

Uppsävja förskola

Trafikutredning inför Detaljplan



PM/Rapport

Uppdragsnamn
Uppsävja förskola
Uppsala kommun

Uppdragsgivare
Cedervall Arkitekter

Vår handläggare
Amanda Ödling

Datum
2022-06-10

Senast rev.datum
2022-06-30

Innehåll

1	Inledning.....	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Mål och syfte	4
1.3	Metod och avgränsning	4
2	Förutsättningar	5
2.1	Området.....	5
2.2	Planer	6
2.2.1	Detaljplan för Uppsävja förskola.....	6
2.2.2	Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna	6
2.3	Trafiksystem	7
2.3.1	Gång- och cykeltrafik.....	7
2.3.2	Kollektivtrafik	8
2.3.3	Biltrafik.....	10
2.3.4	Parkering och angöring	11
2.4	Trafiksäkerhet.....	12
3	Tillkommande trafik.....	13
3.1	Trafikmängder genererade av förskolan	13
3.2	Trafikmängder på Skogsvägen 2050	13
4	Analys	16
4.1	Planförslag.....	16
4.2	Påverkan på omgivande vägnät.....	17
5	Förslag till åtgärder	19
6	Slutsatser	20

1 Inledning

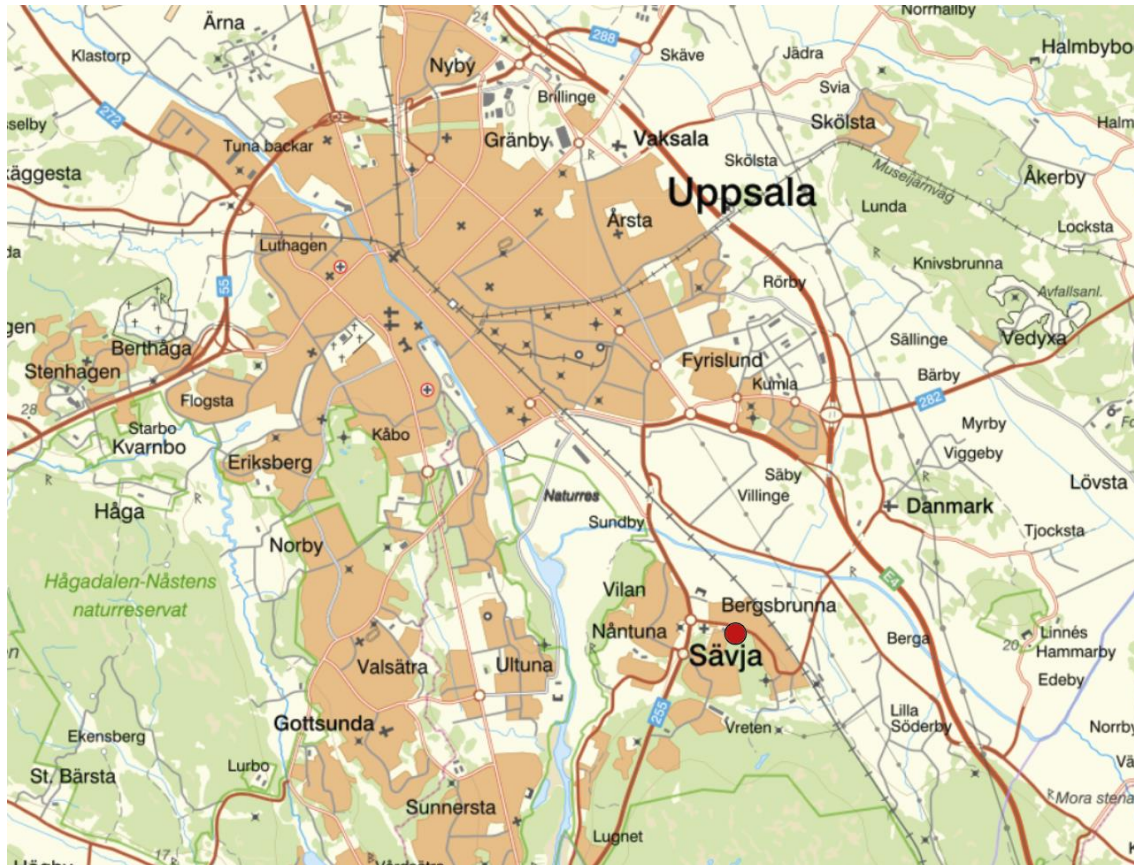
Bjerking har fått i uppdrag av Cedervall Arkitekter att ta fram en trafikutredning i samband med att Uppsala Skolfastigheter planerar uppföra en förskola i Sävja, sydost om Uppsala. Målet är att utreda hur den tillkommande trafiken knuten till förskolan påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten på vägnätet i området. Utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna tas även de med i beaktning för att utreda om kapacitetsproblem uppstår i framtiden.

