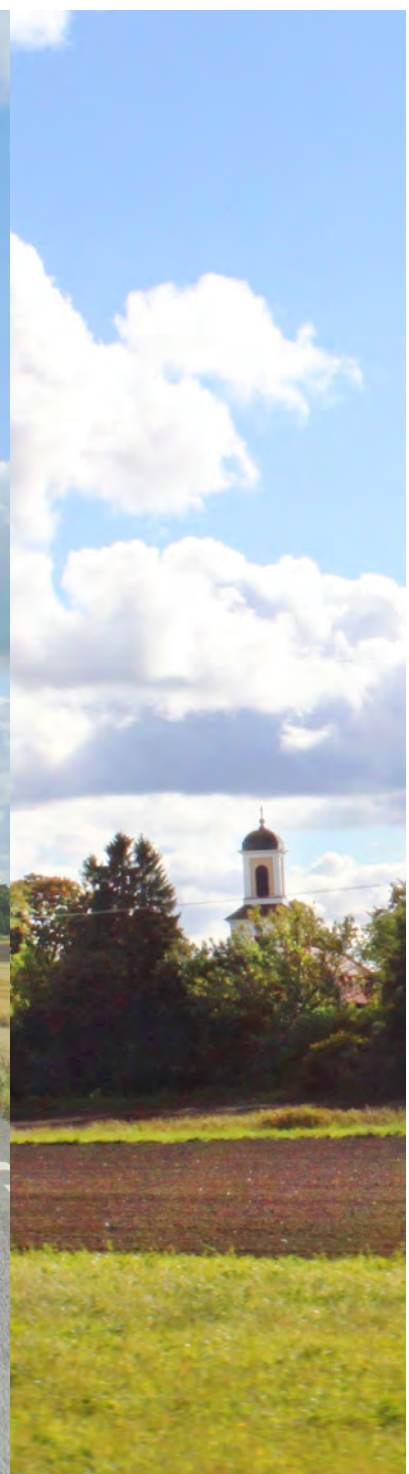


Förstudie

# Gång- och cykelväg, väg 255

Uppsala och Knivsta kommuner, Uppsala län

Uppsala 2013-09-30





*Gruppen för cykel- och  
promenadväg utmed Gamla  
Stockholmsvägen, väg 255,  
Uppsala-Vassunda.*



Titel: Förstudie Gång- och cykelväg, väg 255, Uppsala och Knivsta kommuner, Uppsala län  
Utgivningsdatum: 2013-09-30

Utgivare: Upplandsstiftelsen

Kontaktperson: Ylva Dahlström, Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen, väg 255, Uppsala-Vassunda, 018-38 31 68

Karolina Vessby, Upplandsstiftelsen, 018-611 69 71

Uppdragsansvarig Ramböll: Helena Brämerson Gaddefors

## Förord

Denna förstudie har tagits fram genom ett Upplandsbygd-Leader-projekt ”Hälsans Väg – GC-väg utmed Gamla Stockholmsvägen, väg 255, Uppsala-Vassunda – tillgänglighet för alla”, LUB-2011-021. Initiativet till projektet har tagits av den ideella, politiskt obundna föreningen Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen, väg 255, Uppsala-Vassunda. Gruppen har under många år verkat med opinionsarbete mot myndigheter, allmänhet och politiker för att det ska byggas en gång/cykelväg mellan Uppsala och Vassunda. En separerad gång- och cykelväg skulle göra den biltrafikmässigt hårt belastade, farliga länsvägen mer säker för oskyddade trafikanter. Den skulle också göra besöksmål och verksamheter längs vägen mera tillgängliga för både boende och besökare. Förstudien belyser hur en gång- och cykelväg kan utformas längs den berörda sträckan.

Flera parter har bidragit till projektet: Ramböll har, förutom att man har tagit fram själva rapporten, även genom handledning och arbetande praktikanter gjort stora ideella insatser för projektet, Upplandsstiftelsen har fungerat som projektägare och både Knivsta och Uppsala kommuner har bidragit med såväl medel som kunskaper. Länsstyrelsen i Uppsala har bistått med råd vid uppstart. Ett flertal andra sponsorer, företag och föreningar, har bidragit till Gruppens långsiktiga arbete. Gruppen har genomfört den ingående enkätstudien. Projektet har finansierats med medel för landsbygdsutveckling från Upplandsbygd-Leader.



Ylva Dahlström,  
Gruppen för cykel- och promenadväg  
utmed Gamla Stockholmsvägen,  
väg 255, Uppsala-Vassunda



Jan Lundqvist,  
Upplandsstiftelsen



Helena Brämerson Gaddefors,  
Ramböll





# Sammanfattning

## Varför görs förstudien?

Huvudsyftet med förstudien är att visa på åtgärder och konsekvenser av en gång- och cykelväg längs väg 255 mellan Uppsala- Knivsta. Rapporten ska kunna användas som ett material i kontakter med myndigheter, allmänhet och politiker för att påskynda processen med att anlägga en gc-väg på sträckan.

## Vilka är problemen?

Vägen utgör ett viktigt stråk för pendlingsstrafik och har en låg standard i förhållande till det höga trafikflödet. Gående och cyklister är hänvisade till den smala sidoremsan, på vissa ställen med sidoräcken, vilket gör utrymmet mycket begränsat. Mellan Flottsund i södra Uppsala och Vassunda är trafiksäkerhetsbristerna för oskyddade trafikanter stora.

## Vilka är målen?

I arbetet med förstudien har följande mål formulerats. För varje mål visas vilket transportpolitiskt mål det underordnar sig:

- Öka tillgängligheten till målpunkter i området. (Funktionsmål)
- Minska barriäreffekten för oskyddade trafikanter längs och tvärs bilvägen. (Hänsynsmål)
- Gång- och cykelvägen skall vara attraktiv året runt, för olika grupper och användare. (Hänsynsmål)
- Gång- och cykelvägen skall ta hänsyn till vägens och landskapets karaktär, intrång i känsliga miljöer minimeras. (Hänsynsmål)

## Vilka åtgärder är tänkbara?

Fem tänkbara alternativ finns för en lokalisering av gång- och cykelväg. Huvuddelen av sträckningen är lokaliserat på västra sidan av väg 255 då det ger färre konflikter med fornlämningar, skyddsvärda träd samt god tillgänglighet till målpunkter än övriga lokaliseringar.

## Måluppfyllelse

Huvuddelen av föreslagna åtgärder verkar för de uppsatta projektmålen i högsta grad. Belysning föreslås på en delsträcka då gc-vägen ligger avskild från väg 255. Denna åtgärd medverkar till att målet att gång- och cykelvägen ska vara attraktiv året runt, för olika grupper och användare, uppfylls till hög grad. Passager ( kan utformas med belysning, pollare etc) i öppet landskap motverkar målet att gång- och cykelvägen ska ta hänsyn till vägens och landskapets karaktär och att intrång i känsliga miljöer minimeras.

|                                                            |    |
|------------------------------------------------------------|----|
| Innehåll                                                   |    |
| Sammanfattning                                             | 5  |
| 1. Bakgrund                                                | 8  |
| 1.1 Brister, problem och syfte                             | 8  |
| 1.2 Aktualitet                                             |    |
| 1.3 Tidigare utredningar och beslut                        | 9  |
| 1.4 Geografisk avgränsning                                 | 9  |
| 1.5 Övergripande mål och strategier                        | 9  |
| 1.6 Översikt gång- och cykelvägsförbindelser i dagsläge    | 10 |
| 1.7 Exempel på gång- och cykelvägar kring Uppsala          | 11 |
| 2. Befintliga förhållanden och utvecklingstrender          | 13 |
| 2.1 Markanvändning                                         | 13 |
| 2.2 Trafik och trafikanter - resor och transporter         | 17 |
| 2.3 Övrig infrastruktur                                    | 22 |
| 2.4 Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen | 22 |
| 2.5 Byggnadstekniska förutsättningar                       | 30 |
| 3. Projekt mål                                             | 32 |
| 4. Analys                                                  | 32 |
| 4.1 Problembeskrivning                                     | 32 |

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| 5. Förslag                                     | 34 |
| 5.1 Lokaliseringsprinciper                     | 34 |
| 5.2 Utformningsprinciper                       | 34 |
| 5.3 Förslagskartor                             | 37 |
| 5.4 Effekter och konsekvenser                  | 44 |
| 5.5 Kostnader                                  | 46 |
| 6. Riskhantering                               | 47 |
| 6.1 Skyddsobjekt                               | 47 |
| 6.1 Riskobjekt                                 | 47 |
| 6.2 Konfliktpunkter                            | 47 |
| 7. Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder | 48 |
| 8. Samråd                                      | 49 |
| 9. Fortsatt arbete                             | 49 |
| Referenser                                     | 50 |
| Bilaga enkätundersökning                       | 51 |

# 1. Bakgrund

## 1.1 Brister, problem och syfte

Länsväg 255 är en parallellväg till E4 mot Stockholm och förbinder Uppsala med Vassunda och Märsta. Vägsträckan ansluter även till Sigtuna och Knivsta. Vägen utgör ett viktigt stråk för pendlingsstrafik och har en låg standard i förhållande till det höga trafikflödet. Vägbredden varierar mellan 7 och 9 meter. Gående och cyklister är hänvisade till den smala sidoremsan, på vissa ställen med sidoräcken, vilket gör utrymmet mycket begränsat. Det i förstudien berörda vägningsnittet mellan Sävja och Vassunda är cirka 15 km långt. I förstudien berörs även parallellvägen till väg 255 mellan Sävja och Flottsundsbron längs Fyrisån (cirka 3,5 km) samt sträckan mellan Rickebasta och Knivsta (cirka 4,5 km). I området finns ett stort antal viktiga frilufts- och naturområden och ett stort antal cyklister beräknas därmed färdas längs vägen. Även arbetspendling samt motionscykling förekommer. Mellan Flottsund i södra Uppsala och Vassunda är dock trafiksäkerhetsbristerna för oskyddade trafikanter stora.

Huvudsyftet med förstudien är att visa på åtgärder och konsekvenser av en gång- och cykelväg längs den aktuella vägsträckan. Förstudien ska kunna återanvändas och underlätta processen vid ett eventuellt framtida Trafikverksprojekt. Förstudien ska även kunna användas vid information och som underlag till politiker och tjänstemän.

## 1.2 Aktualitet

Länsväg 255 är inte prioriterad i Länsplanen för regional transportinfrastruktur för Uppsala län 2010 - 2021 vad gäller trafiksäkerhetsåtgärder.



Karta 1. Översiktskarta med förstudieområdet inringat.

Regionförbundets arbete med länstransportplan 2014-2025 pågår och är på remiss under juni-september 2013. Den reviderade länsplanen planeras skickas till regeringen för beslut under december 2013. Knivsta kommun har utpekat en gc-väg längs 255 som mycket hög prioritet inför arbetet med länstransportplanen.

Knivsta kommun önskar genomföra trafiksäkerhetsåtgärder vid korsningarna 255/1046 (Vassunda-Knivstavägen) och 255/1039 (Vassunda-Sigtunavägen).

Den aktuella sträckan mellan Flottsund och Vassunda finns med i en aktuell lista över kommunernas önskemål om gång- och cykelvägar. I rapporten menas att ”medel ska prioriteras till åtgärder i enlighet med den strategiska inriktningen, dvs. i första hand till sträckor mellan närliggande tätorter med många invånare som förbättrar förutsättningarna för skol- och arbetsresor och även till sträckor som är intressanta för rekreation och turism”.

### **1.3 Tidigare utredningar och beslut**

Uppsala läns regionala cykelplan har till uppgift att möjliggöra en strukturerad utbyggnad av cykelvägar och ange principerna för dessa. Cykelvägsprojekt prioriteras utifrån nytta och hur väl de kan förenas med strategier och övergripande mål. Enligt planen har det beslutats, utifrån en motion till Förbundsfullmäktige angående en cykelväg längs väg 255 mellan Vassunda och Uppsala, att en flerårsplan för genomförande av ett regionalt cykelvägnät ska upprättas. Satsningar av cykelnätet sker utifrån regeringens infrastrukturproposition den 30 september 2008.

2001 tog Vägverket (nuvarande Trafikverket) fram en Förstudie för väg 255 på sträckan mellan Tullen (väg 263) till länsgränsen Uppsala. I förstudien pekar man att vägen har låg trafiksäkerhet med stor andel olyckor och att vägen generellt saknar anordningar för oskyddade trafikanter och är en barriär för barn som bor längs vägen. I förstudien föreslås ett flertal åtgärder för ökad trafiksäkerhet och på sikt föreslår man i förstudien att en gång- och cykelväg ska byggas utmed hela sträckan.

### **1.4 Geografisk avgränsning**

Förstudieområdet omfattar en cirka 15 kilometer lång sträcka i nord-sydlig riktning av väg 255 mellan Sävja och Vassunda. Utredningsområdet sträcker sig i öst-västlig riktning från Fyrisån/Mälaren till järnvägen. Se karta 1, översiktskarta.

### **1.5 Övergripande mål och strategier**

De övergripande målen för transporter och infrastruktur framställs av riksdag och regering. Myndigheterna inom området har sedan till uppgift att genomföra politiken. För vägtrafik är det Trafikverket som är ansvarig myndighet och samtidigt ansvarig för det statliga väg- och järnvägsnätet.

Det övergripande transportpolitiska målet är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”.

