
RAPPORT

UPPDRAGSNUMMER: 3413 3413358

TRAFIKUTREDNING – TIUNDASKOLAN NULÄGES- OCH KONSEKVENSBESKRIVNING



RAPPORT

2015-05-11

SWECO TransportSystem

Louise Westin
Karin Renström

Innehållsförteckning

1	Inledning	2
1.1	Bakgrund och syfte	2
1.2	Förutsättningar	2
2	Nulägesbeskrivning	3
2.1	Gång- och cykelnät	3
2.2	Kollektivtrafik	5
2.3	Biltrafiknät	5
2.4	Trafikflöden	6
2.5	Trafiksäkerhet	6
2.6	Parkering	7
2.7	Leveranser idag	7
2.8	Resvanor	7
2.9	Intelligande skolor och förskolor	8
3	Förslaget	9
3.1	Den nya skolbyggnaden	9
4	Analys av trafiksituationen i samband med förslaget	12
4.1	Förslaget med identifierade eventuella konfliktpunkter	12
4.2	Gång- och cykelnät	14
4.3	Gång- och cykel in och genom skolområdet	18
4.4	Kollektivtrafik	18
4.5	Biltrafiknät	19
4.6	Trafiksäkerhet	19
4.7	Tillgänglighet	19
4.8	Framtida resvanor	19
4.9	Trafikflöden	20
4.10	Parkeringar och hämta/lämna-platser för bil	21
4.11	Cykelparkering	21
4.12	Leveranser och sophämtning	22
5	Förslag till fortsatt arbete/fortsatta utredningar	23

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Tiundaskolan är för liten för elevbehovet samt uppfyller inte de krav som dagens pedagogik ställer. Skolan kommer att rivras och en helt ny skola byggas.

Dagens skola har 560 elever i årskurs 5-9 och den nya skolan kommer att byggas för 900 elever årskurs F-9 samt förskola med 144 barn. En idrottshall kommer även att byggas på skoltomten. Dessutom kommer en del av tomten säljas av för exploatering.

I samband med programhandling (2014-11-24) åt Skolfastigheter och framtagande av detaljplan genomförs en trafikutredning. Trafikutredningen omfattar samtliga transportslags förutsättningar och kopplingar i samband med den nya skolan samt trafikmässiga frågor inom den nya detaljplanen för skolan.

Utredningen omfattar en nulägesbeskrivning samt en konsekvensbeskrivning av hur den nya skolan påverkar och eventuellt ställer för nya krav på trafiken i omgivningen samt hur trafiken bedöms fungera inom den nya detaljplanen. Inga lösningar beskrivs i utredningen utan föreslås tas i ett nästa skede.

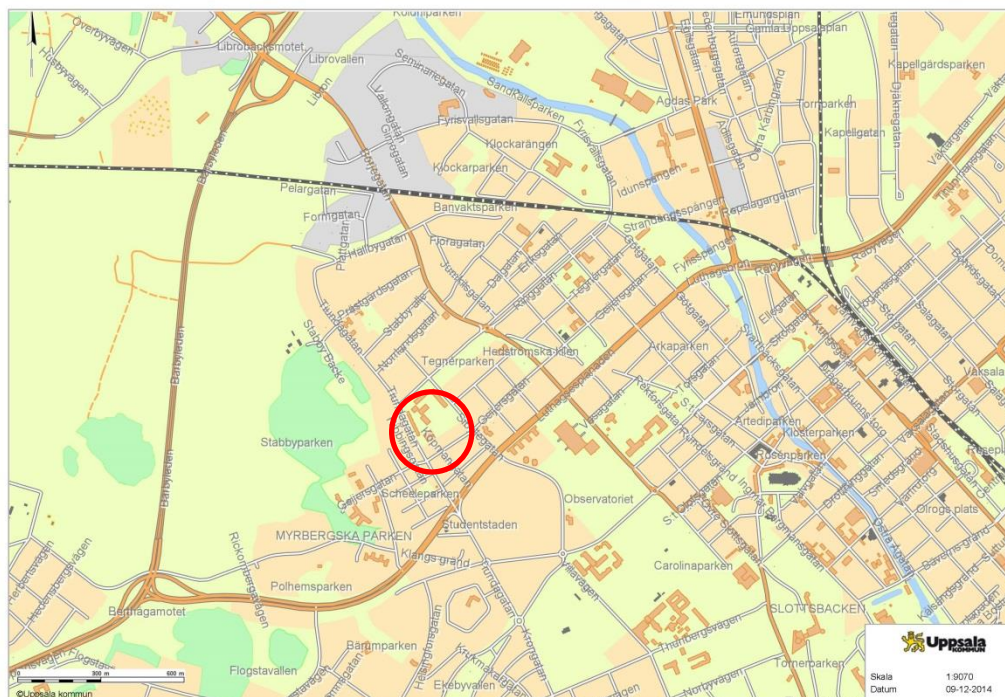
1.2 Förutsättningar

Trafikutredningen baseras på framtagen ny utformning av skolan enligt Programhandling Nya Tiundaskolan, daterat 2014-11-24 och reviderad situationsplan april 2015. Information om närområdets nuvarande och framtida förutsättningar och planer har inhämtats från Uppsala kommun.

2 Nulägesbeskrivning

Tiundaskolan ligger i området Luthagen, nordväst i Uppsala. Skolan ligger mellan Luthagesplanaden och Bärbyleden som nås antingen via Börjegatan vid Librobäcksmotet i norr eller via Luthagesplanaden via Berthågamotet.

Skolan har idag 560 elever i årskurs 5-9.



