

TRAFIKUTREDNING INFÖR DETALJPLAN KALLE BLANKS VÄG

1 BAKGRUND

Holmen Energi arbetar med att ta fram underlag för detaljplan i ett område längs Kalle Blanks väg (väg 659) i Länna, cirka 2 mil öster om Uppsala i Uppsala kommun. Planen syftar till att möjliggöra byggnation av bostäder och skola i ett område som i dag i huvudsak utgörs av skogsmark.

Detta PM syftar till att vara ett underlag i det fortsatta arbetet med att ta fram ett planförslag för området.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 ÖVERSIKTSKARTA



Figur 2-1. Läge för detaljplan Kalle Blanks väg i Länna.

2.2 PLANOMRÅDET

Planområdet är beläget i Länna, cirka två mil öster om centrala Uppsala. Planområdet avgränsas av Kalle Blanks väg i väster, väg 282 i söder, området Lärkstaden i öster och skog i norr. Planområdet utgörs till största delen av skogsmark med kuperad terräng.

I Länna finns vårdcentral, närlivs-, bensinstation, restauranger och en skola upp till årskurs tre i tätorten. Goda förbindelser med kollektivtrafik till Uppsala och Almunge finns med buss. Hållplatslägen är lokaliserade längs väg 282. Länna har god tillgång till rekreation i form av sjönära natur, bad, motionsspår, vandringsleder och närhet till Fjällnora friluftsområde. Museijärnvägens trafikering på Lennabanan, tillsammans med bruksmiljön med värdshus och rekreations- och badmöjligheter vid Lötsjön, lockar besökare till området.

Uppsalas RVU, resvaneundersökning från 2015 redovisar att av nuvarande Lännabor åker 76 % bil, 16 % kollektivt, 2 % cyklar och 6 % går.

2.3 ÖVERSIKTSPLAN

Länna är en prioriterad tätort i översiktsplanen. Prioriterade tätorter är stödjepunkter för basservice för de egna invånarna och för omgivande landsbygder och ska innehålla varierat utbud av boende och verksamhetsmiljöer. Attraktionskraften består av överblickbara sociala sammanhang, förhållandevis småskalig bebyggelse, tillgång till basservice, inre små avstånd och närhet till omgivande natur och landsbygd. Runt målpunkter och hållplatser behövs ytor för lokal kultur, idrott och fritid, inkluderade mötesplatser och offentliga platser. Tätortens olika delar ska utvecklas mot att vara sammanlänkade i ett nät av trafiksäkra gång- och cykelstråk med kopplingar till hållplatser för kollektivtrafik, servicefunktioner och målpunkter för rekreation och friluftsliv.

INRIKTNING FÖR LÄNNA

Länna kan på sikt utvecklas med maximalt cirka 500 nya bostäder under planperioden. Uppsala kommuns utbyggnad av vatten och avlopp längs väg 282 kommer att möjliggöra en större utbyggnad inom orten. Framst i form av småhus men också med inslag av flerfamiljshus närmast Almungevägen. Länna bör expandera västerut, norr om väg 282, eftersom det området utgör en naturlig fortsättning på orten. Verksamheter bör kunna utvecklas i anslutning till befintliga verksamhetsmiljöer. Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 282.

INRIKTNING FÖR INFRASTRUKTUR KOPPLAT TILL LÄNNA

Cykelstråket Almungestråket ska utvecklas längs väg 282 och länka samman tätorter, hållplatser och målpunkter samt möjliggöra skol- och arbetspendling.

Busshållplatser ska länkas samman med tätorter och andra målpunkter. Framkomligheten för busstrafik ska prioriteras på statliga vägar och tät trafik ska upprätthållas. Kollektivtrafiken ska erbjuda attraktiva miljöer och möjligheter att angöra med cykel till större hållplatser.

Kommunens utveckling efter 2050 kan innebära behov av kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik längs Lennabanan. Ett järnvägsreservat pekas därför ut för järnvägen. Reservatet ska möjliggöra snabbspårväg/ lättjärnväg mellan Uppsala C och Bärby/ Gunsta. Fortsättning österut till Länna kan vara en möjlighet, men då i gemensam korridor med väg 282.

Väg 282 pekas ut som ett vägreservat. Väg 282 är ett viktigt stråk för skol- och arbetspendling och är ett utpekat regionalt kollektivtrafikstråk.

Planerade utbyggnader i stråket fram till Almunge ökar behovet av framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och övrig fordonstrafik. En framkomlig och konkurrenskraftig kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik behöver säkerställas.

2.4 ÅTGÄRDSVALSSTUDIE 282

Under 2017 gjordes en åtgärdsvalsstudie för väg 282 mellan Uppsala och Almunge. Syftet med åtgärdsvalsstudien var att med utgångspunkt från den planerade bebyggelseutvecklingen längs väg 282, mellan E4:an och Almunge, och de utpekade bristerna avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet i länsplanen, analysera hur stråket längs väg 282 ska utvecklas så att behovet av hållbara resor kan tillgodoses.

I åtgärdsvalsstudien förslås utbyggnad av gång- och cykelväg mellan Gunsta och Lännalöt som en av de högst prioriterade åtgärderna som föreslås att genomföras inom fem år. Åtgärden innebär att hela sträckan från Kalle Blanks väg in till Uppsala blir trafikseparerad. Sträckan mellan Länna och Almunge föreslås också få en separerad gång- och cykelväg på de delar som saknas i dag. Gång- och cykelutbyggnad är en delåtgärd i åtgärdsvalsstudiens paket 1 som syftar till att öka tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt förbättra för kollektivtrafikresenärer och minska behovet av resor med bil.

