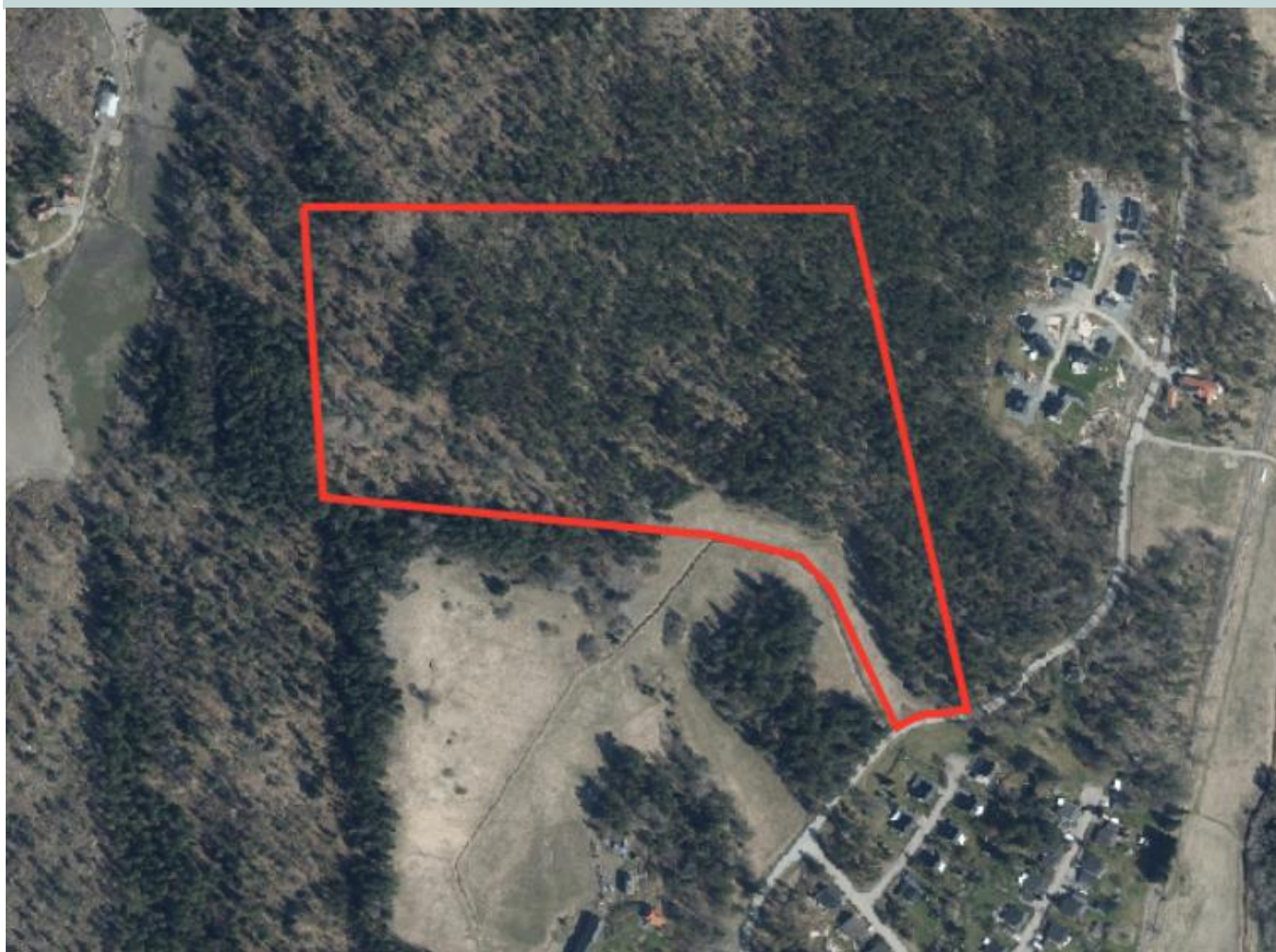


Almunge-Lövsta 1:147

Trafikutredning



PM/Rapport

Uppdragsnamn
Trafikutredning Almunge-Lövsta

Uppdragsgivare
Norrhöjden Fastighet
AB

Våra handläggare
Henrik Grell, Amanda Werini

Datum
2025-08-22

Senast rev.datum

Innehåll

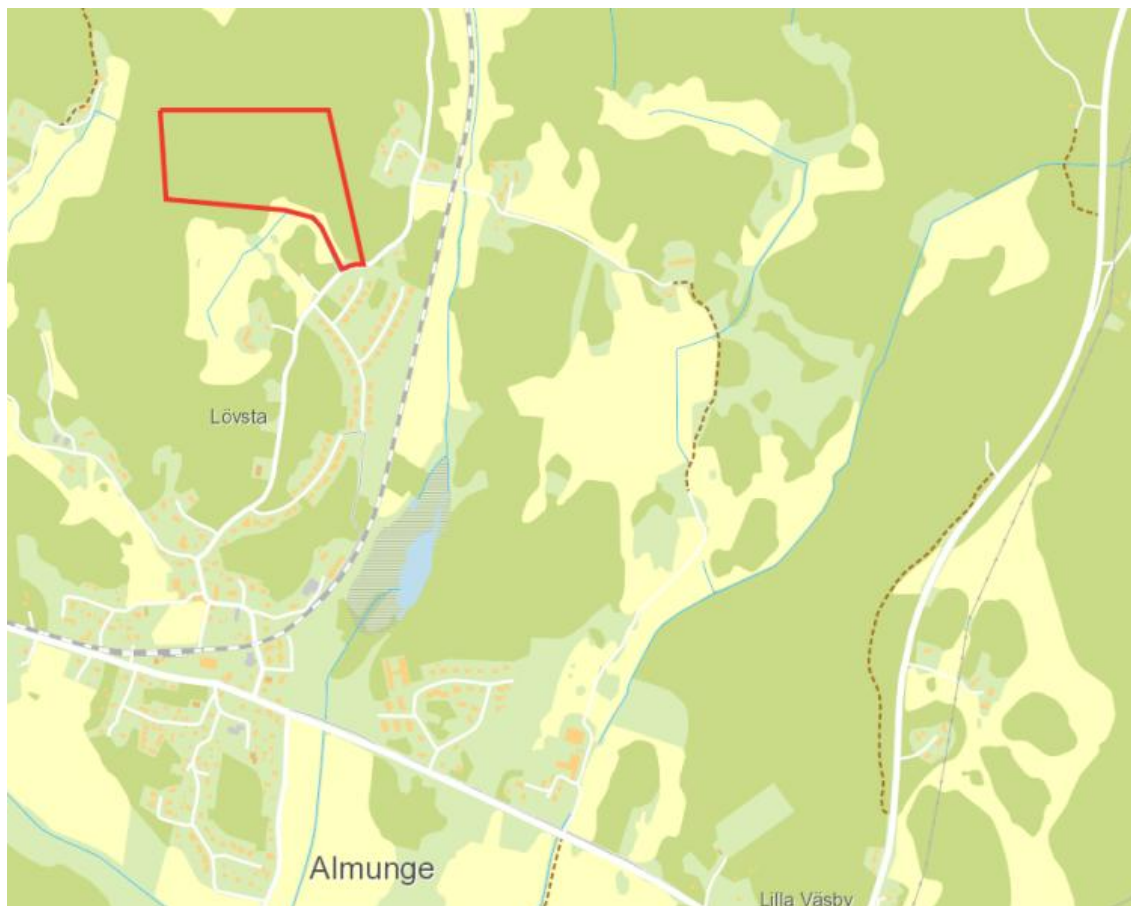
1	Inledning	3
1.1	Områdesbeskrivning	3
2	Nulägesbeskrivning	4
2.1	Befintligt trafiksystem	4
2.1.1	Gång- och cykeltrafik	4
2.1.2	Kollektivtrafik och skolskjuts	4
3	Planförslag	5
3.1	Parkeringstal för bil och cykel	7
3.2	Befintligt och tillkommande gång- och cykelvägnät	8
4	Trafikprognos	10
4.1	Sammanställning av befintliga trafikräkningar	10
4.2	Trafikalstring	10
4.3	Trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognos	10
4.3.1	Mogavägen	10
4.3.2	Almungevägen	10
4.4	Kapacitetsanalys	11
4.5	Resultat	11
5	Analys	12
5.1	Säkra skolvägar	12
5.2	Siktförhållanden	13
6	Förslag till vidare åtgärder	14
6.1	Byggtrafik	16
7	Slutsatser	16