I detta kapitel beskrivs bakgrund, syfte och omfattning av detta PM.

1.1 Bakgrund

I Sävja utanför Uppsala huserar en barack-förskola sedan 10 år tillbaka. Barackerna uppfördes i samband med att den tidigare förskolan på platsen revs. Nu planerar Uppsala Skolfastigheter att bygga en ny förskola i Sävja. Den nuvarande förskolan har 82 barn fördelat på fyra avdelningar medan den nya förskolan planeras inrymma 144 barn, troligtvis fördelat på sex avdelningar. Utöver att detaljplanen ska möjliggöra en nybyggnation av förskolan medges även planberedskap för framtida behov av om- eller nybyggnad av den befintliga Uppsävjaskolan. Det berörs dock inte i denna utredning då det inte är fastslaget huruvida den ska utökas eller ej.

Planområdet ligger i den norra delen av Uppsävja-Bergsbrunna. Planområdet är drygt 4 hektar stort och hela planområdet gränsar till fastighet Sävja 1:55.



Figur 1. Karta över utredningsområdet.

1.2 Mål och syfte

Målet med denna utredning är att utreda hur det omkringliggande nätet runt förskolan påverkas i samband med exploateringen i området, både av förskolan men även av utbyggnaden i de Sydöstra stadsdelarna, se Figur 5.

1.3 Metod och avgränsning

Trafikutredningen omfattar analys av befintliga och tillkommande trafikflöden för olika trafiksystem i närområdet kring förskolan. Den tidshorisont som utreds är fram till år 2050. Tillkommande trafikflöden beräknas med hjälp av Trafikverkets alstringsverktyg. De framtida trafikflödena baseras på WSPs trafikanalys för Skogsvägen som togs fram i maj 2022. Resultaten i rapporten bygger på analyser i Uppsala kommuns trafikmodell i Lutrans/Visum.

Även trafiklösningen inom detaljplaneområdet analyseras översiktligt.

Utredningen avgränsas främst till detaljplaneområdet, Skogsvägen som leder förbi förskoleområdet samt dess korsningspunkter, men beskriver också påverkan från exploatering utanför ovan nämnda område som påverkar utredningen.



Figur 2. Förskoleområdet som nås från Skogsvägen.

2 Förutsättningar

I följande kapitel beskrivs områdets förutsättningar samt planer för området.

2.1 Området

Stadsdelen Sävja ligger 6 km sydost om Uppsala. Området är omgivet av åkermarker förutom i söder där skogsområdet Lunsen angränsar till området. Planområdet ligger i den norra delen av Sävja-Bergsbrunna som till övervägande del är bebyggt med villor.

År 2015 revs den gamla förskolan som tidigare stod på platsen där den nya förskolan ska byggas. Rivningen av den gamla förskolan grundade sig i att byggnaden var utsatt för en omfattande mögelproblematik. Lösningen blev då att evakuera barnen till en provisorisk moduluppställning som nu ska ersättas med den nya förskolan.



Figur 3. Provisorisk modulförskola, uppförd 2015. Foto: Bjerking.

Förskoleområdet utgörs idag av ett skogsområde med inslag av berg i dagen. Ett antal gamla lekställningar och lyktstolpar finns inom den gamla gårdens område. Väster om platsen för den nya förskolan ligger en upphöjd grusfotbollsplan samt Uppsävjaskolan med tillhörande idrottshall och skolgård. Utanför förskoleområdet leder Skogsvägen.



Figur 4. Tidigare förskolegård, tagen ur bruk 2015. Foto: Bjerking.

I Sävja ligger ett centrum med bland annat vårdcentral, kulturcentrum och restaurang. Närmaste matbutik ligger intill cirkulationsplatsen i korsningen mellan Skogsvägen och väg 255.

2.2 Planer

I följande delkapitel beskrivs detaljplanen för området samt planerna för de Sydöstra stadsdelarna.

