

## PM Trafik

Uppsala 2017-08-15

WSP Sverige AB

Gunilla Sortti

## Inledning

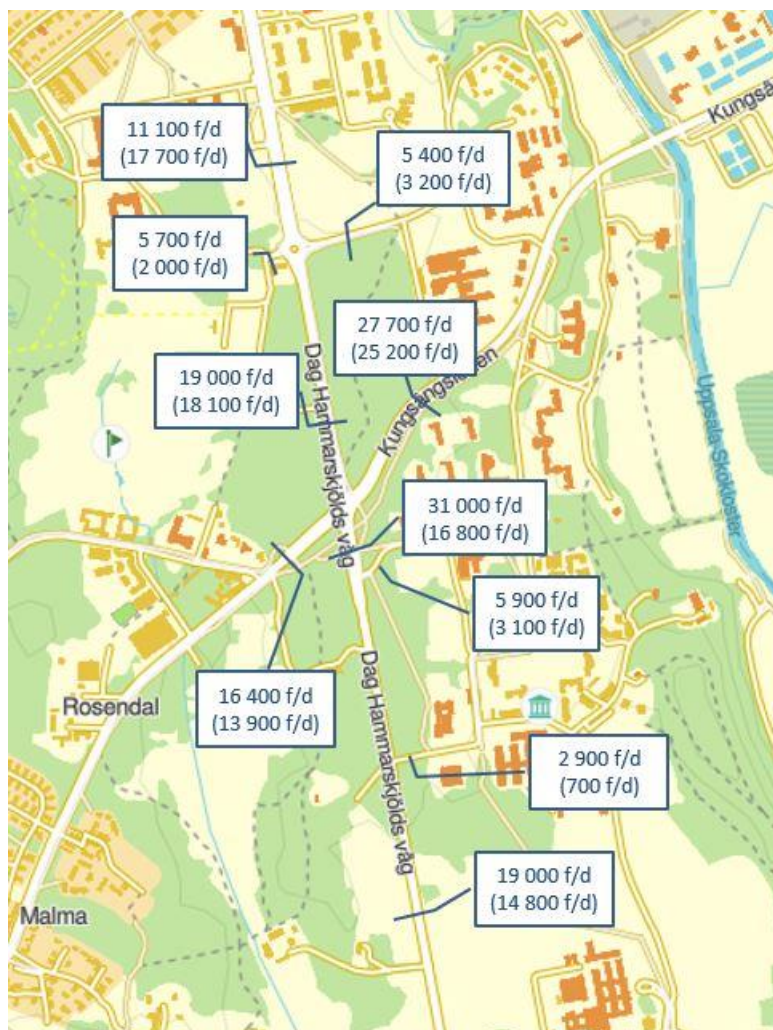
Föreliggande PM är en sammanställning över de förutsättningar och ställnings-taganden som har gjorts i samband med förstudien för Dag Hammarskjölds väg, sträckan från Ulleråkersvägen till Regementsvägen. Målsättningen är att PM kan ligga till grund för fortsatt detaljprojektering.

Bakgrundsmaterial har huvudsakligen hämtats från WSP:s rapport "Södra Staden, Mikrosimulering med Vissim", daterad 2016-06-22, samt SWECO:s rapport kring oskyddade trafikanter XXX.

## Trafiksiffror – framtida kapacitet

Framtida trafikmängder och därtill kopplade lösningsförslag för att klara krav på kapacitet är hämtade från "Södra Staden, Mikrosimulering med Vissim".

I rapporten redovisas följande trafiksiffror (fordon/dygn) för prognosåret 2050. Trafiksiffror för år 2016 redovisas inom parentes.



## Ulleråkersvägen – Kungsängsleden

Gränsdragningen mot detaljplanen för Ulleråker har diskuterats i projektet. I detaljplanearbetet avsätts 12 meter parkområde mellan Dag Hammarskjölds väg och Ulleråker. Inledningsvis i arbetet beslutades därför att den östra beläggningkanten skulle vara utgångspunkt för projekteringen av Dag Hammarskjölds väg. Intrång på mark öster om Dag Hammarskjölds väg ska undvikas.