1 Inledning

Bjerking har fått i uppdrag av Norrhöjden Fastigheter AB att ta fram en trafikutredning kopplat till pågående detaljplan för Almunge-Lövsta 1:147. Detaljplanens syfte är att möjliggöra cirka 50 bostäder i nordvästra Almunge. Planen medger i huvudsak enbostadshus samt ett mindre antal flerbostadshus. Förslaget följer Uppsala kommuns översiktsplan.

1.1 Områdesbeskrivning

Almunge utgörs av ett stationssamhälle i väster och en kyrkby i öster. Gällande översiktsplan pekar ut Almunge som en av Uppsala kommuns prioriterade tätorter. De prioriterade tätorterna ska enligt översiktsplanen utvecklas som inbjudande och levande lokalsamhällen. Orterna ska utvecklas med ett varierat bostadsutbud, korta avstånd inom orten, närhet till omgivande natur och landsbygd samt goda pendlingsmöjligheter. Planområdet omfattas inte av någon gällande detaljplan.



Figur 1. Exploateringsområdet enligt planbeskrivningen.

2.1 Befintligt trafiksystem

[illegible]

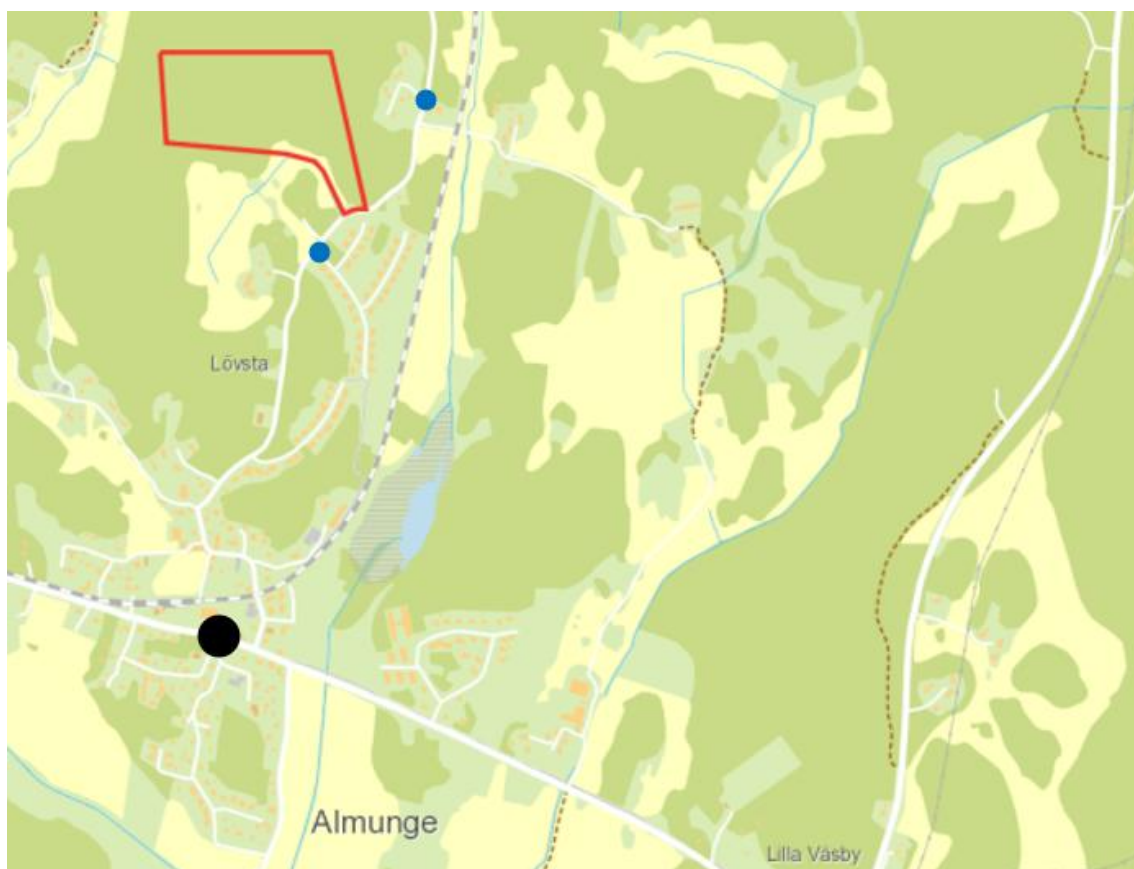
Almunges primära vägnät utgörs av Mogavägen (väg 1076), Almungevägen (väg 282) och längre österut även väg 273. Mogavägen är en matargata till hela nordvästra Almunge. Mogavägen går i nordsydlig riktning genom tätorten och förbinder väg 1077 i norr till väg 282 i söder. Vägen är smal, krokig, med relativt stora höjdskillnader och bitvis råder dåliga siktförhållanden. Mogavägens hastighetsbegränsningar har nyligen sänkts inom tätbebyggt område till 40 km/h. Längre söderut, närmare Almunges mer centrala delar gäller 30 km/h. Trafikverket har under planarbetet bedömt att Mogavägens kapacitet tål en belastning av ett tillskott av 50 bostäder samt att en ny anslutning till vägnätet kan hanteras utan ny vägplan.

