TRAFIKUTREDNING

FÖR DETALJPLAN MARIELUND 3:1

Trafikutredning för fastighet Marielund 3:1

Datum: 2023-09-08

Uppdaterad: 2026-09-08

SWECO

Innehållsförteckning

1 Inledning 3
Styrdokument och planförutsättningar 3
Uppsala kommun – Översiktsplan 2050 4
Program och handlingsplan för mobilitet och trafik 4
Parkeringstal för Uppsala 4

2 Beskrivning av bostadsprojektet 6
3 Beskrivning av närområde 7
4 Förutsättningar för hållbart resande 8
5 Beräkning av parkeringsbehov 9
Bilparkering 9
Cykelparkering 9

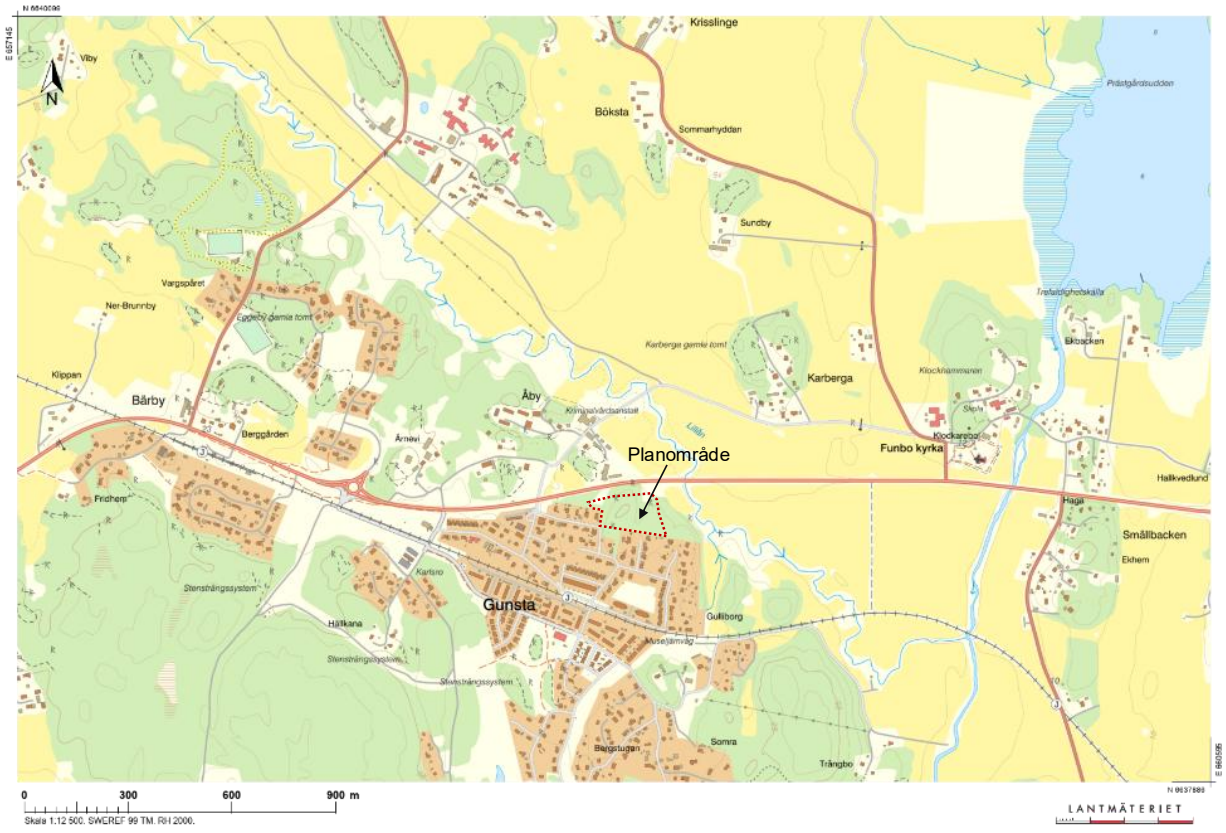
6 Trafikanalys 10
Nuläge 10
Trafikalstring 10
Trafikanalys 11

7 Utformning av gata och bilparkering 14
Bilparkering och uppfarter 14
Vägutformning 14
Körspårsanalys 15

1 Inledning

Axel Bodén projekterar för bostadsbebyggelse i nordöstra delen av Gunsta tätort i Uppsala län. Området ligger mellan befintlig bebyggelse och väg 282. Detaljplaneområdet omfattar cirka 1,7 hektar, fördelat på 9 villatomter. Anläggandet av den planerade bostadsbebyggelsen innebär att skogen inom inventeringsområdet kommer att avverkas och att markens användningsområde därmed ändras.

Den föreslagna planläggningen bedöms vara förenlig med kommunens översiktsplan. Den tillkomna bebyggelsen med friliggande enbostadshus bedöms enligt Uppsala kommun utgöra ett komplement till den befintliga bebyggelsen och vara en naturlig utveckling av Gunsta.



Figur 1. Planområde för 9 villatomter och dess placering i Gunsta med närområde, ungefärlig lokalisering. (2026-09-02).

I denna trafikutredning beskrivs förutsättningar för trafik, parkering och angöring i kvarteret. I utredningen beskrivs den nuvarande trafiksituationen i närområdet samt hur parkering- och angöringsfrågor kommer lösas med den nya bebyggelsen.

Styrdokument och planförutsättningar

Arbetet med Marielund 3:1 har sin utgångspunkt i ett flertal kommunala styrdokument. Nedan presenteras en översikt av styrande dokument som haft påverkan på planeringsförutsättningarna för detaljplaneområdet.

