



PM Trafik

Detaljplan Flogstaskolan

Granskningshandling

Utredare
Therese Spinnars
Tim Landin

2022-02-23

1 (27)

CIVIT

Innehållsförteckning _____ sida

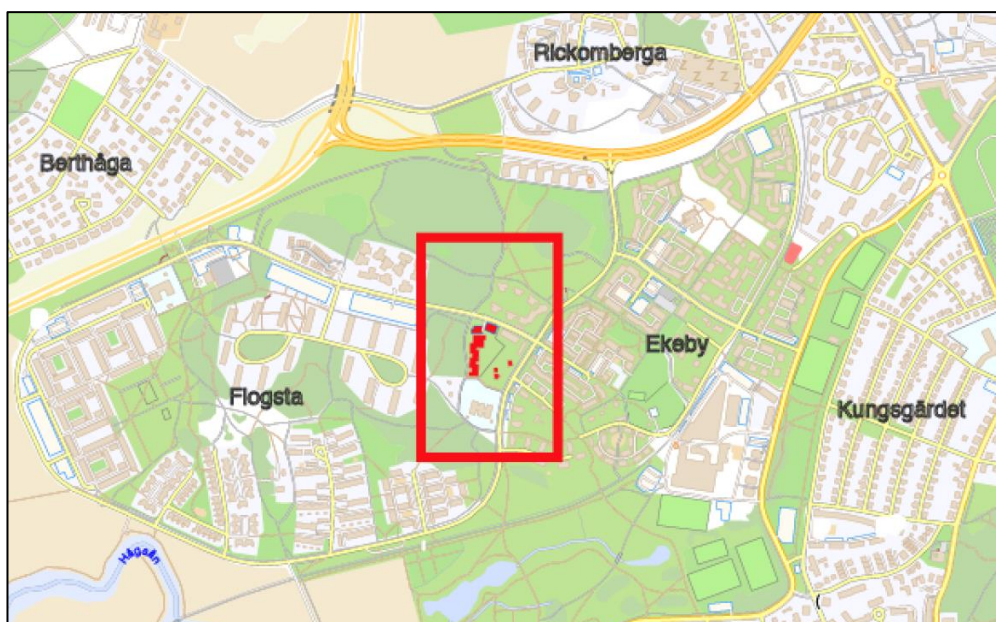
Inledning	3
Bakgrund	3
Syfte	3
Ägandeförhållanden.....	3
Utveckling i närområdet enligt Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun	5
Övriga förutsättningar.....	5
Flogstaskolan.....	7
Befintliga Flogstaskolan.....	7
Framtida Flogstaskolan	7
Skolbyggnaden.....	8
Idrottsbyggnaden	8
Befintlig trafikutformning.....	9
Bilstruktur.....	9
Gång- och cykelstråk samt tillgänglighet.....	10
Kollektivtrafik	11
Avfalls- och varutransporter	12
Parkering, parkering för rörelsehindrade och angöringsplatser	13
Framtida trafikutformning.....	14
Målsättning för framtida trafik	14
Fordonstrafik	14
Gångstråk och tillgänglighet.....	16
Cykelnät.....	18
Kollektivtrafik	19
Besöksparkering för rörelsehindrade och angöring till entréer	20
Parkering	22
E-station.....	23
Varu- och avfallstransporter	24
Siktförhållande	25
Trafikalstring	26
Förändrat färdmedelsval.....	26
Beräknad biltrafikalstring.....	27

Inledning

Bakgrund

Under 2020 fick Skolfastigheter på beställning av Stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att utveckla fastigheten för Flogstaskolan. På samma fastighet som Flogstaskolan ligger på idag låg tidigare även Kullens förskola. Delar av förskolan brann ner i augusti 2016 och verksamheten har sedan dess varit evakuerad till andra lokaler. För att kunna möta framtida behov av elevplatser planeras nu för att byggas upp en ny förskola och skola.

Flogstaskolan ligger i den nordöstra delen av Flogsta i Uppsala.



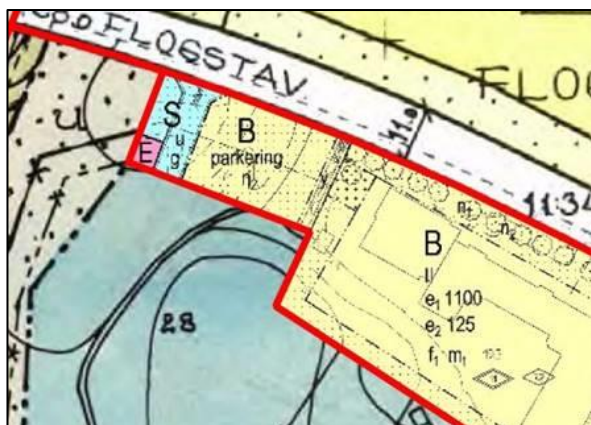
Figur. Flogstaskolans position i Flogsta.

Syfte

Skolområdet regleras i gällande detaljplan Flogsta-Ekebyområdet. Men för att möjliggöra ny ändamålsenlig skolbebyggelse krävs en ny detaljplan. Denna rapport PM Trafik syftar till att beskriva trafiksituationen och dess förutsättningar före och efter ombyggnaden av skolområdet.