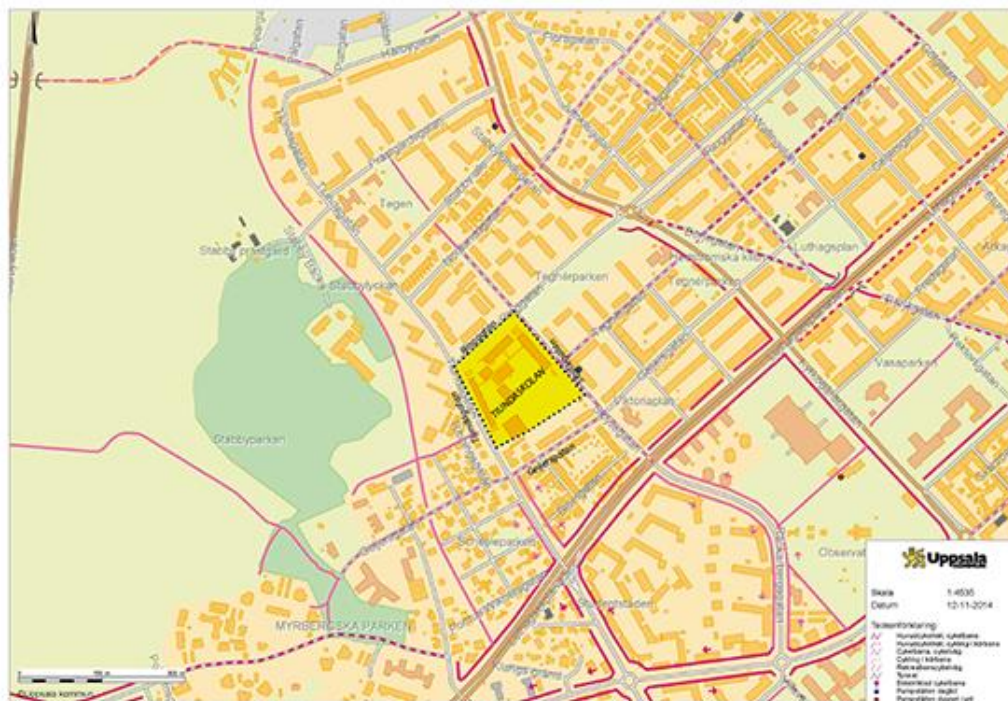
Figur 1. Tiundaskolans lokalisering i Uppsala.

2.1 Gång- och cykelnät

Det finns gångbanor på båda sidor av gatan på nästan alla gator i skolans närområde. Ringgatan sida mot skolan består främst av en parkering där en plattbelagd remsa med belysningsstolpar finns, men som inte är tillräckligt att fungera som gångbana. Skolkvarteret har flera in- och utfarter till markparkeringar utan särskilda markeringar. Gångbanans bredd ligger runt 2,4 – 3,4 meter.

Idag saknas cykelinfrastruktur runt skolan. Det finns enkelriktade cykelbanor längs Tiundagatan fram till Geijersgatan i norrgående riktning och fram till Torgnygatan från Luthagesplanaden i södergående riktning. Från Stabbyparken når ett gång- och cykelstråk fram till Tiundagatan där ett upphöjt övergångsställe finns, trottoar ansluter och

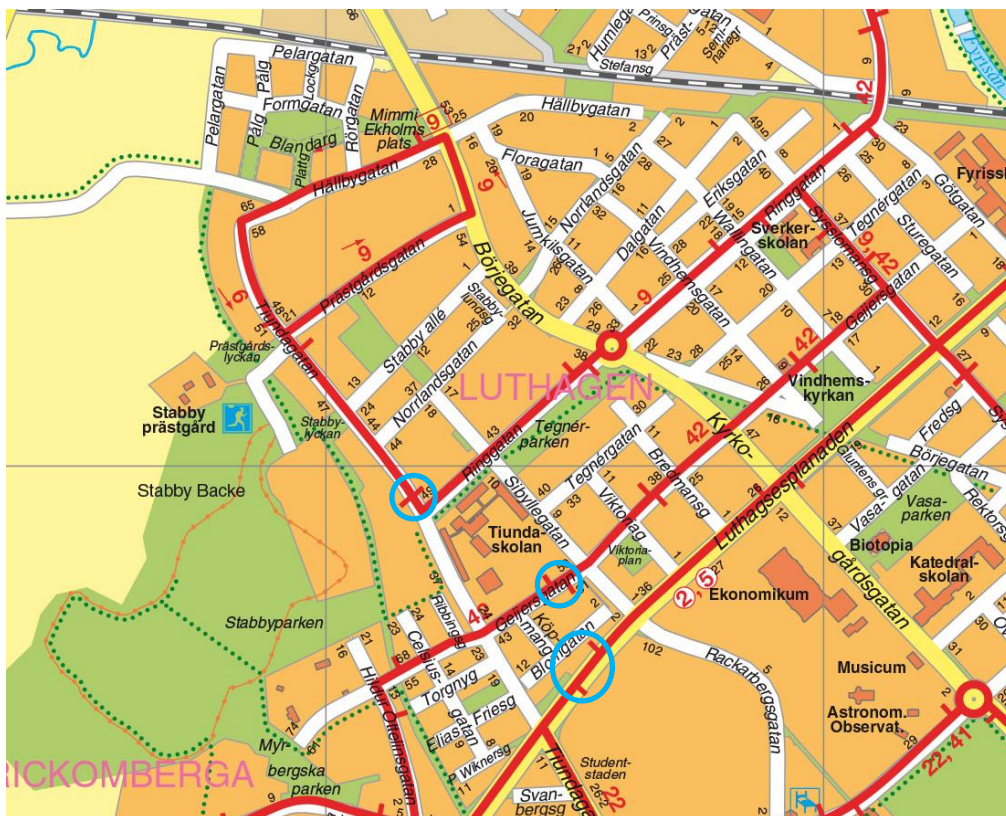
leder över till skolan. På övriga gator sker cykling i blandtrafik, se kartan nedan.



Figur 2. Befintligt cykelvägnät (Uppsala kommun, 2014-11-18).

2.2 Kollektivtrafik

I närområdet kring Tiundaskolan trafikerar busslinje 9 (Norra Årsta – Stabby) och busslinje 42 (Stenhagen – Gottsunda). Längs Luthagesplanaden trafikerar busslinje 2 (Gamla Uppsala – Flogsta) och busslinje 5 (Stenhagen – Sävja). Busslinje 9 stannar längs Tiundagatan strax nordväst om Tiundaskolan. Busslinje 42 stannar längs Geijersgatan strax sydöst om Tiundaskolan. Busslinje 42 är mer av en servicelinje och har ett stort upptagningsområde men stannar på många hållplatser. Hållplatserna på Luthagesplanaden nås antingen via Tiundagatan eller via Sibyllegatan.