Uppsala kommun – Översiktsplan 2050

I Uppsala kommuns översiktsplan från 2016 beskrivs det hur kommunen kan utvecklas fram till år 2050 med avseende på bostäder, arbetsplatser, grönområden etc. Det övergripande är att Uppsala ska vara långsiktigt hållbar. I Översiktsplanen anges fyra inriktningar för hur kommunen ska utvecklas:

1. **Drivande kraft i världen** – vi drar nytta av våra förutsättningar och bidrar till utvecklingen.
2. **En kommun för alla** – som är öppen samt fysiskt och socialt sammanhållen.
3. **Plats för de goda liven** – vi har nära till det vi behöver i vardagen.
4. **Föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling** – vi testar nya lösningar och förbättrar miljön och människors hälsa.

Uppsala kommun har som vision att fler ska kunna använda effektiva och miljövänliga sätt att resa.

Program och handlingsplan för mobilitet och trafik

Handlingsplan för mobilitet och trafik antogs av kommunstyrelsen december 2021 och Program för mobilitet och trafik antogs januari 2021. Syftet med programmet och handlingsplanen är att visa vägen för hållbarhetsarbetet inom mobilitet och trafik med en planeringshorisont för år 2050 och framåt. Programmet utgör en plattform för kommunens arbete med mobilitet och trafik.

Handlingsplanen har åtta utvecklingsområden:

1. Utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem.
2. Få fler att välja hållbara resor och transporter.
3. Skapa en trafiksäker, trygg och tillgänglig trafikmiljö.
4. Uppsala kommuns gångstråk ska vara attraktiva och av mycket god standard.
5. Uppsala fortsätter att vara en cykelstad av rang.
6. I Uppsala kommun finns utrymme för en högkvalitativ kollektivtrafik.
7. Uppsala kommun arbetar med att möjliggöra hållbara och effektiva godstransporter.
8. Utrymme för miljömässigt hållbara privata motorfordon genom utbyggnad av laddinfrastrukturen och tillgängliggörande av andra hållbara drivmedel.

Utanför Uppsala tätort bedömer Uppsalas kommunstyrelse i handlingsplanen för mobilitet och trafik att bilen fortsatt kommer vara viktig för rörligheten. Det finns därmed inget mål om minskning av andel privata motorfordon.

Tabell 1. Färdmedelandelar i Uppsalas geografi utöver Uppsala tätort (hämtat från Handlingsplan för mobilitet och trafik Tabell 3)

Färdmedelsandelar	**2015**	**2025**	**2030**
Gång	9 %	9 %	9 %
Cykel	5 %	5 %	5 %
Kollektivtrafik	18 %	18 %	18 %
Privat motorfordon	69 %	69 %	69 %

Parkeringstal för Uppsala

Uppsala kommun har tagit fram riktlinjer och vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartersmark i Uppsala kommun.

Parkeringstal för Uppsala, baseras på 5 mål. Stadens arbete med parkering ska bidra till:

1. **Attraktivare stadsmiljö** - Fokus på oskyddade trafikanter. Parkeringar och dess inkräktande på upplevelsen av stadsmiljön ska begränsas i största möjliga mån.

2. **Minska biltrafikens miljöpåverkan** - Inte enbart genom teknikutveckling, utan biltrafikens omfattning i trafikarbete och marknadsandel måste minska.
3. **Skapa god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag** - En ökad tillgänglighet med de hållbara transportslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik på bekostnad av biltrafiken.
4. **Effektiviserad markanvändning** - Förtätning av staden. Samnyttjande.
5. **Bidra till en fortsatt stark centrumhandel** - Stärka centrumhandeln. Parkeringsinformationssystem i realtid som exempel för att öka tillgänglighet och attraktivitet.

Det finns möjlighet att frångå parkeringstalen vid behov. Det gäller i huvudsak vid planering av större förtätnings- eller nybyggnadsområden med särskilt goda förutsättningar för hållbart resande, och som föregås av en mobilitetsutredning. För att frångå parkeringstalen bör en parkeringsplan upprättas för området och möjlighet till gemensamma parkeringslösningar ges eller minska behovet genom att tillämpa mobilitetstjänster.

Parkeringstalen ska tillämpas som riktvärden. De har ingen rättsverkan och är inte bindande. Därför finns alltid möjlighet för en byggherre att göra en särskild parkeringsutredning med syfte att sänka parkeringstalen och göra en projektspecifik analys, även i fall som inte anges ovan.



Figur 2. Illustration över tillämpning av parkeringstal i Uppsala. Källa: Uppsala kommun.

2 Beskrivning av bostadsprojektet

Exploateringen i Gunsta gäller 9 villatomter med 150–200 kvadratmeter bostadsarea (BOA), vilka har en tomtmark på cirka 950–1600 kvm. Totalt omfattar detaljplaneområdet cirka 1,7 hektar. Anläggandet av den planerade bostadsbebyggelsen innebär att skogen inom inventeringsområdet kommer att avverkas och att markens användningsområde därmed ändras. Målgruppen för projektet är i första hand familjer som ska flytta ut till landsbygden.

Området nås via Gunsta Villaväg och Vagnmakarvägen. Öster om det föreslagna planområdet rinner Lillån, som leder till Funboån. Den föreslagna bebyggelsen nås sedan via en ny kvartersgata från Vagnmakarvägen. I förslaget som ligger till grund för planläggningen har bebyggelsen och vägar placerats med hänsyn till de höjdskillnader som finns i området och den bebyggelsefri zonen längs väg 282.

