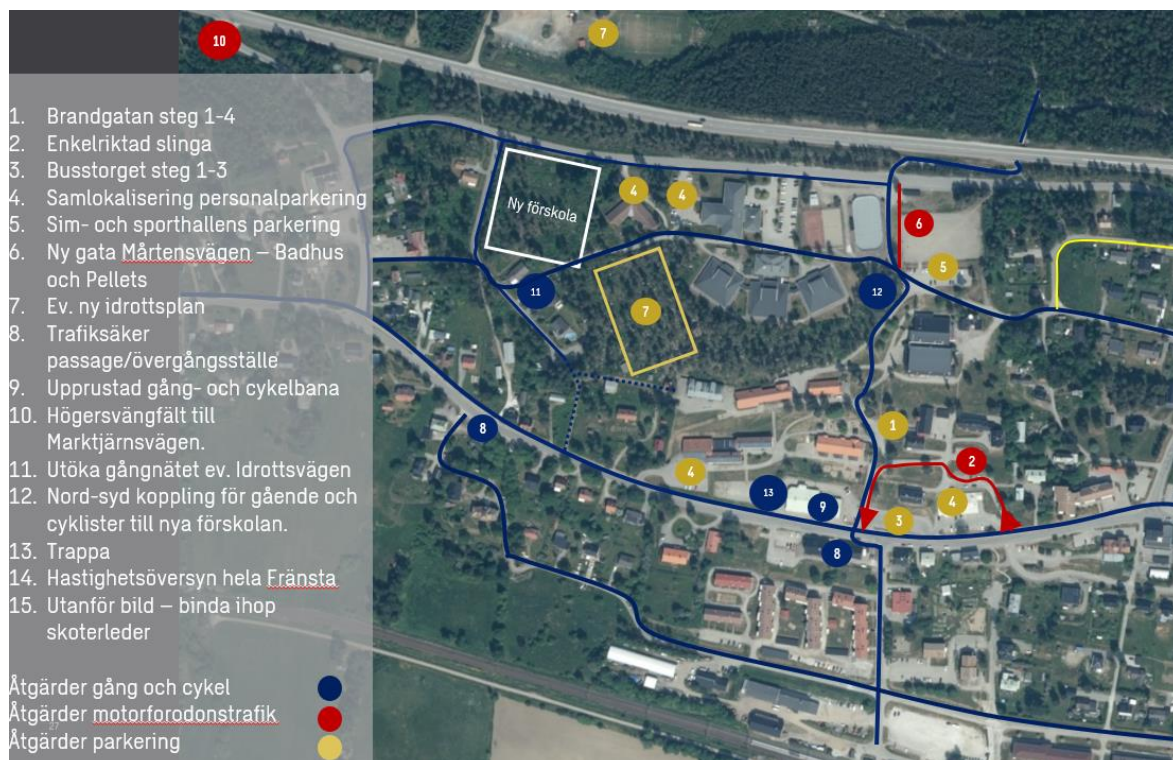
## 7 Förslag till åtgärder

I detta kapitel redovisas ett antal åtgärdsförslag utifrån fyrstegsprincipen (se avsnitt 3.3). Åtgärderna redovisas på en övergripande nivå. I ett eventuellt efterkommande skede görs fördjupande analyser av de föreslagna åtgärderna.

Åtgärderna som redovisas i avsnitt 7.1 nedan är alla kopplade till de brister som identifierades och prioriterades i samband med workshopen som genomfördes i juni 2024. I avsnitt 7.2.1 till 7.2.3 beskrivs några av åtgärderna mer ingående då dessa syftar till att åtgärda de högst prioriterade bristerna.

### 7.1 Möjliga åtgärdsförslag

I kartbilden nedan presenteras de olika åtgärdsförslagen.



Figur 13 Illustration över föreslagna åtgärds punkter.