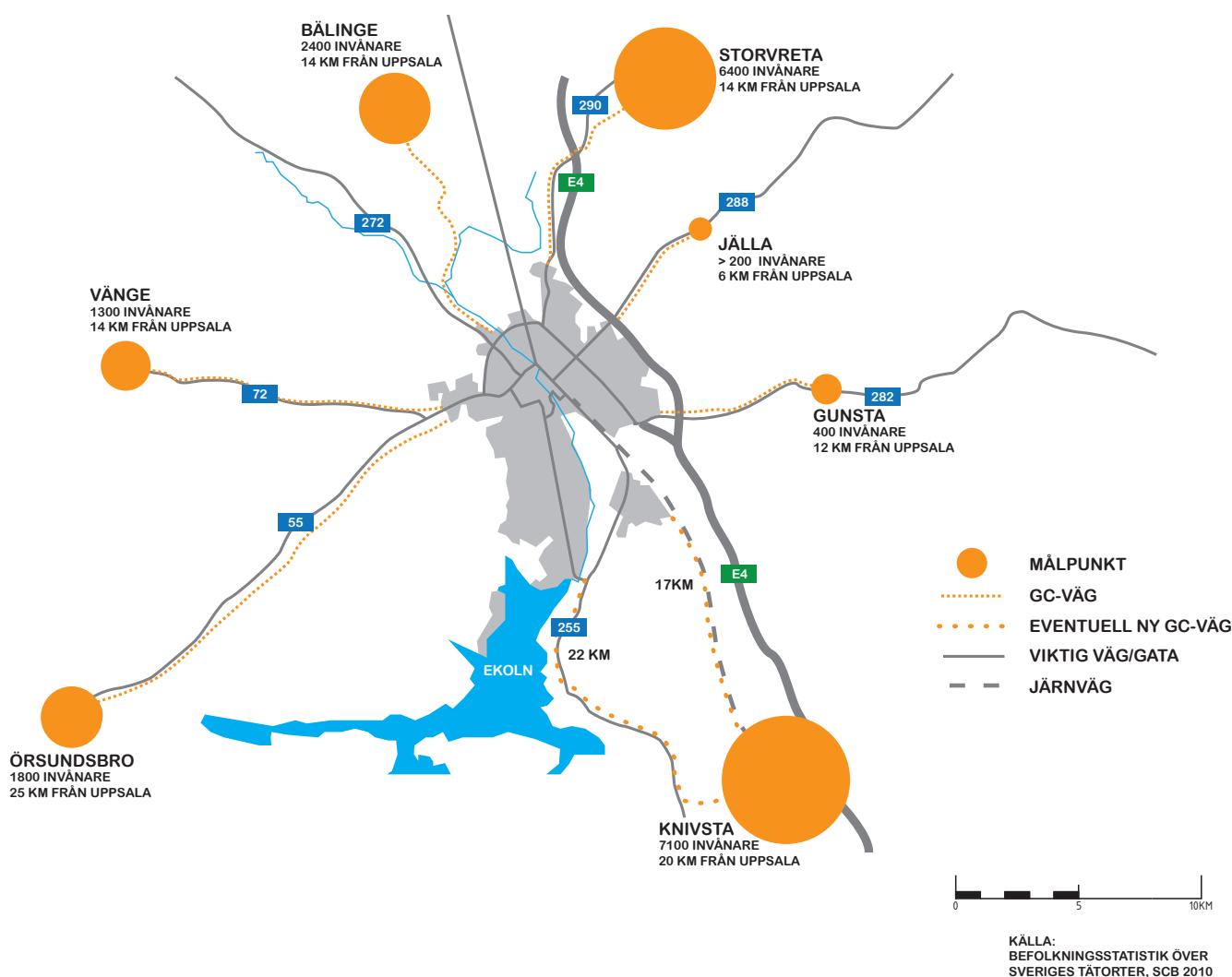
Målet är indelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om tillgänglighet, det vill säga att alla i hela landet ska ha en grundläggande tillgänglighet likvärdigt för män, kvinnor och barn. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, miljö kvalitetsmålen ska nås och hälsan ska förbättras.



Dessa övergripande nationella mål används som utgångspunkt i all verksamhet och kompletteras med lokala och regionala mål vid arbete i konkreta projekt. Målen och de aktuella problemen/förutsättningarna leder till mål för projektet, se vidare under kapitel 3 Projektmål.

”Gruppen för G/C-väg utmed väg 255 Uppsala-Vassunda” (Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen, väg 255, Uppsala-Vassunda) är en partipolitiskt obunden, ideell intresseförening. Med denna studie önskar man belysa fördelar med att tillgängliggöra området kring väg 255 genom en gång- och cykelväg där hänsyn tagits till oskyddade trafikanters intressen. Studien utförs inom ramen för ett Upplandsbygd Leader-projekt ”Hälsans Väg – g/c-väg utmed väg 255 Uppsala-Vassunda – tillgänglighet för alla” Det slutgiltiga målet för gruppen är att förverkliga ”Hälsans väg” vilket ska möjliggöra rekreation och pendling längs väg 255.

## 1.6 Översikt gång- och cykelvägsförbindelser i dagsläg



Karta 2 Översiktskarta över nuvarande gång- och cykelvägar från Uppsala till närliggande orter.

## 1.7 Exempel på gång- och cykelvägar kring Uppsala

En dokumentation och sammanställning har gjorts avseende tre gång- och cykelvägar kring Uppsala i syfte att få en överblick över utförande, standard och anpassning till omgivande landskap och bebyggelse. Gång- och cykelvägarna är: Väg 72 mellan Uppsala och Vänge, väg 288 mellan Uppsala och Jälla, och väg 282 mellan Uppsala och Gunsta.

### Gång- och cykelväg längs väg 72 mellan Uppsala och Vänge

Längs väg 72 från Uppsala västerut mot Vänge finns en separat gång- och cykelväg för oskyddade trafikanter som huvudsakligen sträcker sig genom öppet jordbrukslandskap. Gång- och cykelvägen tar hänsyn till topografi, tomtmark, och äldre träd. Efter avfarten till Vänge centrum byter gång- och cykelvägen sida genom en tunnel, och efter detta finns en markering i gång- och cykelvägbanan för att skilja åkriktningarna. Gång- och cykelvägen underhålls vintertid.

|           |         |
|-----------|---------|
| Bredd     | 2-2,5 m |
| Belysning | nej     |



Foto: Gång- och cykelväg längs väg 72 från Uppsala.

### Gång- och cykelväg längs väg 288 mellan Uppsala och Jälla

Väg 288 med tillhörande gång- och cykelväg från Uppsala sträcker sig österut mot Jälla och går genom öppet jordbrukslandskap. Gång- och cykelvägen är belyst separat oberoende av bilvägens belysning. Jällagymnasiet med omkring 260 elever ligger i kontakt med gång- och cykelvägen. Efter Jälla skiljs gång- och cykelvägen från bilvägen med ett högt bullerplank, och fortsätter vidare in i ett delvis bebyggt och planerat bostadsområde parallellt med bilvägen.

|           |                              |
|-----------|------------------------------|
| Bredd     | ca 2,8 m                     |
| Belysning | ja (både gc-väg och väg 288) |



Foto: Gång- och cykelväg längs väg 288 från Uppsala.

### **Gång- och cykelväg längs väg 282 mellan Uppsala och Gunsta**

Från Uppsala mot Gunsta sträcker sig väg 282 dels genom ett öppet jordbrukslandskap dels genom tät skog. Cirka 1,5 kilometer öster om E4 startar gång- och cykelvägen som sträcker sig parallellt längs med väg 282. Dessförinnan får de oskyddade trafikanterna cykla och gå längs en mindre väg norr om väg 282 från Almungevägen i höjd med Victoria brandstation .

|           |           |
|-----------|-----------|
| Bredd     | 2,4-2,5 m |
| Belysning | nej       |



Foto: Gång- och cykelväg längs väg 282 från Uppsala.

## 2. Befintliga förhållanden och utvecklingstrender

### 2.1 Markanvändning

Aktuell vägsträcka sträcker sig mellan stadsdelarna Sävja och Sunnersta i Uppsala genom framförallt produktionsmark för jord- och skogsbruk, liksom naturreservat, fram till Vassunda i Knivsta kommun.

### Befolkning och bebyggelse

Uppsala och Knivsta är tätorterna i anslutning till förstudieområdet. Antalet invånare i Uppsala tätort uppgick den 31 december år 2012 till 154 776. De stadsdelar som direkt berör utsnittet är Nántuna-Vilan, Sävja-Bergsbrunna, Gottsunda, Ultuna, Sunnersta samt Vårdsätra. Den sammanlagda befolkningsmängden för dessa områden är 26 292 invånare (2012).

Söder om Uppsala övergår länsväg 255 i Knivsta kommun. Knivsta tätort har 7303 invånare (2013). Längs utsnittet varierar bebyggelsemiljön från villabostäder, torp och fritidshus till öppet herrgårdslandskap, jordbruk och äldre bymiljö i högre skogsbygd. Antalet invånare i Vassunda är 229 (2013).

### Näringsliv och sysselsättning

Uppsala är med sin korta restid den största utpendlingskommunen för personer bosatta i Knivsta kommun. Både Uppsala och Knivsta tätorter har ett stort serviceutbud. I Vassunda finns kyrka, förskola och föreningsverksamhet i form av golfanläggning, fotbollsplan och tennishall. I Kungshamn-Morga och Fredrikslund vid Mälaren finns friluftsbad. Längs väg 255 dominerar åker- och skogsfastigheter och i anslutning till större fastigheter finns viss företagsverksamhet. Som exempel kan nämnas hotell-konferens- och spaanläggning samt försäljning av jordgubbar och potatis. I Vassunda finns även byggföretag, bensinföretag, plastindustri, inredningsbutik, stuteri och bilverkstad.

### Målpunkter

Vägsträckan går genom ett rikt mälarnära landskap med många natur- och kulturvärden, vilket gör närområdet attraktivt för friluftsliv och fritidsaktiviteter. Längs den landsbygdsdominerande delen av väg 255 är målpunkterna närliggande natur- och kulturområden, badplatser och strövområden. I direkt anslutning till vägen finns kyrkor, busshållplatser, postlådor samt parkeringsplatser. De föreningar och kyrklig verksamhet (församlingsgårdar och kloster) som är aktiva inom området är bland annat scout-, orientering- och hembygdsföreningar. Flera stall- och ridanläggningar ligger i anslutning till förstudieområdet. Övriga målpunkter är företagsverksamheten inom utsnittet samt service i närliggande tätorter. Nedan beskrivs ett urval av målpunkter i området.

*Årike-Fyris* är en dalgång med höga rekreativa värden som löper längs Fyrisån i södra delen av Uppsala.



## Målpunkter och verksamheter



Knivsta

- **Natur**
- **Kultur**
- **Handel/verksamheter**
- **Rekreation**
- P** **Parkering**

Vassunda



1:40 000/A4



Karta 3. Målpunkter och verksamheter

*Kungshamn-Morga* är ett välbesökt friluftsområde direkt intill Mälarviken Mälaren med friluftsbad, hagmark, strandängar, skogar och ekhagar. Besöksmålet nås via parkering intill väg 255.

*Lunsen* är en skogbeklädd högplatå, naturreserverat och populärt strövområde med skidleder, vandringsleder och stigar. Här finns raststugan Lunsentorpet samt utsiktstorn. Från väg 255 nås Lunsen via parkeringar längs sträckan.

*Fredrikslunds gård* byggdes 1899 och bedriver idag jordbruk i form av bland annat köttproduktion, potatis- och grönsaksodling. På gården finns en gårdsbutik med mat och kläder samt försäljning av jordgubbar och potatis. Nedanför Fredriksund Ekhamen finns en 300 meter lång sandstrand.

*Krusenbergs herrgård* i sitt nuvarande utförande byggdes 1802 på grunden av ett nedbrunnet slott uppfört 1640. Idag används herrgården som restaurang, spa samt för fest- och konferensaktiviteter. På sommaren drivs café nere vid stranden.

*Alasjön*, söder om Vassunda, är en smal vik med förbindelse till Garnsviken. Som besöksmål erbjuder sjön en av Knivstas främsta fågellokaler.

### **Ledningar**

Längs hela sträckan av väg 255 från Flottsund till Vassunda samt längs Nantunavägen och Rickebastavägen finns markförlagda tele- och bredbandsledningar intill eller i vägen. Luftburen ledning finns längs väg 255 samt även parallellt längs väg 255 i höjd med Nöjet. Längs Nantunavägen finns låg- och mellanspanningsledningar samt på kortare sträckor även högspänningsledningar. Väg 255 korsas av låg- och mellanspanningsledningar på ett flertal platser. Belysning på stolpar finns på Nantunavägen från Nantuna till Nantuna gård och i anslutning till Flottsundsbron. Spill- och vattenledningar finns i eller längs med Nantunavägen och vid Nantuna gård korsar en dagvattenledning vägen.



*Krusenbergs herrgård ligger i anslutning till väg 255 och används idag som hotell- konferens- och spa-anläggning*



## Kommunala planer, framtida markanvändning

### Uppsala kommun

Enligt Översiktsplan för Uppsala kommun 2010 kan jordbruksmark väster om väg 255, till viss del inom Årike Fyris, komma att tas i anspråk för verksam-



GC-vägen i Sävja går parallellt med bilvägen.

hetsetableringar. Utöver detta planeras en vägförbindelse över Fyrisån vid Ultuna/Sunnersta med anslutning till väg 255 vid Nántuna. En koppling till E4:an kan enligt översiktsplanen medföra ett ökat intresse för verksamhetsetablering. Om förbindelsen tillåter biltrafik avlastas dessutom väg 255 mot Knivsta. De värden Årike Fyris har bör enligt översiktsplanen beaktas.

Väg 255 i anslutning till Uppsala beskrivs i översiktsplanen som

ett stadsstråk med goda framtidsutsikter som verksamhetsmiljö med innerstadskaraktär. Detta förutsatt att möjlighet ges för verksamheter kontinuerligt längs med utsnittet. Byggnadsförbud för vägområdet intill länsväg 255 har i länet utökats från 12 meter till 30 meter.

Enligt översiktsplanens karta för mark- och vattenanvändning ges förslag på ett rekreationscykelstråk längs väg 255 där den ansluter till den framtida länken över Fyrisån vid Sävja och söderut mot Flottsundsbron. Flottsundsbron planerade ombyggnad, inklusive gång- och cykelväg planeras starta med början 2015.

Årike Fyris dalgång planeras bli naturreservat.



Bostadsbebyggelse i Alsike i närheten av järnvägen i förstudieområdets östra del.

### Knivsta kommun

Området kring väg 255 är enligt Översiktsplan för Knivsta kommun 2006 resursområde för kulturmiljö samt natur- och friluftsliv. Enligt översiktspla-

nen innebär detta att kommunen i den mån det är möjligt aktivt bör bidra till att värdena bevaras och i vissa fall utvecklas.

Knivsta kommun planerar för en cykelväg mellan Knivsta och Edeby vägskaäl i Vassunda längs väg 1046. En cirkulationsplats planeras även i korsningen väg 255/1046 där Trafikverket finansierar projektet. Byggnationen beräknas påbörjas senast 2013.

Vad gäller kollektivtrafik menar Knivsta kommun att en bussförbindelse mellan Knivsta och Vassunda är tänkbar. Möjlighet till direkttrafik med buss mellan Knivsta och Akademiska sjukhuset samt möjligheten till en busslinje Knivsta-Märsta via Vassunda bör enligt kommunen utredas.

Vid Vassunda och Edeby finns två utvecklingsområden för bostäder på landsbygden. Knivsta kommun menar att Edeby med vacker omgivning och god kollektivtrafik har förutsättningar för ett attraktivt boende med kommunal service och VA. Denna utbyggnad tros i framtiden kunna bli mer omfattande, även om kommunen i första hand ser utbyggnad i anslutning till befintlig bebyggelse.

Knivsta kommun har även planer på bebyggelse samt utvecklande av experimentell park avseende energi, mat och miljö i Västersjö och Ekhamn. På andra sidan vattnet planerar ett företag bebyggelse vid Skokloster samt en bilfärja som förbindelse mellan de båda landsidorna. Detta innebär i sin tur att området blir mer attraktivt avseende boende och pendlande. Ur rekreationssynpunkt blir fler friluftsområden och målpunkter tillgängliga.

## **2.2 Trafik och trafikanter - resor och transporter**

### **Biltrafik**

Längs sträckan på väg 255 från Flottsundsbron till Vassunda är trafikflödet inom förstudieområdet störst. Dygnsmedelvärdet år 2013 uppgår till 4 200 fordon totalt, varav 300 utgörs av tung trafik. På Rickebastavägen fram till avfarten mot Alsike (Björkkällevägen) är dygnsmedelvärdet (år 2011) 300 fordon varav 15 är tung trafik. Från Alsikeavfarten (Björkkällevägen) på Rickebastavägen till Knivsta är dygnsmedelvärdet 1 100 fordon varav 100 är tung trafik.