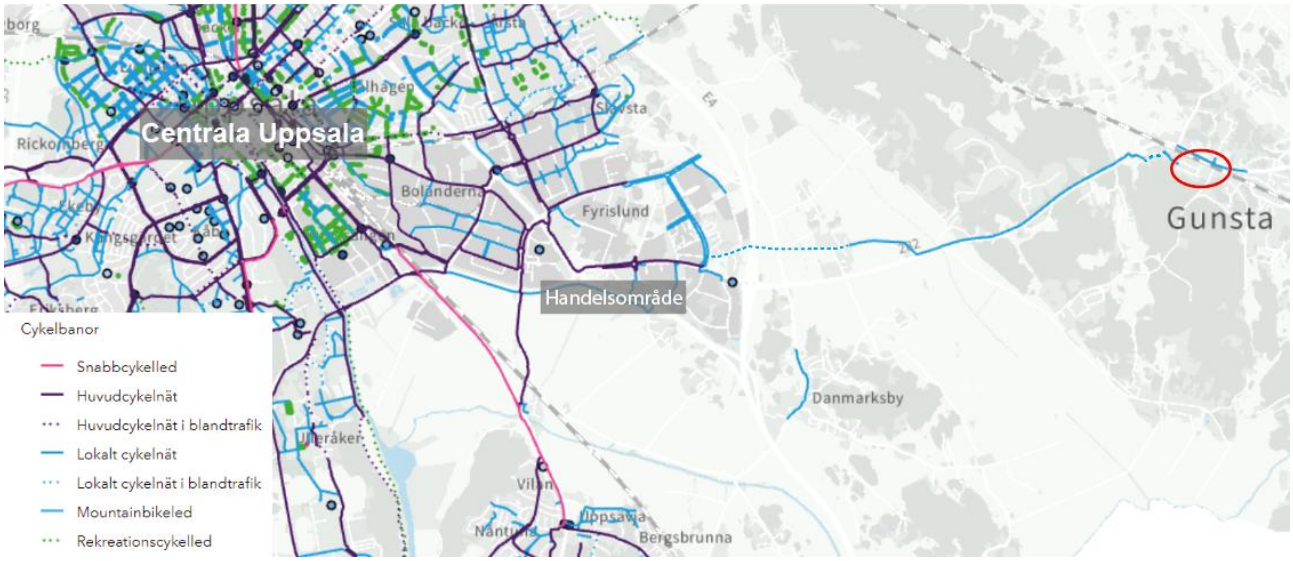


Figur 3. Illustrationsplan, Marielund 3:1, 2026-09-02.

3 Beskrivning av närområde

Detaljplan Marielund 3:1 ligger i tätorten Gunsta, cirka en mil öster om centrala Uppsala. Tätorten består till stora delar av bostadsbebyggelse i form av radhus, villor och flerbostadshus. I nära anslutning till planområdet finns några verksamheter som förskolor, vårdhem, restaurang och en mindre livsmedelsbutik. Större livsmedelsbutik, vårdcentral, grundskola, gymnasium och handelsområde ligger alla cirka 8–9 km bort från planområdet.

Från planområdet finns det i stort god gång- och cykelförbindelse in mot Uppsalas centrala delar längs Almungevägen, vidare längs en mindre landsväg som går parallellt med Almungevägen. Det innebär att det mesta som behövs vad gäller butiker, service, utbildning och rekreation kan nås inom en resa på cirka 30 minuter med cykel.



Figur 4. Översiktsbild över Uppsala. Röd ring är planområdets ungefärliga lokalisering. Källa: Uppsala kommun. Egen bearbetning.

Service planeras att utvecklas närmare planområdet. I den fördjupade översiktsplanen för Funbo lyfts Gunsta fram som en prioriterad tätort där det ska förtätas och byggas med både fler bostadsområden, verksamheter, skolor och centrumverksamhet. Riktmärket i FÖP är en utbyggnad av ca 50 bostäder per år i området för tätortsutveckling fram till 2030. Idag pågår det redan bebyggelse av ett nytt område i södra Gunsta, med bebyggelse av 1500 nya bostäder och all service som behövs i vardagen. Det planeras för både nya bostäder, ett torg, förskolor, idrottsplatser, grundskola och natur- och parkmiljöer. Byggnationen påbörjades redan år 2018 och utbyggnaden av området beräknas pågå till år 2035.

Vid planområdet finns även Gunsta ängar, som är ett naturreservat och ett populärt rekreationsområde. Gunsta ängar sträcker sig över ett stort område och består av ängar, betesmarker och våtmarker. Det är känt för sin rika biologiska mångfald och besöks för fågelskådning och naturvandringar.