2.2.1 Detaljplan för Uppsävja förskola

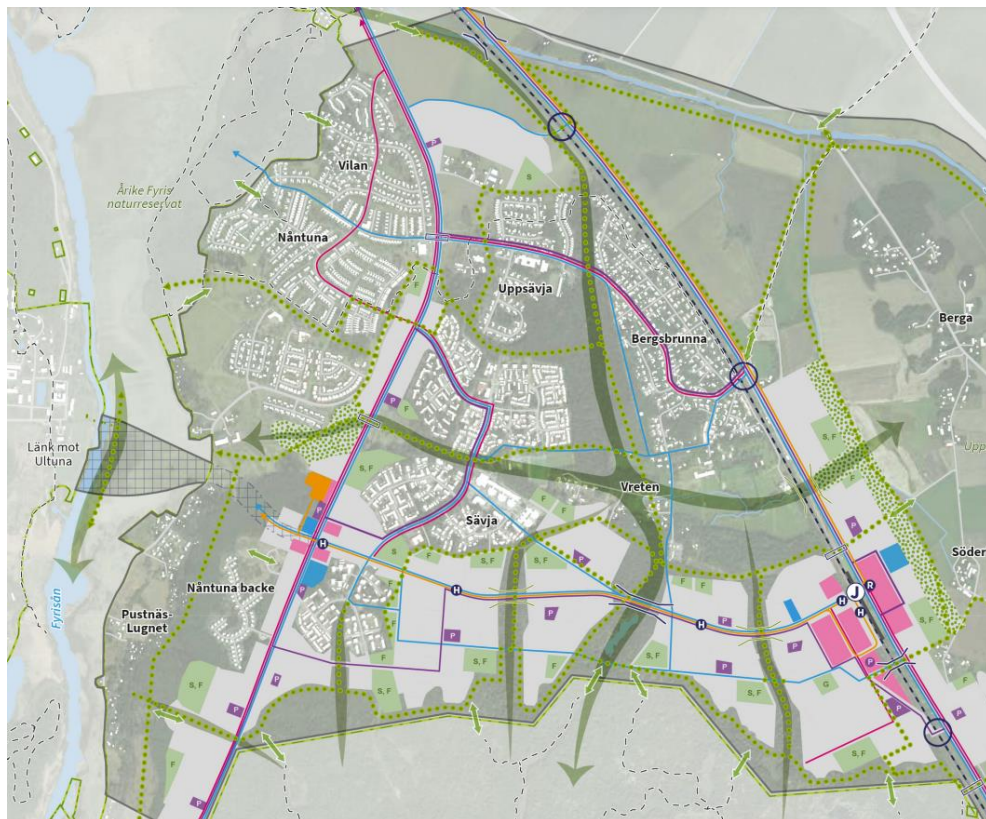
Planförslaget innefattar att möjliggöra uppförandet av en förskola med 8 avdelningar som rymmer 144 barn och 28 personal. Förslaget är förenligt med översiktsplanen för området. Den större delen av planområdet med den gamla förskoletomten och fotbollsplanen är inte planlagd sedan tidigare.

De befintliga p-platserna och angöringen för skolan som idag ligger utmed Skogsvägen regleras i en egen detaljplan, 0380-P2006/37. Dessa funktioner ingår inte i kvartersmark utan är klassad som gatumark. Vid framtagande av planunderlaget har utgångspunkten därför varit att samtliga funktioner som krävs för skola och förskola ska kunna hanteras inom kvartersmark på grund av att den fördjupade översiktsplanen uppger att Skogsvägen eventuellt kommer byggas om i framtiden.

2.2.2 Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna

Uppsala kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för de sydöstra stadsdelarna. Planen omfattar utvecklingen av sju nya stadsdelar i sydöstra Uppsala. Den ska vara vägledande i kommande utveckling av området och utgör det första steget i en betydande planerings- och utbyggnadsprocess för att utveckla en attraktiv och hållbar stadsmiljö. Visionen är att kommunen ska bygga 21 500 bostäder inom för de sydöstra stadsdelarna samt en ny tågstation i Bergsbrunna. Förslaget anger dock knappt någon exploatering i området kring den

aktuella förskolan utan det är främst söder om Sävja och öster om järnvägen som den huvudsakliga exploateringen kommer att ske, se Figur 5.



Figur 5. Planerad exploatering i de sydöstra stadsdelarna. Planerade bostäder visas i vita block, kontor, handel och hotellverksamhet i rosa block, kulturella verksamheter i blått och depåer för kollektivtrafik i orange. Källa: FÖP för de sydöstra stadsdelarna.

2.3 Trafiksystem

Skogsvägen fungerar som genomfartsväg genom området med anslutning från väg 255 i väst till Gårdsvägen som korsar järnvägen i öst. Till skogsvägen ansluter mindre lokalgator.

