

Bälinge-Nyvla 11:3

Kompletterande Trafik-PM

2019-03-13

Iterio AB
Anders Ström

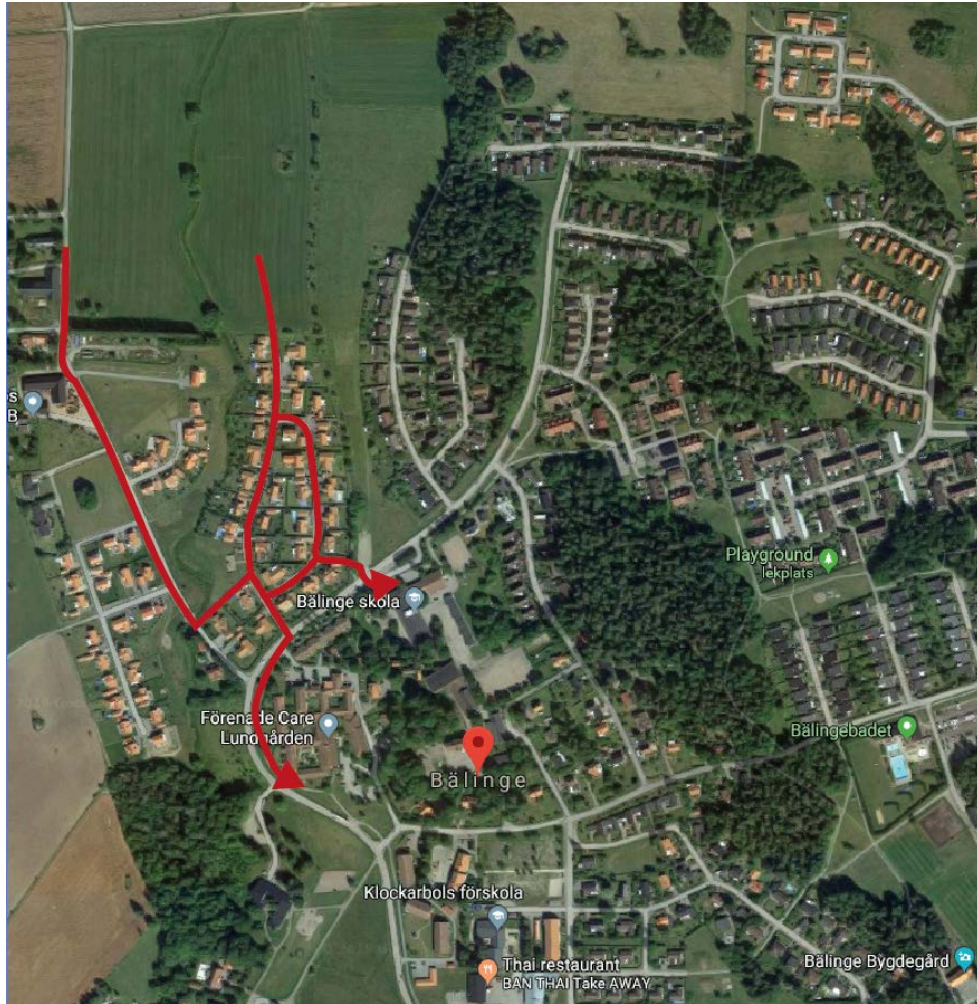
Syfte

Detta PM avser att komplettera tidigare framtagen rapport *Trafikutredning Bälunge-Nyvla 11:3, trafikallsträng, trafikprognoser och kapacitetsberäkningar*. Uppsala stad inkom med kommentarer avseende tidigare utredning där de ville ha svar på nedan listade frågor.

- Nyvägen emot allmäningsvägen utgörs av en trång passage där ytor för oskyddade trafikanter saknas. Detta är den kortaste sträckan för gående och cyklande som kommer ifrån eller ska söderut. Vilka åtgärder kan införas för att säkerställa trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, vilka med stor sannolikhet kommer nyttja körbanan utmed denna sträcka?
- Ifrån Räfsvägen och norrut kommer planområdet börja. Här fortsätter samma sektion som befintlig sektion söder om planområdet med 6 m körbana, 2 m grönyta och 2,5 m gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan korsar Nyvlavägen söder om befintlig industritomt. Vilka motiv finns till varför gångbanan byter sida? Finns potential till förbättrad trafiksäkerhet?
- Hur kan Nyvlavägens sektioner utformas för att skapa förutsättningar för samtliga trafikslag?