Ägandeförhållanden

Skolfastigheten gränsar i söder och väster till en gång- och cykelväg. Delar av gång- och cykelvägen sträcker sig inom Skolfastigheters mark för att stråket ska anpassa sig efter terrängen. I öster angränsar skolfastigheten till villorna Flogsta 11:12 och Flogsta 11:71. I norr angränsar fastigheten till ett radhusområde med tillhörande parkering. Parkeringen för radhusområdet har en in- och utfart som är gemensam med skolans. Anslutningen ligger på Skolfastigheters mark och är reglerad som en gemensamhetsanläggning.



Figur. Gemensambetsanläggningen som används av boende och skolan i ljusblått, bostadsrättsförening inkl. parkeringsyta i gult, befintligt skolområde i blått och u-område i grått.



Figur. Skolområdet angränsar till fastigheterna:

1. Skolans fastighet Flogsta 19:2 ägs av Skolfastigheter AB.
- 1a. Delen av Skolans fastighet Flogsta 19:2 som tillhör gemensambetsanläggningen med bostadsrättsföreningen.
2. Fastigheterna Flogsta 11:34 och 11:35 ägs av Uppsala kommun. Uppsala kommun, är beredd att avyttra del av fastigheterna till Skolfastigheter AB.
3. Fastighet Flogsta 11:71 ägs av Skolfastigheter AB.
- 4: Fastighet Flogsta 11:12 (3) ägs av Uppsala kommun.
5. Fastighet Flogsta 19:X där X varierar för varje bostadsrätt, samfällighetsområde samt parkering. Ägs av privatpersoner.
6. Fastighet Flogsta 11:12 (4) ägs av en privatperson.

Utveckling i närområdet enligt Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun

I Uppsalas översiktsplan är Flogstavägen på den östra sidan om fastigheten preciserat som ett ej detaljstuderat stadsstråk. Stadsstråken tillsammans med stadsdelsnoderna är områden där bebyggelseutvecklingen i framtiden kommer att få en viktig roll. I Uppsalas översiktsplan redovisas viktiga framtida stadsstråk i Uppsala. Det är stadsstråket 17. Gottsunda – Börjetull som Flogstavägen är en del av. Detta stråk ska i framtiden fungera som en sammanlänkning av staden med prioritering av stomlinjer för kollektivtrafik. Det ska vara en hög koncentration av bebyggelse med främst bostäder och en kontinuitet av stadslivskvalitéer och verksamheter samt ett särskilt fokus kring hållplatser och andra strategiska platser.

Området tillhör även översiktsplanens stadsbyggnadsområde som innebär att den ska bestå av en blandstad med tyngdpunkt på bostadsutveckling, plats för bostadsnära funktioner och rekreationsområden som skapar närhet och livskvaliteter samt en ökad koncentration av bebyggelse, främst inom nära cykelavstånd från Resecentrum.

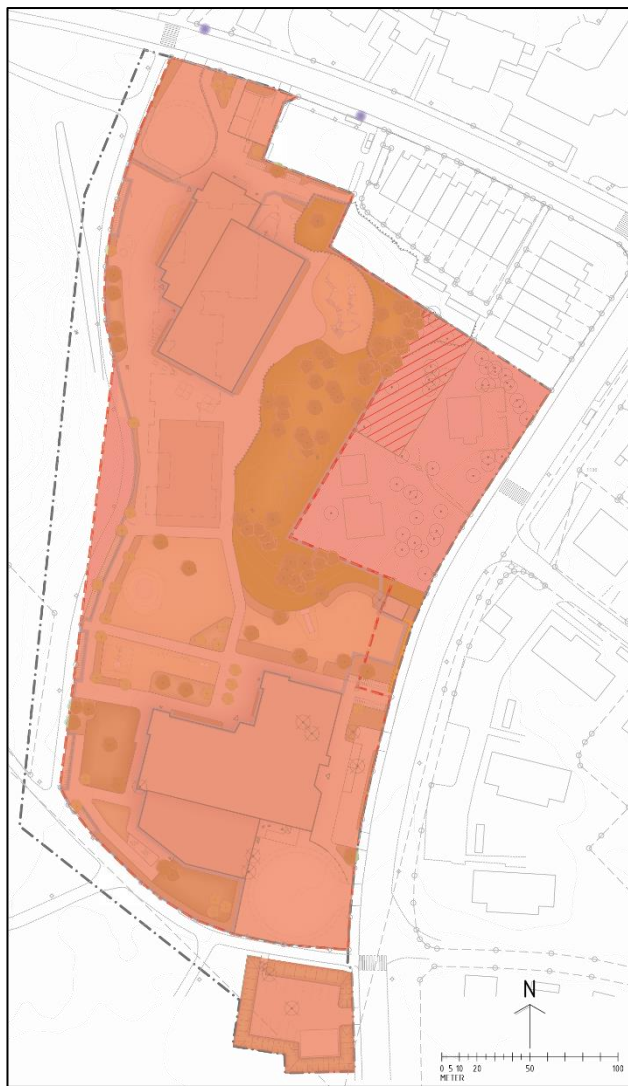
Övriga förutsättningar

Denna utredning är begränsad till att omfatta Flogstaskolans behov inom kvartersmark och i anslutning till allmän platsmark. Runt skolområdet ligger villor, radhus, busshållplatser samt en kringliggande gång- och cykelbana vars behov också ska beaktas.