### **Kollektivtrafik**

På väg 255 mellan Sävja och Flottsund i södra Sunnersta går Upplands Lokaltrafiks stadsbusslinjer 12 och 42. Turtätheten är en respektive två bussar per timme. Två busshållplatser i vardera riktning är placerade längs med sträckan. Från Uppsala stad till Knivsta tätort går regionbussen 101 via Vassunda. 15 busshållplatser är placerade från Flottsundsbron fram till Vassunda, se förslagskartor kartor 12-17. Turtätheten är en buss per timme på vardagar samt en buss per varannan timme under helgen. Sjukresebussen färdas mellan Knivsta via Vassunda till och från Akademiska sjukhuset. Turtätheten är tre avgångar per dag var tredje timme. Turer sker efter beställning.

Enligt Knivsta kommuns översiktsplan finns idag tre busslinjer som går över kommungränsen mot Uppsala. Ansvaret för dessa delas med Uppsala kommun.

De tre linjer som går genom flera kommuner och passerar länsgränsen är stomlinjer för vilka landstinget ansvarar.

### GC-nätet och de oskyddade trafikanterna

I Knivsta tätort finns separata cykelvägar endast i och mellan områden utbyggda från 70-talet och framåt. I Uppsala finns ett stort antal cykelstråk som förbinder stadsdelar och delvis omgivande landsbygd. I anslutning till det aktuella utsnittet finns gång- och cykelväg endast inom Sävja och Sunnersta samt på Fyrisåns västra sida från Stadsträdgården till Sunnersta alpina center. Det finns ingen gång- och cykelbana längs väg 255 med förbindelse till närliggande bebyggelse.

### Trafiksäkerhet

Enligt Nationella viltolycksrådet rapporterades 58 viltolyckor inom förstudieområdet mellan den första januari 2012 till den 25:e oktober 2012. Av dessa var rådjur inblandade vid 56 tillfällen, älg vid ett och lodjur i ett.

Väg 255 går på flera ställen på bank ovan marknivån. Där kantas vägen på flera ställen av mitt- och sidoräcken. Detta har som följd att utrymmet för oskyddade trafikanter är ytterst begränsat. Flera skarpa kurvor finns. Medelhastigheten år 2013 längs väg 255 väster om korsningen med Rickebastavägen är 78 km/tim för personbilar och 79 km/tim för tunga fordon. Mätpunkten är tagen där den skyltade hastigheten växlar från 70 km/tim till 80 km/tim. På Rickebastavägen är medelhastigheten (år 2011) strax under 60 km/tim för såväl personbilar som tung trafik. Den skyltade hastigheten är 70 km/tim

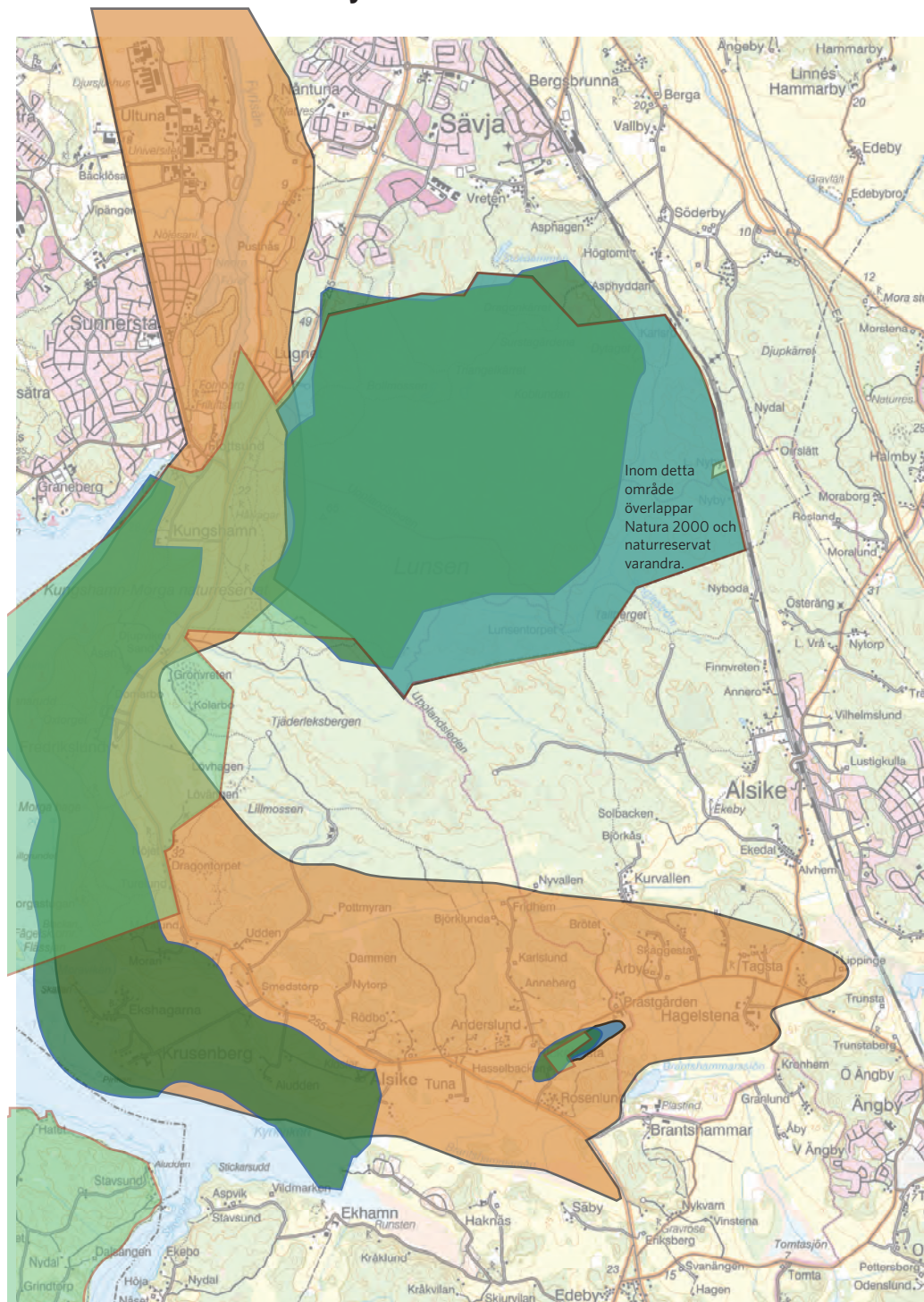
Enligt STRADA, Trafikverkets sammanställning av olyckor med personskada, är väg 255 den mest olycksdrabbade vägen i Knivsta kommun efter E4 år 2012. 59 olyckor har inträffat under perioden 2003-01-10 t. o. m 2013-08-28 på aktuell vägsträcka på väg 255. Av dessa var 45 lindriga olyckor, 12 svåra olyckor och 2 dödsolyckor. Tabell 2.2 nedan visar antal olyckor per olyckstyp:

| Olyckstyp                                                                                                                                                                     | Fördelning |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Singel (motorfordon)                                                                                                                                                          | 34         |
| Möte (motorfordon)                                                                                                                                                            | 5          |
| Omkörning singel (motorfordon)                                                                                                                                                | 0          |
| Upphinnande (motorfordon)                                                                                                                                                     | 5          |
| Avsväng (motorfordon)                                                                                                                                                         | 6          |
| Korsande (motorfordon)                                                                                                                                                        | 1          |
| Cykel/moped (motorfordon)                                                                                                                                                     | 1          |
| Fotgängare (motorfordon)                                                                                                                                                      | 0          |
| Fotgängare/cykel/moped                                                                                                                                                        | 1          |
| Vilt (Om ett fordon har kört av vägen för att undvika att köra på ett vilt djur blev olyckan före 2003 klassad som viltolycka, men i STRADA klassas den som en singelolycka.) | 4          |
| Övrigt                                                                                                                                                                        | 2          |

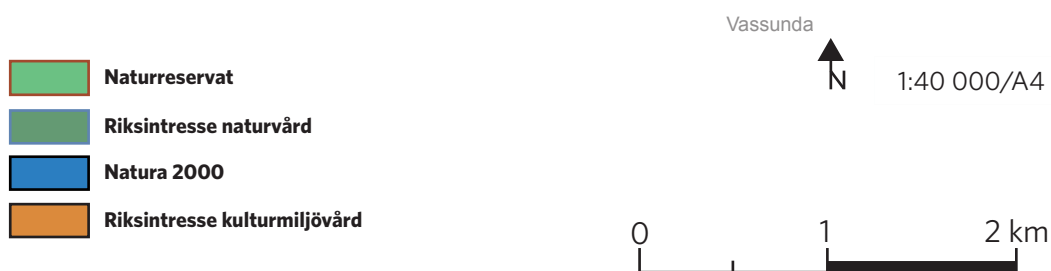
Tabell 2.1. Antal olyckor per olyckstyp, utdrag ur STRADA



## Riksintressen och naturskydd

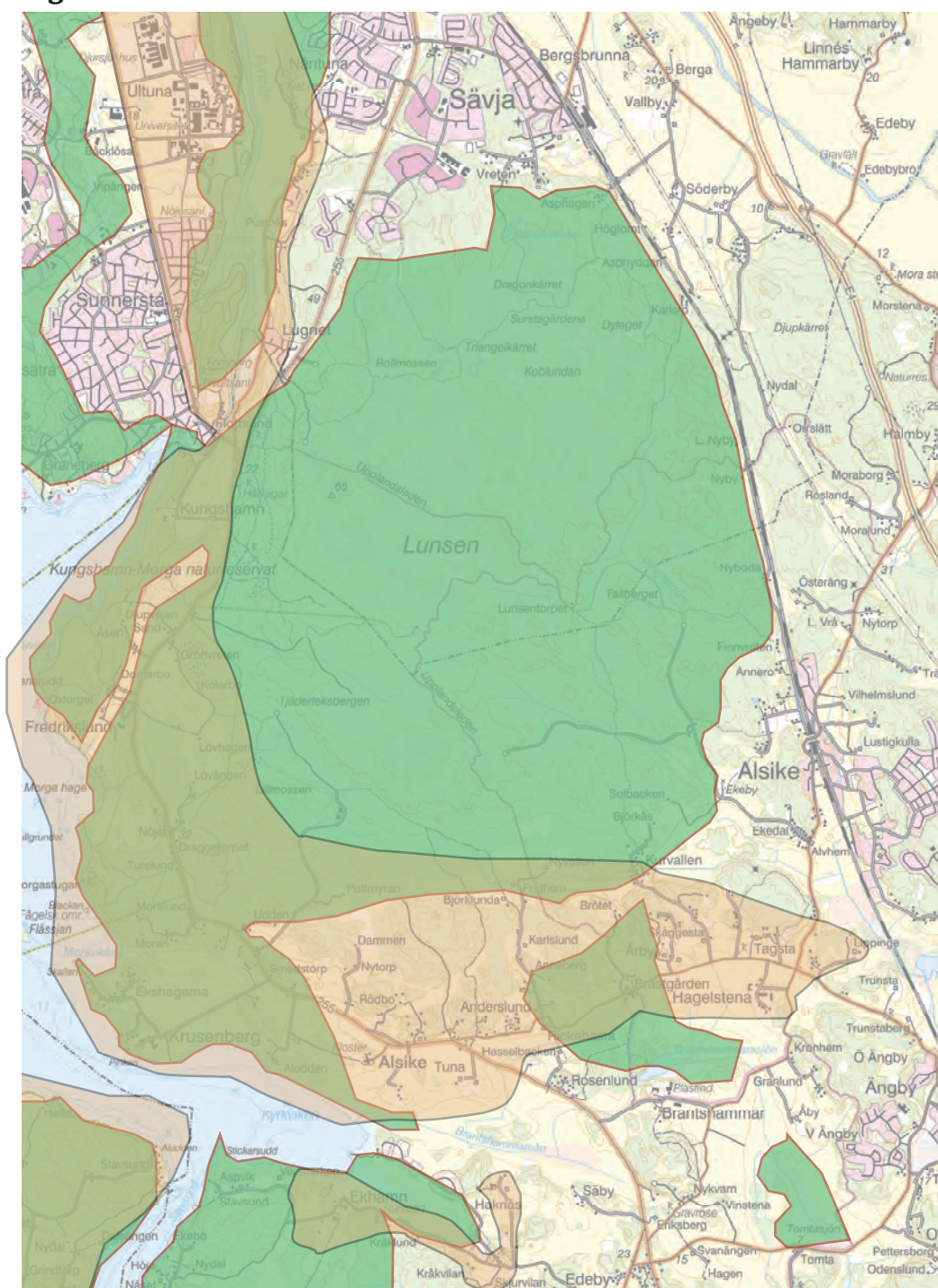


Knivsta



Karta 4. Riksintressen och naturskydd.

## Regionala intressen



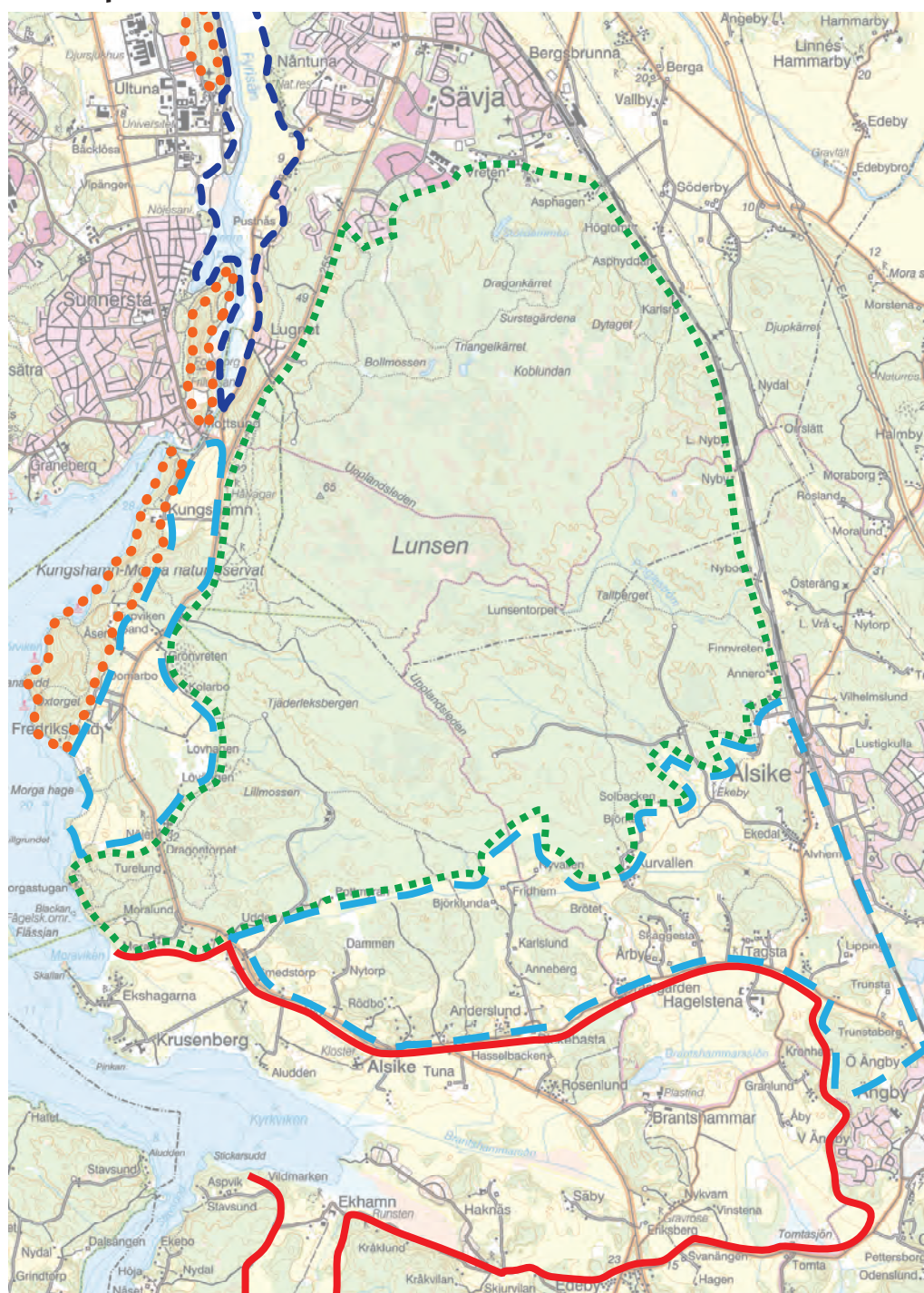
Knivsta



Karta 5 Regionala intressen.