1. Det finns ett flertal möjliga åtgärder för att förbättra situationen som uppstår vid hämtning och lämning på Brandgatan. Exempel på åtgärder som kan förbättra trafiksäkerheten och

tryggheten på Brandgatan är reglering, bötesfällning, optimering av befintliga ytor samt fysiska åtgärder för att hindra genomfartstrafik såsom betongsuggor eller bommar.

2. Trafiken på Brandgatan föreslås enkelriktas i nordlig riktning, vilket innebär att föräldrar som skjutsar sina barn med bil till skolan hänvisas till grusvägen öster om Coop. Vägen nyttjas redan idag av elever och vårdnadshavare såväl som motorfordon för trafikering till såväl bostäder som skolan. En strukturerad trafikföring medför en tryggare hämta- och lämnasituation. Då gatan sträcker sig genom fastighetsmark, behöver frågan studeras mer ingående. Åtgärden beskrivs mer utförligt i [avsnitt 7.2.2](#).
3. Busstorgets placering är god och fyller sitt syfte. Med enklare breddningsåtgärder kan busshållplatsen kombineras med en avlämningsyta för föräldrar som skjutsar sina barn med bil. Åtgärden beskrivs mer utförligt i [avsnitt 7.2.2](#).
4. Samlokalisering av personalparkering. Skolpersonalen är idag hänvisad till tre olika parkeringsytor. I första hand föreslås att samtliga parkeringsytor effektiviseras och samnyttjas. Om detta inte är tillräckligt kan parkeringen samlokaliseras för all personal, förslagsvis till en del av den befintliga grusplanen. Samlokaliseringen föreslås endast ske om det görs i kombination med att en ny anslutningsväg anläggs mellan Mårtensvägen och värmeverket eftersom denna väg ändå kommer att kräva intrång på grusplanen. I annat fall behöver en annan yta identifieras för att samlokalisera parkering.
5. Badhusets parkering kan sammanfogas med grusplanen i samband med en eventuell samlokalisering.
6. En del av grusplanen föreslås avsättas till att bygga en ny gatuanslutning för motorfordon i kombination med en separerad gång- och cykelbana. Tyngre transporter hänvisas då till denna anslutning, vilket kan avlasta övriga lokalgator/villagator i området.
7. I det fall att andra åtgärder implementeras som gör intrång på grusplanen behöver denna ersättas. Behovet av idrott och rörelse måste tillgodoses. Med en ny idrottsplats finns möjlighet att integrera den bättre i den omgivande miljön. Den nya idrottsplatsen kan också kompletteras med ett utegym som kan nyttjas av en större målgrupp. Det blir också en naturlig koppling mellan den nya förskolan och den befintliga skolan med en gångbana som nämns i punkt 9. Utpekad yta är ett förslag, området är mycket kuperat och kräver eventuellt geotekniska utredningar för att kunna fastställa lämpligheten på platsen och blir mycket kostnadsdrivande. Ett annan potentiell lösning skulle kunna vara att samnyttja ytorna på Fränsta IK. Detta kräver bland annat promenad och promenadtid för barnen, därmed en omplanering av skoldagarna med mera men bedöms inte vara lika kostnadsdrivande som en helt ny idrottsplats samt att befintlig grönyta bibehålls.
8. En till två nya hastighetssäkrade passager föreslås, varav en av passagerna i anslutning till korsningen Fränstavägen/Brandgatan. Korsningspunkterna bör hastighetssäkras genom upphöjd passage för gående och cyklister. Det är en viktig åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten till och från skolan.
9. Den befintliga gång- och cykelbanan föreslås breddas och rustas upp, vilket innebär att förutsättningarna för att cykla förbättras.
10. E14 föreslås breddas något söderut för att möjliggöra för högersvängande trafik västerifrån som ska in till Fränsta.

