

# Bälinge-Nyvla 11:3

## Kompletterande Trafik-PM

2019-03-13  
Rev. 2020-10-12

Iterio AB

Anders Ström  
Jonathan Höglund

## 1 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 Allmänningsvägen 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 Råfsvägen och norrut kommer planområdet börja. Här fortsätter samma sektion som befintlig sektion söder om planområdet med 6 meter körbana, 2 meter grönyta och 2,5 meter gång- och cykelbana.
  - Hur kan en ny dragning av Nyvlavägen längre österut utformas för att på ett tydligare sätt separera vägen från befintlig tomtyta på fastighet Bälunge-Nyvla 4:69 (1)?
  - Gång- och cykelbanan korsar Nyvlavägen söder om fastighet Bälunge-Nyvla 4:69 (1). 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?

## 2 Korsningen Nyvlavägen/Allmäningsvägen

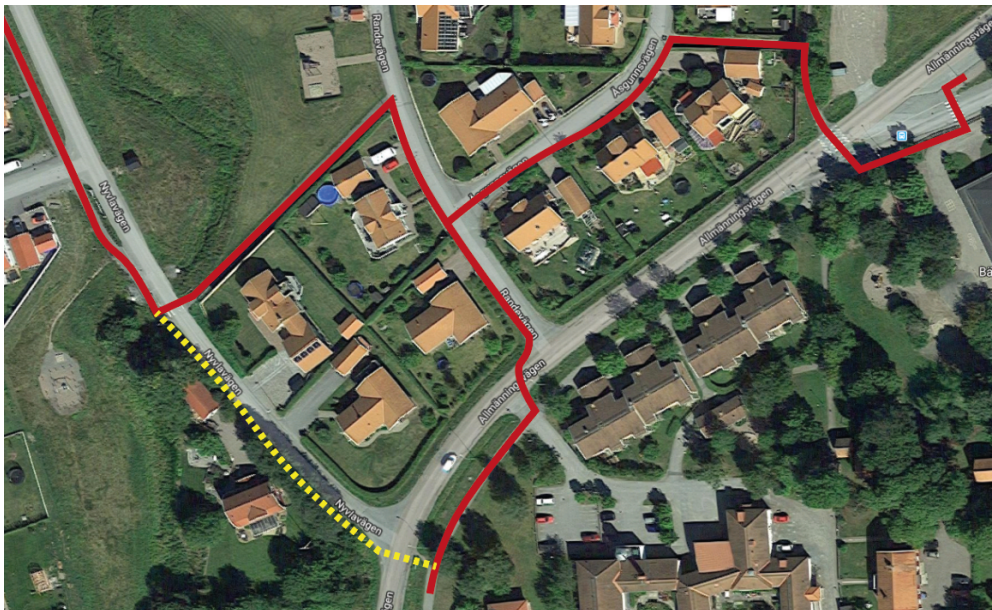
Genom att studera vilka målpunkter de planerade fastigheterna inom detaljplaneområdet Bälinge-Nyvla 11:3 kommer att ha kan de mest frekvent använda gång- och cykelstråken identifieras. I nedanstående figur illustreras vilka gator som förutsätts ha de största flödena av oskyddade trafikanter.



Figur 1: Gång- och cykelstråke till och från planområdet med avseende på närliggande målpunkter inom Bälinge tätort.

De största målpunkterna antas utgöras av Bälinge 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 sektionensmättet 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 figur nedan.



*Figur 2: De röda linjerna indikerar befintliga gångbanor. På lokalgatorna är gående hänvisade till blandtrafik. Detta anses dock ej utgöra en trafikfara med avseende 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 meter. 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 Allmänningssväg 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 meter 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).