Figur 3. Uppsala kommuns busslinjenät. Inringade hållplatser är de som ligger närmast Tiundaskolan.

2.3 Biltrafikenät

Börjegatan är områdets främsta huvud- och genomfartsgata med störst framkomlighet. Tiundagatan är närområdets huvudgata och har fått ytterligare betydelse som transportväg i samband med ny bebyggelse i Gjuteriområdet. Från Tiundagatan nås Luthagesplanaden vidare söderut mot universitetsområdet eller västerut mot väg 55. Ringgatan och Geijersgatan är lokalgator med busstrafik, samt fungerar som genomgående gator genom hela Luthagen. Sibyllegatan är en lokalgata, utan uppsamlande funktion i ett större perspektiv. Den är dock en viktig anslutningsgata till Tiundaskolan.

2.4 Trafikflöden

Nuläge¹

Tiundagatan, mellan Geijersgatan och Ringgatan	3700 fordon, varav 3 % tung trafik
Geijersgatan, mellan Tiundagatan och Sibyllegatan	960 fordon, endast bussarna vilket är 20 st = 2 %
Sibyllegatan, mellan Ringgatan och Geijersgatan	1000 fordon, ingen annan tung trafik än leveranser till matsalen
Ringgatan, mellan Tiundagatan och Sibyllegatan	1800 fordon, varav 140 busspassager plus tung trafik ca 3%

2.5 Trafiksäkerhet

Kring skolan är de flesta gator skyltade med hastighet 30 km/tim, måndag – fredag, se nedan karta. Sibyllegatan är dock skyltad med 50 km/tim.



Figur 4. Skyltad hastighet kring skolans kvarter.

¹ Källa: Niclas Andersson, Uppsala kommun.

Nästan i linje med gång- och cykelstråket från Stabbyparken finns ett upphöjt övergångsställe. Från söder är sikten något begränsad av häckar på västra sidan. Gatubredderna är generösa, delvis på grund av kanstensparkering, vilket gör att gatan kan uppmuntra till högre hastigheter än skyltat. In- och utfarter till markparkeringar har generösa bredder och har nivåskillnader med kanstenar utan övergångsställen eller hastighetssäkring.

STRADA är ett informationssystem för olyckor och skador i trafiken och bygger på uppgifter från två källor; polis och sjukvård. Polisens inregistrering är rikstäckande sedan år 2003. I Uppsala saknas uppgifter från sjukvården, vilket gör att olycksstatistiken är något underrepresenterad. De senaste fem åren har totalt sex olyckor runt skolkvarteret rapporterats in. En av dem var en svår singelolycka orsakad av halka och de fem övriga lindriga olyckor. Fyra av olyckorna skedde i korsningar, varav tre i korsningen Geijersgatan/Tiundagatan och en i korsningen Ringgatan/Sibyllegatan.

2.6 Parkering

Idag finns 24-timmarsparkering längs gatorna kring skolan. På de flesta gatorna i Uppsala gäller att man får parkera i 24 timmar om det inte står något annat (enligt Allmänna lokala Trafikföreskrifter Uppsala kommun, LTF nr 2000:172). Markparkering finns inne på skolområdet och används både av skolan och av boende i området.

Uppsala parkeringsbolag har även märkt av arbetsparkering i området, det vill säga att personer som arbetar i de inre stadsdelarna, parkerar i Luthagen för att det är gratis att stå där och enkelt att hitta parkering.

Längs Sibyllegatan finns parkering på båda sidor, varav den södra delen mot skolan är tvärrättad parkering och resterande är längsgående parkering. Totalt finns ca 112 parkeringsplatser på eller i direkt anslutning till tomten.

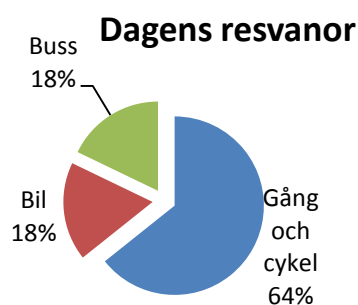
2.7 Leveranser idag

Leveranser sker i huvudsak från Ringgatan.

2.8 Resvanor

I uppgifter från skolan gällande dagens resvanor, uppskattas ca 100 elever anlända med bil och ca 100 elever med buss. Majoriteten av eleverna bor i Luthagen men en del av eleverna kommer från Vänge/ Järlåsa (väster om Uppsala, ca 30-40 min med buss 848) och Ramsta (sydväst om Uppsala, ca 20 min med buss 895/804).

Av personalen åker ca 45 personer bil till jobbet.



2.9 Intilliggande skolor och förskolor

I närområdet till Tiundaskolan ligger flera andra skolor och förskolor. Skolorna har till viss del även ett utbyte av varandra, där vissa elever från Eriksskolan går till Tiundaskolan för att ha slöjd och idrott. Detta ställer krav på att gång- och cykelvägarna mellan skolorna är trafiksäkra och trygga.



Figur 5. Närliggande skolor i området.

3 Förslaget

3.1 Den nya skolbyggnaden

Den nya skolan är en årskurs F-9-skola med 900 elever, samt en förskola för 144 barn.

Detta innebär en ökning med 340 elever samt 144 förskolebarn.

Skolbyggnaden planeras på tomten enligt nedan situationsplan. Huvudentrén för de äldre årskurserna planeras i hörnet Ringgatan/Sibyllegatan. Lägre åldrar mot hörnet Ringgatan/Tiundagatan och förskolan vid Sibyllegatan/Tegnérsgatan.

De lägre årskurserna har endast ingång från skolgården, men det är öppet mellan skolgård och huvudentrén för samtliga att passera. Förskolan nås endast från den södra gaveln. Leveranser planeras ske från Sibyllegatan, där lastbilar passerar gångbanan och backar mot en lastkaj. Avfall kan behöva hämtas från Ringgatan. Ett soprum ställer krav på att en sopbil kan angöra inom 10 meter från sopsentrén. En förutsättning för kökskonsulterna är att förskola och kök måste ligga nära varandra.