## Kollektivtrafik

UL trafikerar sträckan och det finns i dagsläget inte några planer på att ändra linjedragningen. Busshållplatser finns vid Hammarby kyrkogård och i anslutning till Kungsängsleden (Ulleråkre Norra). Båda busshållplatserna föreslås vara kvar efter samråd från UL.

Bussfickorna dimensioneras för ledbuss, längden på plattformen sätts till 20 meter. I gällande förprojektering illustreras busshållplatserna med väderskydd. Plattformsbredden framför väderskyddet sätts till 1,5 meter, total bredd inklusive väderskydd 3,5 meter.

## Cykelbana

Vid projektets start var tanken att all cykeltrafik skulle hanteras inom detaljplanen för Ulleråker. Under projektets gång diskuterades värdet av de träd som finns i parkområdet, främst de äldre tallarna, och att en flytt av cykelbanan från detaljplanområdet till ett kantstensläge parallellt med Dag Hammarskjölds väg skulle kunna spara fler träd.

Tanken med en placering parallellt med Dag Hammarskjölds väg stödjer också klassningen av cykelstråket som ett huvudcykelstråk. Med en placering i kantstensläge får cyklisterna en gen väg utan sidoflyttningar vid korsningar.

Cykelbanans bredd har efter diskussioner med Uppsala kommun beslutats till 4,5 meter. Eftersom gående huvudsakligen bedöms använda lokalvägnätet inom Ulleråker och det är en trång sektion mot Ulleråker, kan en något smalare cykelbana accepteras än vad som vanligen vore fallet vid nybyggnad i ett exploateringsområde.

De två korsningar som kommer att passeras på sträckan (korsningen med Ulleråkersvägen och korsningen med Emmy Rappes väg) kommer båda att vara signalreglerade. Några specifika simuleringar är inte gjorda av korsningarna avseende cykeltrafiken. Vid maxtimme (förmiddag) bedöms cykelflödet vara under 400 cyklar totalt i båda riktningarna. Detta ger en kö om 3-5 cyklister per omlopp. Samtliga cyklister hinner vid grönt ljus över med god marginal.

(En jämförelse har gjorts med en studie vid Hornstull i Stockholm, där omkring 35 cyklister köade utan att det uppstod problem att hinna över gatan).

### *Fortsatt projektering*

I samband med fortsatt detaljprojektering av Ulleråker bör förutsättningarna för att låta cykeltrafiken ligga kvar inom Ulleråkers gatunät på sträckan mellan Emmy Rappes väg och Kungsängsleden (passagen av busshållplatsen) studeras. Vid föreslagen utformning uppstår en fragmentering av ytan mellan busshållplatsen och Ulleråkers lokalgata, samtidigt som genheten för cyklister kan minska vid en flytt av cykeltrafiken till Ulleråkerområdet.

## Gångbana

En gångbana som förbinder busshållplatsen vid Ulleråker Norra och infarten mot fastigheterna Uppsala Kronåsen 1:17 och Uppsala Valsätra 1:13. Gångbanan föreslås bli 2,5 meter bred.

## Gatuutformning

Körfältsfördelningen bygger på de förslag som redovisas i WSP:s rapport "Södra Staden, Mikrosimulering med Vissim", daterad 2016-06-22. En viktig aspekt i utformningsdiskussionen har varit att behålla axialiteten på sträckan och Dag Hammarskjölds unika ställning som processionsväg.

Hastigheten på sträckan kommer att bli 40 km/h.

Huvudprincipen är att Dag Hammarskjölds väg av kapacitetsskäl breddas till två körfält söderifrån in mot stadskärnan. Ut från staden behålls ett körfält och vänstersvängarna förses med vänstersvängsfält. För att hålla vägens ytterkanter så axiella som möjligt tillåts mittrefugens bredd variera. Den östra vägbanekanten hålls intakt.