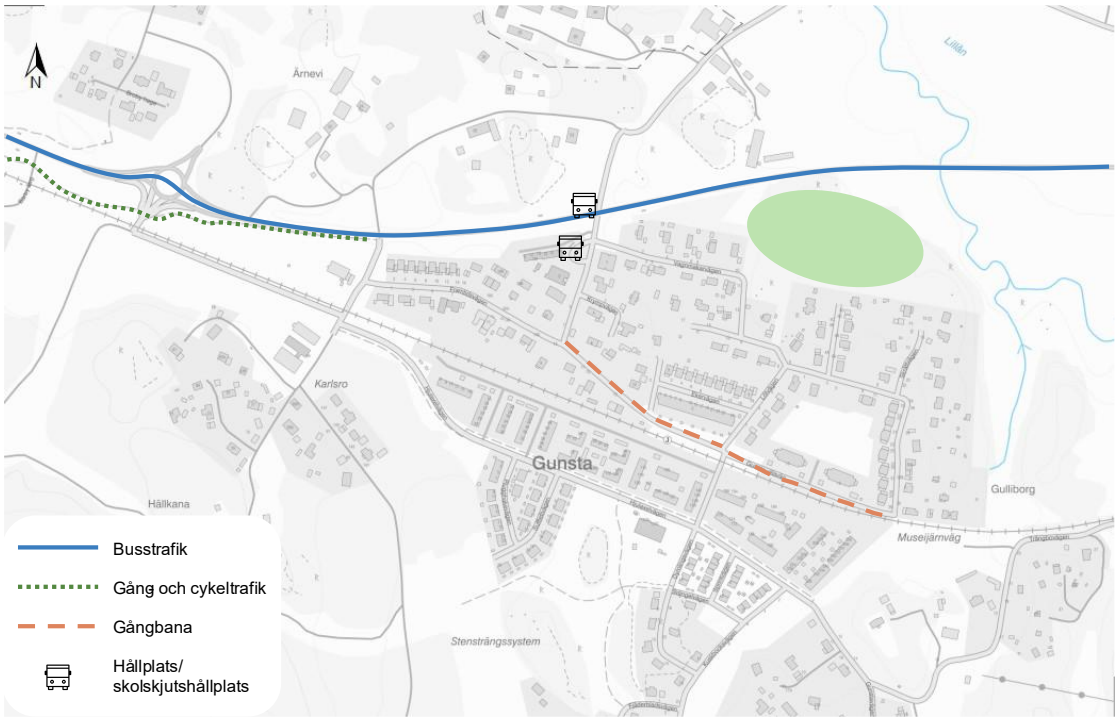
Planområdet angränsar även till väg 282 och Gunsta villaväg via Vagnmakargatan. Korsningen mellan väg 282 och Gunsta villaväg utgör den främsta anslutningen till bostadsområdet Gunsta. Väg 282 fungerar som huvudled genom området, medan Gunsta villaväg leder in till det lokala gatunätet och fördelar trafiken till bostadskvarteren som till exempel Vagnmakargatan som planområdet ansluter till. Korsningen används dagligen av boende, service- och kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafikanter som behöver passera eller ansluta till väg 282. Detta innebär att korsningen har en central funktion för tillgänglighet och framkomlighet till och från bostadsområdet, se kapitel 6 för utredning om trafikflöde samt framkomlighet på dessa vägar.

4 Förutsättningar för hållbart resande

Det finns möjlighet att resa med gång, cykel och kollektivtrafik till och från det nya kvarteret i Gunsta. Planområdet ligger cirka 600 meter från befintlig gång- och cykelväg som leder in mot centrala Uppsala, innan dess får cyklister och gående ta sig fram i blandtrafik, se Figur 5. Det finns ingen koppling till något regionalt cykelstråk eller något av kommunens huvudcykelstråk, resenärer har möjlighet att ta sig till Uppsalas mer centrala delar bitvis i blandtrafik och till större del via en separerad gång- och cykelväg.

Vad gäller kollektivtrafiken så finns närmaste busshållplats cirka 200 meter från planområdet. Vid busshållplatsen går busslinje 809 och 810, båda linjerna går till Uppsala centralstation. Busslinje 809 går större delen av dygnet och har en turtäthet på drygt en kvart under maxtimmen, medan busslinje 810 går fyra gånger om dagen, med en turtäthet på cirka 2 timmar. Strax söder om hållplatsen för den allmänna kollektivtrafiken finns även en skolskjutshållplats.

Cirka 300 meter från planområdet finns även museijärnvägsspår där Lennakattens ång- och dieseltåg går från Uppsala till Faringe. Tågen går endast några turer per dag mellan maj och september månad.



Figur 5. Planområdets placering i förhållande till omgivande gång- och cykelväg och kollektivtrafik.

5 Beräkning av parkeringsbehov

Bilparkering

Planområdet ligger 10 kilometer från Uppsala centrum vilket är i kommunens ytterområden och närmaste busshållplats har endast hög turtäthet under maxtimmen. Förutsättningarna är därmed inte tillräckligt gynnsamma för att motivera avdrag från utgångsläget 8 bilplatser/1000 kvm BOA.

För att initialt bestämma det totala behovet av bilparkeringsplatser antas småhusen bli 200 kvm BOA. Det ger 1,6 bilparkeringsplatser per småhus, eller totalt cirka 14 bilparkeringsplatser. Antalet bilparkeringsplatser varierar beroende på husens storlek.

Tabell 2. Beräkning av bilparkeringsbehov

Antal småhus	BOA per småhus	Total BOA	Parkeringsplatser per småhus	Totalt antal parkeringsplatser	P-tal
9	**200**	**1800**	**1,6**	**14**	**0,008**

Cykelparkering

Antalet cykelparkeringar är enligt Uppsala kommuns riktlinjer alltid 40 cykelparkeringsplatser/1000 kvm BOA. Precis som för bilparkering varierar därmed antalet cykelplatser med bostädernas storlek. Med samma antagande om fördelning av bostadstorlekar som för bilparkering krävs 8 cykelparkeringsplatser per småhus eller totalt cirka 70 cykelparkeringsplatser.

Tabell 3. Beräkning av antal cykelparkeringsplatser

Antal småhus	BOA per småhus	Total BOA	Cykelplatser per småhus	Totalt antal cykelplatser	P-tal
9	**200**	**1800**	**8**	**72**	**0,04**