Korsningen Nyvlavägen/Allmäningsvägen

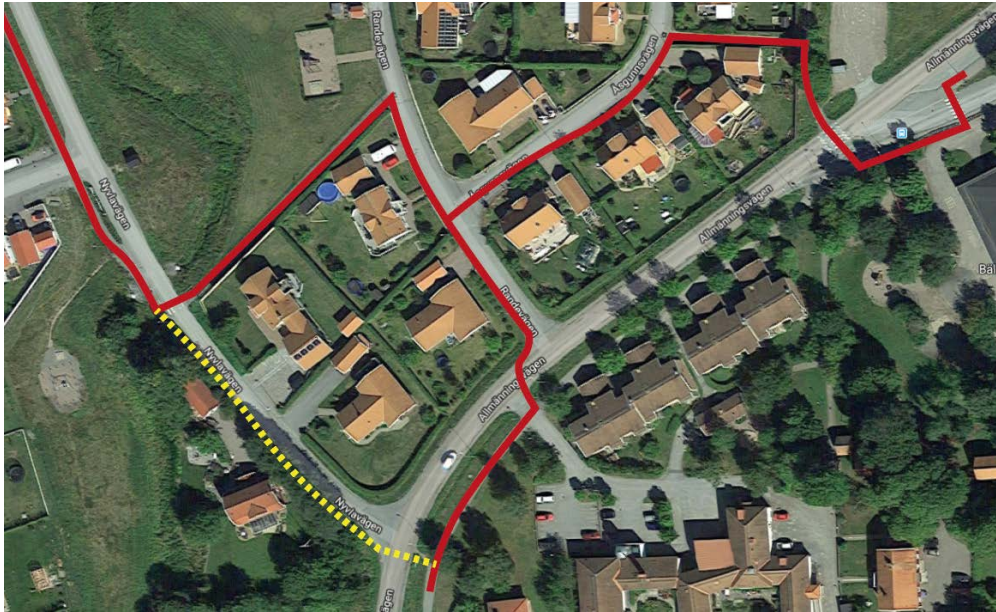
Genom att studera vilka målpunkter de planerade fastigheterna inom detaljplaneområdet Bälunge-Nyvla 11:3 kommer att ha kan de mest frekvent använda gång- och cykelstråken identifieras. I nedanstående figur illustreras vilka gator som förutsätts ha de största flödena av oskyddade trafikanter.



Figur 1, Gång- och cykelstråk till och från planområdet med avseende på närliggande målpunkter inom Bälunge tätort.

De största målpunkterna antas utgöras av Bälunge skola och busshållplatserna i höjd med skolan. Flödet söderut antas lägre än det östgående flödet. Detta eftersom resor till bland annat Klockarbols förskola och matvarubutiken primärt antas genomföras med bil som färdstätt.

Gång- och cykelbana saknas utmed den södra delen av Nyvlavägen, innan korsningen med Allmäningsvägen. Detta till följd av att sektionsmättet mellan befintliga fastighetsgränser omöjliggör införandet av trottoarer. På grund av detta finns en befintlig kompletterande gång- och cykelbana som leder om oskyddade trafikanter runt fyra fastigheter till Randevägen och Åsgunnsvägen, se nedan figur.



Figur 2, De röda linjerna indikerar befintliga gångbanor. På lokalgatorna är gående hänvisade till blandtrafik. Detta anses dock ej utgöra en trafikfara med anseende på de låga fordonsflödena och hastigheterna. Den gula linjen visar var oskyddade trafikanter kommer att röra sig i blandtrafik där åtgärder krävs för att säkerställa en hög trafiksäkerhet.

Den trånga passagen utmed Nyvlavägen, där gångbana saknas, uppmäter ca 80 m. Då sträckan innebär en kortare sträcka för oskyddade trafikanter som ska söderut antas gatan nyttjas av dessa. Det finns därmed ett behov av att reducera hastigheterna utmed gatan och uppmärksamma bilister om oskyddade trafikanter utmed sträckan.

Fysiska åtgärder kan reducera hastigheten utmed sträckan. Exempelvis kan befintligt övergångsställe på Nyvlavägen höjas upp för att skapa ett mer trafiksäkert övergångsställe och cykelpassage. Detta bidrar även till att hastigheterna på sträckan mellan övergångsställe och korsningen med Allmänningssvåg kommer att reduceras.