## Landskapskaraktär



Knivsta

Vassunda



1:40 000/A4

- - - - - Skogskulturlandskap
- . . . . . Rullstensåsar
- - - - - Åstrand med svämmarker
- — — — — Uppländskt mosaiklandskap
- — — — — Mälarnära herrgårdsslätt



Karta 6. Landskapskaraktär.

### 2.3 Övrig infrastruktur

Idag finns cykelvägar från centrala Uppsala till Sävja samt till Flottsundsbron via Dag Hammarskjölds väg. I Knivsta planeras en cykelväg till Vassunda. I östra delen av utredningsområdet sträcker sig järnvägen, Ostkustbanan, i nord-sydlig riktning.

### 2.4 Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen

#### Landskap

Väg 255 går intill Mälaren genom ett småkuperat delvis öppet sprickdalslandskap med uppodlade lerslätter och skogbeksäddade moränhöjder. Fem huvudsakliga landskapstyper finns inom förstudieområdet.



Skyddsvärda tallar längs väg 255.

#### Skogslandskap

Den nordliga delen av utsnittet karaktäriseras av barrskogsbeksäddade Lunsens skogen med hållmarker och flacka moränplatåer. Naturreservatet med sina hundraåriga tallar och fina strövmarker upplevs även från vägen.



Fyrisån med betesmark i förgrunden och Uppsalaåsen i bakgrunden.

#### Åstrand med svämmarker

Söder om Uppsala går vägen längs dalgången vid Fyrisåns utlopp i Mälaren. Dalgången är bred och öppen och erbjuder långväga siktlinjer med utsikt över betes- och åkermark. Åstränderna översvämmas vid höga vattenflöden, framförallt under våren.



Mosaiklandskapet vid Fredrikslund är omväxlande med åker, skog, åkerholmar och solitärträd.

#### Rullstensås

Uppsalaåsens tallbeksädda krön sträcker sig i nordsydlig riktning längs Mälarens östra samt Fyrisåns västra strandområde. Åsen är relativt flack med vissa förkastningsbranter i väst, men bildar en skarp kontrast till



## Vägrumskaraktär



- Slutet vägrum, vägen går genom skog
- Vägen går i ett småskaligt landskap, ömse öppet och ömse slutet
- Vägen går i ett öppet landskap, sammanhängande odlingslandskap

Karta 7. Vägrumskaraktär.

Vassunda



1:40 000/A4



Knivsta

åkermarken nedanför. Växttäcket utanför åsen består av blandskog med ädel-lövsbestånd på vissa håll.

#### *Uppländskt mosaiklandskap*

I söder övergår utsnittet i ett relativt öppet mosaiklandskap med uppodlade lerslätter och skogbeklädda höjder. Denna landskapstyp erbjuder en blandning av öppna och slutna landskapsrum.



*Herrgårdsslätt vid Krusenberg, Mälaren skymtas i bakgrunden.*

#### *Mälarnära herrgårdslandskap*

Karaktäristiskt är även det sjönära kulturlandskapet med betade strandängar och ekhagar som möter Krusenbergs, Hagelstena och Brantshammars öppna herrgårdsslätt. Bebyggelsen är koncentrerad kring övergången mellan skog och det öppna småkuperade landskapet, på vegetationsklädda höjder samt längs de kommunikationstråk som förbinder småorterna. Här blandas alléplanteringar med storslagna utblickar över Mälaren.

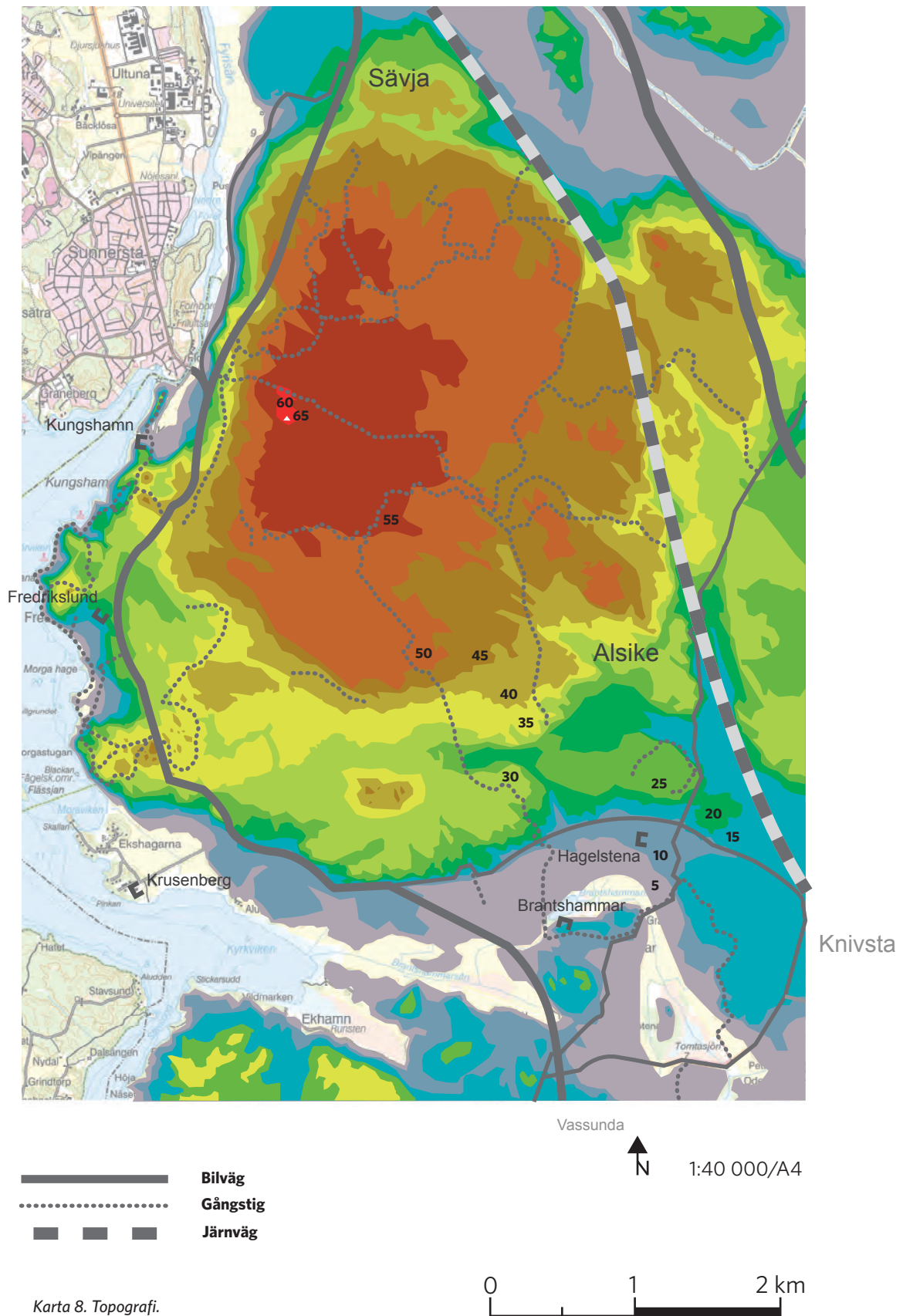
#### **Naturmiljö**

I anslutning till vägsträckan finns tre naturreservat: Norra Lunsen, Rickebasta Alsumpskog och Kungshamn-Morga. Inom samtliga områden finns även Natura 2000-skydd. Norra Lunsen, området mellan väg 255 och Mälaren samt Rickebasta alsumpskog är klassat som riksintresse för naturvård. Områdena hyser även stora rekreativa värden, se vidare under 2.4.5 Rekreation och friluftsliv.

En stor del av Lunsen i Uppsala kommun är upptaget inom ramen för EU-initiativet Natura 2000. Natura 2000 har som utgångspunkt att skydda kärnområden av värdefull natur för att säkerställa bevarandet av den biologiska mångfalden. I praktiken innebär detta att varje Natura 2000-område har en speciellt framtagen bevarandeplan där tyngdpunkten ligger på att långsiktigt bevara utvalda naturtyper.



## Topografiöversikt (m ö.h.)



I den del av Lunsen som klassas som Natura 2000-område är ungefär hälften (runt 700 av omkring 1400 hektar) av typen Västlig taiga med undertyperna tallskog, barrblandskog och granskog i fallande ordning beträffande areal. I Knivsta kommun ligger Rickebasta alsumpskog som även det är ett Natura 2000-område. Det 8,3 hektar stora området består till 7,3 hektar av Lövsumpskog av fennoskandisk typ, en naturtyp vars bevarande har hög prioritet inom EU.

Enligt Länsstyrelsens naturvårdsinventering 1988-1996 har Norra Lunsen höga till mycket höga naturvärden. Ett stort område mellan väg 255 och Mälaren, klassas som riksintresse för naturvård. I och i anslutning till detta område finns ett stort område av högsta naturvärde samt statligt ägd skyddsvärd skog. I Lunsen finns enligt Skogsstyrelsens databas nyckelbiotoper och naturvärden. För att klassas som nyckelbiotop ska området enligt Skogsstyrelsen hysa eller kunna förväntas hysa rödlistade arter.

Kungshamns-Morga natureservat är ett populärt friluftsområde med en naturskön blandning av idylliska hagar och strandängar, gamla skogar med träd från 1600-talet och lummiga ekbackar. I Morga hage växer uråldriga ekar som kan vara hem för över tusen olika växt- och djurarter. På Uppsalaåsen finns intressanta geologiska bildningar som istidens åsgropar, samt forna strandvallar och klapperstensfält. Miljön präglas dock mest av det gamla och öppna kulturlandskapet kring herrgårdarna Kungshamn och Fredrikslund.

Inom utsnittet finns dessutom utpekade områden av Länsstyrelsen genom ängs- och betesmarksinventeringen. Ett antal nyckelbiotoper har även påträffats. Stora områden inom utsnittet går även under benämningen "ekologiskt känsliga områden" enligt Länsstyrelsen. Även hela Mälaren klassas som riksintresse där det rörliga friluftslivet ska beaktas vid ingrepp i miljön.



*Fattigbössan och milstenen mitt emot tidigare gästgiveriet i gamla Alsike by, numera Krusenberg.*

Lunsen är upptaget i Naturvårdsverkets myrskyddsplan. Myrskyddsplanen omfattar Sveriges mest värdefulla myrar som ännu inte fått långsiktigt skydd. Naturvårdsverkets förslag är att dessa skall ha ett långsiktigt skydd 2015.

Vid herrgårdsmiljöerna finns många skyddsvärda kulturträd (se karta 10 kritiska avsnitt längs sträckan). Bland annat i form av den kilometerlånga allén till Krusenbergs herrgård. Dessa gamla träd är viktiga habitat för många småkryp, insekter, fladdermöss och fåglar och fungerar som gröna korridorer i ett annars öppet landskap. Alléer omfattas av biotopskydd.

I området finns rödlistade arter, enligt länsstyrelsens och ArtDatabankens register. Rödlistan är en redovisning av artens risk att dö ut från ett område och innehåller flera kategorier (tex akut hotad, starkt hotad, sårbar och nära hotad). Inom området finns flertalet kategorier representerade, men lokalerna redovisas inte på karta. Inom utredningsområdet finns ett stort antal rödlistade svampar, mossor, lavar, kärlväxter, steklar, fjärilar samt fåglar.

### **Kulturmiljö**

Nuvarande länsväg 255 har varit den huvudsakliga förbindelsen mellan Uppsala och Stockholm från 1500-talet fram till 1972 då motorvägen E4 invigdes. Hålvägarna öster om väg 255 är som äldst från järnåldern. På sträckan upptäckte och namngav Carl von Linné Alsikeklövern, och här hann man upp Erik XIV efter Sturemorden.

Inom området finns höga kulturmiljövärden. Nästan hela utsnittet är av riksintresse för kulturmiljö och innefattar kommunal kulturmiljö enligt Knivsta kommun. Vad gäller skydd och aktivt bevarande gäller förordnande enligt 12 kap 4§ PBL, skydd för landskapsbilden enligt 19§ NVL samt diverse områdesbestämmelser. Två byggnadsminnen, dvs. byggnader med skyddsområde finns inom utsnittet. Dessa är Krusenbergs herrgård samt Flottsunds fyr.

I före detta Knivsta och Vassunda socknar har länsstyrelsen instiftat ett riksintresseområde med avseende på kulturmiljö med anledning av den rika förekomsten av fornlämningar och bebyggelse längs väg 255 som beskrivs som en förr betydelsefull kommunikationsled. Här finns gravfält från äldre järnålder samt stora system av stensträngar. Här finns också flertalet yngre gravfält samt lämningar av flera byar. Runstenar samt mer sentida bebyggelse nämns också som fornlämningar.

I naturvårdslagen finns ett avsnitt rörande skydd av landskapsbilden där tolv områden i Uppsala finns nämnda. Inom förstudieområdet berörs Fyrisåns dalgång Kungsängen-Flottsund. I Knivsta kommun har området kring Alsike kyrka landskapsbildskydd. Lagen innebär att länsstyrelsen har rätt att stoppa ny- eller ombyggnation om åtgärden anses ha negativ effekt på landskapsbilden. Området kring Alsike kyrka täcks av landskapsbildsskydd.