6 Trafikanalys

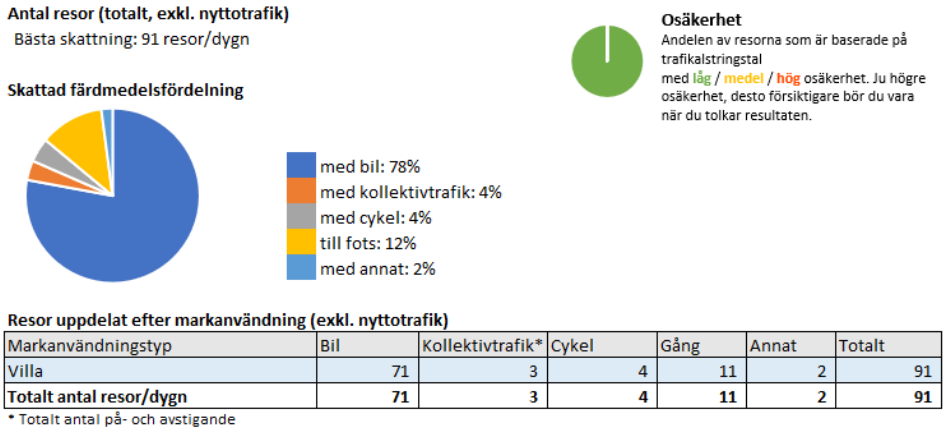
Nuläge

Anslutningen till bostadsbebyggelsen kommer att ske huvudsakligt från Väg 282 (1+1 väg) via Gunsta villaväg (lokal dubbelriktade gata) och slutligen via Vagnmarkvägen (lokal dubbelriktade gata).

Trafikalstring

Denna trafikanalys bedömer trafikalstringen som förväntas tillskapas från den nya bostadsbebyggelsen och framkomligheten i anslutande gatunätet.

En vanlig metod för trafikberäkning är att använda Trafikalstringverktyget från Trafikverket, baserat på RES 2005–2006 (Nationella resvaneundersökningen). Antalet uppskattade resor per dag beräknas genom att ange projektets plats, markanvändning samt information om kollektivtrafikutbud i området. Beräkningen utgår från antagandet att vardera av de nio hushållen består av fyra personer.



Resor uppdelat efter markanvändning (exkl. nyttotrafik)

Markanvändningstyp	Bil	Kollektivtrafik*	Cykel	Gång	Annat	Totalt
Villa	71	3	4	11	2	91
Totalt antal resor/dygn	**71**	**3**	**4**	**11**	**2**	**91**

* Totalt antal på- och avstigande

Figur 6. Resultat av skattning för total antalet dygnresor från Trafikalstringsverktyg.

Enligt Figur 6 beräknas, med hjälp av Trafikalstringsverktyget, att cirka 70 bilresor genereras dagligen för bostadsbebyggelsen. Denna siffra inkluderar inte spontana besök som kan förekomma under vanliga veckodagar eller nyttotrafik såsom godstransporter. Ett högt räknat antagande är att varje hushåll får en leverans och ett besök per dag med bil, det ger cirka 90 bilresor per dag.

$$\frac{Bilresor}{dygn} = 71(Trafikalstring) + 9(leveranser) + 9(besökare)$$

Om vi antar att 15% av det totala antalet genererade resor inträffar under rusningsperioden på förmiddagen eller eftermiddagen (maxtimme), skulle detta resultera i cirka 13 bilresor under maxtimmen, enligt nedan.

$$\frac{Bilresor}{maxtimme} = \frac{Bilresor}{dygn} * 15\% \approx 13$$

Bilresor innebär antalet personer som genomför en resa med bil, vilket inte är samma sak som antalet fordon på vägen. I syfte att hellre överskatta än underskatta trafikflödet, har ett antagande gjorts att antalet fordonsrörelser är samma som antalet bilresor. I realiteten är det troligt att antalet fordonsrörelser är lägre än antalet bilresor, då mer än en person sitter i varje fordon. Med tanke på den aktuella trafikflödesnivån på 13 fordon per timme under maxtimmen, vilken bedöms som låg, samt frånvaron av fördröjning på väg 282, kan det konstateras att framkomligheten till och från bostadsbebyggelsen förväntas vara god. Bedömning är att

kommande trafiken från den nya bostadsbebyggelsen inte kommer att ha en betydande påverkan på framkomligheten för väg 282, Gunsta villaväg och Vagnmarkvägen under normal trafikbelastning.

Trafikanalys

I denna utredning, genomfördes ingen kapacitetsanalys för korsningen mellan väg 282, Gunsta villaväg och Vagnmakarvägen. Skälen är dels att uppdragets inriktning är översiktlig, med fokus på att beskriva trafiksituationen och identifiera behov av åtgärder på en övergripande nivå. I stället har bedömningarna av belastning och köproblem i korsningen huvudsakligen baserats på trafikflöde på väg 282 från Trafikverkets vägflödeskarta samt trafikalstring i Gunsta.