11. En viktig åtgärd är att utöka och skapa ett finmaskigt nät för gående och cyklister. Nya anslutningar kan skapas via Hembygdsgårdens fastighet och ansluta till skolfastigheten och gång- och cykelbanan längs Fränstavägen. Genom avtal och servitut kan befintlig stig genom fastigheten för Ålunds måleri rustas upp till gång- och cykelbana. Gångbanor föreslås även längs Markjärnsvägen och Mårtensvägen.
12. En ny gång- och cykelförbindelse föreslås i nordsydlig riktning mellan befintlig tunnel och järnvägsstationen. I kombination med en ny passage enligt punkt 8 skapas då en trafiksäker förbindelse som kopplar samman norra, centrala och södra Fränsta. Det kräver dock en breddning av Stationsgatan samt åtgärder för att skapa en genare koppling mellan badhuset och skolan. Åtgärden kan med fördel kombineras med punkt 6 men kan även genomföras fristående från denna. Två östvästliga stråk har identifierats både norr och söder om Fränstavägen. Det södra stråket är relativt plan men kräver också åtgärder i form av en trafiksäker passage i anslutning till Fränstavägen, belysning och det finns goda möjligheter till breddning för att skapa en separerad gång- och cykelbana för ökad trafiksäkerhet och trygghet. Det norra stråket utgörs av delvis redan belagda sträckor, även här med goda möjligheter till breddning. Kortare sträckor löper genom fastighetsmark, exempelvis fastigheten för den planerade förskolan samt Ålunds måleri.
13. En ny trappa föreslås mellan högstadiets grusplan och gång- och cykelbanan längs Fränstavägen. Det är tydligt att det finns behov av en sådan koppling eftersom många går här redan idag. I kombination med en ordnad avlämningszon till skolan vid exempelvis busstorget blir detta ett gent och säkert stråk för högstadieeleverna jämfört med att gå över lågstadiets skolgård.
14. En omfattande hastighetsöversyn föreslås för hela Fränsta. En hastighetsplan enligt metodiken för "Rätt fart i staden" ger goda förutsättningar för en enhetlig, säker och förutsägbar trafikmiljö.<sup>10</sup>
15. För skoterförare föreslås en utredning om att binda samman de två officiella lederna i ytterkanten på centrala Fränsta. Utredningen bör även inkludera den inofficiella leden och huruvida den kan rustas upp, ordnas och regleras för att tillgängliggöra fler målpunkter i området.

## 7.2 Åtgärdsförslag

### 7.2.1 Åtgärdsförslag för centrala Fränsta

#### Steg 1 och 2 åtgärder

Med trafikutredningen som utgångspunkt föreslår Sweco att en mer omfattande och fördjupad inventering av parkeringsplatserna och deras beläggning genomförs för att kunna effektivisera den befintliga parkeringen. Genom att samnyttja och eventuellt samlokalisera parkeringsplatserna kan flera positiva följeffekter uppnås där ytor får nya användningsområden, exempelvis som snöupplag under vinterhalvåret.

Vidare föreslås att en hastighetsöversyn genomförs i kombination med en översyn av väghållarskapet för att skapa en mer förutsägbar och sammanhållen trafiklösning. Om kommunen tar över som väghållare för de enskilda vägarna i centrala Fränsta kan nivån på standarden och underhållet höjas väsentligt.

<sup>10</sup> [Rätt fart i staden, Trafikverket](#)

Kommunen bör även ställa högre krav på de aktörer som ansvarar för snöröjningen. Om snöröjningen sker i kommunens regi bör förarna utbildas. Snöhögar bör placeras på platser som inte hindrar eller försvårar framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Det gäller särskilt platser där det kan uppstå konflikter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon vilket, till exempel sker idag vid skolan, enligt rektorer.