Ansvar för allmän platsmark i området ligger på respektive fastighetsägare gemensamt, vilket innebär att all bebyggelse måste ingå i områdets vägförening. Bergsbrunna vägförening är formellt ansvarig för gatorna i området och däribland Skogsvägen men kommunen har länge haft det praktiska ansvaret för drift och skötsel.

2.3.1 Gång- och cykeltrafik

Området är väl utbyggt med gång- och cykelvägar. Längs hela Skogsvägen leder dubbelriktad gång- och cykelväg. Under väg 255 och vidare österut sträcker sig gång- och cykelvägen till en början på Skogsvägens norra sida för att sedan korsa över till dess södra sida i plan vid busshållplats Fiskjusevägen, se Figur 6.



Figur 6. Gång och -cykelbana korsar Skogsvägen. Foto taget västerut på Skogsvägen. Foto: Bjerking.

På motsatt sida om gång- och cykelvägen leder gångbana. Båda sidor om Skogsvägen är försedd med belysning. Längsmed lokalgatorna som leder in till villaområdena finns inga anlagda gång- eller cykelbanor vilket förklaras av de låga trafikflödena, se avsnitt 2.3.3.

Vid gång- och cykelpassagen som ligger mellan förskolan och skolan sker en avsmalning av vägen i samband med busshållplatsens läge. Vid övergångsstället i anslutning till Uppsävaskolans västra del finns hastighetsdämpande åtgärder i form av busskuddar. I övrigt finns inga passager över Skogsvägen i närheten av skol- och förskoleområdet.

2.3.2 Kollektivtrafik

Flera hållplatslägen finns längs Skogsvägen och trafikeras av busslinje 9, se Figur 7. Linjen trafikerar mellan Bergsbrunna och Luthagen med stopp vid bland annat Uppsala centralstation. Bussens tidtabell börjar strax innan 05 och fortsätter till efter 02. Bussen trafikerar sträckan var 10:e till 12:e minut under vardagar mellan kl. 06-20 och övrig tid något mindre frekvent.



Figur 7. Hållplatslägen i området.

Närmast detaljplaneområdet ligger som tidigare nämnt hållplatsläget Fiskgjusevägen. Hållplatsen är en tillgänglighetsanpassad timglashållplats utformad med avsmalning på båda sidor med dubbel stopphållplats, se Figur 8. Väderskydd finns i västgående riktning och belysning finns i anslutning till hållplatsen. Busshållplatserna Hultvägen och Backmovägen är utformade likadant.



Figur 8. Timglashållplats Fiskgjusevägen. Foto: Bjerking.

Hållplatsen Sävja kyrka i västgående riktning är en väderskyddad körbanehållplats, med hållplatsläge i körbanan, medan läget i östgående riktning är en fickhållplats utan väderskydd. Nyckelaxet är busslinjens ändhållplats och är utformad som en vändslinga där väderskydd finns.

2.3.3 Biltrafik

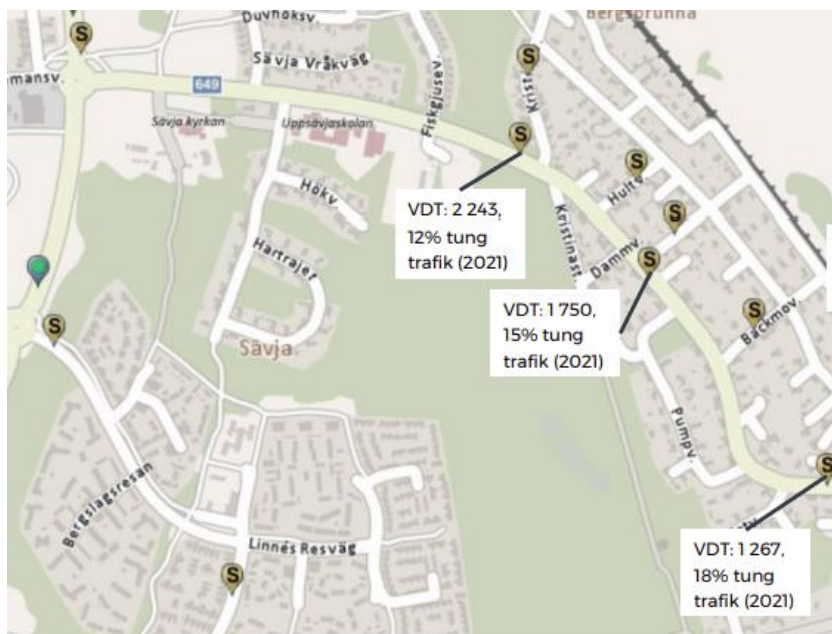
Skogsvägen leder från väg 255 genom Uppsävja vidare mot Bergsbrunna. Skogsvägen fungerar som genomfartsled genom området. Bergsbrunna vägförening är formellt ansvarig för gatorna i området men kommunen har det praktiska ansvaret för drift och skötsel.