2.1.1 Gång- och cykeltrafik

Det finns ingen gång- och cykelväg längs med Mogavägen. I Almunge finns en separat gång- och cykelväg längs Almungevägen. Inom den befintliga bebyggelsen finns en separat gång- och cykelväg mellan Storfamnsvägen och Spånhögsvägen. I övrigt hänvisas gång- och cyklister till blandtrafik.

2.1.2 Kollektivtrafik och skolskjuts

Almunge trafikeras av regionbussar till Uppsala, Norrtälje och Arlanda med relativt hög turtäthet. Hållplatser finns på flera ställen längs med väg 282. Närmaste busshållplats ligger cirka 1 km från planområdet. Mogavägen trafikeras av skolskjutstrafik. En befintlig skolskjutshållplats finns cirka 100 meter söder om och en cirka 400 meter norr om planområdet.



Figur 3. Skolskjutshållplatserna (blå) närmast planområdet samt hållplatsläge för regionbussar (svart).

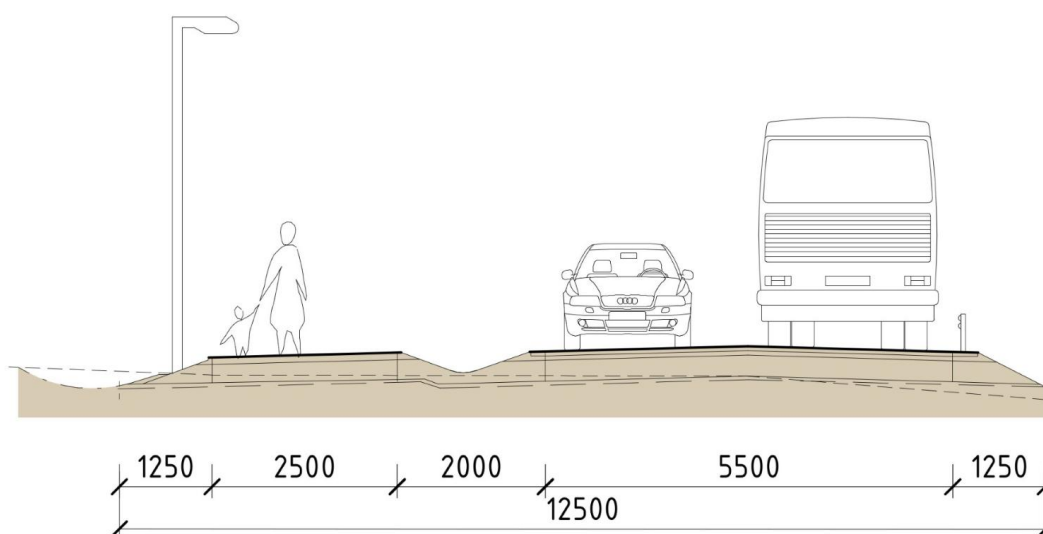
3 Planförslag

Detaljplanen ska möjliggöra cirka 50 nya bostäder, huvudsakligen bestående av enbostadshus (villor) men även några mindre flerbostadshus. Den västra delen av planområdet planeras bebyggas av cirka 20 friliggande enbostadshus och i den östra delen av planområdet planeras det för några mindre flerbostadshus med cirka 22 lägenheter. Inom ett mindre område i sydost medges flexibla bestämmelser vilket möjliggör ett flerbostadshus, exempelvis ett LSS-boende, med cirka 6 lägenheter, ett enbostadshus ett parhus, ett radhus eller ett kedjehus. Detaljplanen förutsätter en ny anslutning till Mogavägen.



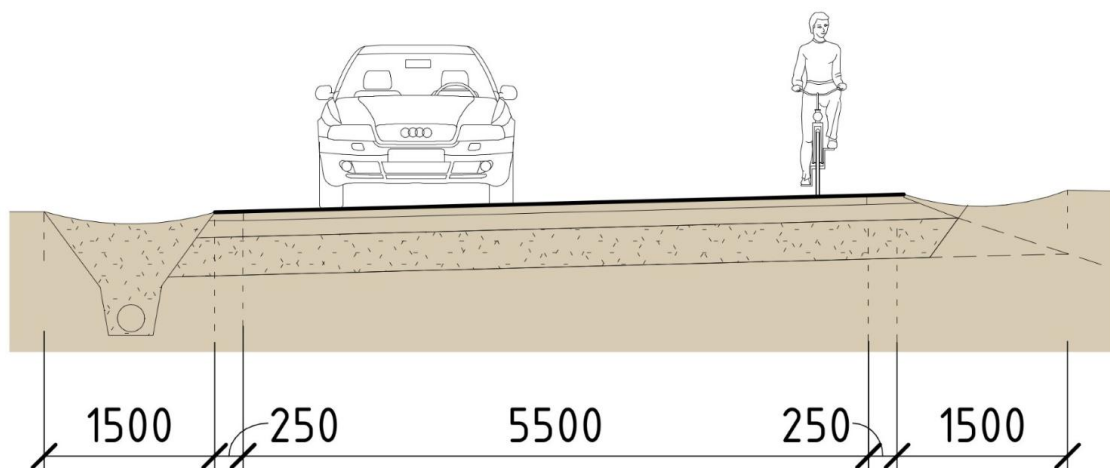
Figur 4. Illustrationsplan som visar förslag till utbyggnad inom planområdet.

Infart till planområdet sker från Mogavägen. Från Mogavägen planeras en ny angöringsgata norrut inom planområdet som går via åkermarken och skogskanten, som sedan viker av mot väster och utformas som en rundslinga. Gatans sektion omfattar 5,5 meter körbana som möjliggör möten mellan fordon och tyngre fordon, se Figur 5. Angöringsgatan utformas även med tillhörande gångväg på 2,5 meter. Cykling sker i blandtrafik både på den nya angöringsgatan samt inom planområdet. Inom flerbostadshusområdet i öster bildas en kvartersgata i form av en rundslinga.



Figur 5. Typsektion för ny angöringsgata.