Styrande för ny trafikutformning har varit Uppsala kommuns övergripande riktlinjer och styrdokument, Skolfastigheters krav samt projektets geografiska avgränsning. Förutsättning har också varit att inte göra intrång i:

- Befintliga busshållplatser
- Befintliga cykelstråk
- Befintliga fastighetsgränser till angränsande bostadsrättsförening
- Befintliga fastighetsgränser till angränsande villatomter
- Befintligt U-området
- Fastigheter (för att i så stor utsträckning som möjligt inte ändra på fastighetsgränser).

I figuren nedan illustreras planområdesgränsen.



Figur. Planområdesgräns för Detaljplan Flogstaskolan.

Flogstaskolan

Befintliga Flogstaskolan



Figur. Flogstaskolan idag.

Flogstaskolan är idag en lågstadieskola för ca 200 elever från förskoleklass till årskurs 3. Skolan har idrottshall och matsal.

Det finns ett behov av att utöka antalet skolplatser och skolgårdens yta. Befintlig byggnad möjliggör inte för en rationell utbyggnad utan istället planeras för en nybyggnad. En ny detaljplan ska ge möjlighet till en ny byggnad som kan möta framtida behov av antal skolplatser med moderna lokaler och skolgård.

Framtida Flogstaskolan

Ombyggnaden planeras för utökning av verksamheten till cirka 420 elever. Den färdigbyggda skolan ska ta emot elever från förskoleklass till årskurs 6. Under utredningsarbetet har flera alternativ på placering av byggnad och antalet byggnadskroppar utretts. Arbetet resulterade i att inom området planera för två nya byggnader, en skolbyggnad och en idrottshall.



Figur. Tillkommande byggnader markerade i rött. Från tidigare bebyggelse inom planområdet är det endast villorna som behålls.

Skolbyggnaden

Den nya skolbyggnaden ska inhysa Flogstaskolans verksamhet med 420 elever för elever i från förskoleklass till årskurs 6, med matsal och tillagningskök. Både skola, kök och matsal angörs från Flogstavägen i öster.

Byggnaden planeras med utbildning i norra delen och kök inklusive matsal i södra delen. Köket planeras ha en kapacitet för 800 lagade portioner/dag och köket kommer att kunna distribuera mat även till andra skolor inom kommunen.

Ett separat avfallsrum/miljörum placeras mot vändplanen på byggnadens södra sida. Leveranser av mat, slöjd- och kontorsmaterial planeras också tas in från vändplanen. Byggnadens utbredning avgränsar trafik från skolgården.

Idrottsbyggnaden

Den nya idrottsbyggnaden omfattar idrottshall med tillhörande omklädningsrum, kontor, foajé och förvaringsutrymmen. Byggnaden placeras på den norra delen av fastigheten och angörs från Flogstavägen i norr via en vändplan.

Genomförandet

Inledningsvis ska skolans verksamhet pågå i befintliga lokaler medan skolbyggnaden byggs. När skolbyggnaden är färdigställd kan den nya skolans lokaler användas medan idrottshallen byggs. Trafik under genomförandeskedet är ej studerat.

Befintlig trafikutformning

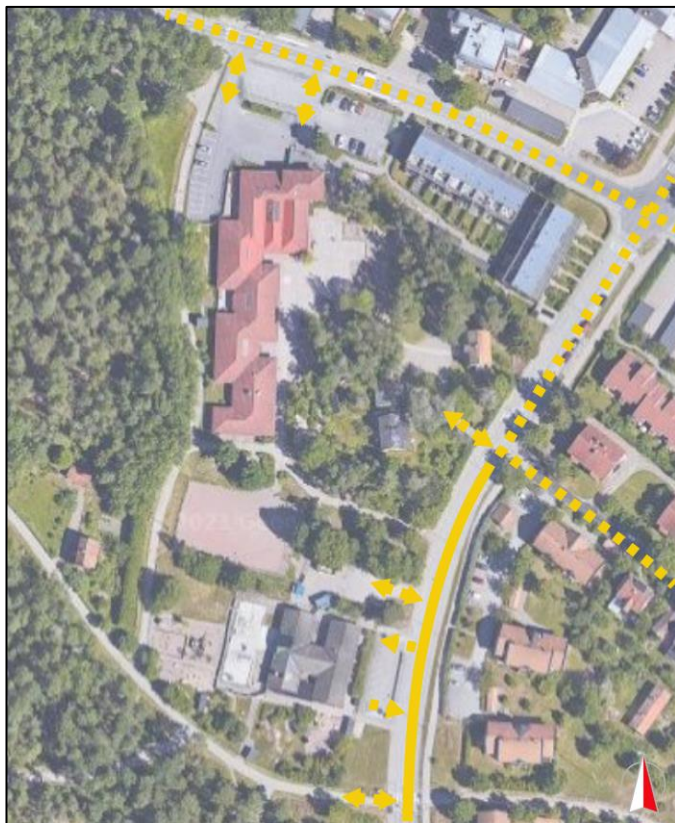
Bilstruktur

Skolområdet omgärdas av Flogstavägen som går både öster och norr om skolan. De båda länkarna har dubbelriktad trafik och trafikeras av buss.

Flogstavägens sträckning i norr har gångbana längs båda sidor av gatan. Längs Flogstavägen i öster sträcker sig en gångbana längs gatans västra sida och en gemensam gång- och cykelbana längs den östra sidan.