Åtgärds paket 2 innefattar åtgärder för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för fordonstrafiken och innebär hastighetsutredning utanför tätorterna på sträckan där hastighetsstandard 80 km/h ska gälla. Åtgärderna innefattar vägbreddningar, geometrijusteringar, korsningsåtgärder samt samordning av korsningspunkter och fastighetsutfarer.

I åtgärdsvalsstudien beskrivs även kompletterande studier och projekt i närområdet till Länna:

- En kompletterande studie har under år 2016 utrett möjligheten att använda en anläggningsväg för rekreativ cykling på sträckan Uppsala - Fjällnora - Länna, det konstaterades också att en rekreativ cykelväg inte löser det behov som finns av en cykelväg för arbetspendling.
- I projektet 100 Uppåt, upprustning av busshållplatser på statlig väg tillgänglighetsanpassar Trafikverket busshållplatser, gör vägen till och från hållplatserna säkrare och anlägger bättre cykelparkering i anslutning till utpekade hållplatser. Två hållplatser i Länna omfattas, Länna Bruksgatan och Länna macken, båda ligger utanför aktuellt planområde. Hållplatsernas placering är redovisade i figur 3-2. Vid hållplats Länna Bruksgatan byggs en gång- och cykelpassage över väg 282 och förbinder hållplatsläget mot Almunge med befintlig gång- och cykelväg på den norra sidan av vägen.

2.5 LÄNSTRANSPORTPLAN

Almungestråket är utpekad som regionalt cykelstråk i den regionala cykelstrategin för Uppsala län (2017). Cykelstrategin ger inriktningen för vilka åtgärder som bör finansieras via länstransportplanen. I länstransportplanen finns potter för bland annat cykelåtgärder och kollektivtrafikåtgärder där delar av åtgärds paketerna i AVS 282 kan bli aktuella att genomföra.

Uppsala kommun har i årets (2018) inspel med förslag till åtgärder och utredningsbehov i transportsystemet spelat in behovet av att ta fram en vägplan för cykelväg mellan Gunsta och Länna. Den regionala utvecklingsnämnden beslutar om objektet kommer in i verksamhetsplan för länstransportplanen i slutet av året.

2.6 VÄGPLAN

Prioriterade objekt i verksamhetsplanen kopplad till länstransportplanen planläggs i en process där både infrastrukturbyggaren och företrädare för samhället i övrigt medverkar - vägplaneprocess. Under processen analyseras och beskrivs väganläggningens lokalisering och utformning. Slutligen bestäms lokaliseringen och detaljutformningen, och när planen vunnit laga kraft kan processen med byggnation påbörjas.

Anläggande av gång- och cykelvägar längs väg 282 och korsningsförändringar av anslutande vägnät med förändrad markanvändning gentemot idag kommer att föregås av en vägplaneprocess.

3 FÖRÄNDRINGAR

3.1 PLANFÖRSLAG



Figur 3-1. Förslag på disposition inom utredningsområdet.

I planområdet planeras för ungefär 60 - 80 friliggande enfamiljshus, kedjehus och radhus. Det planeras även ett antal flerbostadshus, antal lägenheter bedöms till 80 - 90 stycken. I söder finns utrymme för skola och förskola. Förskolan planeras för 72-108 platser. Skolan kommer troligen inledningsvis att ha klasser från förskoleklass till årskurs tre. Den ska dock planeras för skola till och med årskurs fem. Antaget elevantal är maximalt 360 elever. Skoltomten ska även rymma en idrottshall.

Områdets huvudväg blir Kalle Blanks väg. Till Kalle Blanks väg kommer ett antal lokalgator att ansluta. Ett gång- och cykelvägnät planeras inom området. Inom planområdet planeras en centralt belägen gång- och cykelväg i nordsydlig riktning som i söder ansluter till befintlig gång- och cykelväg vid väg 282. Inom naturmarken i söder samlokaliseras den med vatten och avloppsledningar. I norra delen av planområdet planeras en lokalgata som har koppling till området Lärkstaden i öster. I södra delen av planområdet, planeras en gångväg längs östra sidan av Kalle Blanks väg. Gångvägen ansluter till skoltomtens södra del och har också koppling till området Bibacken och rekreationsskogen väster om planområdet. För de barn som kommer med

buss och släpps av vid busshållplatsen finns möjlighet att ta sig till skolan dels via gångvägen längs Kalle Blanks väg eller via den befintliga gång- och cykelvägen vid väg 282, och sedan vidare via den centrala gång- och cykelvägen inom planområdet.