Rundslingsan vid villabebyggelsen och kvartersgatan vid flerbostadshusområdet utformas med en 5,5 meter bred körbana vilket möjliggör möten samt framkomlighet för sopbil samt räddningstjänst, se Figur 6.



Figur 6. Typsektion för rundslingsa och övriga fordonskopplingar i området.

Hastighetsbegränsningen kommer spegla hur det ser ut på resterande gatunät intill planområdet – dvs 30 km/h. Hastighetsdämpande åtgärder ses över i ett senare skede för att säkerställa låg hastighet och hög trafiksäkerhet. Men sektionen är i enlighet med Uppsala kommuns teknisk handbok (typsektion 3) med avsteget att flexzon utgår. I stället säkerställs en skyddsremsa om cirka 1 meter mellan gångbana och körbana på angränsningsgatan. Detta bedöms vara tillräckligt med hänsyn till uppskattade fordonsmängder, hastighetsbegränsning samt att det är en privat väghållare.

3.1 Parkeringstal för bil och cykel

Uppsala kommuns parkeringstal tillämpas och tillgodoses inom planområdet. Kommunens parkeringstal redovisar minimala, vilket innebär att fler parkeringsplatser får tillskapas om exploatören anser det vara lämpligt.

För villorna har tomterna utformats på sådant sätt att de möjliggör en carport per tomt samt uppställning av fordon på uppfart. Detta innebär att varje villa har plats för minst två fordon per tomt.

För flerbostadshusen gäller samma förutsättningar som ovan. Minimikravet enligt kommunens parkeringstal är att minst 8 platser per 1000 kvm BOA ska säkerställas. Flerbostadshusens sammanlagda BTA uppskattas till 2700 kvm, vilket innebär 2160 kvm BOA. Detta innebär att parkeringsbehovet för flerbostadshusen uppgår till cirka 17 bilparkeringsplatser.

Projektet säkerställer 17 bilparkeringsplatser inom två parkeringsskepp, där det vid behov även kan inrymmas totalt ytterligare 4 platser. Vid varje flerbostadshus möjliggör projektet även en RHP-plats som kan inrättas vid behov och dessa ska anläggas max 25 meter från tillgänglig entré. Se illustrationsplan nedan där bilparkeringsplatserna redovisas för flerbostadshusen;



Figur 7. Illustrationsplan som visar bilparkeringsplatser dedikerade till flerbostadshusen.

Cykelparkeringens utformning är alltid projektspecifik, men platserna ska vara enkla att nå och vara utformad enligt kraven i BBR med tillhörande standarder. Inom planområdet kommer väderskyddade cykelparkeringsplatser tillskapas dedikerade till flerbostadshusen enligt Uppsala kommuns parkeringstal, dvs minst 40 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BOA. För flerbostadshusen innebär det att cirka 87 cykelparkeringsplatser säkerställs inom planen.

3.2 Befintligt och tillkommande gång- och cykelvägnät

Utanför planområdet planeras en ny gång- och cykelväg genom kommunal parkmark. Den nya sträckan, som kopplar an planområdet med befintligt gång- och cykelvägnät inom villabebyggelsen, ska vara 3 meter bred. Gång- och cykelvägen kommer anläggas drygt 3,7 meters avstånd från angränsande villatomt.

Figur 8 nedan visar befintligt och tillkommande gång- och cykelvägnät mellan planområdet och de mer centrala delarna av Almunge. Den nya gång- och cykelpassagen över Mogavägen (1) sker i blandtrafik för att sedan landa i en ny separerad gång- och cykelväg över parkmarken. Därefter färdas gång- och cykeltrafikanter inom blandtrafik (2) där hastigheten satts till 30km/h. Sedan kommer en sträcka av separerad gång- och cykeltrafik (3) för att sedan åter ske i

blandtrafik (4) där hastighetensbegränsningen är 30 km/h. För att ta sig vidare till huvudstråket (6) behöver gång- och cykeltrafiken samspela på en trottoar (5).



Figur 8. Befintligt och tillkommande gång- och cykelvägnät i närområdet.

Den nya gång- och cykelpassagen (1) över Mogavägen utformas enligt GCM-korsning typ 1. Detta eftersom sektionen är för smal för att inrymma refug. I övrigt kommer passagen utformas i enlighet med de råd som Trafikverket anger för typfall 1 vilket innebär att korsningen lokaliseras på ett sätt som säkerställer en god koppling för gång- och cykeltrafikanter. Utformningen ger god synbarhet även under ogynnsamma förhållanden såsom mörker, regn och vinterväglag. I det fortsatta arbetet med detaljutformningen säkerställs att orienteringshjälpmedel och tillgänglighet beaktas för att möta behoven hos samtliga trafikanter. Åtgärden kommer att stämmas av med Trafikverkets trafikingenjörer innan den genomförs och en ritning tas fram som Trafikverkets enhet trafikmiljö får ta del av. Projektledaren på underhåll kommer kontaktas när åtgärden är klar för att avsyna den.



Figur 9. Gång- och cykelpassage över Mogavägen.

4 Trafikprognos

4.1 Sammanställning av befintliga trafikräkningar

Det finns en rad genomförda trafikmätningar av årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på Mogavägen och Almungevägen. Trafikmätningar genomförda 2023 respektive 2019 visar följande ÅDT på respektive väg, där antalet tunga fordon anges i parentes;

- Mogavägen: 664 (11)
- Almungevägen: 2 711 (244)

4.2 Trafikalstring

En trafikstringsberäkning av den tilltänka exploateringen har utförts med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. Verktöget erbjuder ett dynamiskt sätt att skatta antalet resor som ett område genererar. En mängd parametrar ligger till grund för beräkningen så som uppgifter om planområdets läge, exploateringsgrad, närhet till kollektivtrafik, gång- och cykelvägnätets standard etc. Verktöget ger uppskattade trafikrörelser per vardagsdygn för samtliga trafikslag.

Exploateringen antas generera totalt cirka 252 ÅDT¹, 10 % av ÅDT antas utgöra maxtimmen.

4.3 Trafikutvecklingstal enligt Trafikverkets basprognos

Trafikverket tar varje år fram länsvisa uppräkningsstal för trafiken för att avgöra hur stor ökningen av det allmänna trafikflödet förväntas bli. Trafikprognosåret är satt till 2045 för att på bästa sätt spegla Uppsala kommuns gällande översiktsplan.