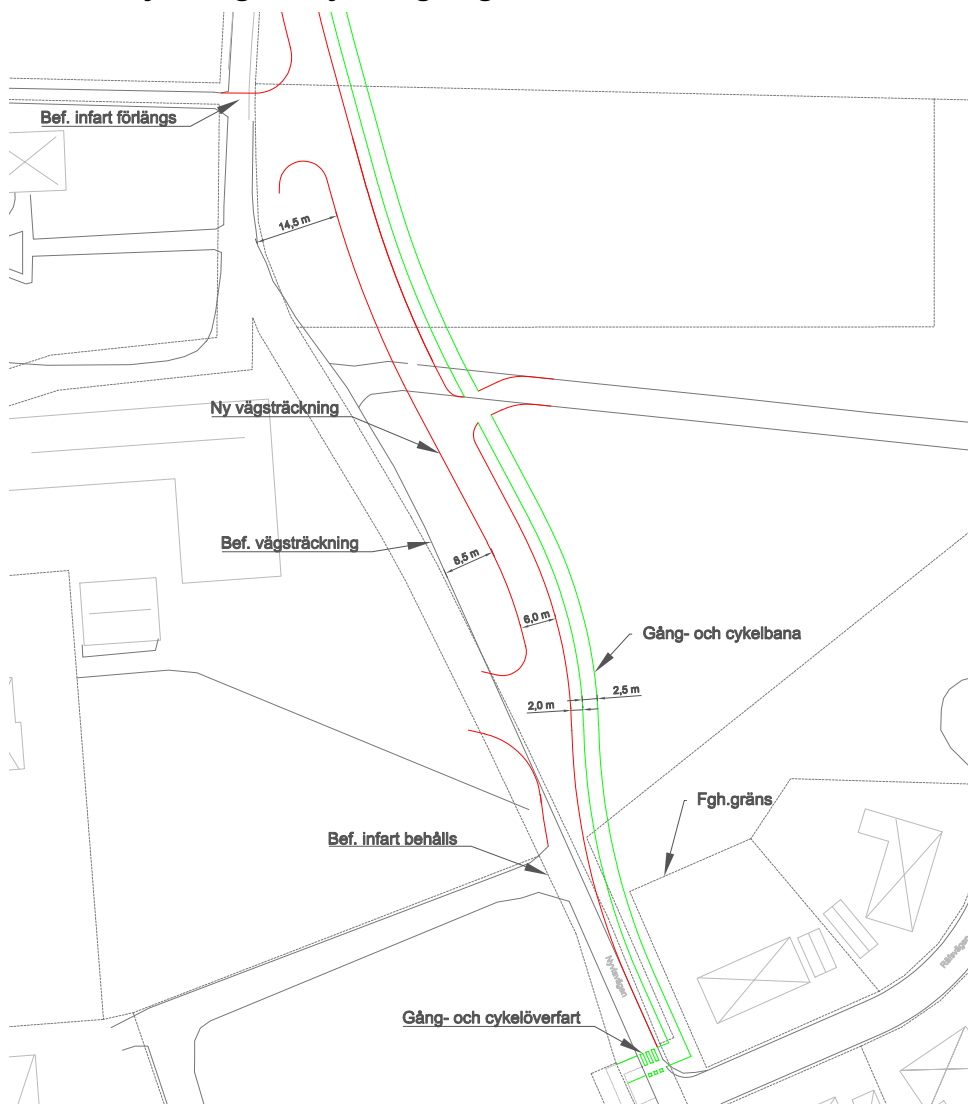
Figur 4: befintliga hastighetsgränser inom Bälinge tätort.

När det nytilkomna 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.





### 3.1 Nyvlavägens nya dragning



Figur 6: förslag till ny dragning av Nyvlavägen. Rött illustrerar ny vägdragning, grönt illustrerar planerad gång- och cykelbana. Förslaget följer redan föreslagna sektionsmått.

Utformningsprincipen har varit att passera befintlig fastighetsgräns och hustomt (4:43) och dra vägen så långt österut som möjligt samtidigt som vägens funktion behålls med hänsyn till körspår. Körspår för Lmod (tungt fordon med släp, cirka 26 meter långt) har studerats.