Hastighetsbegränsningen på Skogsvägen är 40 km/h med undantag för sträckan utanför skolan och förskolan, där 30 km/h råder, se Figur 9.



Figur 9. Hastigheter på Skogsvägen.

Uppsala kommun har genomfört ett antal trafikmätningar på Skogsvägen, se Figur 10. Mätpunkterna framgår av kartan nedan tillsammans med vardagsdygnstrafik (VDT), andel tung trafik samt år för när mätningen genomfördes.



Figur 10. Trafikmätningar på Skogsvägen. Källa: Trafikprognos Skogsvägen, WSP (2022).

WSP har tagit fram en trafikprognos för Skogsvägen med hjälp av kommunens trafikmodell i Lutrans/Visum. Dagens trafikflöden har uppskattats utifrån kommunens genomförda trafikmätningar i kombination med flöden från trafikmodellen, se Figur 11. Rödmarkerade flöden

baseras på trafikräkningarna från kommunen. Blåmarkerat flöde bygger på relationen mellan trafikmodellens nulägesflöde och trafikräkningen mellan Akademivägen och Kristinavägen.

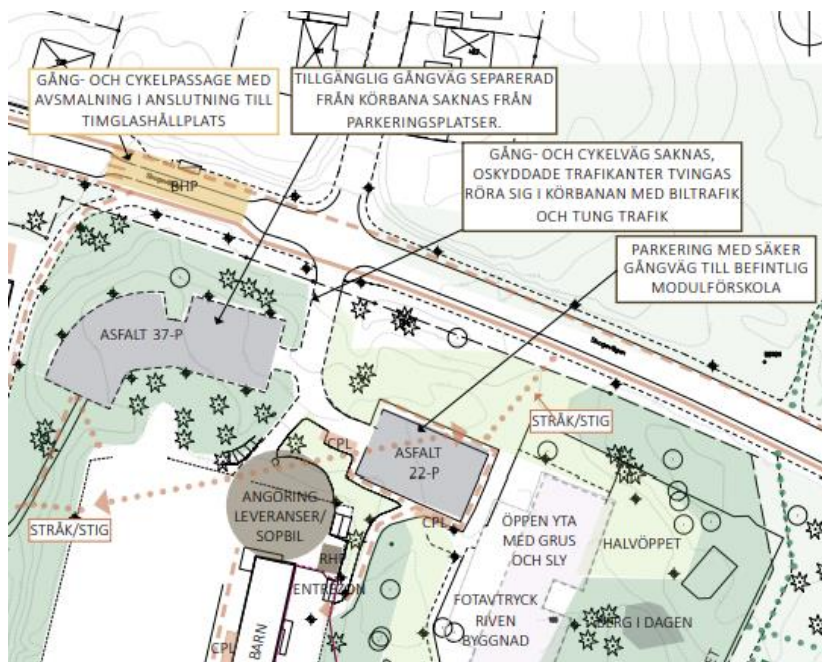


Figur 11. Trafikflöden på Skogsvägen i nuläget. Källa: Trafikprognos Skogsvägen, WSP (2022).

Skogsvägen har ett trafikflöde på omkring 3800 fordon närmast väg 255 som därefter successivt minskar till omkring 1300 fordon där Gårdsvägen tar vid.

2.3.4 Parkering och angöring

Fastighetens norra sida angränsar mot Skogsvägen, från vilken det finns en anslutning för biltrafik norr om den befintliga modulförskolan, väster om den planerade byggnaden. Infarten ansluter till två parkeringsytor, varav den ena utgör 22 hämta/lämnplatser för modulförskolan och den andra 37 parkeringsplatser för Uppsävsjaskolan. Vägen avslutas i en vändplan för angöring av varuleveranser till modulförskolan, se Figur 12.



Figur 12. Nuvarande utformning över förskoleområdet. Källa: Förstudie Uppsävja (2021).

Längs Skogsvägen finns även en gång- och cykelbana samt en busshållplats som beskrivits närmare ovan. Anslutande gång- och cykelväg saknas inne på fastigheten, vilket innebär att oskyddade trafikanter måste röra sig i körbanan tillsammans med biltrafik och tunga transporter inne på området.