Trafikflödet på Flogstavägen har uppmätts till 4 000 fordon per årsvardagsmedeldygn 2016. I prognos framtagen av Uppsala kommun för år 2030 beräknas 3 560 fordon per årsvardagsmedeldygn. Hastigheten på Flogstavägen är begränsad till 30 km/h utom den södra halvan av Flogstavägen i öst som har en hastighetsgräns på 40 km/h.

Flogstavägen i norr har två in- och utfarter till skolans parkering, vändplan och angoringsplatser samt radhusens parkeringsplatser. Till Flogstavägen i öster finns en gemensam infart till de två villatomterna samt infarter till förskolans personalparkering, vändplan och parkeringsplatser. Även gång- och cykelstråket söder om skolområdet tillåter fordonstrafik men endast för fordon som ska till villorna väster om fastigheten.



Figur. Biltrafikering och befintliga anslutningspunkter. Heldragen linje är hastighetsbegränsat till 40 km/h och streckad linje är hastighetsbegränsning till 30 km/h.

Gång- och cykelstråk samt tillgänglighet

Till och från skolan finns flera separerade gång- och cykelstråk. Dubbelriktade gång- och cykelvägar går väster samt söder om skolområdet. Den södra gång- och cykelbanan ansluter från Flogstavägen i öst och tillhör huvudcykelnätet.

Den västra gång- och cykelbanan går i nord-sydlig riktning längs med skolområdet mellan den södra gång- och cykelvägen och Flogstavägen. Denna gång- och cykelväg tillhör det lokala cykelnätet.

På gång och cykelstråket i söder är trafik till fastigheter på Flogstavägen 17 tillåten genom en tilläggs skylt. Det stråk som sträcker sig ifrån väst till öst söder om skolan tillhör huvudcykelnätet, medan resten av gång- och cykelbanorna tillhör det lokala cykelnätet.

Norr om skolan på Flogstavägen går det lokala cykelnätet i blandtrafik. Längs östra delen av Flogstavägens finns en gemensam gång- och cykelbana.

Stråken till och från skolfastigheten, dess brister och förslag till åtgärder, beskrivs i bilagan IBKA Flogstaskolan (Barnkonsekvensanalys).

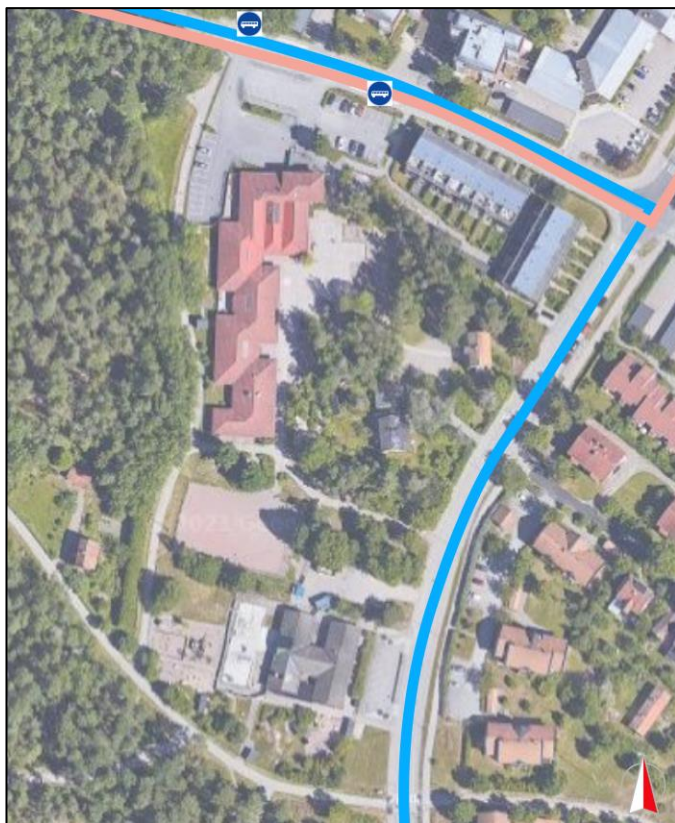


Figur. Befintlig gång- och cykelstråk samt entréer till byggnaderna. Gångbana i streckad och gång- och cykelstråk i heldragen linje. Entréer i blått.

Kollektivtrafik

Norr om skolområdet ligger busshållplats Ekebyhus. Den angörs av linje 6 som går mellan Slavsta och Flogsta samt linje 12 som går mellan Stenhagen och Ultuna.

Linje 6 går enbart på den norra delen av Flogstavägen medan linje 12 går både på den norra och östra Flogstavägen. Stråken till och från busshållplatserna och skolgården, deras brister och förslag till åtgärder, beskrivs i bilagan IBKA Flogstaskolan (Barnkonsekvensanalys).