Det går även att förbättra trafiksäkerheten och tryggheten genom att arbeta med belysningen på sträckan. Om möjligt kan fler belysningsstolpar införas utmed sträckan för att bilister tydligare ska uppmärksamma oskyddade trafikanter när det ej är dagsljus. Dagens buskage närmast korsningspunkten får ej överstiga SKL:s riktlinje om 0,8 m för att säkerställa god sikt i korsningen. Dessa har ej kontrollerats inom ramen för denna utredning, men höjderna på befintliga häckar kan kontrolleras av kommunen eller väghållaren. Det går även att skylta upp sträckan med varningsmärke för gående, skylt A14, för att motorfordonstrafikanter ska bli mer uppmärksamma på oskyddade trafikanter.



Figur 3, Vägmärke A14, Varning för gående.

I kombination med ovan redovisade åtgärder bör även hastighetsregleringen anpassas utmed Nyvlavägen när de planerade området färdigställs. I dagsläget förbinder gatan ett fåtal bostäder och verksamheter med Allmänningvägen. Vid färdigställande av de planerade bostadsområdet kommer gatan att ges en ny karaktär och flödet av både motorfordonstrafik och oskyddade trafikanter kommer att öka.

I nuläget, 2019, är hastighetsbegränsningarna inom området enligt nedanstående figur (Nationell vägdatabas).

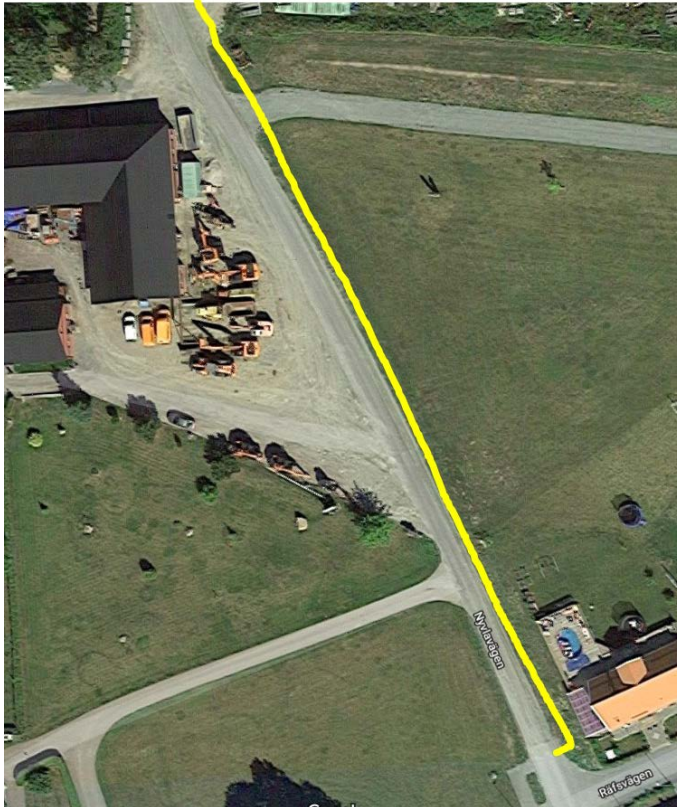


Figur 4, befintliga hastighetsgränser inom Bälinge tätort.

När det nyttillkomna området bebyggs bör hastighetsgränsen reduceras till 50 km/h norr om planområdet. Samtidigt kan en översyn av hela Bälinge tätort göras där bashastigheten reduceras från 50 km/h till 40 km/h för att gynna trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. För att reducera hastigheten till 40 km/h krävs dock att hela området får nya hastighetsgränser för att det fortsatt ska vara enhetligt och lättförståeligt för trafikanter. I ett första skede räcker det med att reducera hastigheten på Nyvlavägen strax norr om planområdesgränsen.