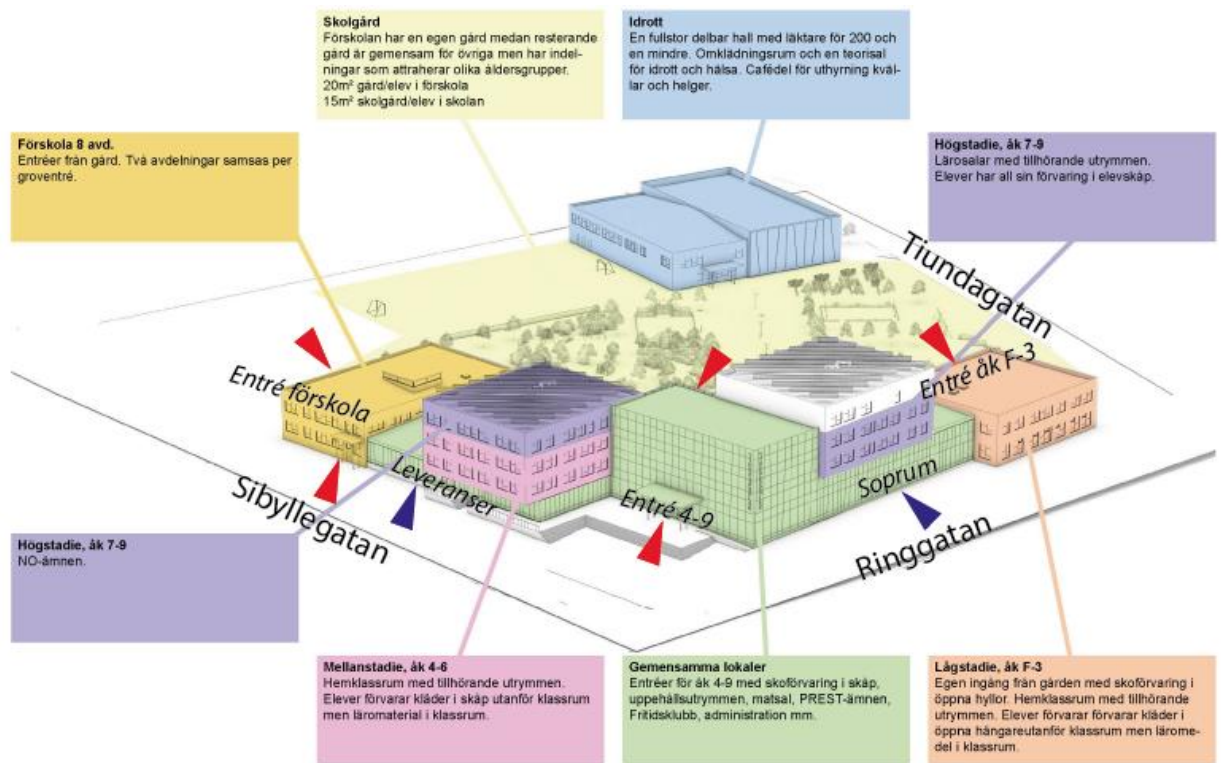
Parkering för personal sker på parkeringsplats på tomtens sydöstra hörn söder om förskolan. Parkeringen kan också användas av besökare samt för angöring för bussar till idrottshallen.

Hämta/lämna sker från Ringgatan och Sibyllegatan samt framför idrottshallen och på parkeringen.

Enkelriktad cykelbana längs Tiundagatan och dubbelriktad cykelbana längs Ringgatan.



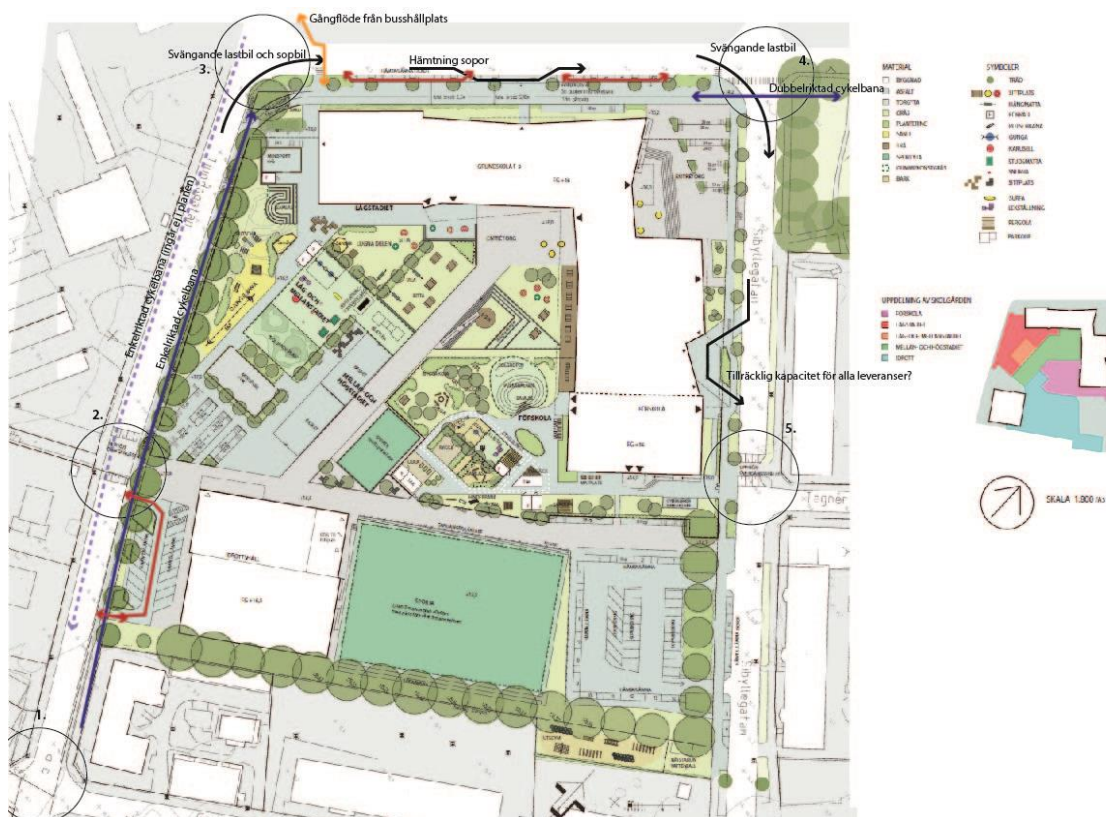
Figur 6. Situationsplan över Nya Tiundaskolan. (Sweco, april 2015).