2.4 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten i området anse vara god. Passagera i närheten av förskolan och skolan är hastighetssäkrade med antingen avsmalning eller busskuddar. Övriga passager är glest utspridda och utan hastighetsdämpande åtgärder men det ses inte som en brist på grund av de låga trafikflödena. Hastigheterna i området är även de låga, speciellt utanför skol- och förskoleområdet.

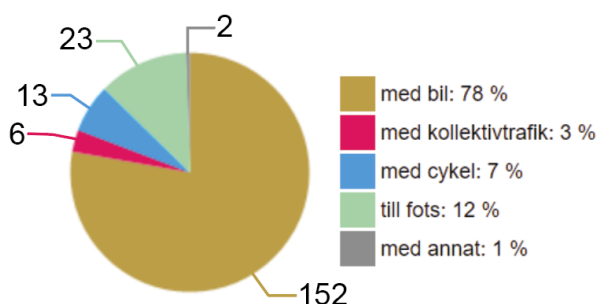
Gång- och cykelvägen längs Skogsvägen anses ha god standard och det är positivt att gående kan röra sig längs vägens båda sidor. Avsaknaden av anslutning för oskyddade trafikanter inne på förskoleområdet innebär dock att gående och cyklister måste röra sig i körbanan tillsammans med biltrafik och tunga transporter inne på området vilket inte är önskvärt.

3 Tillkommande trafik

3.1 Trafikmängder genererade av förskolan

Den nya förskolan innebär att antalet barn ökar från 82 till 144 och således tillkommer 62 barn. Antalet personal kommer öka i takt med stigande barnantal och denna ökning antas vara 12 tillkommande personal för de 62 barnen. För barnen beräknas 4 tillkommande resor/barn, till och från förskolan vid både hämtning och lämning. För personalen beräknas 2 resor, en till förskolan på morgonen och en hem. Detta ger ett resultat på totalt 272 resor till och från förskolan. Flertalet barn är dessutom troligtvis syskon som lämnas samtidigt, antingen till förskolan eller den intilliggande Uppsävjaskolan. Ett antagande görs att 30 % av barnen (19 barn) är syskon till andra barn på förskolan eller skolan vilket gör att 76 resor kan räknas bort. Totalt återstår 196 resor till och från förskolan. Enligt Trafikverkets alstringsverktyg uppskattas 78 % av resorna till och från förskolan göras med bil, 3 % med kollektivtrafik, 7 % med cykel, 12 % till fots och 1% med annat, se Figur 13. Detta ger ett resultat på 152 tillkommande bilresor på Skogsvägen under vardagar.

Skattad färdmedelsfördelning



Figur 13. Skattad färdmedelsfördelning enligt Trafikverkets Trafikalstringsverktyg.

3.2 Trafikmängder på Skogsvägen 2050

WSP har modellerat trafikmängder på Skogsvägen för år 2050 i *Trafikprognos för Skogsvägen* (2022).

Resultaten i deras rapport bygger på analyser i Uppsala kommuns trafikmodell i Lutrans/Visum. Prognoserna över resande avser år 2050 när de Sydöstra stadsdelarna antas vara fullt utbyggda. Kommunen arbetar med ett antal styrmedelspaket som syftar till att öka attraktivitet för gång- cykel- och kollektivtrafik. Styrmedelspaketen innebär olika omfattande åtgärder, se Tabell 1. Prognosen baseras på resultat utifrån ett trendscenari och styrmedelspaket 2. Trendscenariot motsvarar ett "business-as-usual"-scenari utan några tillkommande styrmedel.

Tabell 1. Styrmedelspaket.

Styrmedelspaket	P-avgift	Bilpool (påverkar främst boende i flerfamiljshus)	Bränslekostnad (bil)	Kollektivtrafiktaxa
Styrmedelspaket 0	+10 kr/timme	10 % lägre bilinnehav	Realt oförändrad	Realt oförändrad
Styrmedelspaket 2	+18 kr/timme	25 % lägre bilinnehav	Realt oförändrad	Realt oförändrad
Styrmedelspaket 4	+18 kr/timme	25 % lägre bilinnehav	Följer inkomstutvecklingen	Gemensam taxa med Stockholms län

Trafikmängderna baseras på de trafikmätningar kommunen genomfört i kombination med ökningen mellan nuläge och 2050 från trafikmodellen som genomförts för att kalibrera flödena mot mätningarna. De rödmarkerade flödena i Figur 14 nedan baseras på trafikmätningarna i Figur 10. Blåmarkerat flöde bygger på relationen mellan trafikmodellens nulägesflöde och trafikmätningen mellan Akademivägen och Kristinavägen. Förändringen mellan nuläge och 2050 framgår inom parentes.