Den framtida prognostiserade trafiken på Mogavägen respektive Almungevägen utgörs av dagens trafik, den allmänna trafiktillväxten enligt Trafikverkets basprognos samt trafikstringen från den aktuella exploateringen. Utvecklingen för Uppsala Län är att trafiken förväntas öka med en kvot på 1,31 mellan åren 2019 – 2045, det vill säga 31%. Sedan 1999 har trafiken på Mogavägen minskat vid samtliga tre mätningar mellan 4–8%. På Almungevägen har ÅDT både ökat och minskat upp till 15% i de 7 mätningarna som gjorts mellan 1993 och 2019. Totalt har ÅDT ökat 8 % på de 26 åren. Detta antyder att kvoten för länet inte bör vara en underskattning trots tillkommande exploatering.

4.3.1 Mogavägen

Prognosen visar en generell trafikökning från dagens flöde (2023) med omkring 26 % fram till prognosår 2045. För Mogavägen innebär detta en ökning av ÅDT från 664 fordon till 837 fordon år 2045.

4.3.2 Almungevägen

Prognosen visar en generell trafikökning från dagens flöde (2019) med omkring 31 % fram till prognosår 2045. För Almungevägen innebär detta en ökning av ÅDT från 2 711 fordon till 3 559 fordon år 2045.

¹ Trafikalstringen bifogas i sin helhet som bilaga.

4.4 Kapacitetsanalys

Som en del av trafikutredningen genomförs även kapacitetsanalyser för korsningen Mogavägen/nya anslutningen samt Almungevägen/Mogavägen. Trafikutvecklingstalen i utredningen är satta till år 2045 i enlighet med Trafikverkets fasta prognosår. Kapacitetsanalysen däremot genomfördes i ett tidigare skede med prognosår 2050, innan dessa synpunkter inkom. Då skillnaden mellan 2045 och 2050 bedöms vara marginell vad gäller trafikvolym och resultat, samt eftersom en ny analys skulle vara tidskrävande utan att tillföra ett mervärde, kvarstår kapacitetsanalysen med år 2050 som prognosår.

Kapacitetsanalysen redovisas med belastningsgrad. Belastningsgraden är en siffra som anger kvoten mellan det högsta flödet som det finns kapacitet för och det flöde som beräknas för maxtimmen. En belastningsgrad på 1,0 innebär att förväntat flöde är lika stort som kapaciteten. Vid en belastningsgrad över 1,0 överstiger det beräknade flödet korsningens kapacitet under maxtimmen. Enligt Trafikverkets VGU (Vägar och Gators utformning) bör belastningsgraden för nya korsningar understiga 0,6 vid nybyggnation för att vara godtagbar. Belastningsgraden beräknas för varje körriktning på Mogavägen respektive Almungevägen under maxtimmen på förmiddagen respektive eftermiddagen. Detta utifrån dagens flöden samt prognostiserade flöden 2050 där tillkommande trafik från exploateringen är inräknad. Ett antagande gällande svängandelar är att 80 % av flödet ut från Mogavägen ska vidare mot Uppsala samt vice versa på eftermiddagen.

4.5 Resultat

Kapacitetsanalyserna visar att framkomlighet i området idag är mycket god, det uppstår inga kapacitetsproblem i varken förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme. Resultatet för prognosår 2050 visar även där att framkomligheten kommer förbli mycket god, både under förmiddagens respektive eftermiddagens maxtimme. Resultaten redovisas nedan;

Kapacitet och körlängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Mogavägen	1	RV	33	1732	0.02	0.0	0.0
Ny väg	1	HV	30	1119	0.03	0.0	0.0
Mogavägen	1	HR	57	1818	0.03	0.0	0.0

Figur 10. Belastningsgraden korsning Mogavägen/ny kvartersgata, förmiddagens maxtimme 2050

Kapacitet och körlängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Mogavägen	1	RV	100	1559	0.06	0.0	0.0
Ny väg	1	HV	3	1078	0.00	0.0	0.0
Mogavägen	1	HR	36	1818	0.02	0.0	0.0

Figur 11. Belastningsgraden korsning Mogavägen/ny kvartersgata, eftermiddagens maxtimme 2050

Kapacitet och körlängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Almungevägen	1	RV	129	1563	0.08	0.0	0.0
Mogavägen	1	HV	85	874	0.10	0.1	0.1
Almungevägen	1	HR	121	1739	0.07	0.0	0.0

Figur 12. Belastningsgraden korsning Mogavägen/Almungevägen, förmiddagens maxtimme år 2050.

Kapacitet och körlängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Almungevägen	1	RV	316	1599	0.20	0.0	0.0
Mogavägen	1	HV	36	745	0.05	0.0	0.0
Almungevägen	1	HR	270	1739	0.16	0.0	0.0

Figur 13. Belastningsgraden korsning Mogavägen/Almungevägen, eftermiddagens maxtimme år 2050.

5 Analys

Planförslaget innehåller dels nya enskilda vägar för fordon och fotgängare, dels en ny gång- och cykelväg på parkmark, utanför planområdet. Den nya gång- och cykelvägen, som ligger på kommunalägd parkmark, kommer detaljstuderas inför bygglov där den placeras på drygt 3,7 meters avstånd från närmaste villatomt. Det kommer av utrymmesskäl på det statliga vägnätet inte kunna anläggas refug eller liknande, men kopplingen för gående görs tillgänglig med en nollad kantsten inom planområdet.

Den nya angöringsgatan samt övriga gatunätet inom planområdet utformas enligt krav i VGU om framkomlighet med hänsyn till möten mellan personbil samt tyngre fordon, exempelvis sopbil. Samtliga kopplingar är utformade efter kontroll av körspår, både för sopbil och räddningstjänstens fordon.

Inom planområdet löses samtliga funktioner, bland annat dagvattenhanteringen och leverans- och sophantering. Vidare säkerställer planen att Uppsala kommuns parkeringstal löses inom planområdet. Detta innebär således att det statliga vägnätet ej påverkas av planförslaget. Kommunen påverkas ej då de inte är väghållare för vägnätet i området.

Planförslaget föreslår åtgärder på parkmark utanför det aktuella planområdet. Detta skapar goda förutsättningar för gående och cyklister att ansluta till Almunges övriga gång- och cykelvägnät.