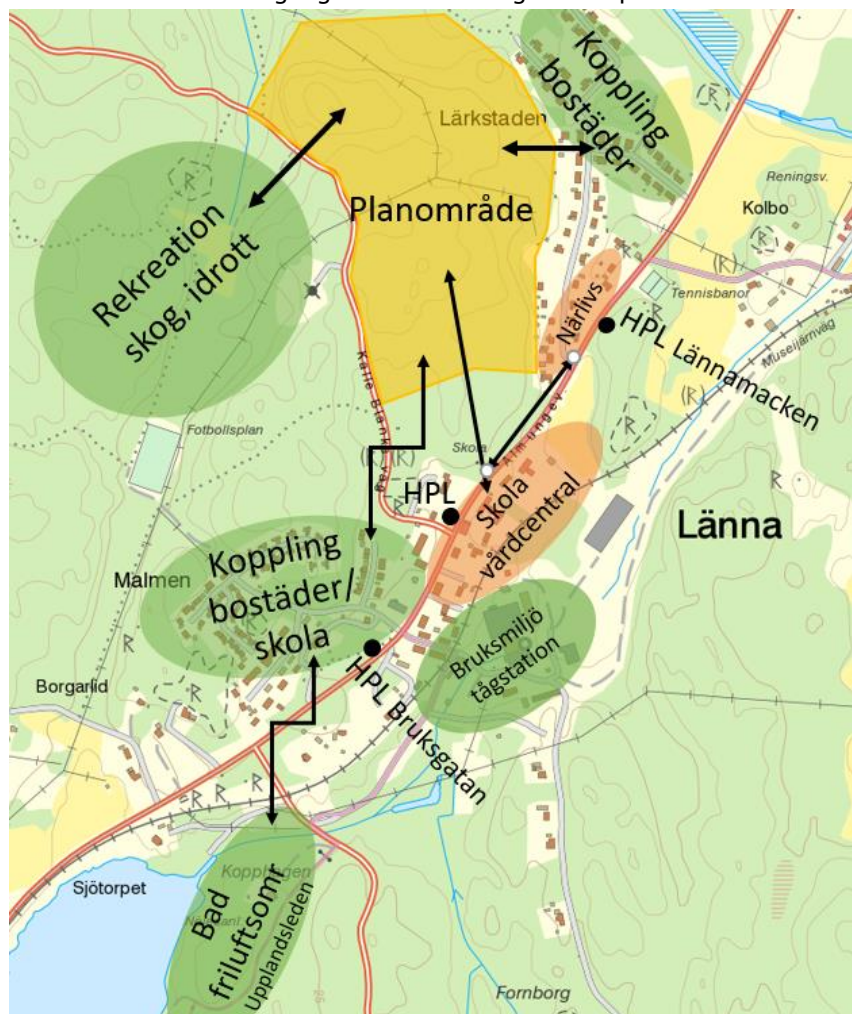
Mellan Almungevägen och Kalle Blanks väg planeras flerbostadshus med ungefär 50 lägenheter. Utfart från området kommer att ansluta Kalle Blanks väg och området bedöms alstra ungefär 130 fordon/dygn (ÅDT)¹.

3.2 UTFORMNING AV SKOLOMRÅDE

En skola ska ha en självförklarande trafikmiljö där eleverna i så stor utsträckning som möjligt är separerade från biltrafik. Detta gäller både skjutsande föräldrar, varutransporter och övrig fordonstrafik. Det är för tidigt att detaljutforma skolområdet i detta skede.

3.3 MÅLPUNKTSANALYS

Planområdet kopplas till befintliga bostadsområden Malmen och Lärkstaden schematiskt redovisat i figur 3-2. Den centralt placerade gång- och cykelvägen kopplas mot befintligt vändslinga vid väg 282 där ett av två övergångsställen över väg 282 är placerat. Det andra övergångsstället över väg



282 i planområdets närhet finns vid Länna närlivs där även befintlig gång- och cykelväg byter sida av vägen. De båda passagerna över 282 finns där hållplatserna är placerade.

Den föreslagna gång- och cykelinfrastrukturen kopplar till de viktigaste målpunkterna i närområdet. Befintlig infrastruktur, t. ex. hållplatserna skulle behöva förbättras med pendelparkeringar, väderskyddade cykelställ m.m. för att vara bra anpassade för ett hela-resanperspektiv från planområdet.

Upprustning av hållplatserna pågår, se kapitel 2.4.

Figur 3-2. Målpunkter i planområdets närhet.

¹ ÅDT= Årsdygnstrafik. Ett medelvärde för trafikmängden under ett dygn, justerat för årstidsvariation.

Internt inom tätorten Länna finns skola, förskola och fritidsverksamhet för elever upp till årskurs tre. Det finns också närservice, vårdcentral och några restauranger dit avstånden är så korta att det går att gå eller cykla till målpunkterna. Badsjöar, elljusspår, tennis- och golfbana, Upplandsleden och station för Lennakatten (museijärnväg mellan Uppsala och Färinge) är också inom gång- och cykelavstånd.

Skola för elever i årskurs 4–9 finns i Almunge 7,5 km österut från Länna där också dagligvaru-butiker finns. Mellan Länna och Almunge finns cykelbana på 3,6 km av sträckan och det går att åka kollektivt till Almunge.

Gymnasium och handelsområde finns i Uppsala 16–25 km västerut från Länna. Av de 16 kilometrarna längs väg 282 fram till Uppsala/ Boländerna är 9,5 km trafikseparerad med friliggande gång- och cykelbana och sträckan trafikeras även av kollektivtrafik.

Inom Uppsala kommun får elever upp till årskurs 3 skolskjuts om skolvägen överstiger 2 km och årskurserna 4–9 får skolskjuts om skolvägen överstiger 4 km. Elever från årskurs 4 och uppåt har den närmsta skolan (årskurs 4–9) i Almunge vilket innebär att alla elever får skolskjuts från och med årskurs fyra.

Elever med mer än 6 km till gymnasiet har rätt till elevresor med ordinarie linjetrafik. Närmsta gymnasium (Celsiusskolan), ligger 19 km bort i stadsdelen Fålhagen, och merparten av Uppsalas gymnasium ligger centralt i stan ungefär 25 km från Länna, vilket innebär att alla gymnasielever i Länna har rätt att åka kollektivt med linjetrafiken till skolorna.

Fjällnora friluftsgård ligger ungefär 6 km från Länna. Det går att åka tåg/buss dit under sommaren. Järnvägsstationerna kan fungera som utgångspunkter för natur- och kulturpromenader i närmiljön eller längre utflykter till fots eller per cykel på det nätverk av gångstigar, vandringsleder och cykelvägar runt stationerna. Det finns också flera näringsställen i anslutning till stationerna restauranger, caféer och kiosker.