På sträckan mellan Lugnet och Grönveten öster om väg 255 finns flera fornlämningar i form av bland annat en tjärgrop, en härd och fossil åker längs ett färdvägssystem från järnåldern. Vid Dragontorpet liksom på flera platser längs



Rickebastavägen finns gravfält från sten- till järnålder. Många andra fornlämningar finns också i närhet till vägen vilket vittnar om områdets långa tradition som kulturmark.

Vid de många herrgårdarna i förstudieområdet finns flera allér och trädrader som både har stort kulturhistoriskt värde, men också är viktiga habitat för insekter och fåglar. Längs vägen finns också mycket gamla tallar i anslutning till naturreservaten. Flera månghundraåriga ekar finns också utmed sträckan. Förstudieområdet fram till Hasselbacken är klassat som regionalt kulturmiljöområde.

### **Naturresurser**

Uppsalaåsen - Fredrikslund (SE662687-160126) och Uppsalaåsen- Uppsalaåsen (SE6642296-160193) är grundvattenresurser med god kvantitativ status 2009 och med miljö kvalitetsnormerna god kvantitativ och kemisk status år 2015.

Mälaren- Lårstaviken är en vattenförekomst (SE 661828-1600253) med otillfredsställande ekologisk status 2009 men med god kemisk status 2009. Gällande miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status med undantag till 2021. Undantaget gäller för övergödning, där den omgivande jordbruksmarken och enskilda avlopp ofta är orsaken.

Fyrisån (SE 661828-1600253) har måttlig ekologisk status 2009 och uppnår ej god kemisk status 2009. Gällande miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status och kemisk status med undantag till 2021. Undantaget gäller för övergödning och morfologiska förändringar. Morfologiska förändringar är kopplade till förändringar av flöde eller vattenstånd, tex kan vattendrag rätats ut (kajer mm) eller förändrats för att öka arealen för jordbruk mm.

Fyrisån samt den del av Mälaren som ligger inom Uppsalas kommungräns går under betäckningen ”särskilt värdefullt vattenområde”. Knivsta kommun klassar merparten av förstudieområdet som resursområde för kulturmiljö samt natur och friluftsliv tillika produktionsmark för jord och skogsbruk.

### **Rekreation och friluftsliv**

Enligt Knivsta kommuns översiktsplan är hela området kring väg 255 och väster mot Mälaren av riksintresse enligt miljöbalkens kapitel 4. Landskapet vid Kungshamn-Morga och Lunsen går under beteckningen närreklamationsmarker. Dessa två områden, med undantag för mark som tagits i anspråk för kommunikation och bebyggelse, benämns även som stora opåverkade områden mellan omfattande 1000-2000 hektar. I Lunsen passerar Upplandsleden Lunsentorpet, en timrad raststuga öppen för besökare. Tre badplatser finns mellan Fredrikslund och Kungshamn i Knivsta kommun. Närmsta badplats i Uppsala kommun är Lyssnaängsbadet i Sunnersta cirka två kilometer från väg 255. I Sunnersta ligger även Sunnerstastugan på Sunnerstaåsens friluftsområde Här finns strövstigar, motionsspår, grillplatser, mountainbikespår, skidleder och skidbackar med lift.

I anslutning till Sävja finns ett flertal områden som enligt Översiktsplanen för Uppsala kommun 2010 går under benämningen "grönstruktur - parker och naturområden med sociala och/eller ekologiska värden". Dessa har även anknytning till Lunsenskogen som befintlig grön länk med rekreativ/ekologisk funktion. I anslutning till Sävja hör dessa områden även till skolornas närnatur. Dalgången längs Årike-Fyris är även ett särskilt bevarandevärt grönt område och en av stadens viktigaste rekreationsstråk. Inom förstudieområdet finns flera ridanläggningar samt en scoutstuga.

Hela utsnittet tillhörande Knivsta kommun går under beteckningen promenadområden och strövområden. Inom Uppsala kommuns gränser finns stora områden som benämns som närrekreationsmarker för Uppsala tätort, i anslutning till Sävja, Lunsen samt Årike Fyris. Nordväst om Sävja finns ett område som anses vara en för närrekreation viktig brynzon mot större jordbruksmarker.

### **Skyddade och skyddsvärda områden**

Följande områden ligger inom eller nära föreslagna åtgärder:

- Naturreservat Norra Lunsen med tillhörande Natura 2000-område samt Riksintresse naturvård.
- Naturreservat Kungshamn-Morga med tillhörande Natura 2000-område samt Riksintresse naturvård.
- Fornlämningar
- Objekt med generellt biotopskydd (alléer, åkerholmar, stenmurar, vattendrag i åkermark)
- Boendemiljö
- Riksintresse rörligt friluftsliv, Ekoln
- Riksintresse kulturmiljö, Alsike och Uppsala stad
- Skyddsvärda träd
- Rödlistade arter
- Landskapsbildsskydd Alsike kyrka
- Strandskydd

Följande områden bedöms inte påverkas av föreslagna åtgärder:

- Byggnadsminnen Krusenbergs herrgård samt Flottsunds fyr.
- Naturreservat Rickebasta Alsumpskog med tillhörande Natura 2000-område.
- Landskapsbildsskydd, Södra Fyrisåns dalgång.
- Fyrisån, vattendrag med miljö kvalitetsnormer.
- Grundvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer Uppsalaåsen samt vattnskyddsområde Uppsala- Vattholmaåsarna. Mälaren berörs av miljö kvalitetsnormer för ytvatten Mälaren-Lårstaviken, miljö kvalitetsnormer för fiskevatten, Mälaren, (SEFI1008), och är en resurs för dricksvatten.

Områdena redovisas i huvudsak på kartor över natur- och kulturvärden (karta 4, 5 och 10)

### **Miljöbelastning**

Väg 255 omges till stor del av naturmark och har ett öppet vägrum, vilket medför bättre spridnings- och spädningsförhållanden än vid ett trångt (bebyggt) vägrum. Trafikflödena är relativt låga och problem med höga lufthalter bedöms inte förekomma. Gällande miljö kvalitetsnormer för luft bedöms inte överskridas i dagsläget.

Vägdagvatten har olika grad av föroreningar beroende på främst trafikmängd. Trafikverket har i rapport 2011:112 angivit sina rekommendationer för hantering av vägdagvatten från vägar. Vid vägar med trafik under 2000 fordon/dygn är risken för utsläpp som dagvattenpåverkan så liten att åtgärder inte är motiverade. För vägar med högre trafikflöden ska en avvägning göras utifrån föroreningshalt från vägen, omgivningens känslighet, tillgänglighet för skötsel/ eventuell sanering samt övriga motiv (ekonomiska, estetiska etc).

Bebyggelsen längs sträckan ligger utspridd i landskapet. Bostadsmiljöerna består främst av gårdar, frilliggande hus och torp (fritidshus). Avståndet till vägen är generellt långt och endast några hus ligger nära vägen. Riktlinjerna från Trafikverket för behandling av buller är följande: *”När det är uppenbart att åtgärderna i ett projekt inte medför något tillkommande vägtrafikbuller för fastigheter med bostadsbyggnader, behöver dessa fastigheter inte tas med i fastighetsförteckningen av bullerskäl. Detta gäller således även om dessa fastigheter före projektets genomförande utsätts för buller som överskrider riktvärdena. Detta kan t.ex. gälla projekt för utbyggnad av GC-väg intill befintlig väg”*.

Inom förstudieområdet finns ett flertal områden med befintliga sanitära problem på grund av otillfredställande lokala VA-lösningar. Inom utsnittet finns tre avloppsreningsverk. En avfallsanläggning finns i anslutning till Vassunda. Fyra områden finns inom utsnittet som är kända områden med risk för förorenad mark. En kennel är belägen i anslutning till Vassunda. En bensinstation med biltvätt finns söder om Vassunda.

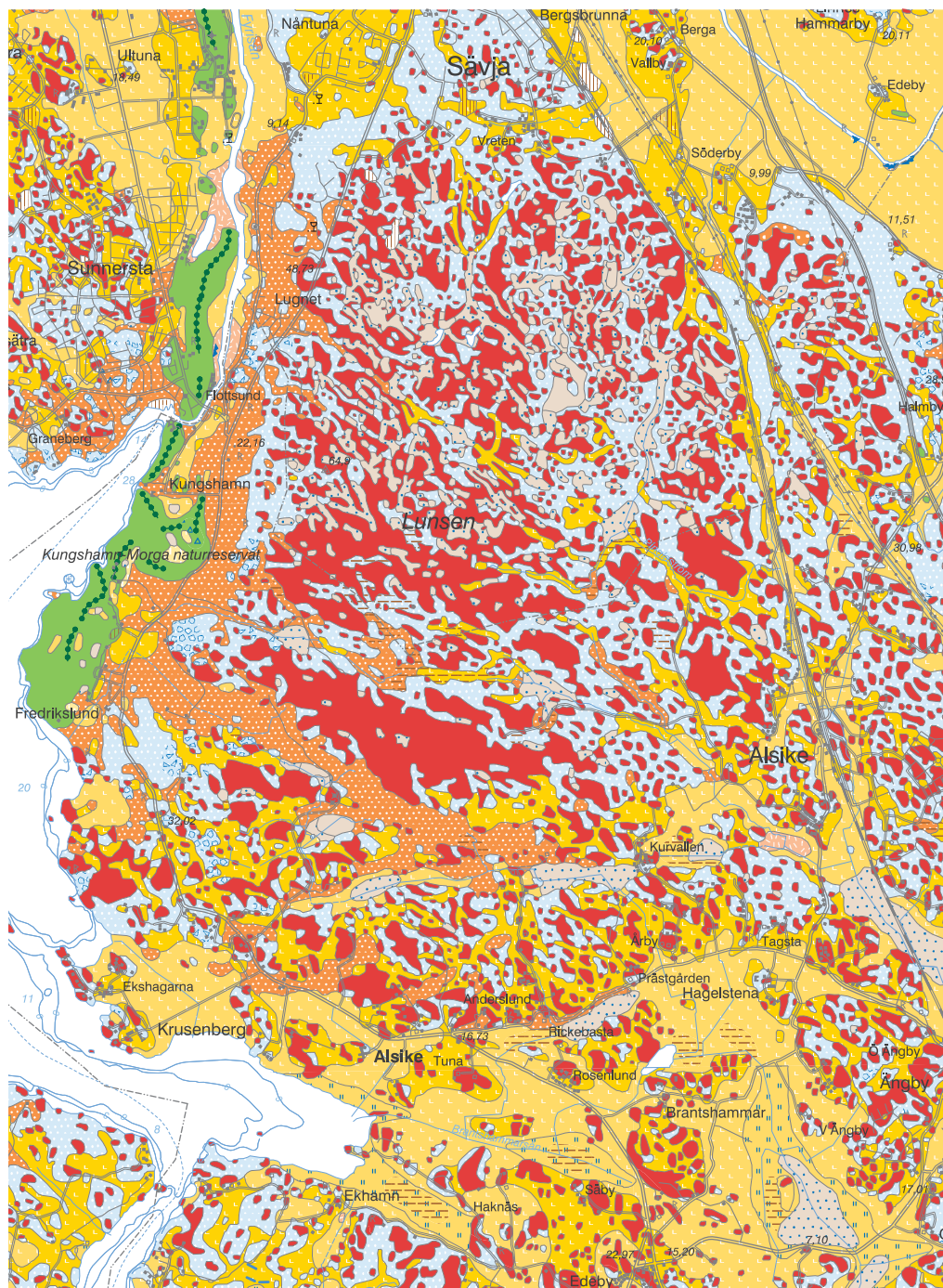
Väg 255 är en gammal väg, vilket medför att det kan finnas risk för tjärhaltig beläggning i vägkroppen. Följande skeden bör utreda förekomst och halter så att projekteringen kan anpassas och miljöpåverkan minimeras. Inriktningen bör vara att beläggningen lämnas orörd.

### **2.5 Byggnadstekniska förutsättningar**

Den norra delen av väg 255 samt parallellvägen mellan Nántuna och Flottsund är främst anlagd på postglacial sand och sandig morän. Fram till Flottsund skär väg 255 genom berggrunden flertalet gånger. I denna del finns kraftiga höjdskillnader i öst-västlig riktning. Den södra delen från Dragontorpet till Vassunda inklusive Rickebastavägen karaktäriseras av låglänt slättmark bestående av postglacial lera med liten andel berg i dagen. Se karta 9.



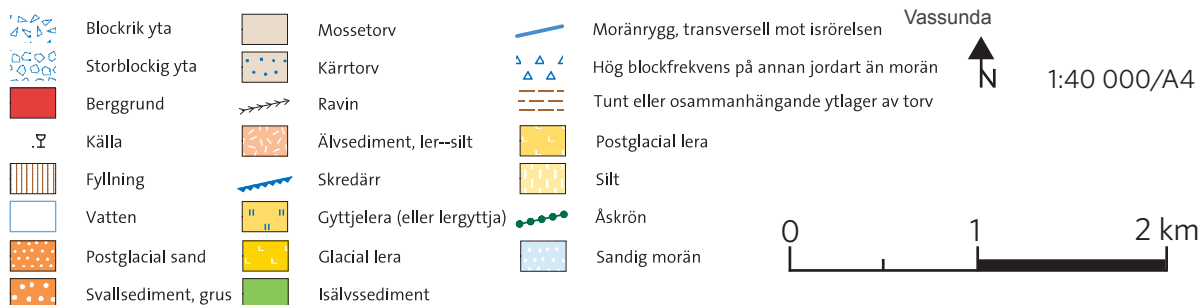
## Jordartskarta



### Knivsta

©Sveriges geologiska undersökning (SGU)

**Huvudkontor:**  
Box 607  
751 28 Uppsala  
Tel: 018-17 90 00  
E-post: kundservice@sgu.se  
[www.sgu.se](http://www.sgu.se)



Karta 9. Jordartskarta.

### 3. Projekt mål

I arbetet med förstudien har följande mål formulerats. För varje mål visas vilket transportpolitiskt mål det underordnar sig:

- Öka tillgängligheten till målpunkter i området. (Funktionsmål)
- Minska barriäreffekten för oskyddade trafikanter längs och tvärs bilvägen. (Hänsynsmål)
- Gång- och cykelvägen skall vara attraktiv året runt, för olika grupper och användare. (Hänsynsmål)
- Gång- och cykelvägen skall ta hänsyn till vägens och landskapets karaktär, intrång i känsliga miljöer minimeras. (Hänsynsmål)

### 4. Analys

#### 4.1 Problembeskrivning

Detta kapitel beskriver de riktlinjer som utgör ramen för lokaliseringen av GC-vägen längs väg 255.

##### **Trafikantperspektiv (oskyddade trafikanter)**

På merparten av sträckan saknas bra förutsättningar för oskyddade trafikanter att röra sig längs och tvärs vägen. Vägen har en smal vägren och har delvis sidoräcken som krymper utrymmet för de oskyddade trafikanterna. Gående och cyklister färdas på vägen tillsammans med motorfordon. Hastigheten och utrymmet medför låg trafiksäkerhetsstandard.