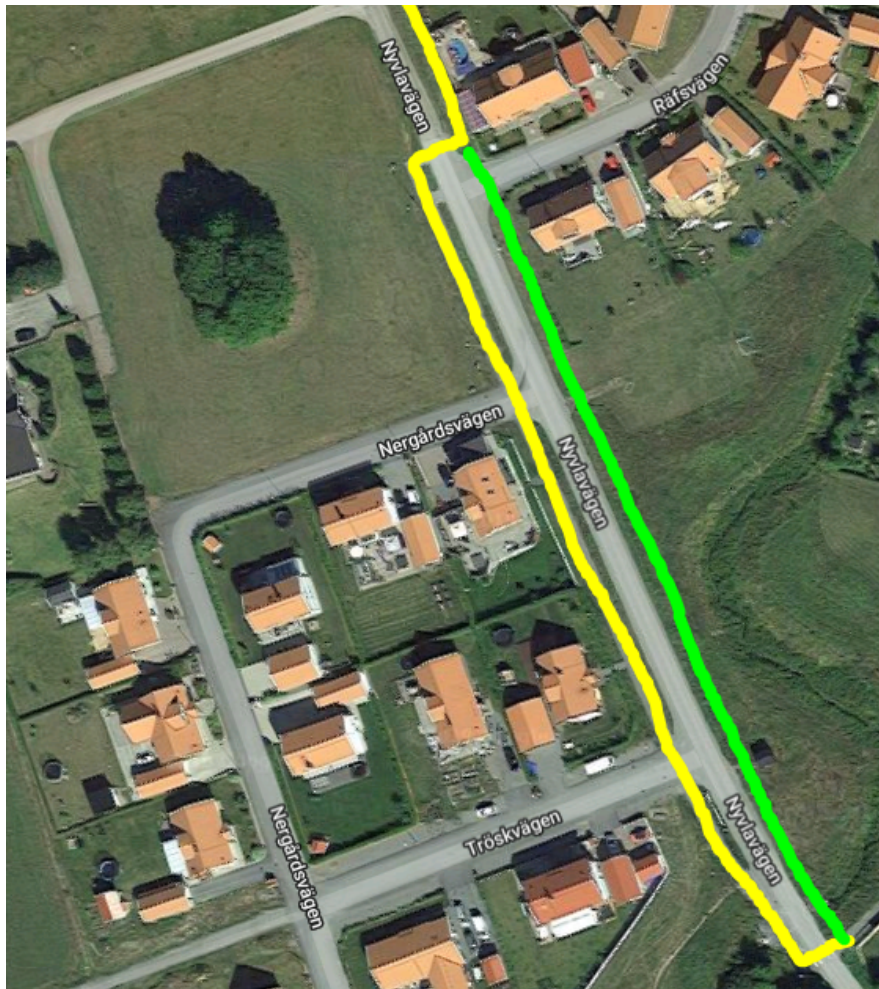
Förslaget till den nya dragningen innebär att vägen förläggs cirka 8,5 meter längre österut. Infarten till fastighet Bälunge-Nyvla 4:69 (1) förläggs med fördel längre norrut för att tydliggöra att Nyvlavägen är primärväg och för att minimera risken för konflikt med närliggande infart strax söderut. Befintlig korsning mitt på Nyvlavägen rätas upp. Befintlig infart längre norrut förlängs och ansluts till vägens nya dragning.

Se Bilaga I för fullständig skiss av förslaget till Nyvlavägens nya dragning.

### 3.2 Gång- och cykelbana

Längsmed Nyvlavägen förläggs en 2,5 meter bred gång- och cykelbana. Bortsett från att motverka konflikter mot verksamhetens trafikalstring bör gång- och cykelbanan löpa på östra sidan då det planerade bostadsområdet ligger på vägens östra sida.