### **Steg 3 och 4 åtgärder**

Grusplanen i norra Fränsta har ett strategiskt läge som bör utvecklas för andra ändamål. Genom att ta yta i anspråk av grusplanen är det möjligt att tillskapa en ny gatuanslutning mellan badhuset, Mårtensvägen och värmeverket samt en separerad gång- och cykelbana som kopplar samman norra och södra Fränsta. En del av grusplanen kan eventuellt nyttjas som yta för samlokalisering av personalparkering. Dessa nyttjas rimligen inte på kvällstid och helger, vilket i sin tur frigör parkeringsplatser vid särskilda evenemang då extra parkering kan behövas.

Vidare föreslås en breddning och upprustning av den befintliga gång- och cykelbanan längs Fränstavägen. Gång- och cykelbanan binder samman många målpunkter längs vägen och är en viktig länk mellan skolan och busstorget. En nordsydlig gång- och cykelanslutning genom centrala Fränsta i kombination med en trafiksäker passage ökar möjligheterna för fler invånare att ta sig till fots och med cykel inom centrala Fränsta.

## **7.2.2 Åtgärdsförslag för den befintliga skolan och förskolan**

### **Steg 1 och 2 åtgärder**

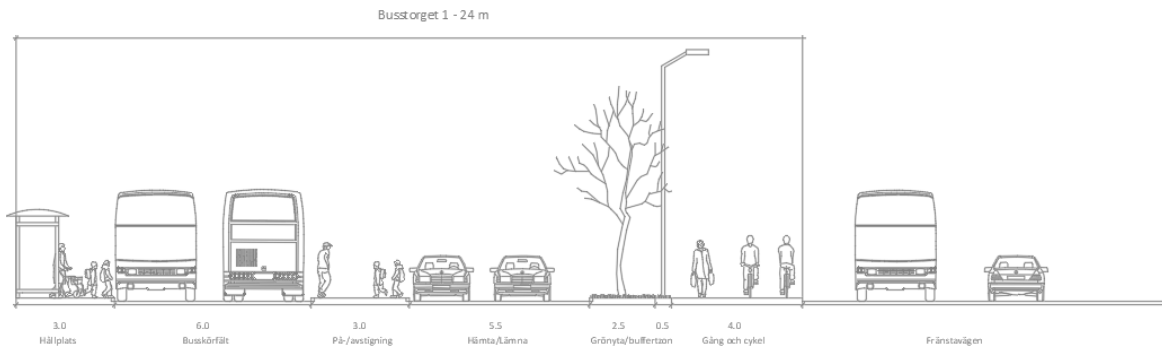
Om skolpersonalens parkeringar samlokaliseras på annan plats, exempelvis grusplanen, frigörs ytor närmare skolan som i stället kan nyttjas för andra funktioner såsom snöupplag, cykelparkering eller till och med lek- vistelsezoner. Det är en viktig åtgärd för att förbättra trafikmiljön och trafiksäkerheten till och från skolan.

Med tydligare och mer enhetlig reglering samt bättre uppföljning av felparkeringar kan efterlevnaden av parkeringsreglerna öka. Punktinsatser såsom fysiska hinder med bommar och betongsuggor kan hindra att gångvägar nyttjas av motorfordon. Även andra lösningar kan nyttjas såsom höj- och sänkbara pollare, vilket ger möjlighet för arbetsfordon och nyttotrafik att passera.