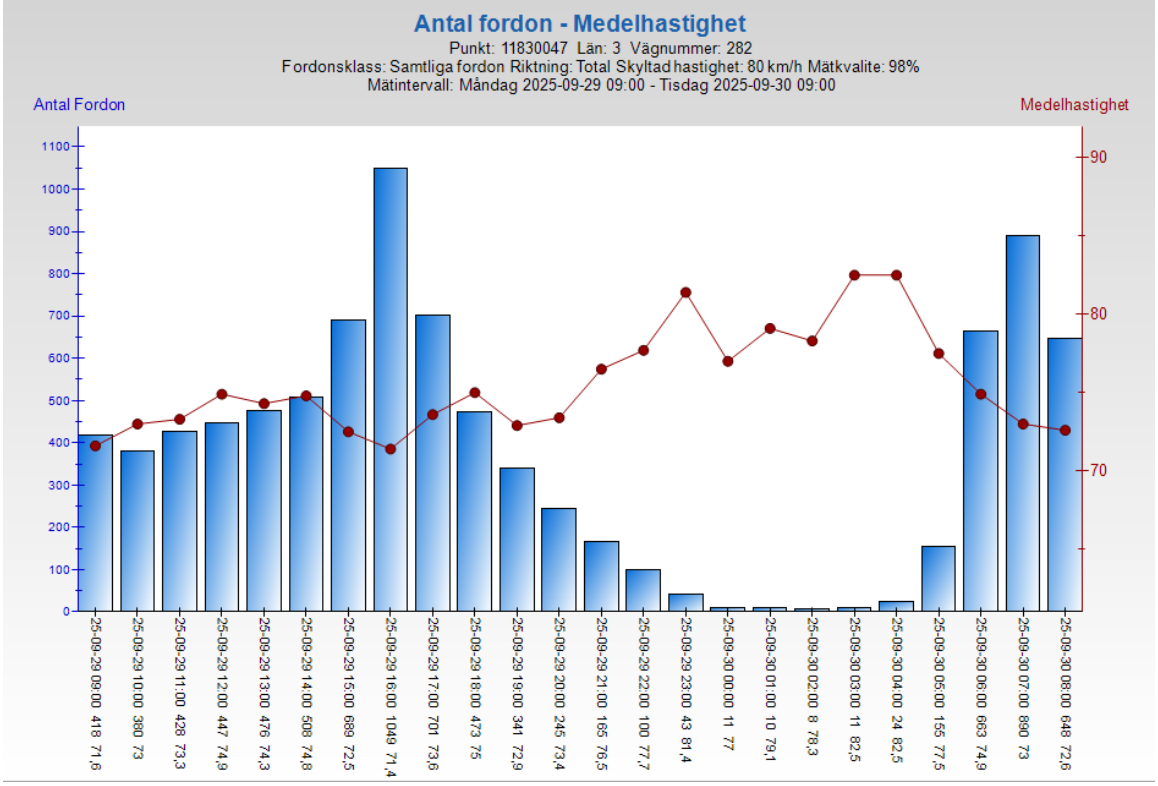
Figur 7. Trafikmätning vid väg 282. Källa: Trafikverket

Trafiksituationen i anslutning till planområdet har analyserats med utgångspunkt i trafikmätningar utförda på väg 282 under år 2025 (se Figur 7). Underlaget utgör grund för bedömning av nulägesförhållanden samt för fortsatt analys av konsekvenserna av den föreslagna exploateringen.

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mätriktning	ÅDT(OS) Samtliga fordon	ÅDT(OS) Tunga fordon	ÅDT(OS) Axelpar
11830047	1994-01-01	1997-01-01	2	1993	0	3940±(8%)	298±(15%)	4143±(8%)
11830047	1997-01-01	2002-01-01	2	1997	0	4800±(8%)	361±(13%)	4996±(8%)
11830047	2002-01-01	2005-01-01	2	2002	0	5760±(8%)	413±(13%)	5983±(8%)
11830047	2005-01-01	2009-01-01	2	2005	0	6358±(7%)	563±(10%)	6675±(7%)
11830047	2007-01-01	2009-01-01	2	2005	1	3173±(9%)	284±(14%)	3350±(9%)
11830047	2007-01-01	2009-01-01	2	2005	2	3185±(9%)	279±(14%)	3325±(9%)
11830047	2009-01-01	2013-01-01	2	2009	0	6292±(8%)	431±(11%)	6516±(8%)
11830047	2009-01-01	2013-01-01	2	2009	1	3135±(9%)	208±(15%)	3247±(9%)
11830047	2009-01-01	2013-01-01	2	2009	2	3156±(9%)	223±(15%)	3270±(9%)
11830047	2013-01-01	2017-01-01	2	2013	0	6370±(7%)	399±(11%)	6566±(7%)
11830047	2013-01-01	2017-01-01	2	2013	1	3158±(10%)	190±(16%)	3245±(10%)
11830047	2013-01-01	2017-01-01	2	2013	2	3211±(10%)	209±(15%)	3321±(10%)
11830047	2017-01-01	2021-01-01	2	2017	0	6543±(10%)	419±(13%)	6766±(10%)
11830047	2017-01-01	2021-01-01	2	2017	1	3286±(13%)	216±(18%)	3398±(13%)
11830047	2017-01-01	2021-01-01	2	2017	2	3258±(13%)	204±(18%)	3367±(13%)
11830047	2021-01-01	9999-12-31	2	2021	0	7063±(9%)	229±(19%)	7298±(9%)
11830047	2021-01-01	9999-12-31	2	2021	1	3516±(11%)	102±(30%)	3633±(11%)
11830047	2021-01-01	9999-12-31	2	2021	2	3548±(11%)	128±(26%)	3665±(11%)

Figur 8. Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på väg 282. Källa: Trafikverket.

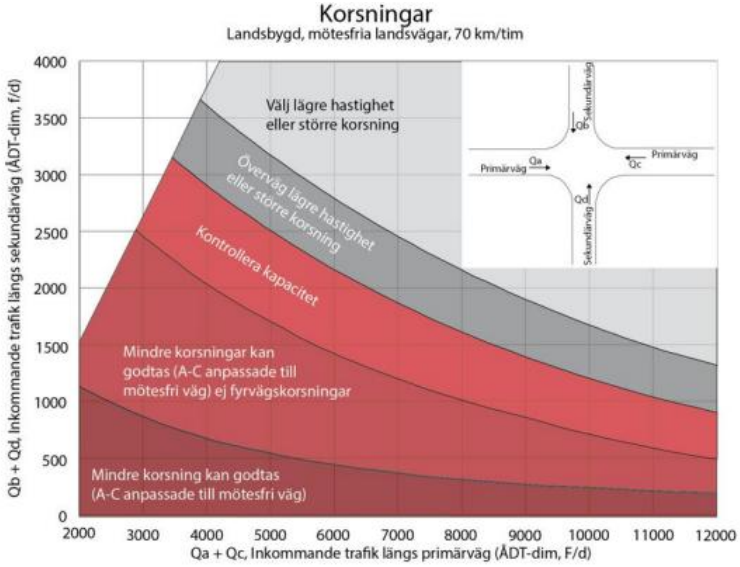
Figur 8 visar utvecklingen av årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på väg 282 för olika mätår. Av tabellen framgår att trafikmängden varierar något mellan de olika mätningarna, men att nivån över tid är relativt stabil. Det senaste året då Trafikverket mätte ÅDT på väg 282 var 2021. Då uppmättes en årsmedeldygnstrafik på 7 063 fordon per dygn. Trafiknivån år 2021 ligger alltså i samma storleksordning som år 2017, trots att 2021 präglades av covid-19-pandemin med förändrade resmönster och ökat distansarbete. Detta tyder på att den totala årsdygnstrafiken på väg 282 inte minskade nämnvärt under pandemin, utan höll en nivå som motsvarar ett normalår.