Befintlig gång- och cykelbana söder om planområdet kan flyttas till östra sidan för att undvika att leda över gång- och cykelströmmen över Nyvlavägen. Detta skulle innebära att två gång- och cykelöverfarter kan utgå. Se figur nedan 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 motstående sida av gatan. Förslaget bör detaljstuderas för att säkerställa dess genomförbarhet.

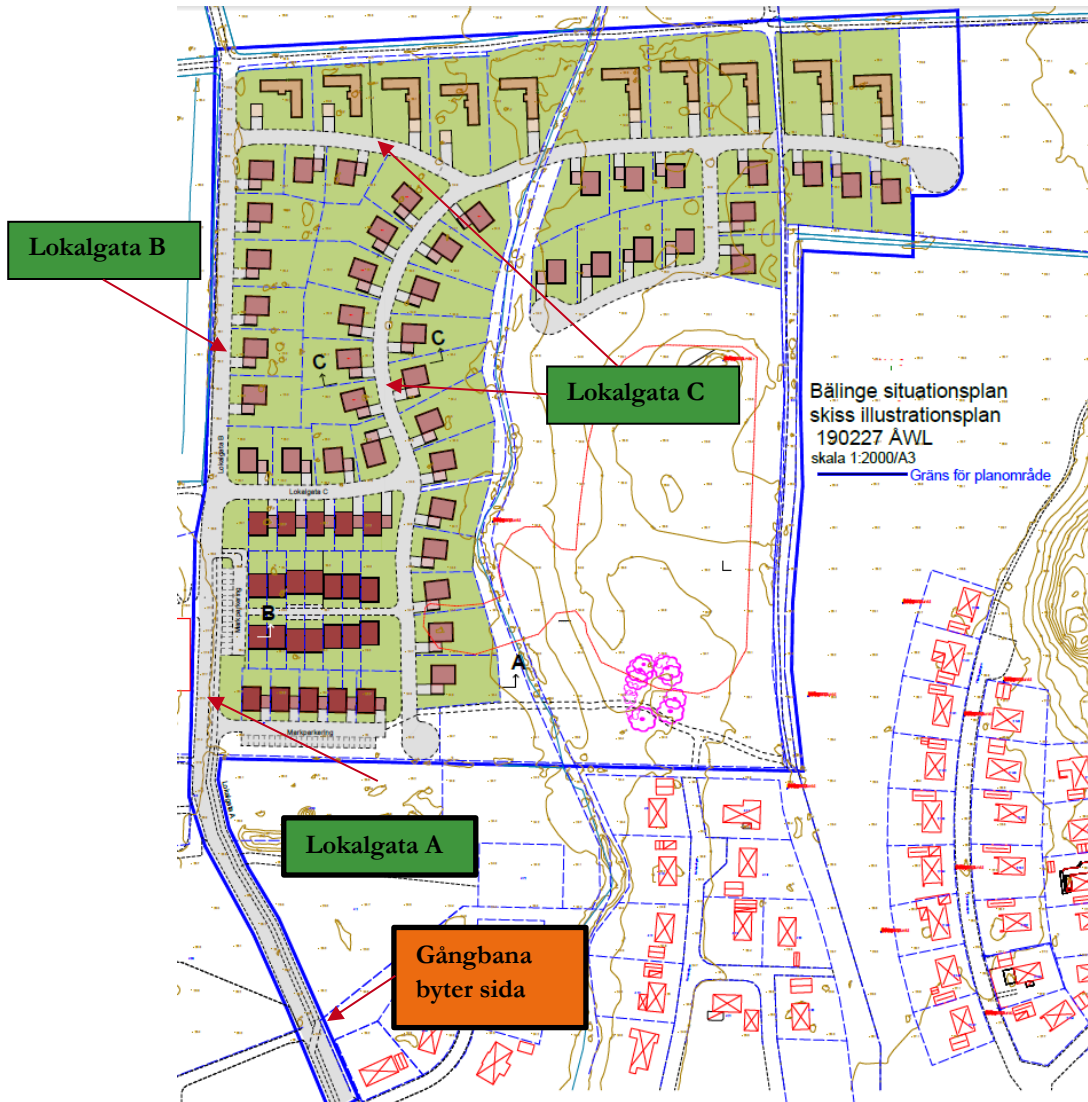


Figur 7: Planerad och befintlig gång- och cykelbana illustrerad i gult. Grön linje markerar förslag på var befintlig gångbana kan förflyttas för att skapa en mer gen och trafiksäker koppling från det planerade området.



#### 4 Sektioner

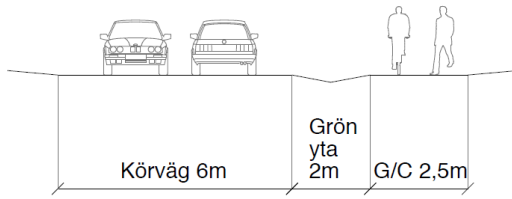