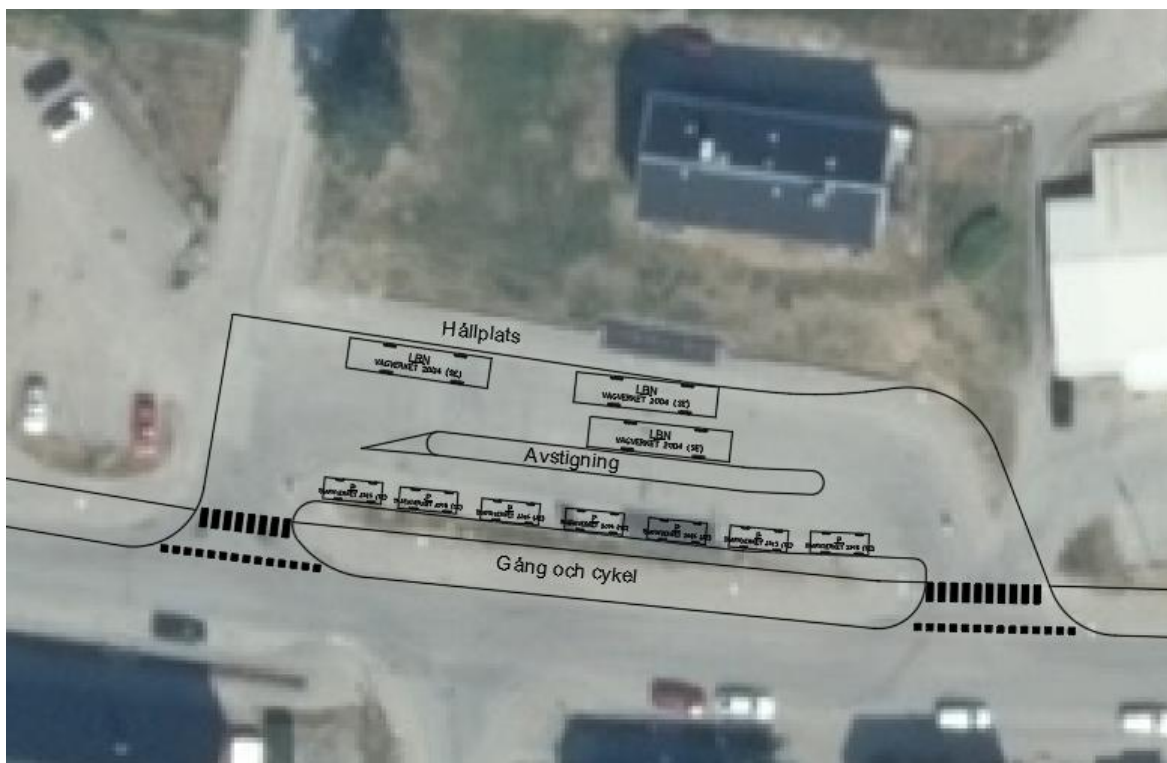
Även informationskampanjer som genomförs regelbundet, exempelvis i samband med skolstart rekommenderas.

### **Steg 3 och 4 åtgärder**

Busstorget föreslås byggas om och kompletteras med en avlämningszon till skolan. Därmed kan trafiken på Brandgatan reduceras väsentligt samtidigt som högstadieläverna kan nyttja den befintliga gång- och cykelbanan längs med Fränstavägen tillsammans med den föreslagna trappan (enligt åtgärdsförslag 13) för att nå skolan.



Figur 14 Potentiell lösning för busstorget.