Figur 14. Trafikflöden år 2050. Procentuell ökning inom parentes.

Trafikflödena ökar som mest på Skogsvägens östra del, både procentuellt och i faktiska antal. Längst bort mot Gårdsvägen uppgår ökningen till 49 procent vilket utgör 1200 fordon. Närmast väg 255 uppgår ökningen endast till 14 procent och antalet ökande fordon hälften så stor som i öst, 600 fordon. Utanför förskoleområdet och vid Hällvägen är ökningen omkring 30 procent vilket innebär 800-900 fordon. Flödena är dock fortsatt högst i Skogsvägens västra del och minskar i takt med ju längre österut på vägen man färdas.



Figur 15. Skillnad mellan trafikflöden i nuläget (svarta siffror) och år 2050 (vita siffror). Fordonsökningen presenteras i gul text.

4 Analys

4.1 Planförslag

Den nya förskolan har 8 avdelningar med plats för 144 barn och omkring 28 personal. Trafikala aspekter inom förskolaområdet har utretts när programhandlingen togs fram. Från Skogsvägen finns en infartsväg som leder till parkeringsplatsen i väster samt en vändyta intill förskolan som ska användas främst av leveranser och sophämtning.

Gående och cyklande når förskolan via cykelväg som viker ner från Skogsvägen längs infartsvägen samt vid en ny separat gång- och cykelväg något längre österut, se streckade stråk i Figur 16. Över infartsvägen leder gång- och cykelvägen över bilvägen via en upphöjd övergång. Från Kristinastigen, öster om förskolan, leder en gångväg till förskolans östra del.