3.4 BILTRAFIK

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Almungevägen (väg 282) går i öst-västlig riktning från Uppsala i väster, via Länna och vidare mot Almunge 7,5 kilometer österut. Kalle Blanks väg (väg 659) ansluter till väg 282 i Länna. Kalle Blanks väg är en mindre grusväg som försörjer landsbygden norr om Länna. Både väg 282 och Kalle Blanks väg är statliga vägar med Trafikverket som väghållare.

TRAFIKMÄNGDER

Väg 659 (Kalle Blanks väg) har i dag en uppmätt trafikmängd om 80 ÅDT, mätår 2011. Väg 282 i riktning mot Uppsala har en trafikmängd på 3 880 ÅDT, mätår 2014. At andra hållet bort från Uppsala avtar trafikmängden på väg 282 succesivt.

HASTIGHET

Idag har Kalle Blanks väg en bashastighet på 70 km/h och Almungevägen 50 km/h med en tillfällig hastighetssänkning till 30 km/h vardagar mellan klockan 7.00 och klockan 18.00 förbi utredningsområdet och den befintliga skolan. Uppsala kommun genomför en hastighetsöversyn där Länna preliminärt kommer att få hastighetsförändringar under 2018. De nya hastighetsgränserna är 30, 40 och 60 kilometer i timmen. Grundprinciperna för hastighetsförändringarna är att vägar med blandtrafik, bostadsgator, centrumgator och skolor får 30 km/h, och att visstidssänkning av hastigheter kommer att försvinna. Gator inom huvudgatunätet, med gång- och cykelbanor samt gångbanor och cykeltrafik i blandtrafik får 40 km/h. Trafikleder, vägar med stora korsningsavstånd och vägar där gång- och cykelbana är separerad längs vägen får 60 km/h.

Ovanstående resonemang innebär att för Länna i planområdet ska den skyltade hastigheten sänkas från 70 till 60 km/h respektive från 50 till 40 km/h. Vid befintlig skola ska 30 km/h gälla alla tider.

PLANFÖRSLAG

HASTIGHET

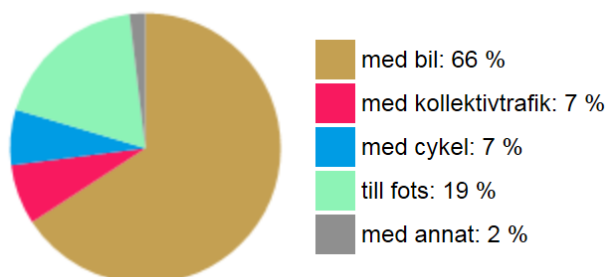
Skyldad hastighet 30 km/h föreslås på samtliga lokalgator inom planområdet samt på Kalle Blanks väg förbi skolan. Övriga delar av Kalle Blanks väg föreslås få 40 km/h inom planområdet.

TRAFIKALSTRING

En uppskattning av trafiken som alstras inom planområdet har genomförts med Trafikverkets trafikstringsverktyg (version 1.0). Beräknade värden utgår ifrån förväntat antal resor för olika bostadstyper och verksamheter. Antaganden har gjorts att den planerade skolan är en låg-/ mellanstadieskola med 360 elever och att lägenhetshusen vid väg 282 rymmer 12 lägenheter per hus.

För detaljplaneområdet beräknas trafikstringen till totalt ca 3 000 resor per dygn, fördelat på cirka 1 950 stycken med bil, 210 kollektivtrafik, 210 cykel, 570 gångtrafik och 60 övrigt. Detta innebär omräknat till ÅDT cirka 1 400 fordon/dygn. Fördelningen mellan olika trafikslag beror på många faktorer men en attraktiv kollektivtrafik i kombination med en stadsplanering som inte prioriterar bilen främst och riktade mobility managementåtgärder kan minska bilandelen av resorna vilket är i linje med översiktsplanen och åtgärdsvalsstudien för väg 282.

SKATTAD FÄRDMEDELSFÖRDELNING PLANOMRÅDET



Figur 3-3. Skattad färdmedelsfördelning inom planområdet.

Färdmedelsfördelningen inom detaljplaneområdet skiljer sig åt från resvaneundersökningen, detta beror på att första delen av en resa till större andel består av gång- och cykelresor inom planområdet för att utanför planområdet övergå i en resa med kollektivtrafik.

FRAMTIDA TRAFIKMÄNGDER

Med fullt utbyggd detaljplan och nya flerbostadshus söder om planområdet bedöms trafikmängden på Kalle Blanks väg bli ca 1 000 fordon/dygn utanför skolan och ca 1 250 fordon/dygn vid korsningen med väg 282. Trafiken på väg 282 i riktning mot Uppsala bedöms öka från 3 900 fordon/dygn till 4 800 fordon/dygn.

BULLER

En översiktlig bullerberäkning har genomförts för de föreslagna byggrätterna i området närmast väg 282 placerade nära Kalle Blanks väg och Almungevägen, se figur 3-4. Angivna värden är frifältsvärden vid fasad.

I trafikbullerförordningen (2015:216) anges riktvärden för buller utomhus från bland annat spårtrafik och vägar vid bostadsbyggnader. Riktvärdena för väg- och spårbuller ska enligt förordningens 1 § tillämpas vid bedömning av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap 6a § plan- och bygglagen (2010:900) är uppfyllt vid planläggning, i ärenden om bygglov och i ärenden om förhandsbesked.

Figur 3-4. Översiktlig bullerberäkning med planområdets trafikalstring.