Cirka 200 meter söder om Ulleråkersvägen börjar breddningen till 2+1 körfält. Varje körfält är 3,5 meter.

Infarten till Hammarby kyrkogård förses med ett vänstersvängsfält. Vänstersvängsfältet föreslås bli 3 meter brett. Magasinslängd för vänstersvängsfältet är inte beräknad. Trafiken in mot kyrkogården bedöms som marginell. I förslaget är vänstersvängsfältet dimensionerat för tre väntande fordon. Korsningen är signalreglerad och förses med ett övergångsställe.

Även infarten till Ulleråkersvägen från norr förses med vänstersvängsfält, bredd 3 meter.

Korsningen med Emmy Rappes väg signalregleras och utformas på samma sätt som korsningen med Ulleråkersvägen. Två körfält byggs i riktning in mot staden och söderut förses korsningen med en vänstersvängsficka för trafikanter in mot Emmy Rappes väg.

Magasinslängder för vänstersvängsfält in mot Ulleråkersvägen är inte beräknade. För vänstersväng mot Emmy Rappes väg görs ingen refug, utan sträckan mellan Kungsängsleden och Emmy Rappes väg blir genomgående tvåfältig, där det inre körfältet övergår till en vänstersväng.



*Illustration mot Kungsängsleden*

## Korsningen Dag Hammarskjölds väg – Kungsängsleden

Korsningen har körts i VISSIM och flera trimningsåtgärder föreslås. Idag går den dominerande trafikströmmen mellan Kungsängsleden och Uppsala centrum (Dag Hammarskjölds väg norrut). Vid prognosåret 2050 när stora delar av södra staden är utbyggd kommer den dominerande strömmen att gå mellan Kungsängsleden och Ullräker (Dag Hammarskjölds väg söderut). Föreslagna trimningsåtgärder kräver inte utökad gaturum och är därför inte medtagna i denna förstudie. Åtgärderna består huvudsakligen av att körfältsindelningen ändras för att bättre matcha den ändrade trafikströmmen.

## Kungsängsleden – Regementsvägen

Förutsättningen för sträckan har varit att plangränsen mot Rosendal ska hållas intakt. Breddning av vägen ska ske mot öster. Öster om vägen ska ett naturreservat bildas. Det är av största vikt att minimera intrånget på kommande reservatsområde.

Under projektet har bullerskydd mot Kronparken och Rosendal diskuterats. Bostäderna behöver inte skyddas utifrån Naturvårdsverkets riktlinjer, utan diskussionen har fokuserat på tysta områden. Bullerskydd i form av skärm skulle kräva ett utökad gaturum. Med tanke på bristen på utrymme har förslaget att bullerskydda Kronparken strukits.

## Kollektivtrafik

UL trafikerar sträckan. Busshållplatser finns norr om Regementsvägen och söder om Kungsängsleden och påverkar alltså inte sträckan.

## Gång- och cykelbana

En cykelbana förläggs längs vägens östra sida. Bredden föreslås bli 5 meter. Gcbanan separeras mot gatan med kantsten och förses med plattrad för att på så sätt bryta den breda asfaltsytan. Sträckan mellan Dag Hammarskjölds väg och Kungsängsleden klassas som snabbcykelväg.

Cirka 300 meter norr om Kungsängsleden planeras en gångpassage över vägen. Gångpassagen kommer att signalregleras.

### *Fortsatt projektering*

Passagen av gång- och cykelbanan över Regementsvägen bör studeras vidare. Enligt VISSIM-körningar kommer cyklister längs Dag Hammarskjölds väg att skapa köbildning för de trafikanter som ska svänga höger från Dag Hammarskjölds väg in på Regementsvägen.