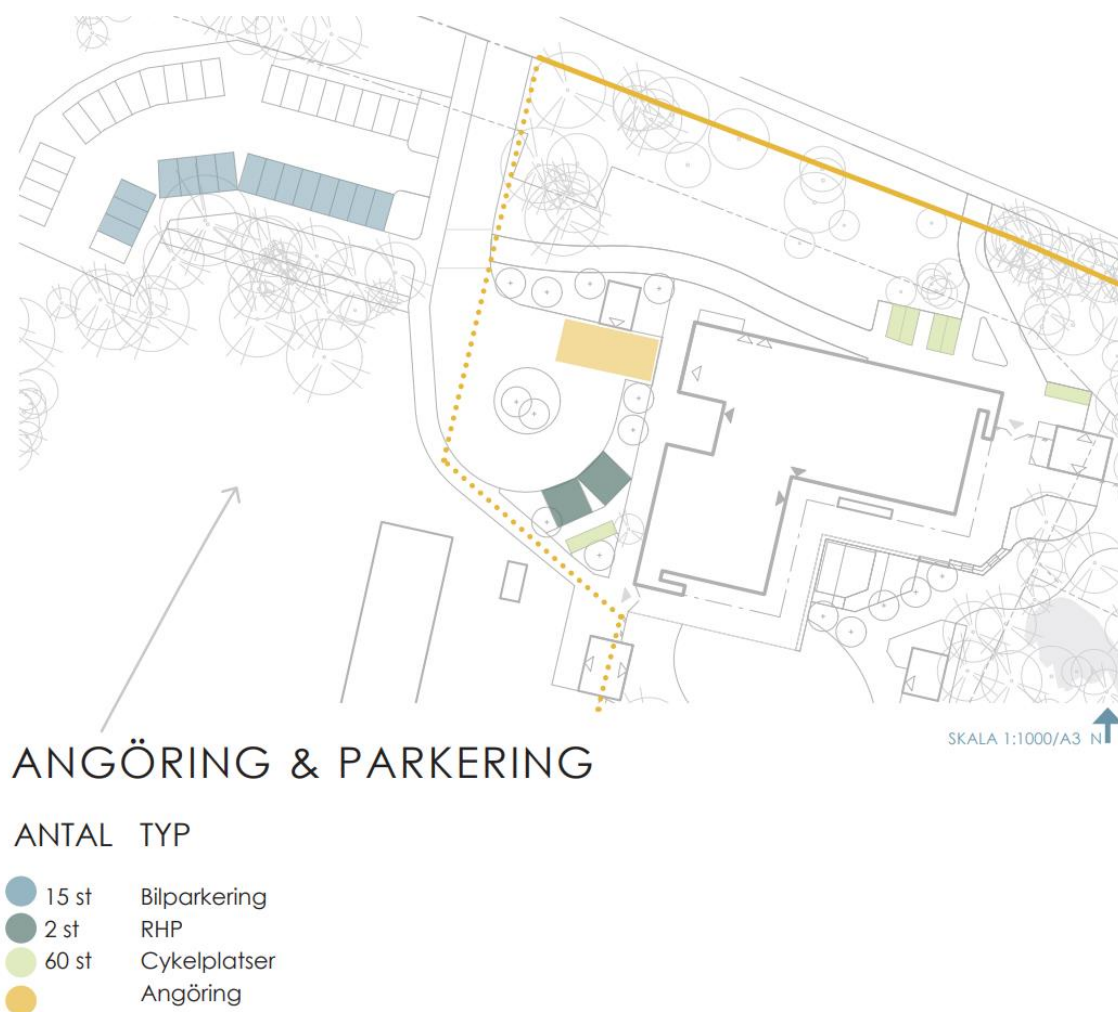


Figur 16. Rörelsestråk i anslutning till förskoleområdet.

Huvudentrén är placerad i mitten på husets västra sida och nås inom 25 meter från två parkeringsplatser för rörelsehindrade (RHP) som ligger i anslutning till vändplanen. Vändplanen fungerar även som uppställningsplats för leveranser, sophämtning och färdtjänst. Gårdsentréer är orienterade mot förskolegården men kan också nås neutralt från huvudentré. Byggnaden har

en separat leveransentré samt egen varumottagning till köket och inlastning till förskolan sker via vändplanen i nära anslutning till kök. I samma zon placeras även miljörum.

Cykelparkeringar finns vid husets norra och västra sida, samt i anslutning till den separata gång- och cykelvägen vid förskolans nordöstra gavel, se Figur 17. Totalt uppförs 60 cykelplatser. Bilparkering avsedda som hämta/lämnplatser är placerade inom den befintliga parkeringsplatsen som samutnyttjas med Uppsävjaskolan. Förskolan erhåller 15 parkeringsplatser i enlighet med kommunens parkeringsstrategi.



Figur 17. Angöring och parkering.

4.2 Påverkan på omgivande vägnät

Den nya förskolan innebär att antalet barn på förskolan ökar med 62. Antalet gång- och cykelresor uppskattas öka med 36 resor per dygn. Kollektivtrafiken beräknas belastas med ytterligare 6 resor per dygn och biltrafiken förväntas öka med 152 fordonsrörelser per dygn. Resor med övriga färdmedel väntas öka med 2 per dygn. Den ökning förskolan genererar för

samtliga trafikslag anses inte påverka det omgivande vägnätet märkbart, och ökningen är försvinnande liten i jämförelse med vad som väntas genereras av de exploateringen i de Sydöstra stadsdelarna år 2050. Skogsvägen har i dagsläget relativt låga trafikflöden och inga problem bör uppstå varken på sträckan eller i korsningspunkterna när förskolan byggts.

Gång- och cykelvägnätet har redan god standard och ska klara de tillkommande resorna. Trafiksäkerheten ökar i samband med de tre tillkommande gång- och cykelvägarna till förskolan då oskyddade trafikanter inte längre behöver röra sig i vägbanan. De 6 tillkommande resorna för kollektivtrafiken anses ge en försumbar påverkan.

Antalet hämta/lämnplatser minskar från 22 till 15 vilket ligger i linje med kommunens parkeringsstrategi.

5 Förslag till åtgärder

Inga förslag till åtgärder anses nödvändiga till följd av att förskolan byggs.

6 Slutsatser

Det omgivande vägnätet påverkas inte i någon större utsträckning av den planerade förskolan. År 2050 ökar trafikmängderna på Skogsvägen mellan 14-49% beroende på delsträcka, till följd av utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna. Störst ökning sker där Skogsvägen i dagsläget har lägst trafikflöden vilket gör att belastningen på vägen blir jämnare och inga kapacitetsproblem förväntas som följd.

Gång- och cykelvägnätet har en god standard och trafiksäkerheten ökar i samband med den nya gångbanan från Kristinavägen samt de två gång- och cykelbanorna från Skogsvägen då oskyddade trafikanter, varav stor andel barn, inte längre behöver röra sig i blandtrafik.

Risk finns för kapacitetsproblem vid Uppsävjaskolans parkeringsplats när 15 av skolans parkeringsplatser försvinner till fördel för förskolan. Huruvida ett faktiskt problem kan uppstå eller inte bör utredas vidare.

Bjerking AB

Granskad av

Amanda Ödling
010 211 84 45
amanda.odling@bjerking.se

Olof Örtqvist