Figur 7. Entréer i Nya Tiundaskolan.

4 Analys av trafiksituationen i samband med förslaget

4.1 Förslaget med identifierade eventuella konfliktpunkter



Figur 8. Förslaget med identifierade eventuella konfliktpunkter.

I ovan illustration kompletterat med nedan lista, har några eventuella konfliktpunkter identifierats i samband med det nya förslaget, med avseende på trafiksituationen.

Identifierade förutsättningar längs med sträcka, gata för gata:

Tiundagatan

Föreslås enkelriktad cykelbana på sidan mot skolan, vilket ingår i arbetet med detaljplanen. För en väl fungerande cykelinfrastruktur krävs motsatt enkelriktad cykelbana på andra sidan.

Gatusektionen är här smal. I situationsplanen har 3.9 m avsatts till gång och cykel. 1.5 m till cykel och 2.1 till gång. 0.3 m rekommenderas hållas mellan kantsten och cykelbanan som säkerhetszon se även figur 11. I denna sektion där måtten från början är väldigt smala rekommenderas ingen separeringszon av annat material mellan gång och cykel utan all yta behöver gå till gångbanan. Antingen asfaltsbeläggs hela ytan med en

vitmålad linje mellan gång och cykel, eller så beläggs cykelbanan med asfalt och gångbanan med något annat jämt material.

Utformning av parkeringsplatser för angöring av bilar vid idrottshall.

Parkering längs västra sidan gatan kan eventuellt tas bort till fördel för gång- och cykelinfrastruktur.

Ringgatan

Har busstrafik och behöver dimensioneras därefter.

Utformas för dubbelriktad cykelbana samt plats för angöring/hämtning och lämning med bil. Ska kunna hämta avfall längs med gatan.

Måtten i situationsplanen bör studeras vidare under projekteringen då 1.8 m är väldigt smalt för en gångbana med så stora flöden som uppstår vid en skola.

Sibyllegatan

Ska fungera som angöringsgata för leveranser samt för hämtning och lämning av barn till främst förskola. Cykling sker i blandtrafik.

Identifierade eventuella konflikter i punkt:

1. Korsningen Tiundagatan/Geijersgatan

- Fastighetsgräns i förhållande till ny enkelriktad cykelbana längs Tiundagatan.
- Utformningen till korsningen bör ses över i samband med ny cykelbana. Tillgänglighet för funktionsnedsatta samt utformning för cyklister. Motsatt enkelriktad cykelbana bör studeras.

2. Utformning av övergång för oskyddade trafikanter över Tiundagatan vid anslutande gång- och cykelbana från Stabbyparken

- Övergångsstället med cykelöverfart bör hastighetssäkras genom upphöjning. Trafiksignal kan inge falsk trygghet och inte bidra till ökad trafiksäkerhet. Trafikflödet är så pass lågt att trafiksignal inte anses nödvändigt.
- Då övergången flyttas och hamnar i linje med intilliggande stråk, är det viktigt att samtliga trafikanter har god sikt så att man hinner upptäcka varandra i tid. I det fall att enkelriktad cykelbana byggs på västra sidan, förskjuts körbanan bort från intilliggande eventuellt skymmande buskage/plank som ligger på fastighetsmark. Eventuellt behöver buskage/plank att röjas/tas bort.

3. Korsning Tiundagatan/Ringgatan

- Kräver utformning där dubbelriktad cykelbana ansluter till enkelriktade cykelbanor på vardera sidan (i ett längre perspektiv). I dagens

utformning krävs att cyklister släpps ut i blandtrafik på Tiundagatan för fortsatt cykling söder- och norrut.

- Korsningen ska klara svängande lastbilar från söder och svängande bussar från norr från Tiundagatan in på Ringgatan. Kopplingen för gående från busshållplatsen norrut på Tiundagatan bör klara ett högt flöde av gående.

4. Korsning Ringgatan/Sibyllegatan

Belastad punkt då den nya huvudentrén kommer ligga i hörnet. Många kommer gå och cykla till denna punkt, samtidigt som barn hämtas/lämnas med bil längs Sibyllegatan. Bussar passerar på Ringgatan. Leveranser ska till och från lastkaj på Sibyllegatan.

- Korsningen ska klara svängande lastbilar in på Sibyllegatan.
- Utformning för övergångsställe med cykelöverfart för dubbelriktad cykelbana.

5. Anslutning mot Tegnérgatan

Många kommer gåendes och cyklandes från Tegnérgatan.

- Utformning som fungerar för anslutande gående och cyklande från Tegnérgatan samt att hämtande/lämnande fordon med bil passerar samt leveranser.
- Behov av möjlig handikapparkering i anslutning till förskolan.
- Cykelparkering i anslutning till förskolan.
- Ställningstagande om det ska vara tillåtet att cykla genom skolområdet eller inte. Viktigt med tydlighet/skytning.

4.2 Gång- och cykelnät

Det finns gångbanor längs samtliga gator i skolans närområde. Eleverna kommer från samtliga riktningar och det finns även elever som går mellan skolorna för att ha bl.a. slöjd och idrott. Inga rapporterade olyckor har skett med barn i skolålder inom skolans kvarter (se kapitel 2.5).