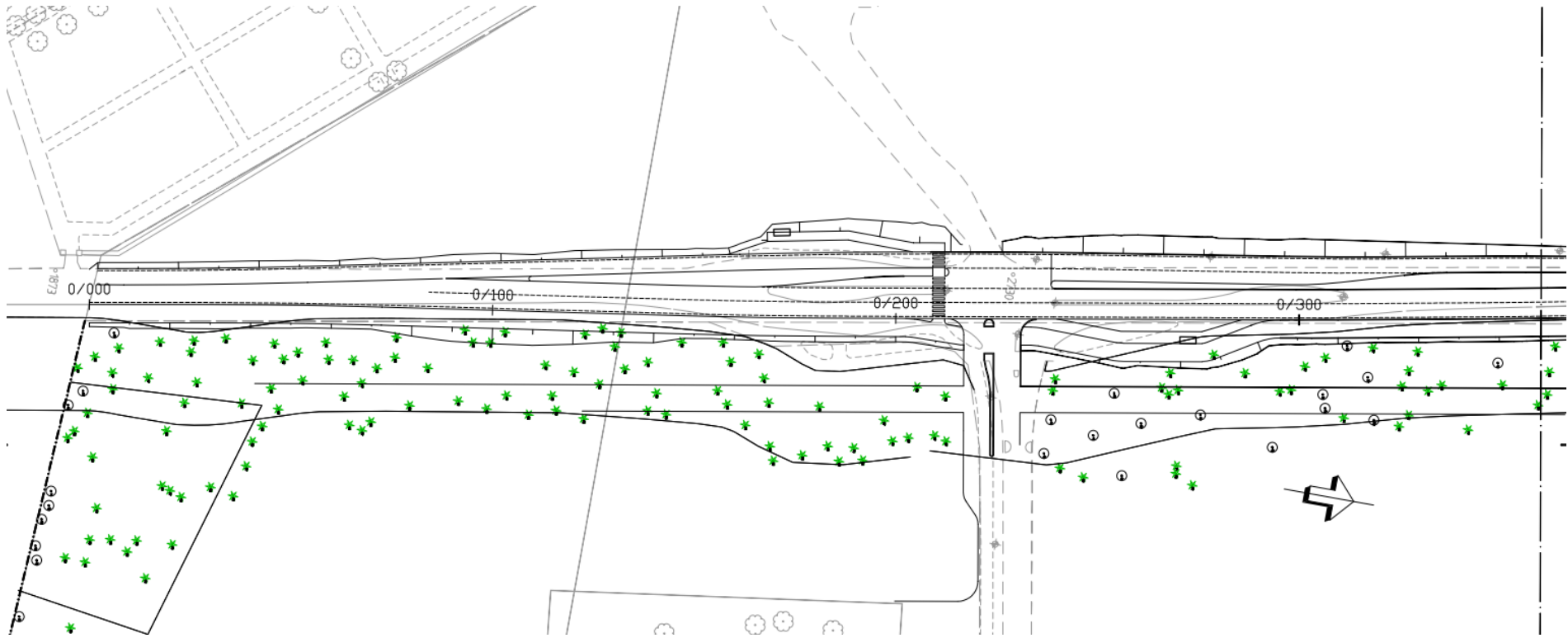
## Gatuutformning

I enlighet med utförda VISSIM-körningar breddas Dag Hammarskjölds väg till fyra körfält, två i vardera riktning. körfälten föreslås bli 3+3,5 meter. Förslaget är att gatusektionen förses med en 1 meter bred refug. Vid gångpassagen breddas refugen till 2 meter.

Att trots utrymmesbrist lägga en refug mellan körriktningarna motiveras med att föreslagen utformning ger en mycket bred asfalterad yta. Genom ha en refug som exempelvis kan planteras bryts asfaltsytan upp och gaturummet blir mer stadsmässigt.