Utifrån situationsplanen nedan framgår att Nyvlavägens sektion kommer att övergå från Lokalgata A till Lokalgata B mitt på sträckan. Respektive sektion redovisas på nästkommande sida.



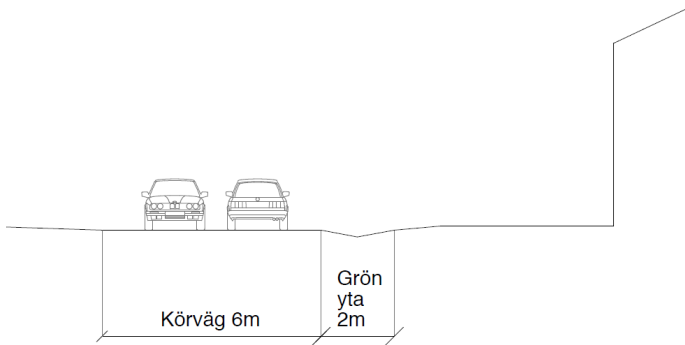
Figur 8: Situationsplan, skiss framtagen av AWL 27-02-2019.

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

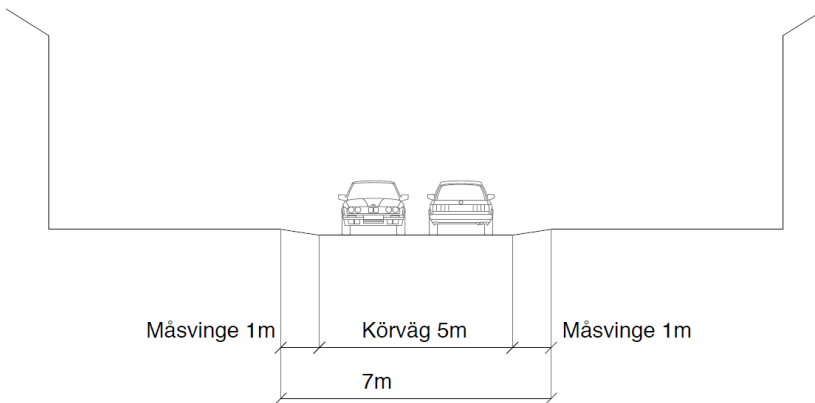
Sektionsmåttan kan vid behov korrigeras för att ge större utrymme för oskyddade trafikanter, alternativt för att reducera sektionens totala mått. Exempelvis kan grönytan/diket utformas djupare och körbanan kan smalnans av till 5,5 meter. En reducerad körbanebredd kan samtidigt bidra till lägre hastigheter på gatan, detta bör dock detaljstuderas för att inte omöjliggöra trafik med tunga fordon samt möten.



Lokalgata A



Lokalgata B



Lokalgata C

# 5 Bilaga I