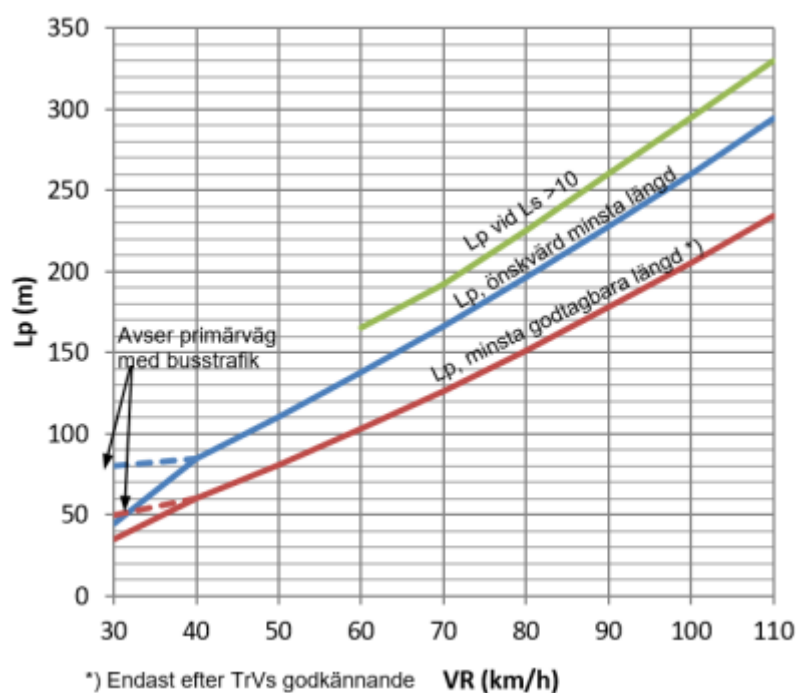
Kapacitetstesterna av den nya angöringsvägen samt korsningen Mogavägen/Almungevägen visar att det är god framkomlighet idag samt vid prognosår 2050. Således kommer exploateringen ej påverka det statliga vägnätet. Kommunen är inte väghållare för någon väg i anslutning och påverkas därför inte heller av den tilltänka exploateringen.

5.1 Säkra skolvägar

Det föreslagna gång- och cykelvägen på parkmark, utanför planområdet, kopplar ihop planområdet med resten av Almunges befintliga gång- och cykelvägnät. Från planområdet kommer gående och cyklister säkert kunna ta sig mellan bostaden i området och skolan i centrala Almunge. Detta kommer delvis ske på separerade gång och cykelbanor men även i blandtrafik. Den befintliga villastrukturen och dess fastighetsgränser samt väghållaransvaret omöjliggör en ombyggnation i syfte att inrymma nya gång- och cykelbanor. Däremot gäller max 30km/h inom det enskilda vägnätet vilket enligt VGU medger att gång- och cykeltrafik färdas säkert inom blandtrafik. Vidare är avståndet mellan planområdet och skolan i centrala Almunge så stort att eleverna inte antas använda cykeln som främsta färdmedlet – snarare skolskjutsbussen som är det främsta färdmedlet till och från skolan.

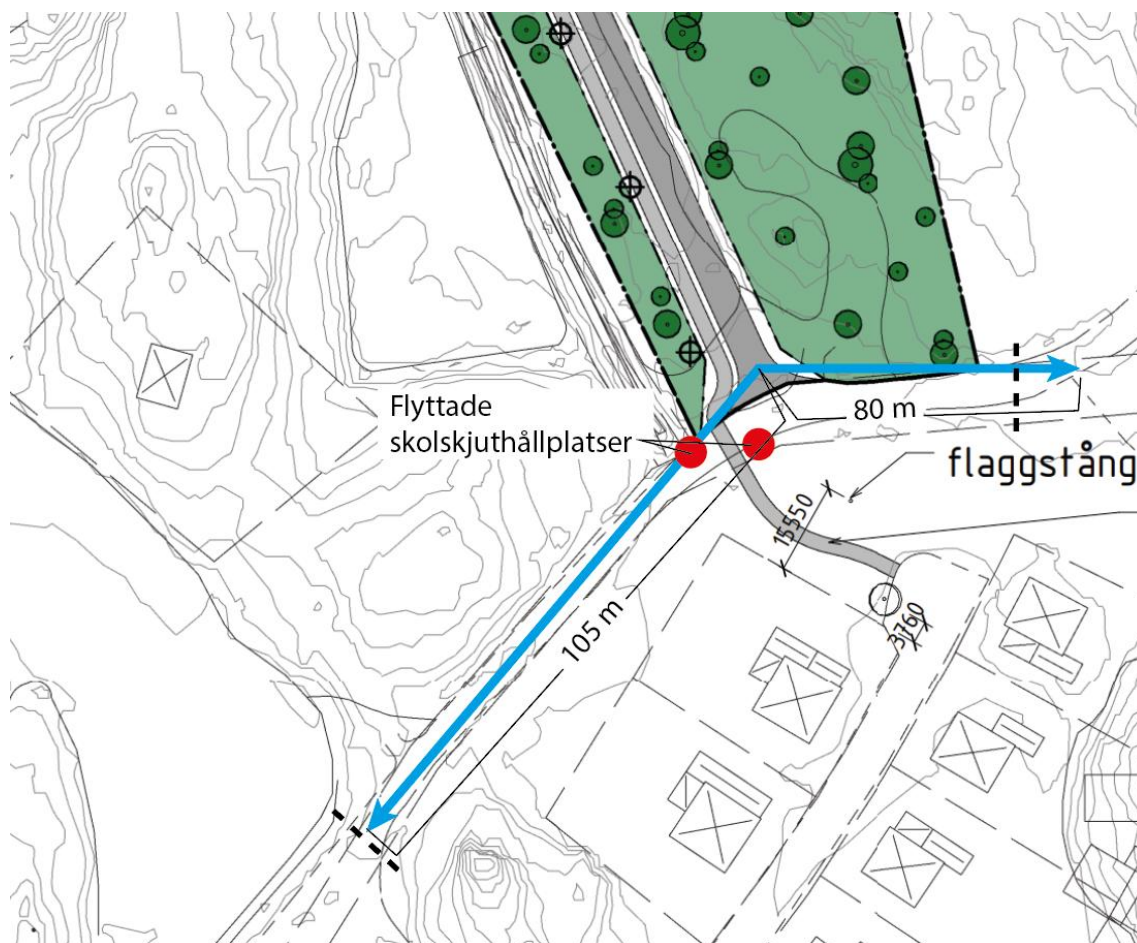
5.2 Siktförhållanden

Referenshastighet (VR) är ett sammanvägt funktionellt begrepp för att ange vilken högsta hastighet en länk eller korsning ur hastighets- och trafiksäkerhetssynpunkt ska utformas. Referenshastigheten används för att bl.a. bestämma minimilängd för olika typer av sikt, t.ex. stoppsikt och siktområde i korsningar.



Figur 14. Mått för sikt i korsning.

Den aktuella referenshastigheten utmed planområdet är 40 km/h. Ur tabellen går således att utläsa att önskvärd minsta längd för sikt i detta fall är 80 meter, 5 meter in i på anslutningsvägen. Mot öst krävs att ett antal träd och en bergknalle tas ner för att siktkraven enligt VGU ska uppfyllas. Mot väst uppfylls kraven då den fria sikten är cirka 105 meter.