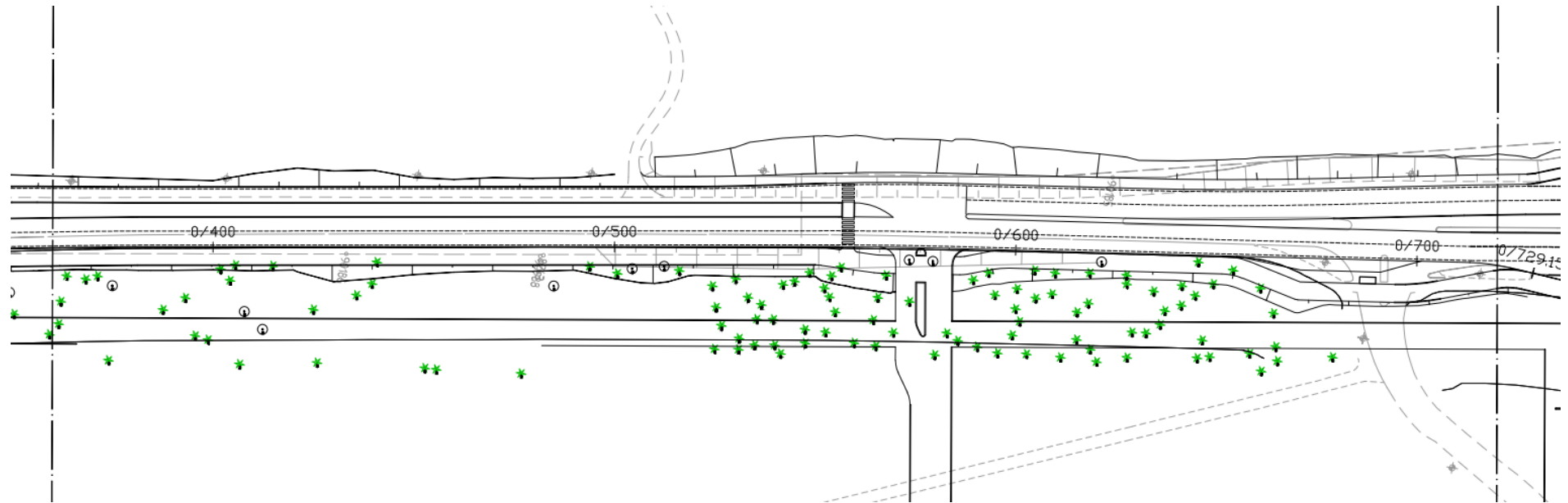


*Illustration av delen Kungsängsleden – Regementsvägen, passagen syns i förgrunden.*