Utgångspunkten är, enligt 3 §, att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida följande nivåer:

- 60 dBA ekvivalent nivå vid en bostadsbyggnads fasad (vid mindre bostäder (<35 m²) bör istället 65 dBA klaras vid fasad).

- 50 dBA ekvivalent nivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Enligt de beräknade bullervärdena i figur 3-4 bedöms ljudnivåerna i boendemiljöerna vara så låga så att olägenhet för människors hälsa inte bedöms föreligga och att en god miljö bedöms råda.

3.5 VÄGNÄT

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

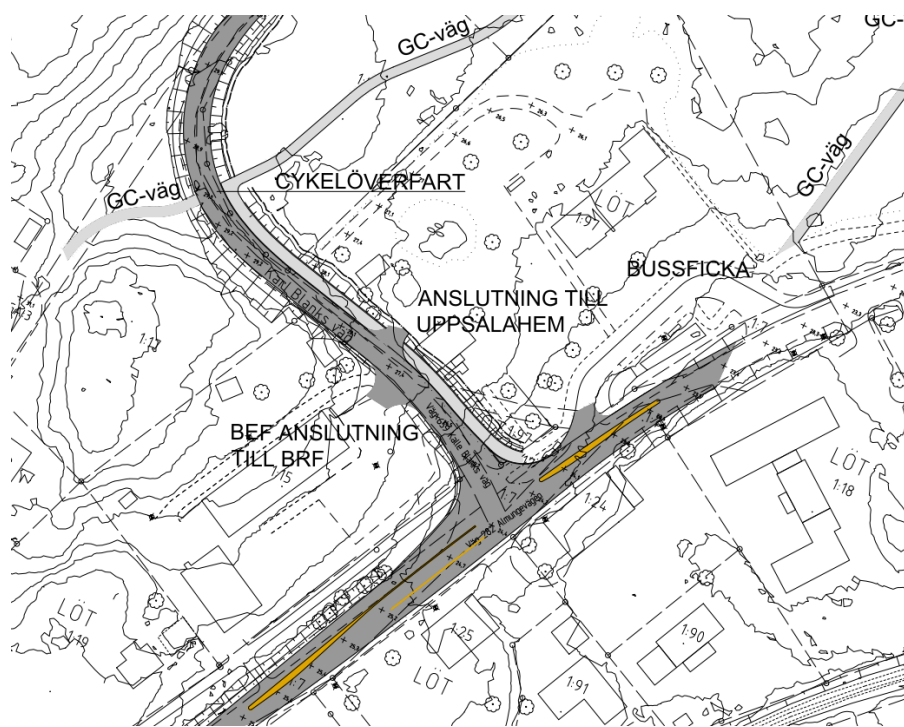
Planområdet ansluter till Kalle Blanks väg, vägnummer 659. Kalle Blanks väg ansluter sedan till Almungevägen, vägnummer 282. Väg 659 har idag en vägbredd på 3,5-4 m, vägen saknar diken och har mycket begränsat ianspråktaget vägområde.

KAPACITET KORSNING VÄG 659/VÄG 282

Dagens korsning mellan Kalle Blanks väg och Almungevägen är en trevägskorsning med stopplikt från Kalle Blanks väg. Alla anslutningar har ett körfält i vardera riktningen. Dagens trafikmängder och korsningsutformning innebär väldigt låga belastningsgrader på alla körfält vilket innebär att god standard uppnås. De som kör ut från Kalle Blanks väg mot Almtunavägen blir alla fördröjda i korsningen, dock under väldigt kort tid. Det är ingen större skillnad mellan maximal trafiktimme på morgonen eller eftermiddagen. Det bildas inga köer.

PLANFÖRSLAG

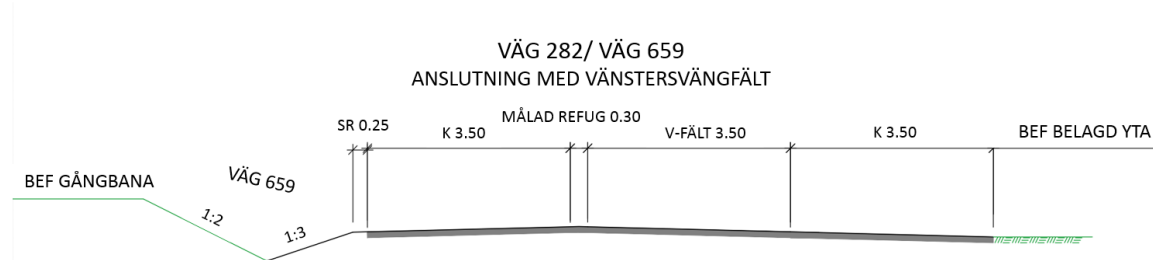
En förprojektering har utförts på initiativ av Trafikverket och Uppsala kommun, för att bedöma möjligheter, omfattning och utbredning av Trafikverkets kommande ombyggnads- och förbättringsarbeten av Kalle Blanks väg samt dess anslutning till Väg 282, se figur 3-5.



Figur 3-5. Del av förprojektering av Kalle Blanks väg och korsning med Almungevägen.

VÄG 282, ALMUNGEVÄGEN

Almungevägen har på aktuell del, körbanebredder på 3+3m, och vänstersvängande in på väg 659 stannar idag i norrgående körfält för att invänta trafiklucka. I plansamråd har ställts krav från Trafikverket, på att utreda möjligheten till anslutning med separat körfält för vänstersvängande in på väg 659, för att minska risken för köbildning på väg 282 under högtrafik, se figur 3-6.