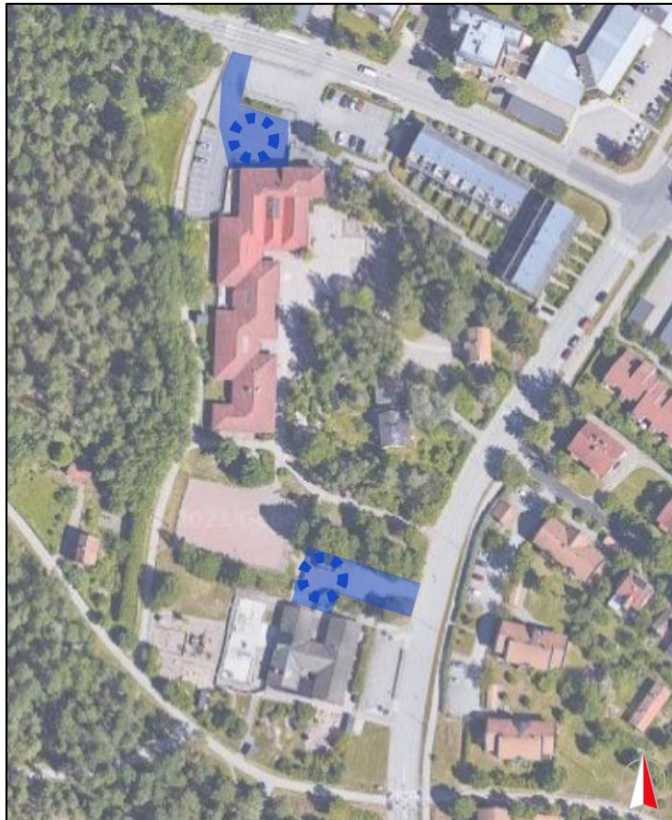


Figur. Busslinjesträckning för linje 6 i beige och linje 12 i blått.

Avfalls- och varustransporter

Avfalls- och varustransporter angör från Flogstavägen i områdets nordvästra del in mot en instängslad vändplan mot skolbyggnadens norra sida. Avfallen hämtas från sopkärl som är placerade vid vändplanen. I samma vändplan mot skolan finns en lastkaj dit varuleveranser kan lämnas. Det finns inget lyftbord mellan lastkaj och marknivå. Från Flogstavägen används samma infart till vändplanen som för personalparkeringen.

Den tidigare förskolan i södra delen av skolfastigheten hade en egen vändplan för varu- och avfallstransporter strax norr om förskolan och tillhörande parkeringsplatser.



Figur. Avfall- och varustransporter.

Parkering, parkering för rörelsehindrade och angöringsplatser

Det finns idag bilparkering på fyra platser inom skolområdet. I norr nära befintlig skolbyggnad och i söder där den tidigare förskolan låg.

Närmast vägen i norr ligger sex snedställda bilplatser för angöring/korttidsparkeringsplatser (15 minuter) och en rad tvärrättställda bilplatser mot gång- och cykelstråket i väst med 10 bilplatser reserverade för personal. Bilplatsen längst i söder är en RHP.

På skolområdets östra del där förskolan tidigare låg finns 7 snedställda angöringsplatser/korttidsparkeringsplatser (30 minuter) varav den längst i söder är en RHP. Personalparkering till förskolan låg vid infarten till varu- och avfallsintaget och bestod av ca 6 tvärrättställda bilplatser.

Det finns två cykelparkeringsplatser, en norr och en söder om skolbyggnaden. Cykelplatserna i norr ligger vid entrén in mot skolgården mot skolbyggnadens vägg och på den södra sidan är den placerad längst skolans södra vägg.



Figur. Bilparkering i ljusgrönt, cykelparkering i mörkgrönt och RHP-platser markerat i rött.

Framtida trafikutformning

Målsättning för framtida trafik

Flogstaskolans nya trafiklösningen ska upplevas attraktiv med trafiksäkerhet och tillgänglighet i fokus. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i första hand, kollektivtrafik i andra hand och sist övrig fordonstrafik. I det nya förslaget till trafikutformning har barnperspektivet varit i fokus. En trygg och säkert trafikmiljö har varit prioriterat med uppmuntran till gång och cyklande till och från skolan. Trafikrummet har utformats för att maximera friytorna för lek och skolbyggnad.

Fordonstrafik

Till Skolfastigheten finns behov av fordonstrafik till idrottshallen i norr, skolbyggnaden i öster och parkeringsplatsen i öster. Behov av fordonstrafik är varuleveranser, avfallstransporter, angöring och parkering.

Fordonstrafiken för tunga fordon (avfall och varuleveranser) har principiellt separerats från personbilstransporter (angöring och parkering) med anledningen av att barn rör sig i miljön där personbilstransporter är.

Till idrottshallen, i norr, finns behov av angöring för föräldrar som hämtar/lämnar, angörande avfallstransporter och parkering för rörelsehindrade (RHP). Längs Flogstavägen i norr planeras en infart till en vändplan där avfallstransporter och föräldrar kan angöra på kvartersmark. Föräldrar angör längst kantstenen i vändplanens södra del och avfallsfordon angör längre upp i vändplanen för att inte konkurrera om samma ytor.

Intill den befintliga parkeringsytan (gemensamhetsanläggningen) tillskapas en RHP. Intilliggande bostadsrättsförening kommer fortsatt att använda samma infart till sin parkering likt tidigare och påverkas ej.

För besöksparkering till idrottshallen planeras även en större parkeringsyta söder om skolbyggnaden. Utformningsförslaget skapar trafikseparerade stråk till och från gång- och cykelbanor, busshållplatser och angöring.

Till skolbyggnaden planeras två parkeringsplatser för rörelsehindrade och två angöringsplatser till den nya skolan. Söder om fickan planeras en vändplan för varu- och avfallstransporter mot skolbyggnadens södra sida. Området kommer att hägnas in för att undvika att barn rör sig inom området. Längs Flogstavägen kommer gående att prioriteras genom att gångbanan utformas som genomgående.