Figur 15. Förenklad illustration som redovisar fri sikt uppnås i sydvästlig riktning vid ny anslutning medan insatser krävs österut för att uppnå siktkrav. Illustrationen visar även flyttat läge för skolskjuts.

6 Förslag till vidare åtgärder

Den nya angöringsgatan kommer utformas med gatubelysning på ena sidan av vägen. Genom att se över dess placering, men med hänsyn till Trafikverkets vägområde, kan första belysningsstolpen eventuellt placeras närmare Mogavägens körbana vilket skulle bidra till att tydliggöra och synliggöra möten mellan gående och biltrafiken.

Vidare föreslår utredningen att det befintliga skolskjuthållplatsläget vid Ramparbolsvägen ses över och flyttas till den nya angöringsvägen. Angöringsvägens bredd samt radier medger att buss stannar till i gatan, på samma sätt som resterande av hållplatslägena på Mogavägen. Då flödena in- och ut från den nya exploateringen är så pass låg kommer detta inte påverka framkomligheten på Mogavägen.

Vid den nya gång- och cykelpassagen (Trafikverket, GCM-passage typfall 1) föreslås även att ny skyltning sätts upp i vardera riktning. Varning för gående (Vägmärke A14) kommer uppmärksamma biltrafiken om att här kan gående och cyklister korsa vilket kan bidra till än lägre hastigheter, och därmed öka tryggheten vid passagen. Skyltarna placeras enligt

Trafikverkets riktlinjer för skyltplacering. Det kommer således fortsättningsvis vara fordon på Mogavägen som har företräde framför korsande gång- och cykeltrafikanter.

Sikten åt öst når inte upp till kraven i VGU utan måste åtgärdas genom siktröjning av viss vegetation och en bergsknalle behöver tas bort, se Figur 16.



Figur 16. Behov av att ta ner träd samt mindre buskage.

Troligtvis omfattar siktröjningen cirka 4–5 träd baserat på ortofotot nedan, se Figur 17. Även en bergsknalle behöver tas bort för att uppnå god sikt åt öst.



Figur 17. Område österut som behöver siktröjas både av träd samt en bergsknalle.



Figur 18. Nuvarande bergsknalle som ska undanröjas för att uppnå god sikt.

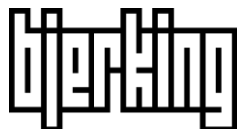
6.1 Byggtrafik

Sett till att oskyddade trafikanter, med en särskild hänsyn till att barn kommer korsa vägen, är det lämpligt att se över vilka tider byggtrafiken kommer trafikera korsningen. I möjligaste mån bör denna planeras att ske för att inte sammanfalla med när skolbarn tar sig till skolan/skolskjutshållplatsen. Skolskjutshållplatsen flyttas först efter att exploateringen är avslutad. I övrigt kommer projektet förhålla sig till gällande regler och riktlinjer enligt *Trafikverkets tekniska råd för Arbete på väg* vilket kommer hanteras i en kommande Trafikanordningsplan under byggtiden.

7 Slutsatser

Prognosen visar en generell trafikökning från dagens flöde (2023) med omkring 31 % fram till prognosår 2045. För Mogavägen innebär detta en ökning av ÅDT från 664 fordon till 871 fordon år 2045. Kapacitetsanalyserna som är gjord för år 2050 visar att exploateringen inte kommer påverka framkomligheten på det statliga vägnätet nu eller då. Den nya anslutningen kan utformas enligt siktkraven i VGU.

Vidare innebär exploateringen förbättrade gång- och cykelmöjligheter för barn som ska ta sig till och från skolskjutshållplatsen i och med dess nya föreslagna hållplatsläge. Detta främst för boende inom planområdet men även till viss del för boende inom den befintliga villabebyggelsen då den nya passagen är utformad med varningsskyltar. Vid den nuvarande skolskjutshållplatsen saknas varningsskylt.



Bjerking AB

Henrik Grell

072 148 01 39

Henrik.grell@bjerking.se

Amanda Werini

010-211 84 45

Amanda.werini@bjerking.se

Referenser:

Trafikverkets alstringsverktyg

Uppsala kommun Översiktsplan

Uppsala kommun Parkeringstal

VGU

Trafikverket, Nationella Vägdatan (NVDB)

Trafikverket, Trafikflödeskartan Trafikverket

Uppräkningstal vägtrafik Trafikverket

Bilagor



TRAFIKVERKET

[→ Till Trafikverket.se](#)

Trafikalstringsverktyg - Resultat - Detaljplan för Almunge-Lövsta
1:147

[Användarhandledning](#) (pdf)

Projektlista

Projektnamn

Lokalisering

Markanv.

Kollektivtrafik

Gång

Cykel

Bil

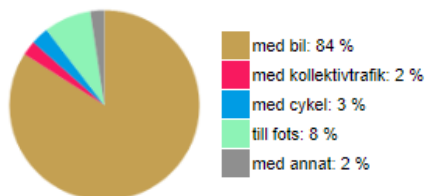
MM

Resultat

Antal resor (totalt, exkl. nyttotrafik)

Bästa skattning: 385 resor / dygn

Skattad färdmedelsfördelning



Osäkerhet

Andelen av resorna som är baserade på trafikalstringstal med **låg** / **medel** / **hög** osäkerhet. Ju högre osäkerhet, desto försiktigare bör du vara när du tolkar resultaten.

Resor per färdmedel (exkl. nyttotrafik)

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Antal resor / dygn	324	10	12	31	9	385

Resor uppdelat efter markanvändning

Antal resor / dygn (exkl. nyttotrafik) fördelat per markanvändning

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Till fots	Annat	Totalt
Lägenhet	23	2	1	5	1	33
Radhus/parhus	172	4	6	15	5	202
Villa	128	3	4	11	4	151
Totalt	324	10	12	31	9	385

Uppskattat antal bilar

Antal bilresor, exkl nyttotrafik: 324 bilresor

Uppskattning av antal bilar: 238 bilar ($\frac{324}{1,36}$),

vilket motsvarar ungefär 265 $\frac{238}{0,91}$ ADT.