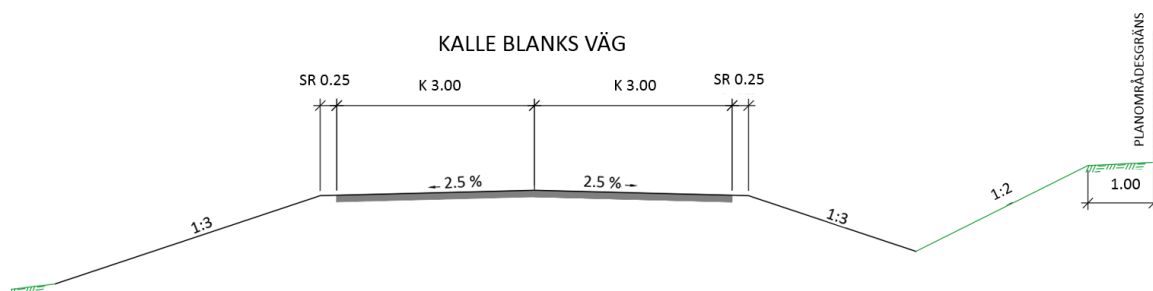
Figur 3-6. Typsektion Almungevägen med vänstersvängfält.

Utförd studie visar att möjlighet finns för breddökning med ett vänstersvängfält i korsningsläget, där största delen av breddökningen görs på vägens västra sida. Utredningen har även säkerställt passage genom korsningens alla ben för typfordon Ls (skogbil) samt möjlighet till genomfart/angöring till bussficka för Upplandstrafik.

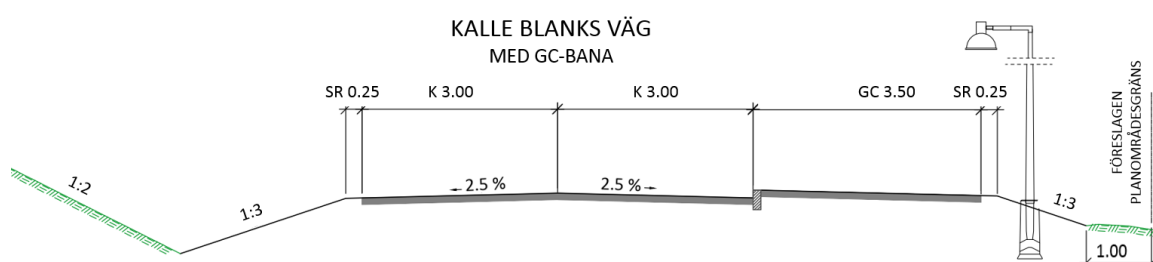
VÄG 659, KALLE BLANKS VÄG

Utförd förprojektering har utförts med utgångspunkt på framkomlighet och säkerhet för oskyddade trafikanter och därav lägre krav på kapacitet, samt att vägens framtida nyttjande i huvudsak kommer vara trafik till och från bostadsområdet samt planerad skola.

Vägen har förprojekterats som traditionell landsväg med 3+3 m körbanor och öppna diken, se figur 3-7, förutom inledande del fram korsning med ny gång- och cykelbana mellan befintligt bostadsområde söder om Kalle blanks väg och planerad skola, där kantstensavskiljd GC-bana föreslås på vägens norra sida, se figur 3-8.



Figur 3-7. Typsektion Kalle Blanks väg övre delen.



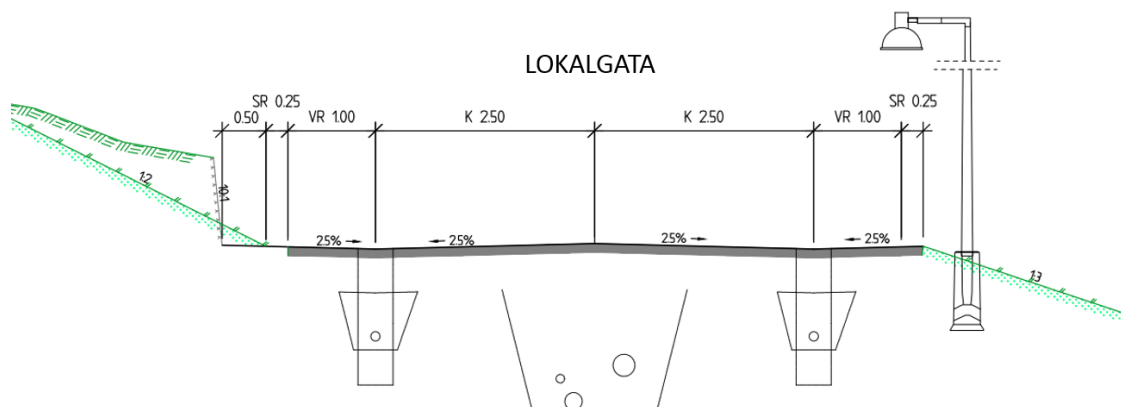
Figur 3-8. Typsektion Kalle Blanks väg, nedre delen med GC.

Befintlig plangeometri bibehålls i huvudsak längs ombyggnadsträckan med endast en mindre ökning av kurvradie och breddökning i inledande kurva. Även vertikalgeometrin längs sträckan föreslås till största delen bibehållas med undantag av den inledande sträckan efter anslutning till väg 282, där lutningen minskas till ca 7-8 % från dagens ca 12 % och fortfarande ger möjlighet till anslutning av befintlig infart och parkering på vägens södra sida.

På sträckan föreslås tre stycken nya infarter till planområdet, två till planrådets norra del där boendeområdena separeras av naturområde med våtmarkskaraktär som bibehålls, samt en till ny föreslagen skola. Befintliga anslutningar i vägens inledande del flyttas något i plan och justeras i höjd. Förhöjd cykel-/gångöverfart anläggs där gångväg korsar Kalle Blanks väg. Föreslagen ombyggnad omfattar de inledande ca 650 metrarna av väg 659.