##### **Omgivningsperspektiv**

- Det finns flera värdefulla och skyddsvärda natur- och kulturvärden i området och längs vägen. Väg 255 korsar ett naturreservat. Vägen sträcker sig även genom områden klassade som riksintresse för natur- och kulturmiljövård liksom utpekade områden med regionala natur- och kulturvärden.
- I direkt anslutning till vägen finns ett flertal fornminnen samt skyddsvärda träd.
- På ett flertal ställen på den aktuella sträckan angränsar vägen till tomtmark.

På karta 10, Kritiska avsnitt längs vägen redovisas de kritiska avsnitt som finns längs sträckan.



## Kritiska avsnitt längs sträckan.



Knivsta

-  **Bergsskärning**
-  **Skyddsvärda träd**
-  **Tomtmark direkt angränsande vägen**
-  **Fornminnesområde**
-  **Vägbank över 3 meter**

Karta 10. Kritiska avsnitt längs sträckan.

Vassunda



1:40 000/A4



## 5. Förslag

I detta avsnitt redovisas principer för läge, utformning och sträckning av föreslagen gc-väg. Målsättning är att utveckla en sammanhängande, säker och trygg gc-väg med minsta möjliga intrång i omgivande värdefull natur.

### 5.1 Lokaliseringsprinciper

Fem tänkbara alternativ finns för en lokalisering av gång- och cykelväg

- Östra sidan av vägen. *Mindre lämpligt pga mycket fornlämningar, skyddsvärda träd och målpunkter på fel sida av vägen.*
- Västra sidan av vägen. *Huvudförslag. Färre konflikter med fornlämningar, skyddsvärda träd samt god tillgänglighet till målpunkter.*
- Växlande sidor av vägen. *Mindre lämpligt pga korsande av vägen samt sämre orienterbarhet och framkomlighet för cyklister.*
- Helt eller delvis i egen sträckning utanför vägområdet. *Kan tillämpas vid behov då utrymmet längs vägen är begränsat. Alternativet är sämre ur trygghetsaspekt och kan kräva extra åtgärder som exempelvis belysning.*
- Sträckning längs järnvägen, Ostkustbanan. *Uppfyller inte målen för ökad tillgänglighet till lokala målpunkter och bebyggelse. I första hand aktuell för cykelpendling. Risk- och säkerhetsfrågor måste utredas.*

### 5.2 Utformningsprinciper

Förslaget är en gång- och cykelväg 3,5 meter bred. Detta ger tillräckligt utrymme för gående och cyklister att samsas samtidigt som gc-vägen kan användas för cykelpendling och rekreation. Vid vissa platser där fastigheter, topografi eller natur- och kulturvärden begränsar utrymmet föreslås avsteg från denna bredd. Gång- och cykelvägens mitt markeras med målning för att skilja gående och cyklister åt. Där det finns behov att öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna placeras räcken alternativt pollare mellan körbana och GC-väg.



Exempel på gång- och cykelväg som avskiljs från körbana med gcm-stöd samt pollare.



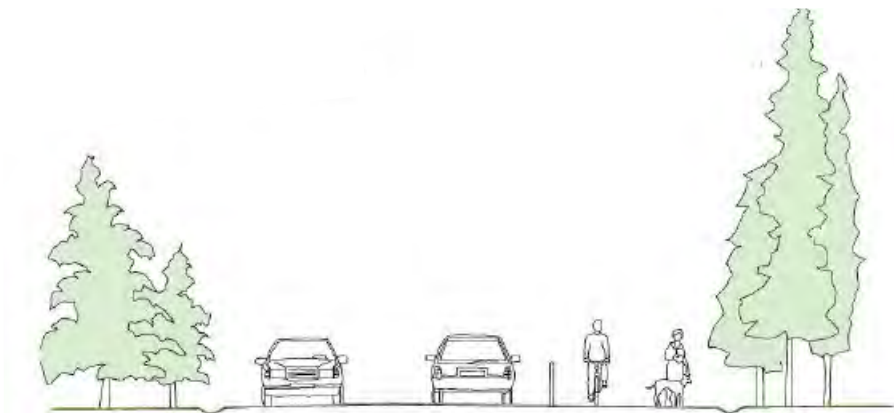
Passager där oskyddade trafikanter korsar vägen bör ha en tydlig utformning. Detta kan göras genom exempelvis avsmalning av vägbanan, pollare, belysning och skyltning. Passager föreslås vid Flottsund, p-plats vid Fredrikslund/Djupviken, Rickebastavägen samt vid korsningen med väg mot Sigtuna (väg 1039) .



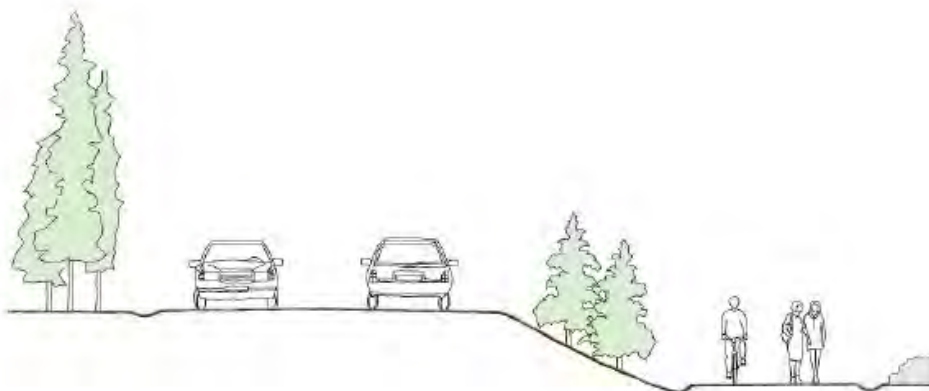
*Exempel på gång- och cykelväg som avskiljs från körbana med räcke.*

Förslaget visar fyra typer av sektioner längs sträckan beroende på förutsättningar. De fyra typsektionerna är:

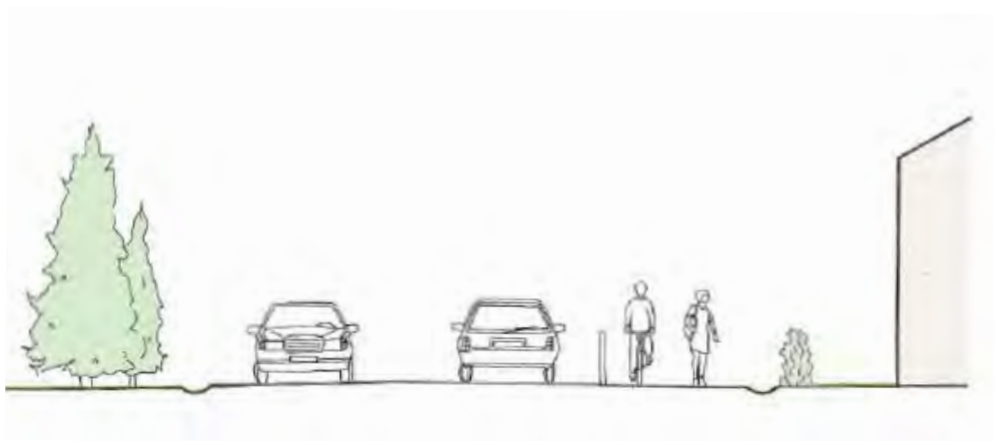
- GC-väg i nivå med vägen



- GC-väg nedanför bankslänt. Vid behov placeras räcke vid vägbanan.



- GC-väg i nivå med vägen, med avsmalnad sektion avskild med ex gcm-stöd

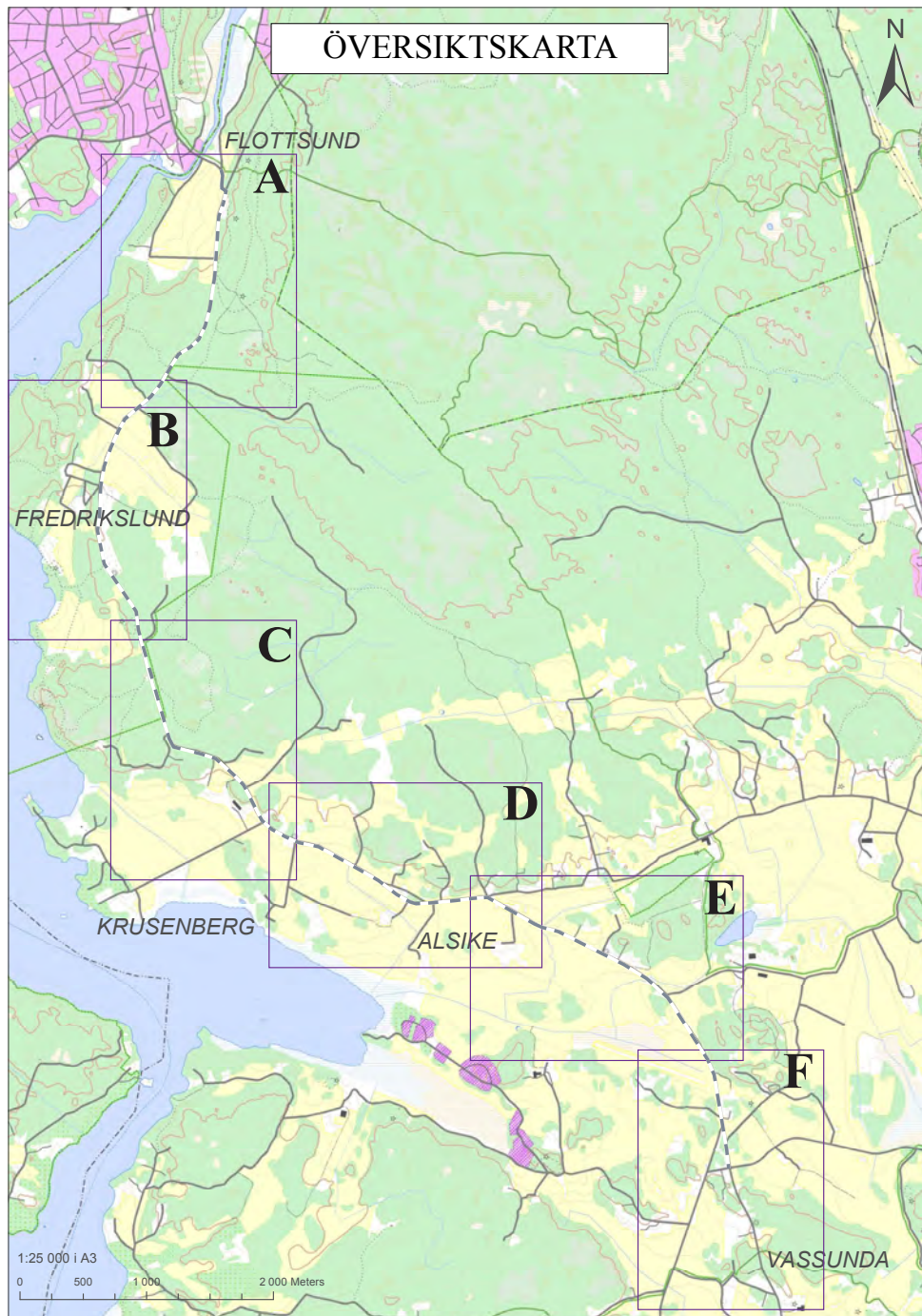


- GC-väg fristående från vägen



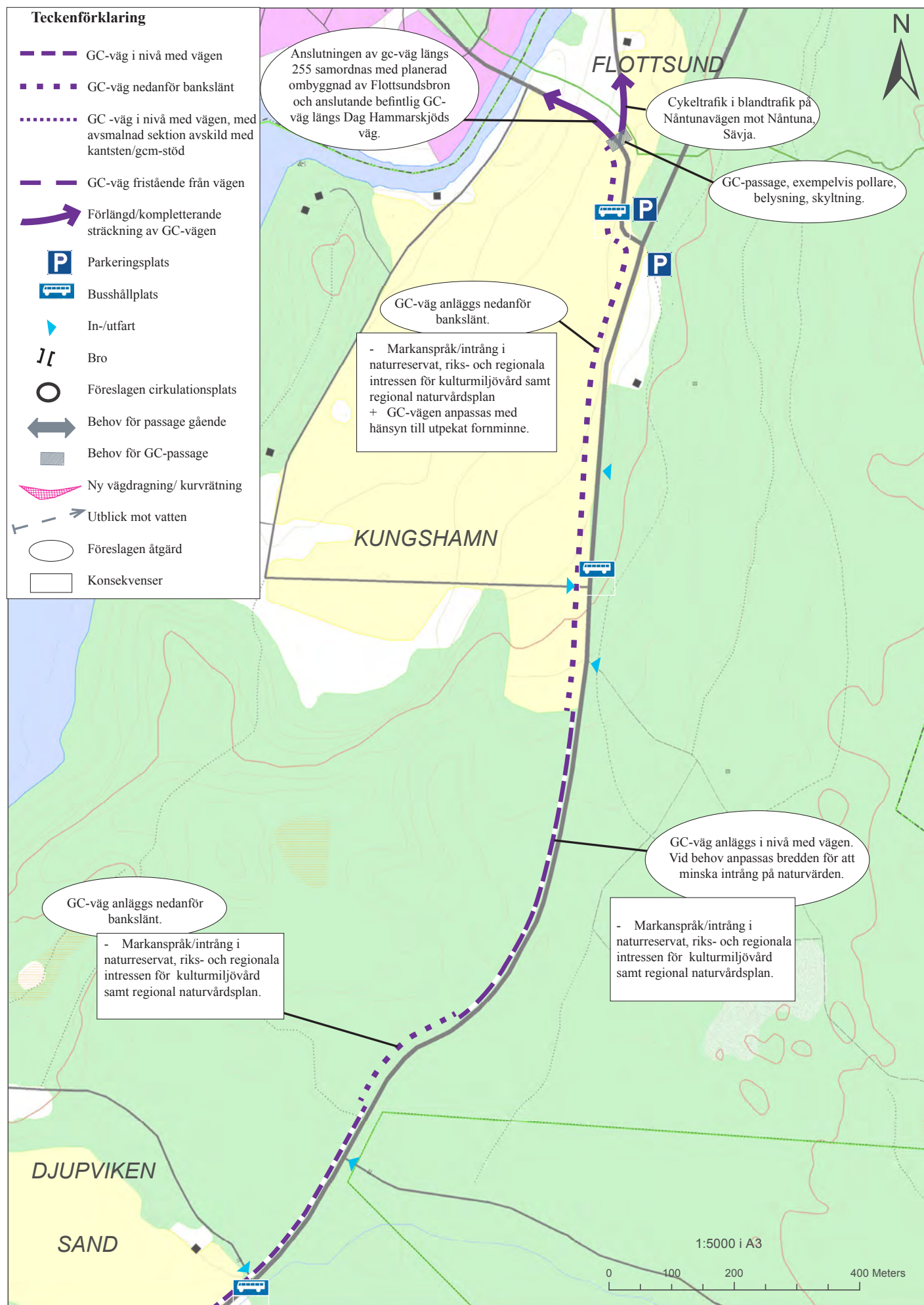
### 5.3 Förslagskartor

Föreslagen sträckning av gång- och cykelvägen har tagits med hänsyn till byggnadstekniska förutsättningar samt underhålls- och driftaspekter. Nedan redovisas den totala sträckningen. På kommande sidor visas detaljerade kartor med förklarande texter för delsträckorna A-F.