Antaganden:

- 1,2 personer per bil för arbetsresor
- 1,4 personer per bil för inköp/serviceresor
- 1,5 personer per bil för fritidsresor
- Bostäders resor fördelar sig enligt:
 - 35% arbetsresor
 - 23% inköp/serviceresor
 - 42% fritidsresor
- Övrig markanvändning ger:
 - 34% arbetsresor
 - 27% inköp/serviceresor
 - 39% fritidsresor

Reslutat Capcal

Mogavägen maxtimme Förmiddag 2050

Capcal 4.8.0.0 -

...Drive - Bjerking AB\Skribbordet\Capcal_Almunge\24u1238_fm.isc

Licensägare: Sindri Norrby, Bjerking AB, Uppsala

Korsningstyp: Väjningsplikt
Beräkningsmodell: TRVMB stopp/väijning

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Mogavägen	1	RV	33	1732	0.02	0.0	0.0
Ny väg	1	HV	30	1119	0.03	0.0	0.0
Mogavägen	1	HR	57	1818	0.03	0.0	0.0

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Mogavägen	1	0	0	0	1	6	6	0
Ny väg	1	3	3	4	10	90	100	4
Mogavägen	1	0	0	0	0	2	2	0
Alla fordon		1	1	1	3	25	27	1

Fördröjning och andel stopp per riktning

Tillfart	Riktning	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Mogavägen	Rfr	0	0	0	0	0	0	0
	Vsv	3	4	5	7	93	100	3
	Alla	0	0	0	1	6	6	0
Ny väg	Hsv	3	3	4	10	90	100	4
	Vsv	3	4	5	15	85	100	6
	Alla	3	3	4	10	90	100	4
Mogavägen	Hsv	0	2	2	0	100	100	0
	Rfr	0	0	0	0	0	0	0
	Alla	0	0	0	0	2	2	0
Total fördröjning (timmar)		0.0						

Mogavägen maxtimme Eftermiddag 2050

Capcal 4.8.0.0 -

...ive - Bjerking AB\Skribbordet\Capcal_Almunge\24u1238_em.isc

Licensägare: Sindri Norrby, Bjerking AB, Uppsala

Korsningstyp: Väjningsplikt
Beräkningsmodell: TRVMB stopp/väjning

Resultat, en timme.

Kapacitet och körlängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Mogavägen	1	RV	100	1559	0.06	0.0	0.0
Ny väg	1	HV	3	1078	0.00	0.0	0.0
Mogavägen	1	HR	36	1818	0.02	0.0	0.0

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Mogavägen	1	1	1	2	4	29	33	1
Ny väg	1	3	3	5	10	90	100	4
Mogavägen	1	0	0	0	0	0	0	0
Alla fordon		1	1	1	3	23	26	1

Fördröjning och andel stopp per riktning

Tillfart	Riktning	Fördröjning s/f			Andel fördröjda %			Andel som stannar
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Mogavägen	Rfr	0	0	0	2	1	4	0
	Vsv	3	4	5	7	93	100	3
	Alla	1	1	2	4	29	33	1
Ny väg	Hsv	3	2	4	5	95	100	2
	Vsv	3	4	5	18	82	100	7
	Alla	3	3	5	10	90	100	4
Mogavägen	Rfr	0	0	0	0	0	0	0
	Alla	0	0	0	0	0	0	0
Total fördröjning (timmar)		0.0						

Mogavägen/Almungevägen maxtimme Förmiddag 2050

Capcal 4.8.0.0 -

...live - Bjerking AB\Skrivbordet\Capcal_Almunge\korsning2_FM.isc

Licensägare: Sindri Norrby, Bjerking AB, Uppsala

Korsningstyp: Stopp
Beräkningsmodell: TRVMB stopp/väjning

Resultat, en timme.

Kapacitet och körlängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Almungevägen	1	RV	94	1609	0.06	0.0	0.0
Mogavägen	1	HV	46	905	0.05	0.0	0.0
Almungevägen	1	HR	96	1739	0.06	0.0	0.0

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Andel fördröjda %			Andel som stannar	
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Almungevägen	1	0	1	1	3	14	17	1
Mogavägen	1	4	6	7	100	0	100	100
Almungevägen	1	0	0	0	0	3	3	0
Alla fordon		1	1	2	21	7	27	20

Fördröjning och andel stopp per riktning

Tillfart	Riktning	Fördröjning s/f		Andel fördröjda %			Andel som stannar	
		Konflikt	Geom.	Totalt	Konflikt	Geom.	Totalt	
Almungevägen	Rfr	0	0	0	1	1	2	0
	Vsv	3	5	5	13	87	100	4
	Alla	0	1	1	3	14	17	1
Mogavägen	Hsv	4	6	7	100	0	100	100
	Vsv	4	6	7	100	0	100	100
	Alla	4	6	7	100	0	100	100
Almungevägen	Hsv	0	3	3	0	100	100	0
	Rfr	0	0	0	0	0	0	0
	Alla	0	0	0	0	3	3	0
Total fördröjning (timmar)		0.1						

Mogavägen/Almungevägen maxtimme Eftermiddag 2050

Capcal 4.8.0.0 -

...erking AB\Skribbordet\Capcal_Almunge\korsning2_EM_2050.isc

Licensägare: Sindri Norrby, Björking AB, Uppsala

Korsningstyp: Stopp
Beräkningsmodell: TRVMB stopp/väning

Resultat, en timme.

Kapacitet och kölängder per körfält

Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Kölängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Almungevägen	1	RV	316	1599	0.20	0.0	0.0
Mogavägen	1	HV	36	745	0.05	0.0	0.0
Almungevägen	1	HR	270	1739	0.16	0.0	0.0

Fördröjning och andel stopp per körfält

Tillfart	Körfält	Fördröjning s/f		Geom.	Totalt	Andel fördröjda %			Andel som stannar
		Konflikt	Geom.			Konflikt	Geom.	Totalt	
Almungevägen	1	0	1	1	1	5	10	15	1
Mogavägen	1	4	6	7	7	100	0	100	100
Almungevägen	1	0	1	1	1	0	28	28	0
Alla fordon		0	1	1	1	8	17	26	6

Fördröjning och andel stopp per riktning

Tillfart	Riktning	Fördröjning s/f		Geom.	Totalt	Andel fördröjda %			Andel som stannar
		Konflikt	Geom.			Konflikt	Geom.	Totalt	
Almungevägen	Rfr	0	0	0	0	3	3	5	0
	Vsv	3	5	5	5	27	73	100	8
	Alla	0	1	1	1	5	10	15	1
Mogavägen	Hsv	4	6	7	7	100	0	100	100
	Vsv	4	6	7	7	100	0	100	100
	Alla	4	6	7	7	100	0	100	100
Almungevägen	Hsv	0	3	3	3	0	100	100	0
	Rfr	0	0	0	0	0	3	3	0
	Alla	0	1	1	1	0	28	28	0
Total fördröjning (timmar)		0.2							