LOKALGATOR

Utformas som "mäsvingegator" med en bredd av 7 meter, se figur 3-9.



Figur 3-9. Typsektion lokalgator inom planområdet.

KAPACITET KORSNING VÄG 659/VÄG 282

En kapacitetsberäkning har utförts på dagens korsningsutformning med beräknad trafikallsträng från planområdet och föreslagna flerfamiljshus. Trafiken innebär väldigt låga belastningsgrader på alla körfält, god standard uppnås. De som kör ut från Kalle Blanks väg mot Almtunavägen blir alla fördröjda i korsningen några sekunder, men det uppstår inga köer. Både på morgonen och eftermiddagen fördröjs vänstersvängande fordon från Uppsalahället in på Kalle Blanks väg några sekunder men inga köer uppstår. På eftermiddagen har körfältet från Uppsala på Almungevägen högst belastningsgrad, 0,26. Belastningsgrader under 0,6 räknas som god standard och vid värden mellan 0,6 och 0,8 bör annan korsningsutformning föreslås.

KAPACITET VÄNSTERSVÄNGSFÄLT PÅ ALMUNGEVÄGEN

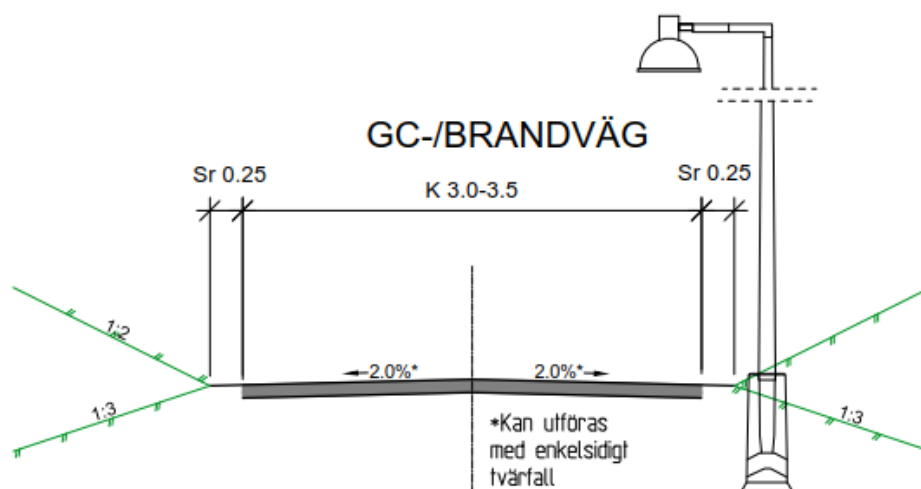
Beräkningar har gjorts för korsningen Kalle Blanks väg/ Almungevägen med föreslagen ny utformning enligt figur 3-5 där vänstersvängande fordon in mot Kalle Blanks väg från Uppsalahället får ett eget körfält. Inga skillnader i fördröjningar för trafiken sker mellan dagens utformning och den föreslagna utformningen, belastningsgraderna minskar ytterligare.

KAPACITET VÄJNINGSPLIKT PÅ KALLE BLANKS VÄG

Beräkningar har även gjorts för om Kalle Blanks väg skulle ha väjningsplikt istället för stopplikt. Väjningsplikten skulle innebära att ungefär en fjärdedel av alla fordon från Kalle Blanks väg skulle slippa stanna vid korsningen. Belastningsgraden sjunker ytterligare för Kalle Blanks väg jämfört med alternativet med stopplikt.

RÄDDNINGSVÄG

En gång- och cykelväg planeras mellan Stolpbacksvägen i Lärkstaden och planområdet, som också kommer att fungera som insatsväg för räddningstjänsten. Gång- och cykelvägen ansluter via planrådets lokalgator till Kalle Blanks väg.



Figur 3-10. Typsektion räddningsväg/ gång- och cykelväg.

Uppsala brandförsvares fordon är framtagna enligt SBN 80. Detta innebär att räddningsvägar ska ha följande egenskaper:

- Bärighet motsvarande gatunätet alternativt tåla axeltryck på 100 kN
- Fri höjd: min 4 meter
- Geometri:
 - Minsta bredd: 3 meter
 - Största längslutning: 8 %
 - Största tvärfall: 2 %
 - Minsta vertikalradie: 50 meter
 - Minsta innerradie: 7 meter

3.6 GÅNG OCH CYKELVÄGNÄT

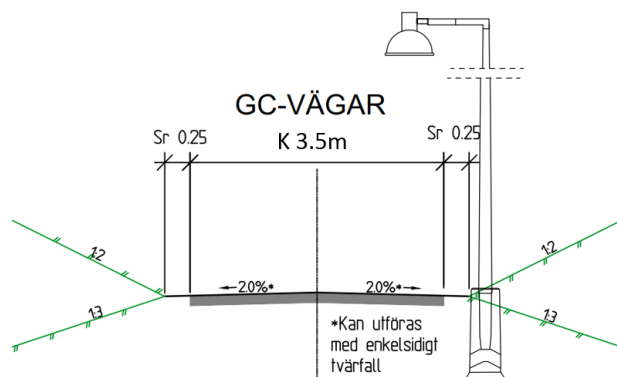
BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

En gång- och cykelväg går på nordvästra sidan om Almungevägen (väg 282). Den är bitvis friliggande och bitvis smal och avskild med kantsten från bilvägen. Den leder inte ända in till Uppsala men innebär att oskyddade trafikanter kan röra sig lokalt längs med vägen på ett någorlunda trafiksäkert sätt. Mellan Länna och Boländerna där väg 282 slutar är det 16 km, 9,5 km av dessa har gång- och cykelväg. Mellan Länna och Almunge är det 7,5 km varav 3,9 km har gång- och cykelväg. Längs Kalle Blanks väg finns idag ingen gång- och cykelväg.