Det befintliga övergångsstället som finns över Tiundagatan föreslås fortsätta vara upphöjt och även förses med cykelöverfart. I förslaget är övergångsstället placerat i direkt anslutning till båda stråken över gatan, vilket gör att det är viktigt att sikten är god för såväl bilister som oskyddade trafikanter så att de oskyddade trafikanterna inte ger sig ut i gatan utan att hinna bli upptäckta. Anslutningen på västra sidan mot Stabbyparken bör ses över och röja eller sänka den befintliga växtligheten för att förbättra sikten och eventuellt förstärka med belysning anpassad till övergångsstället. När de enkelriktade cykelbanorna finns längs båda sidor om Tiundagatan, innebär det att övergångsstället förskjuts något från befintlig fastighetsgräns och därmed får förbättrad sikt.

Övergångsstället ska utformas så att det är tillgänglighetsanpassat. Att anlägga övergångsstället i direkt förlängning har både sina för- och nackdelar, då det är större chans att övergångsstället används, men det finns även en risk att oskyddade trafikanter inte uppmärksammar gatan.

Elever kan komma från hållplatser strax norr om skolan på Tiundagatan eller från söder via Luthagesplanaden. Många elever rör sig längs Tegnégatan över Sibyllegatan.

Förslaget innebär nästan en fördubbling av antalet elever, vilket ställer krav på dimensioneringen av bl.a. gångbanor för att klara kapaciteten. Flertalet elever anländer skolområdet under morgonen, vilket innebär en hög belastning under ca en timme. Elever som kommer från bussar tenderar även att röra sig i klungor.

Då skolan har elever från förskoleklass till årskurs 9, innebär det troligen att föräldrar går med syskon, vilket kan innebära en dimensionerande situation på exempelvis en vuxen som drar en barnvagn med ett barn som går eller cyklar bredvid.

I Uppsala pågår ett arbete med att långsiktigt förbättra gång- och cykelnätet och skapa kontinuerliga och trafiksäkra stråk. Längs Tiundagatan finns planer på att förlänga de enkelriktade cykelbanorna som utgår från Luthagesplanaden i söder ända upp till Ringgatan, vilket finns utpekade i Översiktsplan 2010, Uppsala kommun (se Figur 9). I samtal med Uppsala kommun² är det även sannolikt att hela Tiundagatan upp till Hällbygatan i framtiden förses med cykelbanor. Längs med Ringgatan finns planer på att anlägga cykelbana mellan Tiundagatan till Götgatan. Mellan Börjegatan och Sibyllegatan ligger Tegnérparken, vilket motiverar att anlägga en dubbelriktad cykelbana genom parken genom att bredda och asfaltera den befintliga parkväg som går där idag. Vidare ansluter cykelbanan dubbelriktad förbi Tiundaskolan och fram till Tiundagatan, vilket finns med i planen för Nya Tiundaskolan.

² Daniel Fritz, cykelplanering, Uppsala kommun.



Figur 9. Uppsala kommuns framtida cykelvägnät. (Översiktsplan 2010)

För att möjliggöra att anlägga cykelbana i stadsmiljö bör de befintliga körytorna ses över för att identifiera prioriteringen i gaturummet;

- smalna av körbanan (beror på dimensionerande fordon längs gatan, exempelvis buss)
- befintlig kantstensparkering tas bort
- breddning genom fastighetsköp

Uppsala kommun³ ser möjligheter i samtliga tillvägagångssätt. Strategin för att nå ett kontinuerligt cykelvägnät inom Uppsala kommun är idag att göra förbättringar och utbyggnader i samband med nyexploatering och nya detaljplaner.

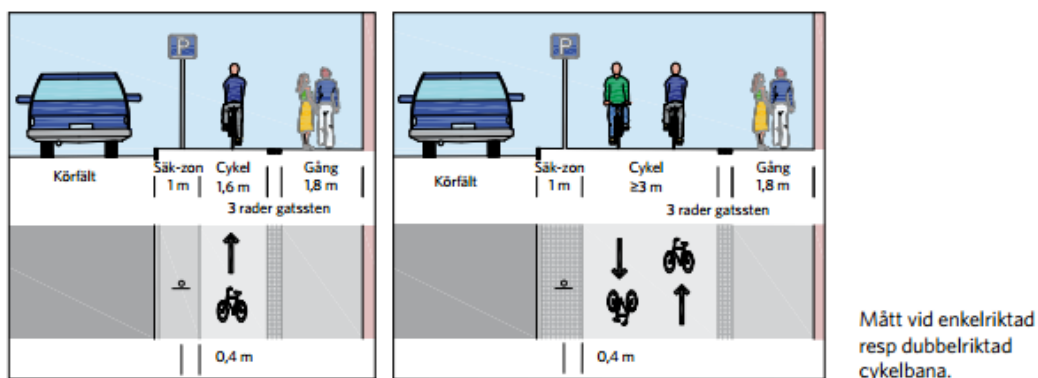
³ Samtal med Daniel Fritz, cykelplanering, Uppsala kommun samt Nina Gustafsson Hassaine, Uppsala Parkering.

I samband med att den enkelriktade cykelbanan förlängs från Geijersgatan bör övergångsställena ses över och anpassas efter att cykelbanor förläggs längs Tiundagatan.

För Tiundaskolans del innebär det att inom ramen för projektet enkelriktad cykelbana kan anläggas på östra sidan av Tiundaskolan samt dubbelriktad cykelbana på norra sidan (längs Ringgatan). Detta går i linje med Uppsala kommuns långsiktiga planer för att förbättra cykelinfrastrukturen.

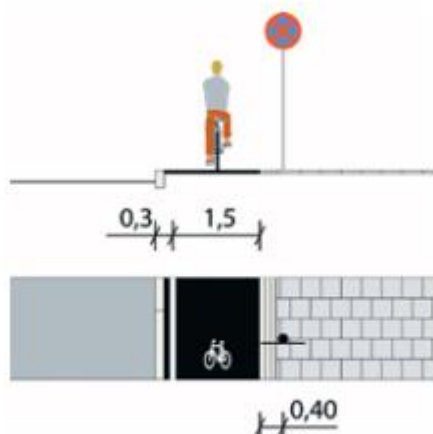
Strax söder om Geijersgatan ligger en befintlig fastighet. För att kunna anlägga enkelriktad cykelbana längs gatan måste sektionen troligen breddas, vilket kan innebära att intilliggande fastighetsgränser påverkas.