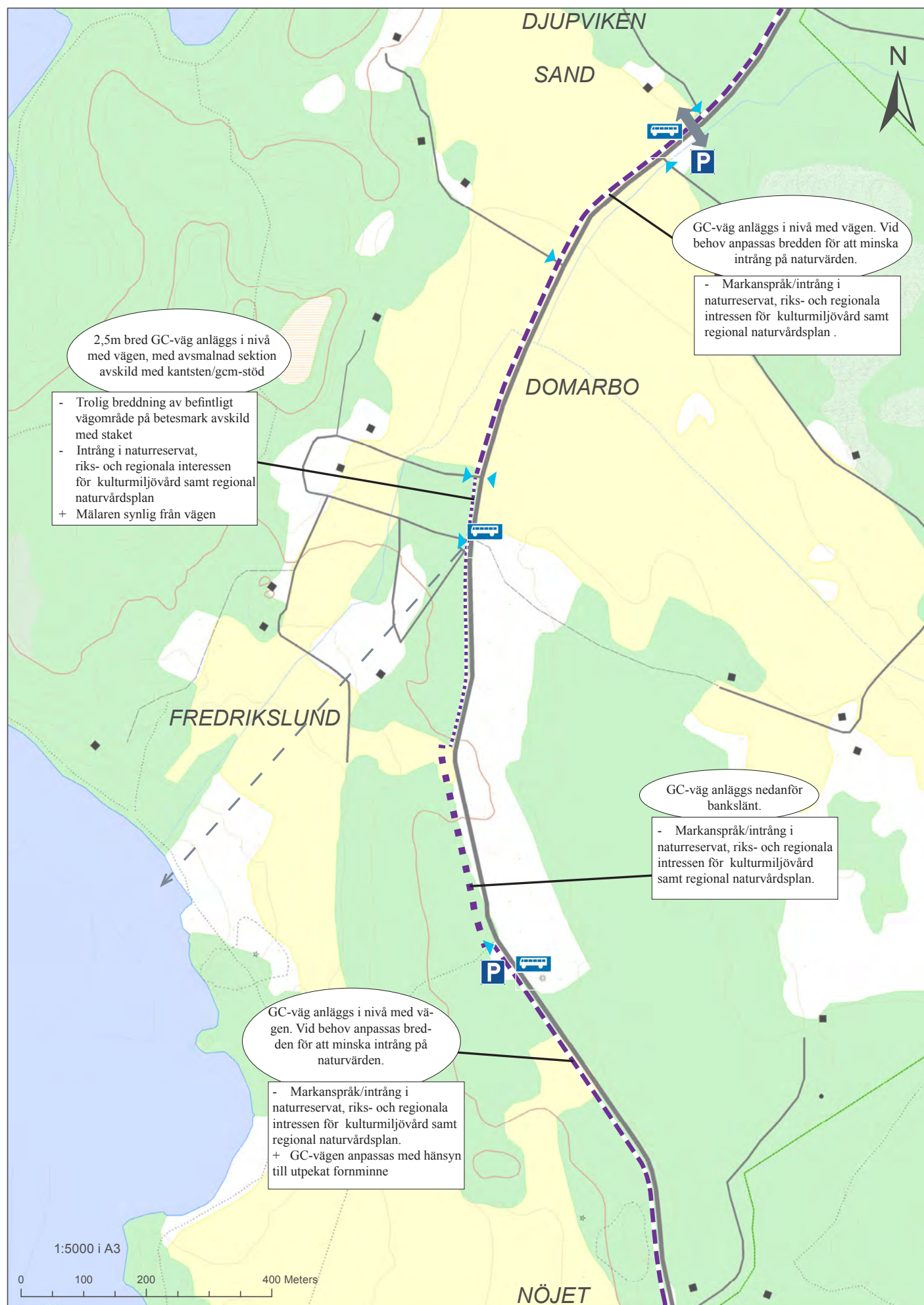


Karta 11. Översikt förslagskartor.



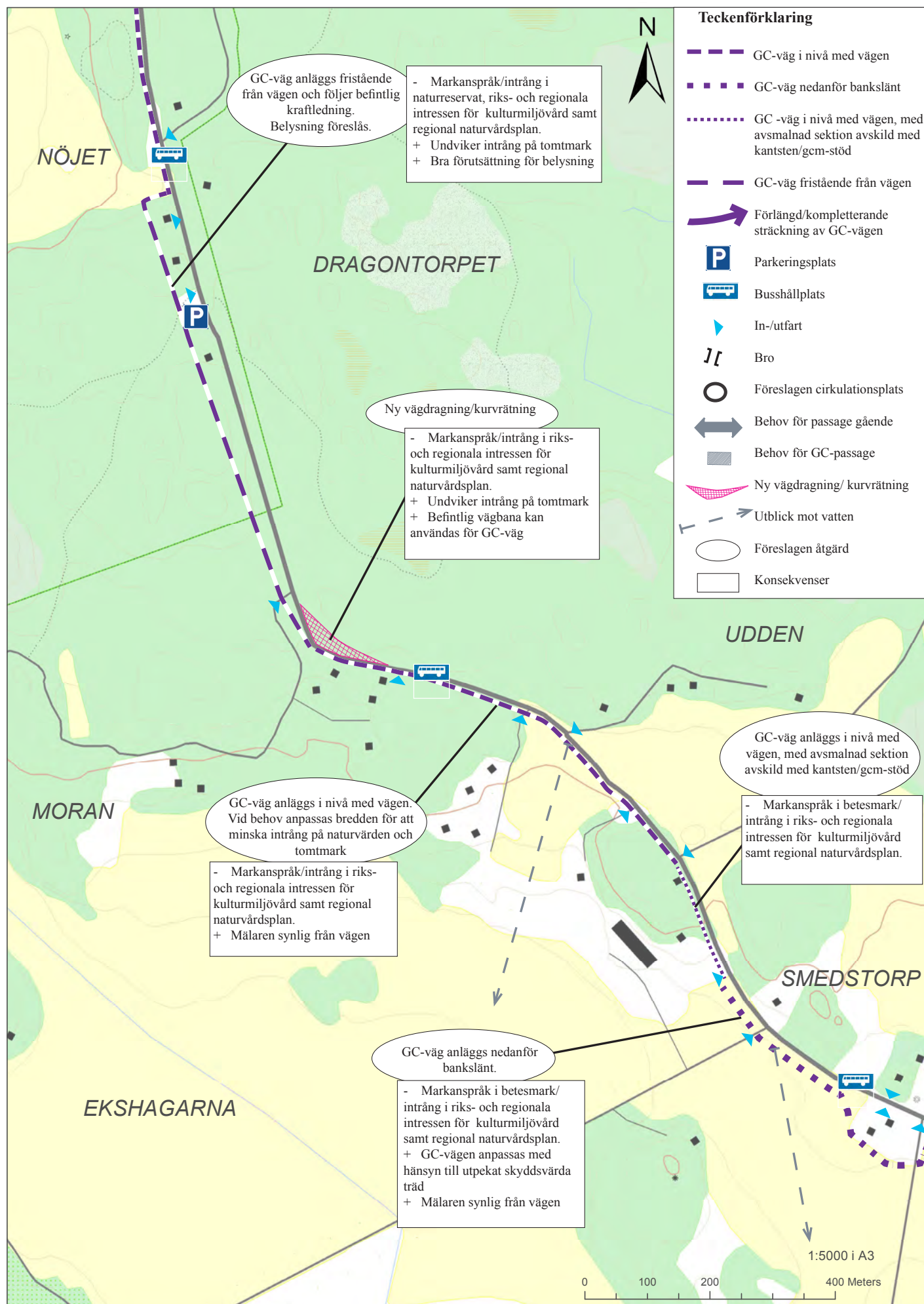


Karta 12. Förslagskarta A.



Karta 13. Förslagskarta B.

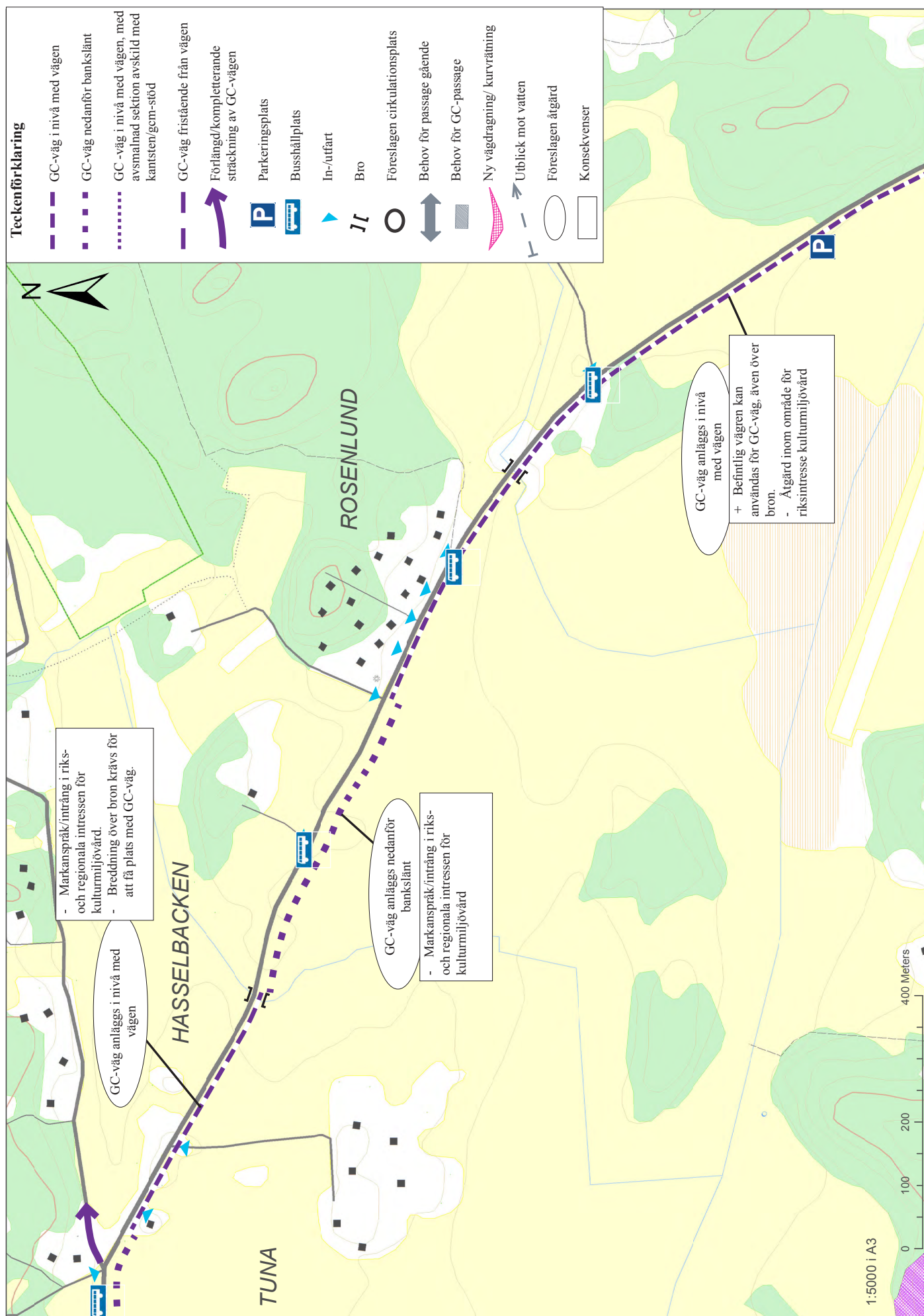




Karta 14. Förslagskarta C.

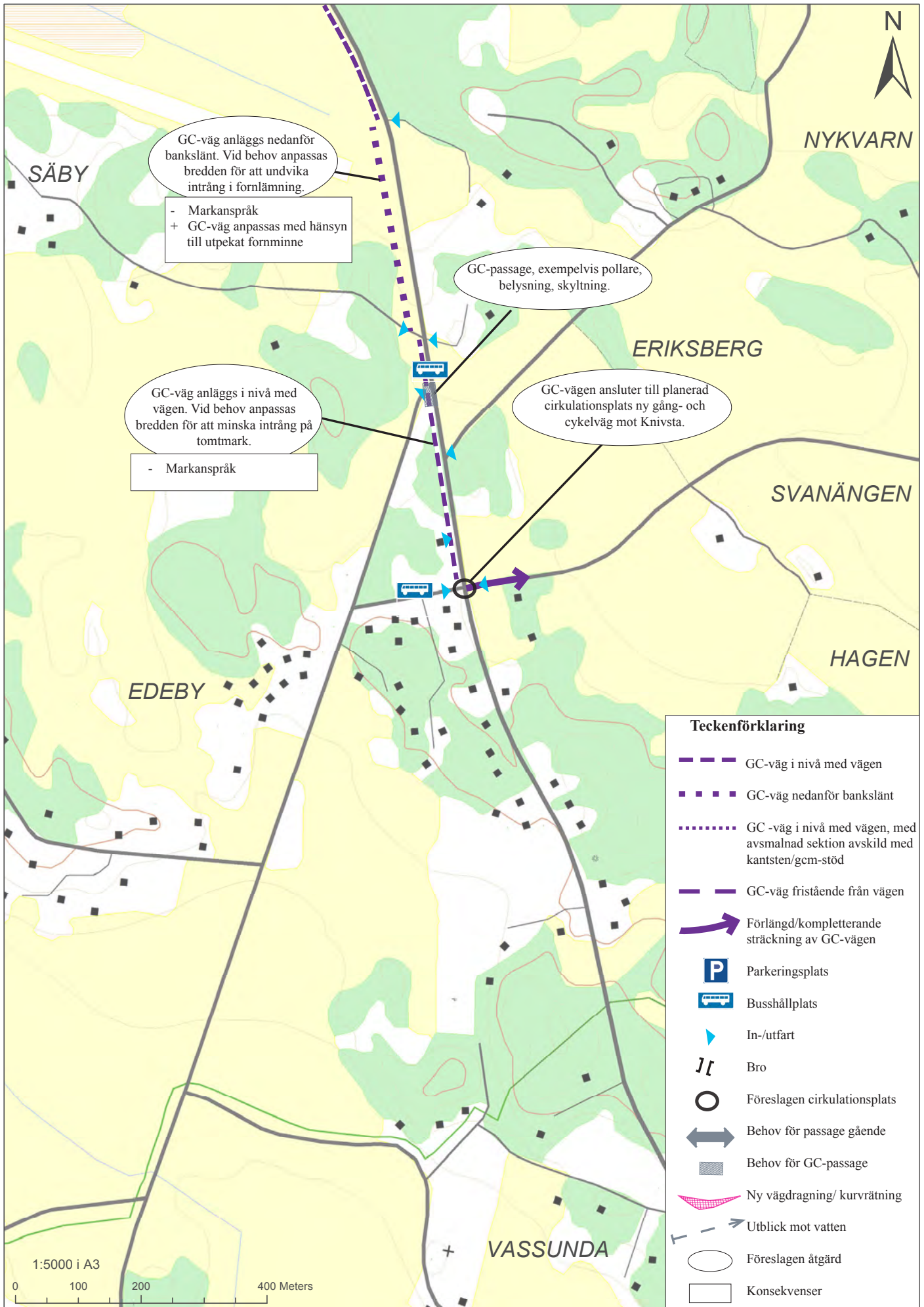


Förstudie Gång- och cykelväg, väg 255, 2013-09-30



Karta 16. Förslagskarta E.