PLANFÖRSLAG

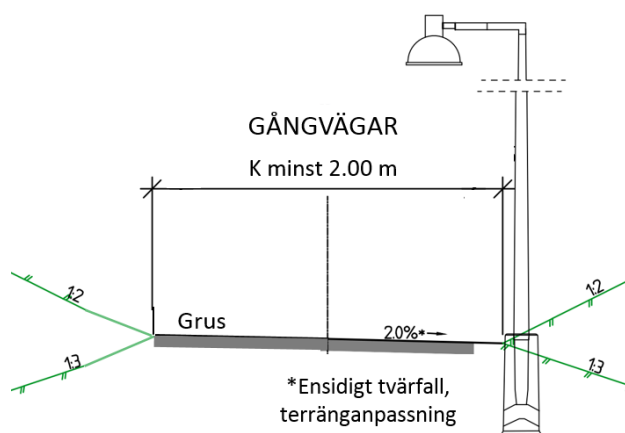


Figur 3-11. Gång- och cykelvägnät inom planområdet.

GÅNG- OCH CYKELVÄGAR


Inom planområdet planeras en 3,5 meter bred centralt belägen gång- och cykelväg i nordsydlig riktning som i söder ansluter till befintlig gång- och cykelväg vid väg 282. Inom naturmarken i söder samlokaliseras den med vatten- och avloppsledningar. Intill Kalle Blanks vägs norra sida mellan befintlig gång- och cykelväg längs med väg 282 och föreslagen gångväg som korsar Kalle Blanks väg föreslås kantstensbunden gång- och cykelbana 3,5 meter bred, se figur 3-8.

Figur 3-12. Typsektion GC-vägar.

GÅNGVÄG


I södra delen av planområdet, planeras en 2,5 meter bred gångväg som ansluter till skoltomtens södra del och har koppling till området Bibacken och rekreationskogen väster om planområdet. Den passerar ett fornlämningsområde. Gångvägen föreslås bestå av en grusad väg.

Gångvägen ansluter även föreslagen gång- och cykelbana längs med Kalle Blanks väg. För de barn som kommer med buss och släpps av vid busshållplatsen finns möjlighet att ta sig till skolan dels via gångvägen längs Kalle Blanks väg eller via den befintliga gång- och cykelvägen vid väg 282, och sedan vidare via den centrala gång- och cykelvägen inom planområdet.

Figur 3-13. Typsektion gångväg.

I den nordvästra delen av planområdet placeras ett gångstråk/ stig som skapar en koppling mellan planområdet och naturområdet väster om Kalle Blanks väg.

KORSNINGEN KALLE BLANKS VÄG - VÄG 282



Förslag på åtgärder efter Almungevägen

1. Cykelvägen ges en genare sträckning förbi busshållplatsen genom att diken läggs igen. Omläggningen är för att kopplingen till den nya cykelvägen (5) får en genare sträckning söderut efter Almungevägen.
2. Passager av Kalle Blanks väg och busshållplatsen görs upphöjda.
3. Nuvarande upphöjda passagen på Almungevägen byggs om till en med bättre standard för bättre tydlighet.
4. Anslutningen av Kalle Blanks väg utformas med små radier för att ge låga hastigheter.

Figur 3-14. Förslag till principutformning av korsningen mellan väg 282 och Kalle Blanks väg samt busshållplats.

Figur 3-14 redovisar förslag på utformning av gång- och cykelväg längs väg 282 när bussvändplatsen ska passeras, hur en genare väg med säkra passager kan utformas. Utformningen tar inte mer mark i anspråk än dagens lösning. Vid korsningen och busshållplatsen bör åtgärder vidtas för att sänka hastigheten för genomfartstrafiken på väg 282. Säkra passager för oskyddade trafikanter bör ordnas över både väg 282 och Kalle Blanks väg.

3.7 KOLLEKTIVTRAFIK

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Väg 282 är ett av Uppsala länstrafiks mest trafikerade stråk och trafikeras av linje 809 Uppsala - Almunge - Knutby. Busstrafikens turtäthet styrs av befolkningsunderlaget. Linje 809 körs med halvtimmestrafik med förstärkning under högtrafik. Restiden till centralstationen i Uppsala är 22 minuter. Dessutom trafikeras vägen av ett antal skolskjutslinjer. Nyttjandegraden skiljer sig stort mellan hållplatserna, från några enstaka på- och avstigande till cirka 100 på- och avstigande per hållplatsläge i tätorterna (*Landstinget i Uppsala län, 2016*). Inom tätorterna dit Läna räknas är upptagningsområdet för hållplatserna 500 meter. Det finns även en pendelparkering i Läna.

PLANFÖRSLAG

Befintlig hållplats bör flyttas in i befintlig vändslinga som syns i figur 3-14. Det innebär att resenärerna inte behöver korsa väg 282 vid påstigning eller avstigning. Busslingen används även för skolskjutsar. Från hela området nås hållplatsen inom några minuter (maximalt 700 meter) till fots eller med cykel längs det trafikseparerade gång- och cykelvägnätet. Detta innebär att Uppsala centrum nås inom ca 30 minuter från bostaden. Turtätheten skulle dock behöva ökas under morgonen och eftermiddagen.