Bilparkering för besökande och verksamma placeras söder om skolbyggnaden. Den gemensamma infarten till villorna i öst blir opåverkad.



Figur. Föreslagen fordonstrafikering.
Heldragen linje är hastighetsbegränsat till 40 km/h och streckad linje är hastighetsbegränsning till 30 km/h.

Gångstråk och tillgänglighet

I Uppsala kommuns översiktsplan (2016) anges att gåendes tillgänglighet och framkomlighet är viktigt och ska därför prioriteras högt. Detta innebär att området ska vara tillgängligt för alla, nivåskillnader ska minimeras samt att gångstråken ska utformas som gena och trafiksäkra. Enligt BBR 3:122 ska minst en tillgänglig och användbar gångväg finnas mellan tillgängliga entréer och allmänna gångvägar i anslutning till tomten. Samtliga av skolans huvudentréer kommer att vara tillgängliga.

Till skolan kommer barn och verksamma komma gåendes, med cykel, från busshållplatser, angöringsplatser och parkeringsplatser. Varje resa slutar och börjar med gång varav det är viktigt att det skapas tillgängliga, trygga och säkra gångstråk. Området kommer att vara inhägnat och flera entréer med varierad utformning planeras. Gångstråk inom kvartermark föreslås med minst 2,5 meter bredd.

Förslag på åtgärder för allmän platsmark beskrivs i bilagan IBKA Flogstaskolan (Barnkonsekvensanalys).

Längs skolfastighetens östra sida nås området tillgängligt via gångbanor till skolgård och entré. Nivåskillnaderna mellan Flogstavägen och skolfastigheten är på vissa platser så pass stor att nivån tas upp med trappor.

Gång- och cykelbanan har utmed den västra sidan av skolbyggnaden har flera anslutningspunkter till skolan; huvudentré, entré till idrottshallen och skolgård.

I norr är busshållplatserna en viktig målpunkt men också idrottshallens omklädningsrum och skolgården. Flera trafikseparerade stråk till och från Flogstavägens gångbana och gång- och cykelbanan planeras.



Figur. Föreslagna gångstråk och entréer.
Heldragen linje är gång- och cykelbana/väg och streckad linje är gångbana.

Cykelnät

Det finns goda förutsättningar för både elever, föräldrar och verksamma att ta sig till och från skolan med cykel. Det omkringliggande cykelnätet påverkas inte av detaljplanarbetet men entréplacering och placering av cykelparkering har tagit hänsyn till stråken. Då barn kan cykla på trottoar till och med det år de fyller åtta år har projektet planerat för att barn kan komma cyklande till flera entréer.

Norra delen av skolområdet nås med cykeln från väst. Flera cykelparkeringar planeras längs det nordsydgående cykelstråket. Längs stråket planeras flera entréer för cyklister till de längsgående cykelparkeringarna.

Längst Flogstavägen i öster planeras en större entré till skolbyggnad och skolgård med cykelparkering.

Åtgärdsförslag för allmän platsmark beskrivs i bilagan IBKA Flogstaskolan (Barnkonsekvensanalys).



Figur. Cykelstråk och cykelparkering.

Kollektivtrafik

Detaljplanen kommer inte att påverka busshållplatsernas läge eller bussarnas linjedragning. Gångvägarna från busshållplatserna ändras bara inom skolområdet. För de som går till och från hållplatsen på den södra sidan nås skolområdet direkt från gångbanan in till skolgården på båda sidor av bostadsrättsföreningens parkering.

För de som ansluter från busshållplatsen på den norra sidan av gatan så nås skolområdet säkrast genom att först gå över gatan vid övergångsstället i nordväst för att sedan från gång- och cykelstråket nå skolområdet.



Figur. Föreslagna gångstråk till och från busshållplatser.

Besöksparkering för rörelsehindrade och angöring till entréer

Plats för parkering för rörelsehindrade (RHP) och angöring till entréer (på- och avstigningsplats) ska finnas inom 25 meter från tillgängliga entréer. Detta ska uppfyllas till både skolbyggnaden och idrottsbyggnadens entréer. Materialval och lutning ska utformas i enighet med BBR och vara slät samt inte överstiga 2 % lutning.

Till skolans huvudentré planeras två längsgående RHP inom 5–10 meters avstånd från entrén i en ficka, båda på kvartersmark. Framför RHP-platserna i fickan mot skolan planeras en angöringssträcka, även den på kvartersmark. Fickan är inte inhägnad och har in- och utfart längs Flogstavägen. Vid både infart och utfart från fickan passeras gångbanan längst Flogstavägen. Gångbanan föreslås här ligga kvar i upphöjt läge, s.k. genomgående gångbana. Fickan kommer endast att användas för angöring av verksamma och föräldrar.

Till idrottsbyggnadens huvudentré planeras en RHP. Angöring till idrottsbyggnaden sker i vändplanen där en bredare angöringsyta planeras för på- och avstigning i vändplanens södra del med en separat gångbana och grind från vändplanen till skolgården endast för persontransporter finns. Både RHP och angöring sker inom 25 meter. RHP kommer att placeras på det befintliga gemensamhetsanläggningsområdet. Infarten med RHP kommer att vara inhägnad.



Figur. Tillgängliga entréer, angöringsplatser i ljusrött och RHP i mörkrött.