Figur 9. Antal fordon och medelhastighet från trafikmätning på väg 282. Källa: Trafikverket.

Figur 9 redovisar resultatet från Trafikverkets trafikmätning på väg 282 år 2025. Av diagrammet framgår att de uppmätta trafikflödena ligger på en relativt låg nivå under förmiddagens maxtimme och att belastningen på sträckan är begränsad i förhållande till vägens kapacitet.

Baserat på Trafikverkets mätning på väg 282 och den genomförda trafikalstringen bedömer Sweco att någon separat kapacitetsanalys inte behöver utföras. Trafikflödet vid anslutningen mot Gunsta villaväg bedöms som långt under de nivåer då kapaciteten i korsningen bör kontrolleras, enligt Trafikverkets riktlinjer från *Vägutformning - val av standard* (Trafikverket, 2024:149), se exempelvis Figur 10.



Figur 10. Riktlinjer för korsningar på landsbygd enligt Trafikverkets VGU. Källa: Trafikverket.

Att en kapacitetsanalys (till exempel genom analysverktyget CapCal) inte har genomförts kan innebära vissa risker och osäkerheter. Utan beräkningar av kapacitetsutnyttjande, kölängder och fördröjningar går det inte att exakt fastställa hur nära korsningen ligger en nivå där mindre förändringar i trafikflöden kan ge kraftigt ökade köer. Det finns därmed en risk att köbildningar samt trafikflödet i maxtimmen antingen underskattas eller överskattas. Detta kan i sin tur påverka bedömningen av om korsningen har tillräcklig kapacitet på kort och lång sikt samt om eventuella åtgärder riskerar att bli underdimensionerade eller mer omfattande än nödvändigt.

7 Utformning av gata och bilparkering

Bilparkering och uppfarter

Enligt beräkning av parkeringsbehov krävs totalt 14 bilparkeringsplatser för föreslagen exploateringen av Marielund 3:1, enligt Uppsala kommuns riktlinje för parkeringstal. Exploatören planerar att tillgodose parkeringsbehovet genom att möjliggöra för två bilparkeringsplatser per hus, en i garage och en utanför, totalt planeras alltså 18 bilparkeringsplatser.

Slutgiltig vägutformning samt husens och garagens placering är ej fastställd och kan komma att ändras. Det gör att utformningen av uppfarterna i denna utredning ska ses som preliminära. Anslutning mellan garageuppfart/parkering och lokalgata behöver utformas med hänsyn till en fungerande geometri, sikt och trafiksäkerhet.

Vägutformning

Här nedan visas utformning av området och den lokala vägen med vändplats.



Figur 8. Illustrationsplan (White, 260902).

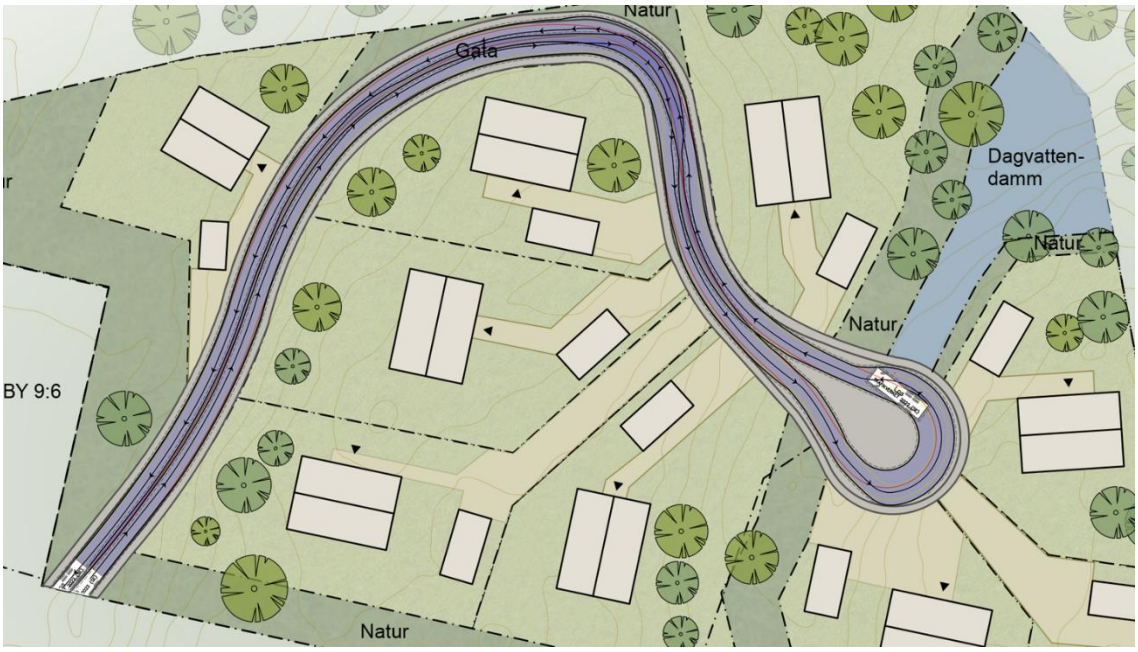
Den planerade vägen behöver anpassas för att få tillgängliga lutningar. Enligt råd från Boverket bör en gångyta utformas så att personer med nedsatt rörelseförmåga kan ta sig fram utan hjälp, därför bör lutningen i längs- eller sidled inte vara större än vad som krävs för vattenavrinningen. Sidolutningen ska inte överstiga 2% och längslutningen bör vara så horisontell som möjligt eftersom längslutningar över 2% kan vara svåra att använda för personer med nedsatt rörelseförmåga. I samtal med Uppsala kommun framkom att en längslutning på max 5% kan accepteras. Kraven på tillgänglighetsanpassning varierar beroende av vem som blir väghållare, då allmän platsmark och tomtmark regleras av olika delar av plan- och bygglagen. Den verkliga tillgängligheten påverkas givetvis inte av om det är allmän platsmark eller kvartersmark.