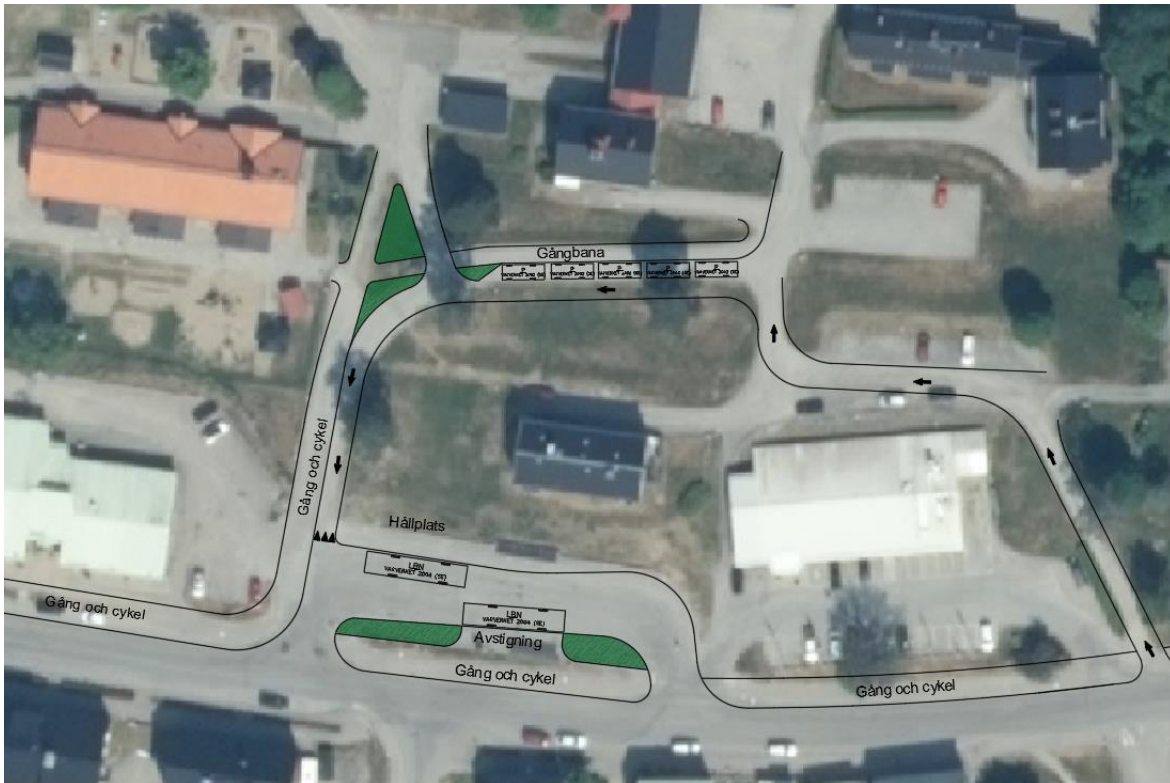
Figur 15 Omdisponering av busstorgets yta, sett ovanifrån. Bildkälla: Lantmäteriet omarbetad av Sweco.

En ytterligare potentiell åtgärd är att omdisponera och optimera Brandgatan. Figur 16 nedan visar ett förslag som innebär att Brandgatan enkelriktas varpå en avlämningszon tillskapas samt en bredare gång- och cykelbana som fortsätter hela vägen fram till förskolan. Endast behöriga fordon såsom leveransfordon och sophanteringsfordon får tillstånd att köra hela vägen fram till förskolan.

Det är viktigt att påtala att skisserna endast är illustrativa och att markförhållanden och exakta mått ej har tagits fram. I nästa steg av utredningen behöver detta studeras mer noggrant liksom nödvändiga svängradier utifrån dimensionerande fordon.

Inte heller avlämningszonen som illustreras i Figur 15 och Figur 16 är exakt i sitt utförande. Den redovisar inte nödvändigt antal platser för att tillgodose behovet för låg-, mellan- och högstadieläverna.





Figur 16 Illustration av enkelriktad slinga via Brandgatan. Bildkälla: Lantmäteriet omarbetad av Sweco.

### 7.2.3 Åtgärdsförslag för den planerade förskolan

#### Steg 1 och 2 åtgärder

Det är viktigt att redan tidigt informera om möjligheterna att resa till förskolan med hållbara färdssätt. Informationsinsatser och kampanjer bör genomföras redan innan förskolan öppnar och riktas både till föräldrar och personal. För att uppmuntra fler att cykla till förskolan bör cykelparkeringen vara strategiskt placerad i nära anslutning till entrén.

#### Steg 3 och 4 åtgärder

Med utgångspunkt i den parkeringsberäkning som Sweco har genomfört kommer det att saknas parkeringsplatser som täcker behovet för såväl föräldrar som personal. Det innebär att samnyttjande blir ett krav för förskolepersonalen. Samnyttjandet kan ske på andra närliggande parkeringsytor alternativt genom att samlokalisera fler verksamheters parkeringsbehov.