Parkering

Behov av platser för parkering för bilar och cyklar till Flogstaskolan är beräknade med hjälp av Uppsala kommuns parkeringsriktlinjer. Avstånden från entré till cykelparkering ska vara så nära som möjligt för att uppmuntra till cyklande och utformningen av cykelparkeringsplatserna ska vara av god standard.

Parkering för rörelsehindrade tillgodoses med ett maximalt avstånd på 25 meter. Detta uppnås genom reserverade platser i närheten av tillgängliga entréer både vid skolbyggnaden och idrottsbyggnaden. Till varje byggnad ska minst 5 % av det totala antalet bilplatser vara anpassade för rörelsehindrade.

	Antal elever:	Parkeringstal: (Plats/elev)	Antal:
Cykel	420	0,55	231
Bil	420	0,03	12,6 varav RHP: 0,63

Tabell. Beräkning av antalet bil- och cykelplatser enligt Parkeringstal för Uppsala

Totalt beräknas behovet till 231 cykelplatser. Till Flogstaskolan och idrottsbyggnaden föreslås det 242 antal cykelplatser fördelade på 4 platser:

- Nordväst mot gång- och cykelstråket: 32 cykelplatser
- Nordöst vid idrottsbyggnaden: 44 cykelplatser
- Sydväst längst gång- och cykelvägen: 124 cykelplatser
- Sydöst, norr om skolbyggnaden: 42 cykelplatser



Figur. Föreslagna cykelplatser.

Antalet bilplatser bör enligt parkeringsriktlinjerna vara 13. Parkeringsbehovet för RHP innebär att en plats (0,63). Skolfastigheter planerar för en RHP vid idrottsbyggnaden och två RHP för skolbyggnaden.

Det föreslagna totala antalet bilplatser i projektet är 16 bilplatser fördelade på 3 platser:

- Söder om gång- och cykelbana: 13 bilplatser
- Norr om idrottsbyggnaden: 1 RHP
- Öster om skolbyggnaden: 2 RHP



Figur. Föreslagen yta för bilparkering i rött samt E-station i blått.

E-station

På bilparkeringen längst i söder planeras en yta för en E-station. Den föreslagna ytan är dimensionerad för en E-station med uppställningsyta och vändning av servicebil. E-området placeras på parkeringsytan i sydost vid bilplatserna. Se E-område i ovanstående bild.

Varu- och avfallstransporter

Skolbyggnaden ska kunna hantera avfallstransporter, ta emot leveranser av mat, slöjd- och kontorsmaterial. Antalet tunga transporter till skolbyggnaden bedöms behöva ett separat varumottag med god utformning av vändplan och ytor. Utformningen av varumottaget planeras med en vändplan dimensionerad för 12 meters lastbil med jämnt material och maximalt 2% längs- och tvärlutning.

Till varumottaget planeras avfall- och varustransporter att köra in och ut via en separat in- och utfart mot Flogstavägen i öst. Dragavståndet för varor och avfall kommer inte att överskrida 10 meter.

Idrottshallen planeras inte för varuleveranser men ska kunna hanteras leveranser. Från verksamheten kommer avfall att hämtas veckovis och avfallsfordon angör då vid vändplanen. Mängden bedöms vara liten och frekvensen av hämtning till maximalt en gång i veckan.

Från lastplatsen i vändplanen till avfallskärnen ska dragvägen inte överskrida 10 meter. Avfallsfordonet föreslås angöra högt upp i vändplanen mot en annan grind än för angörande persontransporter, dels för att inte konkurrera om plats, dels för att förkorta dragvägen för avfallet.

Avfallshämtning från befintliga radhus är placerad vid Flogstavägens norra del, nära busshållplatsen längs gatans södra sida. Avfallsfordonet stannar idag längs Flogstavägen (inget stoppförbud) och hämtar hushållsavfall.



Figur. Förslag till angöring för avfall- och varustransporter i ljusrött, avfallskärl och lastkaj vid orange pil.

Radhusens hushållsavfall hämtas längst Flogstavägen vid den mörkröda markeringen.

Siktförhållande

Vid in- och utfart från kvartersmark från kvartersmark ska god sikt uppnås. Från skoltomten föreslås totalt sex in- och utfarter från angöring, lastplats eller parkeringsplats. För att föraren ska ha god sikt får hinder ej vara högre än 0,8 meter samt att 2,5 meter i en siktriangel från utfarten vara hinderfritt. Vid parkeringsplatsens utfart får maxlutningen inte vara för brant, maximalt 5 %. Infarten ska vara halkfri (snö och isfri).