Övergångsstället vid Räfsvägen

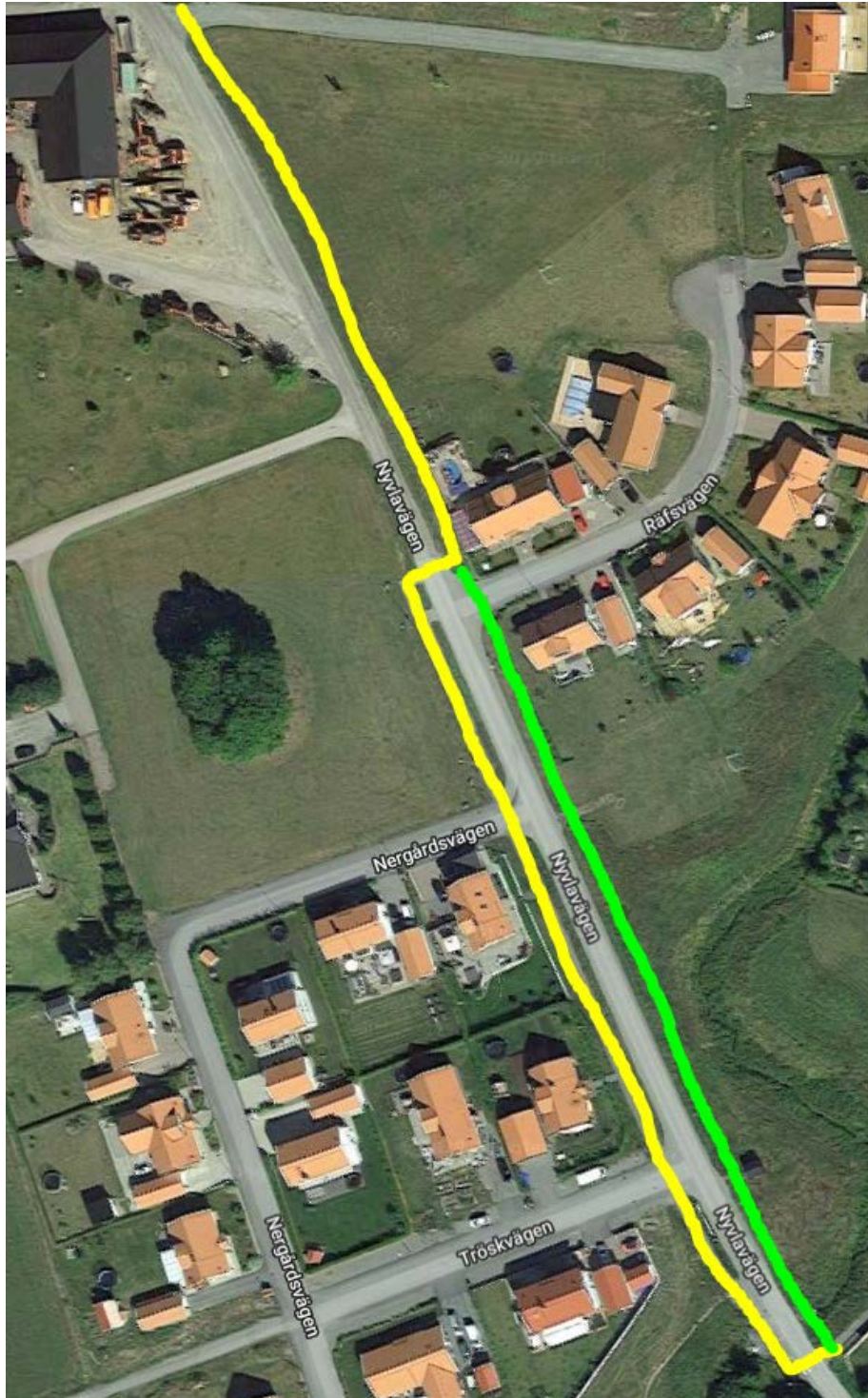
Gång- och cykelbana ska anläggas utmed Nyvlavägen för att ansluta till befintlig gång- och cykelbana i höjd med Räfsvägen. I nedanstående figur syns en industritomt på gatans västra sida. Det är därmed önskvärt att placera gång- och cykelbanan på gatans östra sida för att motverka konflikter mot verksamhetens trafikallsträng som består av en stor andel tung trafik. I nuläget sker in- och utfart längs med hela tomten. Om gångbana ska införas på gatans västra sida krävs att in- och utfart till fastigheten begränsas.



Figur 5, föreslagen förlängning av befintlig gång- och cykelbana norrut mot planområdet.

Ytterligare motiv till varför gångbanan bör löpa på östra sidan, enligt nuvarande förslag, är att det planerade bostadsområdet ligger på gatans östra sida.