Vidare föreslås att nya gång- och cykelförbindelser anläggs längs Idrottsvägen samt att gångbanor anläggs längs Markjärnsgatan och på Mårtensvägen mellan Markjärnsgatan och Hälsocentralen. Därmed tillgängliggörs busshållplatsen väster om korsningen Fränstavägen/ Markjärnsgatan.

En ny gång- och cykelanslutning sydost om den befintliga skolan bidrar till ett mer finmaskigt gång- och cykelnät men innebär samtidigt ett stort ingrepp i miljön pga. stora höjdskillnader och svåra geotekniska förhållanden. En sådan anslutning kan dock kopplas vidare till busstorget. I kombination med en nordsydlig gång- och cykelförbindelse (se åtgärd 12) skulle det även tillgängliggöra järnvägsstationen och området söder om Fränstavägen.

## 8 Slutsats

### 8.1 Fortsatt arbete

Sweco har tagit fram ett förslag till en åtgärdslista där många av åtgärderna behöver utredas mer detaljerat för att bedöma deras genomförbarhet. Det finns dock flera åtgärdsförslag som kommunen redan i nuläget kan arbeta vidare med och genomföra inom en relativt snar framtid. Det gäller främst steg 1 och 2 åtgärderna som innebär lägre kostnader och en kortare planeringsprocess.

Vad gäller det fortsatta arbetet är Swecos bedömning att fokus bör läggas på trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder för barn och unga. Det gäller i synnerhet den kaotiska situation som uppstår i samband med hämtning och lämning vid dagens förskola, men även gång- och cykelnätet i allmänhet som har brister och saknar vissa länkar. Det behöver skapas nya gång- och cykellänkar för att binda samman viktiga målpunkter samtidigt som befintliga länkar behöver ses över och åtgärdas där brister finns. En prioriterad åtgärd är att inventera gång- och cykelnätet för att i nästa skede genomföra förbättringsåtgärder.

### 8.2 Slutsats

Fränsta är en liten ort med engagerade invånare och mycket engagerade rektorer för skolan och förskolan. Det har varit mycket värdefullt i denna trafikutredning som till stor del bygger på inspel från elever, föräldrar och personal. Synpunkterna är sådana som har inkommit över tid, ej nödvändigtvis under utredningstiden, samt kommunicerats av deltagarna i workshopen. Under arbetets gång har perspektivet vidgats från förskolan till ett större område, inte minst Brandgatan och trafikmiljön runt skolan. Även mer allmänna brister i gång- och cykelnätet i Fränsta har lyfts fram och prioriterats under arbetets gång. Det finns ett behov av nya gång- och cykelkopplingar samtidigt som den befintliga infrastrukturen behöver ses över och förbättras. En viktig slutsats i trafikutredningen är att det finns ett stort behov av två högkvalitativa gång- och cykelstråk i östvästlig riktning samt i nordsydlig riktning. Det skulle tillgängliggöra många målpunkter i centrala Fränsta och möjliggöra en säker skolväg för nästan samtliga skolbarn i området.

Fränsta är en ort som växer. Med den nya förskolan och bostadsbebyggelsen i Fränsta strand kommer antalet invånare att öka. Kommunen har för avsikt att främja ett hållbart resande med attraktiv kollektivtrafik och ett ökat resande med gång och cykel. För att lyckas med detta krävs även att parkeringssituationen i Fränsta ses över. Det är viktigt att parkeringsplatser hanteras på ett klokt sätt med reglering, samnyttjande och samlokalisering. Det finns alltså en möjlighet att motverka bilens dominerande ställning i Fränsta.

Together with our clients  
and the collective  
knowledge of our 22,000  
architects, engineers and  
other specialists, we co-  
create solutions that  
address urbanisation,  
capture the power of  
digitalisation, and make our  
societies more sustainable.

Sweco – Transforming  
society together