Trafikalstring

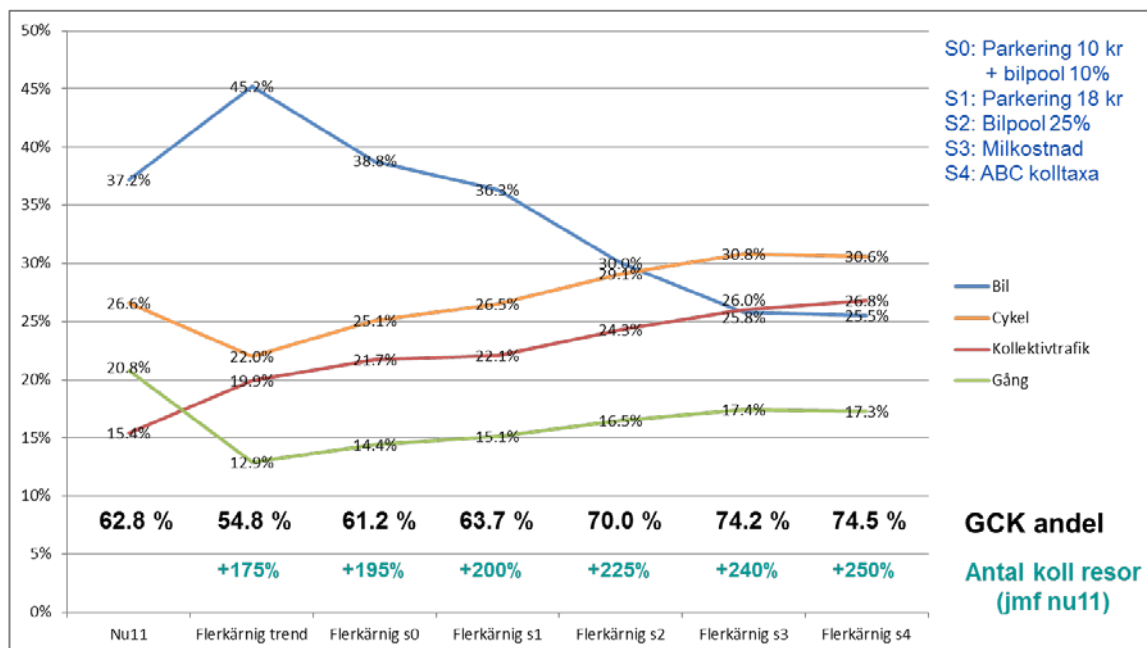
Förändrat färdmedelsval

Uppsala kommuns översiktsplan utgår från att; *Det är lätt att byta mellan färdmedel och att gå och cykla*. Hållbara transporter ska utgöra minst 75 procent av resandet inom staden år 2050, d.v.s. bilresandet står för maximalt 25%. Detta ska uppnås genom utbyggnad av kollektivtrafiken samt åtgärder för att gynna cykeltrafiken och begränsa biltrafiken. Biltrafiken ska i huvudsak ske i låga hastigheter och på de gåendes villkor. Bilparkeringen på gator och torg ersätts över tid med parkeringshus och garage.

Översiktsplanen anger inte vilka styrmedel som ska användas för att nå 75% hållbart resande men i underlag till översiktsplanen har väntat färdmedelsval vid olika styrmedelsåtgärder simulerats. De styrmedel som analyserats är.

- Högre och utökade parkeringsavgifter i Uppsala stad
- Hastighetsåtgärder i Uppsala stad
- Införande av bilpoolssystem
- Gemensam kollektivtrafiktaxa ABC (Stockholmstaxa)
- Höjd kilometerskatt för biltrafiken

Utän styråtgärder skulle andelen som väljer bil öka. Inför utbyggnad av spårväg inom Uppsala används Scenario 2 för ett kortare perspektiv och Scenario 4 för 2050. Detta motsvarar ca 36% bilreseandel i närtid och ca 25% på sikt. Se figur nedan.



Beräknad biltrafikbelastning

Enligt Uppsala kommuns RVU (Resvaneundersökning) från 2015 är färdmedelsfördelningen av

- 34 % bil,
- 13 % buss,
- 36 % cykel,
- 14 % gång och
- 3 % övrigt.

Lämning av elever antas mer koncentrerad i tid än hämning. Den dimensionerande tiden är troligen morgontimmarna.

Skolbyggnaden är dimensionerad för 400 elever. En klass antas ha idrott och lämnas vid skolstart vid idrottsbyggnaden. Med aktuella färdmedelsfördelningar antas under morgonen 127 elever anlända med bil till skolan och 9 till idrottsbyggnaden. Av eleverna antas 91 elever nyttja angöringen och 36 elever parkera, då F-klass och klass 1 behöver föräldrar följa med barnen till entrén. Under 30 minuter, med två angöringsplatser varav lämning sker under en halvminut kan 120 elever använda platserna.

Då elever till F-klass och klass 1 förutsätts att föräldrar följer med vilket innebär att föräldrarna behöver parkera. Av 36 elever, som anländer under 30 minuter, varav lämning sker under fem minuter krävs sex parkeringsplatser.

I beräkningen har inget antagande om samåkning (syskon) gjorts vilket troligen sker.

I enighet med Uppsalas målbild om att minska bilanvändandet bör redovisade bilplatser vara tillräckliga. Behovet av cykelparkering kan behöva ökas och yta för fler cykelparkeringar behöver reserveras.

Under kvällstid antas idrottsbyggnaden användas för klubbträningar. Det planeras för fyra omklädningsrum varav varje rum rymmer 16 barn/ungdomar. Av 64 barn/ungdomar antas 22 barn anlända med bil. Av dessa barn antas 25 % samåka, varav 17 antas anlända med bil. Om varje bil stannar 1,5 minut kan en angöringsplats hantera 20 bilar under en halvtimme.

	Antal elever	Bil 34%	Bil 25%	Cykel 36%	Cykel 40%
Skolbyggnad	400–25	127	94	136	160
Idrottsbyggnad, dagtid	25	9	6		
Idrottsbyggnad, kvällstid	64	22	16		
Totalt	420	143	116	136	160

Tabell. Fördelning av färdstätt för eleverna till Flogtaskolan.