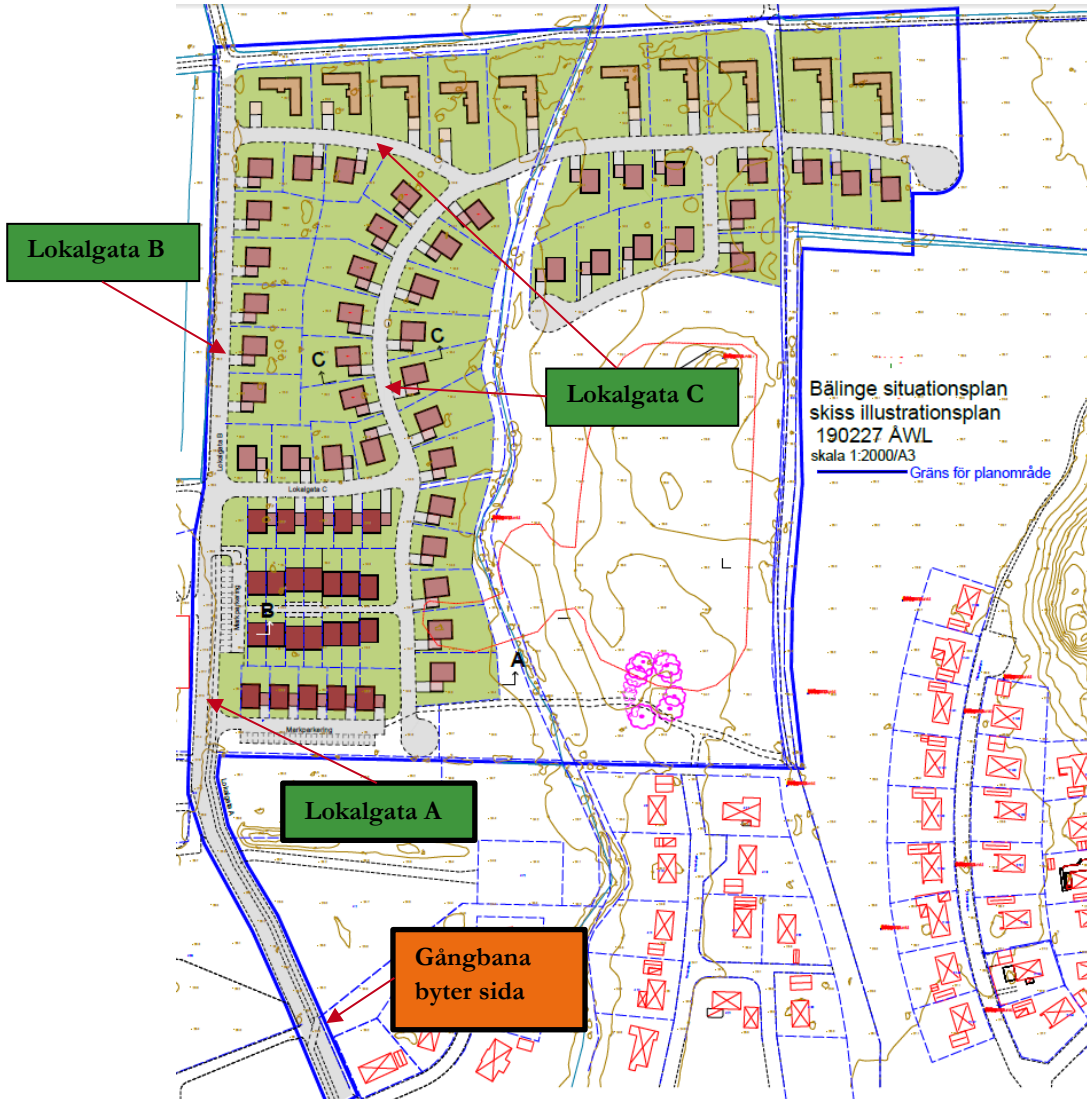
Dock kan befintlig gångbana söder om planområdet flyttas till östra sidan för att undvika att leda över gång- och cykelströmmen över Nyvlavägen. Detta skulle innebära att två övergångsställen kan utgå. Se nedan figur för förslag. Åtgärden ligger dock utanför planområdet och en avvägning mellan nytta och kostnad för detta måste göras av väghållaren. Den gula linjen indikerar planerad sträckning av ny gångbana samt befintlig gångbana. Den gröna linjen visar var befintlig gångbana kan flyttas eller var en kompletterande gång- och cykelbana kan tillskapas på motsatt sida av gatan. Förslaget måste dock studeras i detalj för att säkerställa dess genomförbarhet.



Figur 6. Planerad och befintlig gång- och cykelbana illustrerad i gult. Grön linje markerar förslag på var befintlig gångbana kan förflyttas för att skapa en mer gen och trafiksäker koppling från det planerade området.