Totalt vägbredd ska uppgå till 8 meter, varav 5,5 meter körbana och 1,25 meter måsvinge på vardera sidan. Sweco rekommenderar att vägen utformas med måsvingar (delad vägyta) i stället för gångbana – dels för att övriga närområdet har denna utformning, dels för att detta ökar gåendes prioritet samt främjar andra värden.

En smal gångbana med kantsten nedprioriterar gåendes framkomlighet och försvårar för människor med exempelvis barnvagn, rullstol eller rullator – för att uppnå god standard kan det därför krävas mer hårdgjord yta om utformning med gångbana väljs. Delade vägytor är även ekonomiskt fördelaktiga jämfört med att bygga separata gångbanor, eftersom det kräver mindre materiella resurser. En delad vägyta uppmuntrar till lägre hastigheter, vilket ökar trafiksäkerheten och minskar risken för allvarliga olyckor. Förare är även mer medvetna om sin omgivning och personer på vägen när de delar samma yta. Den förhöjda uppmärksamheten främjar social interaktion mellan människor och skapar på så vis tryggare boendemiljö. Med en utformning som tillåter och uppmuntrar människor att vistas på hela ytan främjas även andra användningsområden av vägen än enbart transport – exempelvis kan vändplanen nyttjas för lek och samvaro inom området.

Körspårsanalys

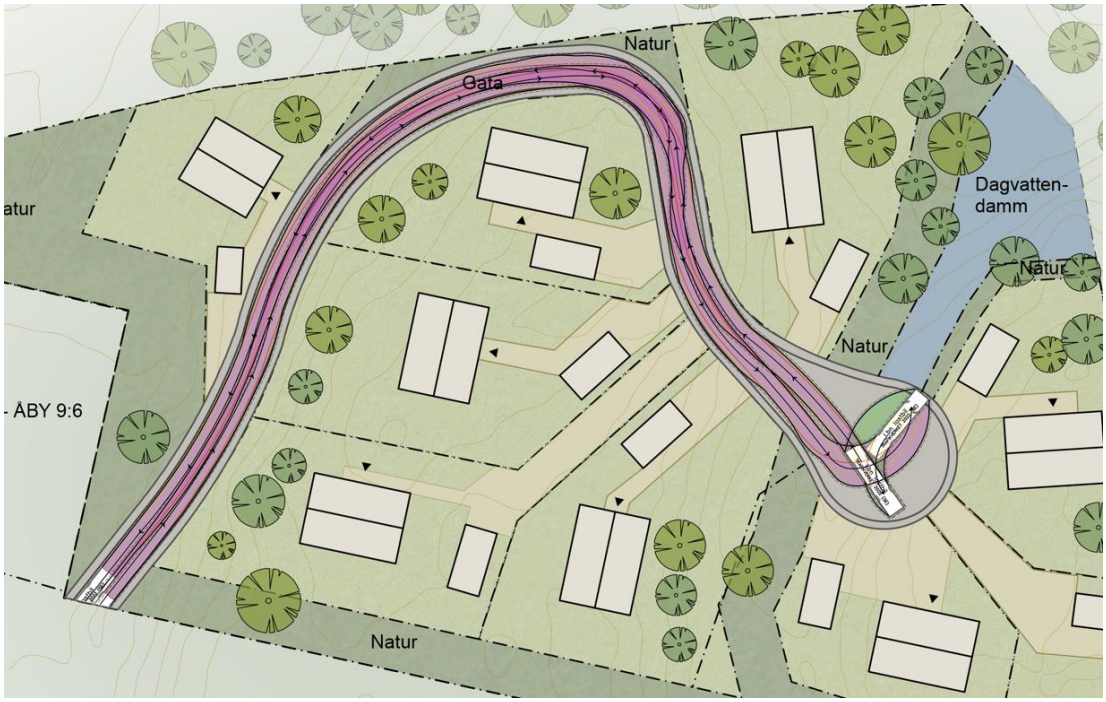
Vändplanen föreslås utformas med en radie på cirka 10 meter, det gör att en standardsopbil kan vända utan backrörelser (körspår är kontrollerat med typfordon Los, 9,4 meter), se Figur 11.



Figur 11. Körspår visar körväg och vändning med typfordon Los 9,4 meter.

I undantagsfall kan området besökas av större fordon, exempelvis vid brand. Körspårsanalys är genomförd för typfordon Lbn lastbil på 12 meter och vändning behöver då ske med backning (se Figur 12). Det viktigaste ur säkerhetssynpunkt är att färdvägen in i området är framkomlig. Swecos bedömning är att

området kommer trafikeras så pass sällan av den här fordonstorleken att vändning med backrörelser bör accepteras.



Figur 12. Körspår med typfordon LBn lastbil på 12 meter. För LBn krävs vändning med backning.