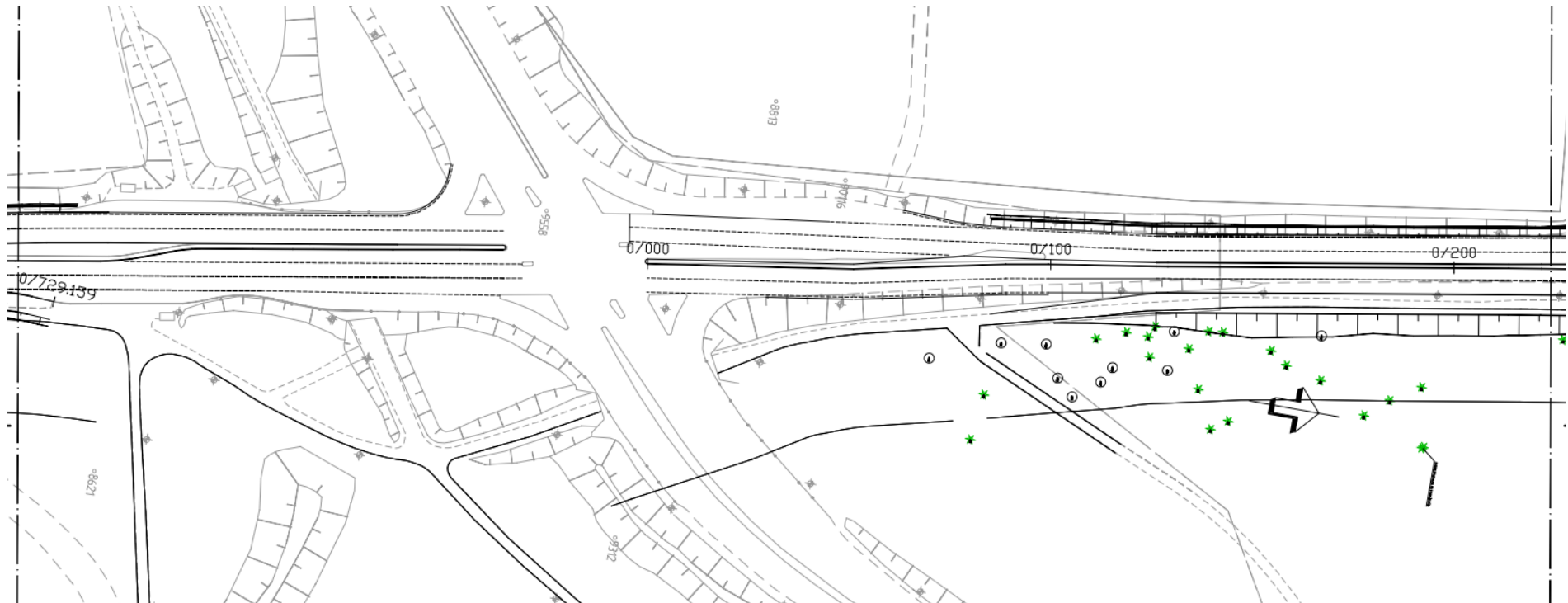


Ulleråkersvägen

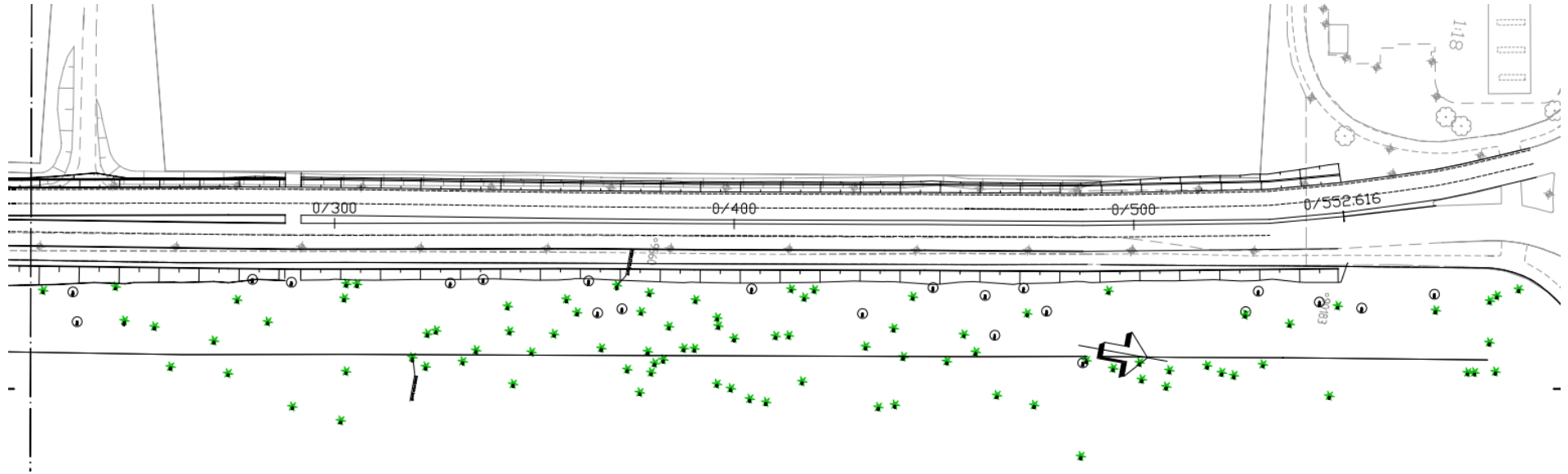




Emmy Rappes väg



Kungsängsleden



Regementsvägen