Sektioner

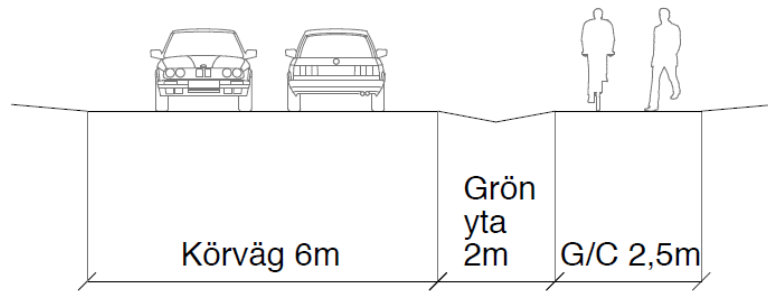
Utifrån situationsplanen nedan framgår att Nyvlavägens sektion kommer att övergå från Lokalgata A till Lokalgata B mitt på sträckan. Respektive sektion redovisas på nästkommande sida.



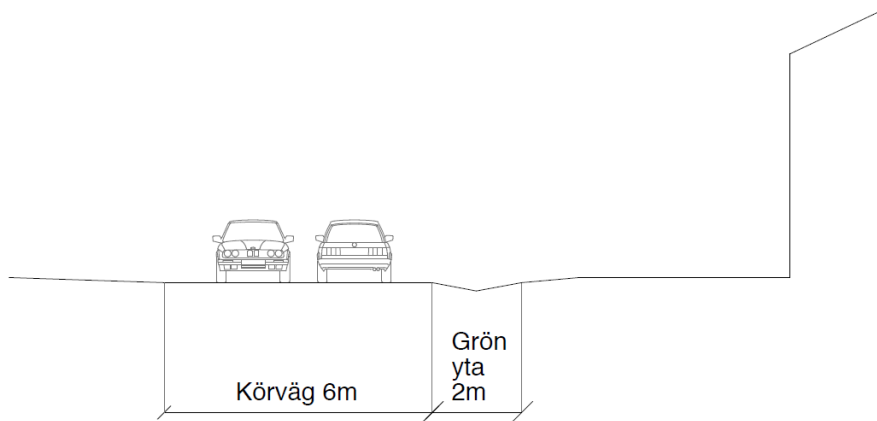
Figur 7, Situationsplan, skiss framtagen av ÄWL 27-02-2019.

Sektion A föreslås att fortlöpa utmed hela planområdets västra sida. Detta för att skapa ett trafiksäkert, tryggt och tillgängligt gångstråk från samtliga fastigheter inom det planerade området.

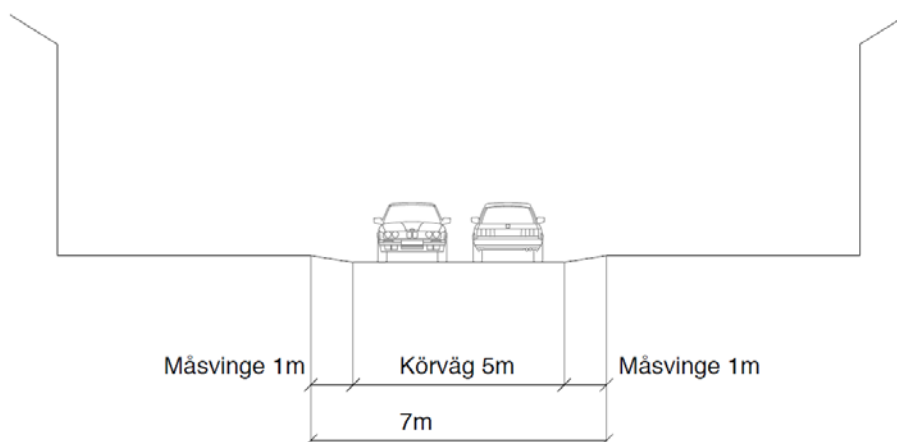
Sektionsmåttan kan vid behov korrigeras för att ge större utrymme för oskyddade trafikanter alternativt för att reducera sektionens totala mått. Exempelvis kan grönytan/diket utformas djupare och körbanan kan smalnans av till 5,5 m. En reducerad körbanebredden kan samtidigt bidra till lägre hastigheter på gatan.



Lokalgata A



Lokalgata B



Lokalgata C