Nedan redovisas rekommenderade mått på enkel- och dubbelriktade cykelbanor enligt GCM-handboken. Den högra bilden i Figur 10 kan appliceras för Ringgatan där angöring ska ske. *Notera att gångbanemåttet endast anger ett minimimått för gångbana.*



Figur 10. Rekommenderade mått på enkel- respektive dubbelriktad cykelbana. (GCM-Handboken, SKL). I de fall stoppförbud råder längs gatan kan avståndet vara 0,3-0,4 meter mellan körbana och cykelbana. Detta förutsätter att stolpen är placerad mellan cykelbana och gångbana.

I nedan illustration redovisas rekommenderat mått vid enkelriktad cykelbana med stoppförbud, enligt Stockholms stads handbok, Cykeln i staden. Detta kan appliceras längs Tiundagatan.



FIGUR 2 Enkelriktad cykelbana utmed kantsten med stoppförbud (eller gator där det normalt inte förekommer parkerade bilar).

Figur 11. Rekommenderade mått på enkelriktad cykelbana utmed kantsten med stoppförbud (Cykeln i staden, Stockholms stad, 2009).

4.3 Gång- och cykel in och genom skolområdet

Idag går det att gå och cykla genom skolområdet och i förslaget föreslås främst en gångkoppling med möjligheter att kunna cykla igenom, men att den primära vägen är att cykla runt. Anslutningen genom skolområdet är en gen och attraktiv väg för såväl gående som cyklister. Cyklister har en alternativ väg runt skolan via Ringgatan, men kommer sakna cykelbana på västra sidan av Tiundagatan, vilket gör att cyklister i det kortare perspektivet släpps ut i blandtrafik från Ringgatan till Tiundagatan. Cyklister föreslås kunna cykla genom skolområdet utan betydande hinder och god sikt⁴.

Gående kan röra sig fritt genom området. Skolgården är omsluten med staket.

Cykelparkering finns inne på skolområdet i anslutning till entréer.

4.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken förutsätts ha samma linjedragning och hållplatslägen som idag. Det pågår ett strategiskt arbete på Uppsala Lokaltrafik där linjenätet håller på att ses över⁵. Detta bör bevakas om det påverkar de linjer som passerar nära skolan. Gåendes väg mellan skolan och hållplatslägena ska vara trygga och trafiksäkra.

⁴ I samtal med Daniel Fritz på kommunen förespråkade han möjligheterna att obehindrat kunna cykla genom skolområdet. Genom att göra det halvt möjligt finns risken att fler konflikter uppstår. Ex möblering i mitten av gångstråket är inte lämpligt.

⁵ Källa: Niclas Andersson, Uppsala kommun.

Hållplatserna vid Luthagesplanaden (Hpl Uppsala Studentstaden) samt längs Tiundagatan (Hpl Norrlandsgatan för buss 9) är de två hållplatser som antas vara de mest använda hållplatslägena.

Hållplatsen längs Tiundagatan är en enkel kantstenshållplats där väderskyddet ligger dikt an gångbanan.

Då elevantalet ökar, kan det finnas skäl att se över utformningen av hållplatserna för att klara en högre kapacitet, både avseende nya bussar och större antal på- och avstigande.

4.5 Biltrafiknät

Tiundagatan förutsätts även i framtiden vara en av områdets huvudgator. Ringgatan har busstrafik och Sibyllegatan är en fortsatt mycket lokal gata. En skillnad för Sibyllegatan är att skolans leveranser hänvisas till Sibyllegatan (se vidare under 4.9).

4.6 Trafiksäkerhet

Utreds i detalj under projekteringskedet. Identifierade eventuella konfliktpunkter under kapitel 4.1 bör användas som underlag till projekteringen.

4.7 Tillgänglighet

Alla utemiljöer i skolans närområde bör utformas för att fungera för personer med funktionsnedsättning.

4.8 Framtida resvanor

Uppsala kommun arbetar aktivt med hållbara resor. Antalet resor med kollektivtrafik, gång och cykel ska öka (Översiktsplan, 2010). Cykelandelen i Uppsala stad låg år 2010 på 28 % och målet är att andelen ska öka till 50 % år 2020. Kollektivtrafikandelen för Uppsala kommun är idag ca 13 % i hela kommunen och målet är att den andelen ska fördubblas fram till år 2030 och bilandelen minska.

Andelen som går och cyklar till skolan idag uppskattas vara ca 60-65 %.

Resandandelen till skolan med bil är redan idag relativt låg, men skulle kunna minska vad gäller andelen bilresor. Uppsala kommuns övergripande arbete med att förändra resvanorna kommer också att återspegla sig i sättet att ta sig till och från skolan.

Det fria skolvalet påverkar och ökar troligen andelen som kommer med bil eller har behov av kollektivtrafik, då det kan innebära längre resvägar samt att det är elever som bor utanför Uppsala stad som går på Tiundaskolan, då den ligger i utkanten av staden. Förbättrad kollektivtrafik och säkra skolvägar möjliggör att andelen fordonsresor kan minska.

En skillnad som kan komma att påverka resandefördelningen till skolan är att skolan utökas med 144 förskolebarn. Barn i låga åldrar hämtas och lämnas av sina föräldrar, vilket kan innebära ett högre tryck på möjligheter att angöra skolan med bil. Förskolor har oftast ett mycket lokalt upptagningsområde, vilket gör att hämtning och lämning bör

kunna ske till fots eller med cykel. Förutsättningarna för att gå och cykla till skolan förbättras jämfört med dagens situation och fler anordnade plaster för att parkera sin cykel och eventuellt en cykelkärra förbättras. Möjligheterna att anlända till skolan med bil har fortsatt god framkomlighet i bilvägnätet, men antalet möjligheter att angöra skolan har reducerats och har då främst prioriterats för förskolebarn.

4.9 Trafikflöden

Uppräkning av trafikflöden från nuläge till år 2030:

Uppräkningen baseras på en modell framtagen av WSP, se figur nedan:



Figur 12 Förändring av flöden på respektive länk (underlag från Uppsala kommun/WSP).

Det finns inga prognoser för tung trafik och därför har ett resonemang förts med kommunen kring vad som kan antas vara rimligt. I vissa fall finns inte heller räknad tung trafik för nuläget, varför man måste förlita sig på statistik från intilliggande gator.

Sammanställning för 2030:

Tiunadagatan: Ökning med 17,5%, 4350 fordon varav 130 tunga passager (3%). Detta är ett robust antagande eftersom det är dåligt med räkningar. Kan ev revideras till 2% om det visar sig ge allvarliga följder.

Geijersgatan, ökning med 32%, 1270 fordon varav 25 tunga passager (2%). Grundar sig på modellutläggning och rimligt grundat i räkningar.

Sibyllegatan, ökning med 3%, 1000 fordon varav 15 tunga passager (1,5%). Grundar sig på modellutläggning och rimligt grundat i räkningar.

Ringgatan, ökning med 18,5%, 2130 fordon varav 200 tunga passager (9,5%). Har reviderats för att bibehålla antalet bussar men öka tung trafik med 18,5%.

Biltrafikflödena har under de senaste 10-15 åren hållit sig på en relativt konstant nivå. Mätningarna som redovisas i nuläget har inte fångat in den exploatering som byggts norr om Stabby – Gjuteriområdet.

4.10 Parkeringar och hämta/lämna-platser för bil

Det framtida behovet av parkering som beräknats baseras på Uppsala kommuns parkeringsnormer⁶. Skolan ligger inom zon 1.

	Antal personer	P-norm	Behov p-platser
Förskola	144	0,1	14,4
Personal Förskola	144	0,036	5,184
Grundskola	900	0,025	22,5
Personal Grundskola	900	0,016	14,4
SUMMA		TOTALT:	56

Det totala framräknade parkeringsbehovet för skolan är 56 platser, varav 37 platser är tillägnade besökare och 20 platser för personal.

I förslaget sker hämtning och lämning från 25 kantparkeringar på Ringgatan och på parkeringsytan söder om förskolan, dessa tidsbegränsas till 15 eller 30 minuter för att få en så effektiv användning som möjligt. 17 besöksparkeringar som också kan användas till hämtning och lämning finns framför idrottshallen. Dessa tidsbegränsas också på lämpligt sätt.

20 platser för personal finns på parkeringen. Sedan finns ytterligare ett antal platser på parkeringen och Sibyllegatan som skulle kunna användas av kringboende då flertalet parkeringsplatser försvunnit i och med utbyggnad av skolan.

4.11 Cykelparkering

Det framtida behovet av parkering som beräknats baseras på Uppsala kommuns parkeringsnormer⁶. I parkeringsnormerna för cykel anges antal cykelplatser/barn eller elev.

⁶ Parkeringsnorm för Uppsala kommun, antagen av plan- och byggnadsnämnden 2013-12-12 § 412

	Antal elever	P-norm (cykel)	Behov cykelplatser
Förskola	144	0,4	57,6
Grundskola	900	0,55	495
		TOTALT:	553

Det totala behovet av cykelparkeringsplatser är 553 cykelplatser, vilket är tillgodosett i situationsplanen.

4.12 Leveranser och sophämtning

Leveranser är i förslaget för Nya Tiundaskolan föreslagna längs Sibyllegatan, genom angöring längs med gatan och sedan backning mot lastkaj. Lastkajen ligger i anslutning till ett tillagningskök för 3000 elever. Detta innebär att skolans kök inte bara lagar mat för sin egen verksamhet utan även för omkringliggande skolor. Detta innebär att de dagligen kommer vara frekventa leveranser till och från skolan. En uppskattning av leveranserna är upp till 14 leveranser per dag, inklusive transporter till omkringliggande skolor och veckovis leveranser.

De 14 leveranserna är fördelade på 4 leveranser av varor och 10 st cateringbilar om dagen som utgör den dagliga matdistributionen från tillagningsköket till andra skolor. Alla cateringbilar hämtar vid kl 10 och är tillbaka kring kl 15.

Utformningen i förslaget har endast möjlighet att ta emot en leverans åt gången, vilket ställer krav på tidsstyrning av leveranser.

Kapaciteten för cateringbilarna är begränsad längs med Sibyllegatan och väntande bilar hänvisas till kantstensparkeringen längs med Ringgatan.

Avfallshämtning bör kunna ske både i anslutning till köket på Sibyllegatan samt längs Ringgatan. En uppställningsplats för sophämningsfordon går troligen att ordna mellan de långsgående platserna för hämtning och lämning. Angöringsplatsen ska finnas inom 10 meter från entré. Sektionen på Ringgatan bör studeras vidare för att klara en dimensionerande situation med busstrafik, uppställningsplats för sopbil, dubbelriktad cykelbana, gångbana och eventuellt bibehållen kantstensparkering på motstående sida.

5 Förslag till fortsatt arbete/fortsatta utredningar

Diskutera beskriva konfliktpunkter under kapitel 4.1.

Göra utrymmesstudier och rita upp typsektioner för samtliga kringliggande gator så att alla trafikmässiga nya funktioner ryms och fungerar i gaturummet.

Detaljstudera korsningar och anslutningspunkter kring skolan.

Detaljstudera utformning av hämtning för avfall samt plats för leveranser.

Detaljstudera förutsättningar för hämtning och lämning såväl utformning och kapacitetsmässigt.

Detaljstudera utformning av in- och utfarter kring skolan (ex. nya garageinfarten och angöringsficka vid idrottsplats)

Diskussion om framtida resvanor.

Diskussion om lägen av busshållplatser och utformning av busshållplatser samt kopplingar mot skolan.

Tillgänglighet för funktionsnedsatta till och från skolan samt entréer till skolan.

Säkerställa antalet cykelparkeringsplatser. Utreda om möjlighet till väderskydd.