Karta 17. Förslagskarta F.



## 5.4 Effekter och konsekvenser

Effekterna och konsekvenserna av föreslagna åtgärder i denna förstudie beskrivs utifrån de övergripande transportpolitiska målen (Funktions- och hänsynsmål) där uppsatta projektmål har sorterats in (se avsnitt 1.7 samt 3).

### Funktionsmål

Den nya gång- och cykelvägen förbättrar tillgängligheten till målpunkter (se kapitel 2) i området för oskyddade trafikanter och ökar möjligheten till arbetspendling med cykel. Detta bedöms som en positiv konsekvens.

Åtgärder som tydligare passager för oskyddade trafikanter kan påverka framkomligheten för motorfordon negativt. Utformningen av passagera ska dock anpassas så störningar minimeras.

### Hänsynsmål

Utbyggnaden av en separat gång- och cykelväg ökar säkerheten för oskyddade trafikanter. Föreslagen åtgärd med tydliga passager innebär förbättrad trafik-säkerhet för oskyddade trafikanter som bor och vistas i anslutning till väg 255. Detta bedöms som en positiv konsekvens.

Föreslagna åtgärder för gång- och cykeltrafik medför en ökad tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Det bedöms som troligt att människor som bor i eller rör sig i området kommer att gå eller cykla i större utsträckning (se Enkät avsnitt 8 och Bilaga). Åtgärderna medför därmed positiva effekter och konsekvenser på människors hälsa. Åtgärderna bidrar därmed inte till någon ytterligare belastning av luftföroreningar utan kan snarare ses som en förbättring av om fler människor väljer cykel före bil.

En utbyggnad av gång- och cykelväg medför ökad hårdgjord yta. Cykeltrafik i sig genererar dock inte förorenat dagvatten. De föreslagna åtgärderna bedöms inte påverka vägdagvatten mer än i dagsläget.

Utbyggnaden av en gång- och cykelväg bedöms kunna anpassas till omgivande landskap. Placeringen av gång- och cykelvägen växlar liksom landskapets förutsättningar vilket medför att synligheten i landskapet liksom upplevelsen av vägrummet kommer variera. Störst påverkan på landskapbildens medför en utbyggnad i öppet landskapsrum där gc-vägen framträder på håll. Störst påverkan på vägrummets upplevelse blir då vägen passerar genom skogsområden och den vegetation som omger vägen kan komma att behöva tas bort för att rymma gc-vägen. Anpassningen till omgivande terräng och värdefulla träd påverkar karaktären lokalt och är en viktig del av upplevelsen av landskapet. Då åtgärderna inte är studerade i detalj är påverkan osäker.

Utbyggnaden av gång- och cykelpassager breddar vägrummet och tillför utrustning och skyltar som är främjande i landskapet. Val av skyltning, belysning och utrustning har betydelse för upplevelsen av vägrummet och hur den anpassas till landskapet.

Utredningsområdet innehåller ett stort antal fornlämningar och föreslagna åtgärder för gång- och cykeltrafik riskerar att komma i konflikt med kända fornlämningar främst vid Nöjet och Säby. Tabell 5.1 sammanfattar kulturhistoriska lämningar i direkt anslutning till gc-vägens dragning på väg 255 västra sida. Utöver dessa finns risken att okända fornlämningar kan förekomma. Om lämningarna behöver tas bort ökar kunskapen om områdets kulturhistoria samtidigt som lämningarna försvinner permanent från området. Detta påverkar också möjligheten att förstå kulturlandskapet i ett större perspektiv, vilket är en negativ konsekvens.

| RAÄ                                                 | Lämningstyp                                                         | Status                                                 | Berörs av markanspråk                           |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Alsike 51:1<br>(vid avfart till Flottsund, karta A) | Naturföremål/bildning med tradition, Övrig kulturhistorisk lämning. | rest av gammal ek finns, nyplanterad i anslutning till | Troligtvis inte                                 |
| Alsike 29:1<br>(vid Nöjet, karta C)                 | Gravfält, Fast fornlämning                                          | delvis undersökt och borttaget i samband med vägbygge  | Ja, i direkt anslutning till gc-vägens dragning |
| Alsike 30:1<br>(vid Nöjet, karta C)                 | Stensättning, Fast fornlämning                                      | -                                                      | Ja, i direkt anslutning till gc-vägens dragning |
| Vassunda 161:1<br>(vid Säby, karta F)               | Terrassering, bevakningsobjekt                                      | -                                                      | Troligtvis inte                                 |
| Vassunda 161:2<br>(vid Säby, karta F)               | Terrassering, bevakningsobjekt                                      | -                                                      | Troligtvis inte                                 |

Tabell 5.1. Fornlämningar längs gc-vägens sträckning som kan påverkas av föreslagna åtgärder.

Utöver markanspråk bedöms de övergripande intressena för natur- kulturmiljö. Natura 2000, samt regionala intressen inte påverkas negativt av den begränsade ombyggnaden.

Utbyggnaden av gång- och cykelvägen sträcker sig genom naturesservat, i vilket det blir ett markintrång. Gc-vägens sträckning på dess västra sida undviker stora områden med skyddsvärda träd. Dock förekommer ett flertal träd längs vägens västra sida vid Djupviken, Fredrikslund, och Nöjet. En anpassning av gc-vägens bredd görs på dessa sträckor för att undvika konflikt med värdefulla träd. Då åtgärderna inte är studerade i detalj är påverkan osäker, dock kan viss påverkan på enstaka träd komma att bli aktuell och effekten och konsekvensen av detta riskerar bli negativ då många arters livsmiljöer riskerar att påverkas. Omfattningen kan fastställas först efter detaljstudier och en inventering av respektive träds miljövärde.

Utbyggnaden av en gång- och cykelväg berör bäcken vid Hasselbacken och Brantshammarsån som faller under det generella biotopskyddet (vattendrag i odlingsmark). För bäcken vid Hasselbacken kommer en breddning av bron/trumman att bli aktuell, medan gc-vägen bedöms kunna rymmas på vägbanan ovan bro/trumma för Brantshammarsån. Förutsatt att breddningen för den nya gc-vägen och bron konstrueras så att markanspråket i strandzonen helt undviks eller minimeras, bedöms de negativa konsekvenserna för vattendragen som små. Eftersom åtgärden inte är studerad i detalj är bedömningen osäker.

## 5.5 Kostnader

Kostnader för de åtgärder som föreslås i förstudien är bedömda för ett antal parametrar i spannen min, max och trolig. Spannet viktas och ger en trolig kostnad som redovisas nedan i tabell 5.2. Produktionskostnaderna beräknas ligga inom intervallet 38 till 42 miljoner.

| Åtgärd                                                                                                                                                        | Kostnad, kr |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Gång- och cykelväg längs väg 255 från Flottsund till Rickebastavägen (inkl passager med belysning, belysning på sträckan mellan Nöjet och Moran, samt räcken) | 24 286 000  |
| Gång- och cykelväg längs väg 255 från Rickebastavägen till Vassunda (inkl passager med belysning, breddning av trumma/bro samt räcken)                        | 9 468 000   |
| Kurvvrättning vid Moran                                                                                                                                       | 3 240 000   |
| Risk (oförutsett, tillägg för arbete med små etapper och trafikanordningar)                                                                                   | 3 699 400   |
| Summa produktionskostnad inkl risk, oförutsett                                                                                                                | 40 693 400  |
| Projektering, bygghandlingar                                                                                                                                  | 3 255 472   |
| Byggledning, kontroll och besiktning                                                                                                                          | 1 220 802   |
| Byggherreadministration, myndighetsavgifter                                                                                                                   | 1 220 802   |
| Summa byggherrekostnader                                                                                                                                      | 5 697 076   |

Tabell 5.2 . Sammanställning av kostnader för de olika åtgärderna.



## 6. Riskhantering

### 6.1 Skyddsobjekt

- Naturreservat Norra Lunsen med tillhörande Natura 2000-område samt Riksintresse naturvård.
- Naturreservat Kungshamn-Morga med tillhörande Natura 2000-område samt Riksintresse naturvård.
- Landskapsbildsskydd kring Alsike kyrka.
- Fornlämningar
- Objekt med generellt biotopskydd (alléer, åkerholmar, stenmurar, vattendrag i åkermark)
- Vattenmiljöer som passeras
- Boendemiljö
- Riksintresse rörligt friluftsliv, Mälaren - Ekoln
- Riksintresse kulturmiljö, Alsike och Uppsala stad
- Skyddsvärda träd
- Rödlistade arter

### 6.2 Riskobjekt

- Områden med potentiellt förorenad mark (kostnad, miljö, hälsa)
- Vägsträckor med förekomst av tjärasfalt (kostnad, miljö, hälsa)
- Fornlämningar (miljö och kostnad)
- Bro /trumma för bäck vid Hasselbacken (kostnad, miljö, hälsa)
- Busshållplatser, korsningar och parkeringar (kostnad, hälsa)

### 6.3 Konfliktpunkter

De föreslagna åtgärderna riskerar att komma i konflikt med några av de skydds- och riskobjekt som nämns under rubrik 6.1 och 6.2. I kommande planeringsstade ska åtgärderna projekteras i detalj och förhoppningsvis kan konflikter undvikas eller minimeras. Följande möjliga konfliktpunkter har identifierats i förstudien:

- Markanspråk inom landskapsbildsskydd, naturreservat, riksintresse och Natura 2000-område
- Markanspråk inom kända fornlämningar
- Markanspråk i tomtmark eller i direkt anslutning till boendemiljö
- Markanspråk vid breddning av trumma/bro för bäck vid Hasselbacken
- Skyddsvärda träd och rödlistade arter
- Korsningsutformning/passage av väg mot Sigtuna (1039) samt passager förbi busshållplatser

Markanspråken och naturvärden handlar i dessa fall om att antingen bevara befintliga värden eller genomföra åtgärder för gång- och cykeltrafik. Trafiksäkerhetsfrågor handlar om att utforma kritiska platser tydligt och säkert för att minimera konflikter mellan olika trafikantgrupper.

## 7. Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

| Projektmål                                                                                                     | Åtgärd                                                                                    | Måluppfyllelse              | Prioritet |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------|
| <b><u>Funktionsmål</u></b>                                                                                     |                                                                                           |                             |           |
| Öka tillgängligheten till målpunkter i området.                                                                | ▪ Cykel i blandtrafik på Nån-tunavägen.                                                   | -                           | låg       |
|                                                                                                                | ▪ Separerad gång- och cykelväg längs väg 255 mellan Flottsund och Rickebastavägen.        | Verkar för målet i hög grad | högsta    |
|                                                                                                                | ▪ Separerad gång- och cykelväg längs väg 255 mellan Rickebastavägen och Vassunda.         | Verkar för målet i hög grad | hög       |
|                                                                                                                | ▪ Gång- och cykeltrafik på Rickebastavägen.                                               | -                           | låg       |
| <b><u>Hänsynsmål</u></b>                                                                                       |                                                                                           |                             |           |
| Minska barriäreffekten för oskyddade trafikanter längs bilvägen.                                               | ▪ Passager                                                                                | Verkar för målet i hög grad | högsta    |
| Gång- och cykelvägen ska vara attraktiv året runt, för olika grupper och användare.                            | ▪ Belysning på sträckan mellan Moran och Nöjet.                                           | Verkar för målet            | hög       |
|                                                                                                                | ▪ Snöröjning och sandning på vinterhalvåret.                                              | Verkar för målet i hög grad | högsta    |
| Gång- och cykelvägen ska ta hänsyn till vägens och landskapets karaktär, intrång i känsliga miljöer minimeras. | ▪ Gc-vägens läge i landskapet anpassas (i nivå med vägen respektive nedanför bank-slänt). | Verkar för målet i hög grad | högsta    |
|                                                                                                                | ▪ Gc-vägens bredd anpassas, avskiljs med räcke/gcm-stöd.                                  | Verkar för målet i hög grad | högsta    |
|                                                                                                                | ▪ Gc-vägen läggs fristående från väg vid Nöjet och Smedstorp.                             | Verkar för målet i hög grad | högsta    |
|                                                                                                                | ▪ Passager i öppet landskap                                                               | Motverkar målet.            | högsta    |
|                                                                                                                | ▪ Kurvrätning av väg 255 vid Moran.                                                       | Verkar för målet i hög grad | högsta    |

Tabell 7.1 Måluppfyllelse samt prioritering av åtgärder.

## 8. Samråd

Under arbetet med förstudien har ett startmöte hållits med deltagare från Upplandsstiftelsen, Gruppen för G/C-väg utmed väg 255 Uppsala-Vassunda (Gruppen för cykel- och promenadväg utmed Gamla Stockholmsvägen, väg 255, Uppsala-Vassunda) Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), Uppsala och Knivsta kommun, Upplandsbygd Leader samt Ramböll. Vid mötet diskuterades syfte, projektmål, kritiska platser, möjligheter och frågeställningar samt genomförande av enkätundersökning.

Två arbetsmöten med deltagare från Upplandsstiftelsen, Gruppen för cykel- och promenadväg 255 samt Ramböll har också hållits då man diskuterat möjliga åtgärder samt tänkbar sträckning av gc-vägen. Kontinuerligt har synpunkter hämtats in och stämts av under arbetets gång.

För att kartlägga invånarnas rörelsemönster och önskemål inom området har en enkät (mall från Trafikverket) distribuerats till 500 hushåll och omkringboende längs länsväg 255: området från Lugnet/Nåntuna Backe, Flottsundsområdet, söderut, Fredrikslund, Krusenberg, området Alsike kyrka, Tuna, Rickebasta till Hagelstenakorset, Rosenlund, Brantshammar, Säby, till Vassunda/Edeby. Svarsfrekvensen har varit hög, 436 svar har inkommit. 95% svarar att man upplever oskyddade trafikanters möjlighet att ta sig fram längs vägen som dåligt. Om en gång- och cykelväg skulle finnas på sträckan svarar 91 % (yngre än 65+) och 81 % (gruppen 65+) att de skulle använda gc-vägen. Enkäten samt sammanställning av svar redovisas i bilaga 1.

## 9. Fortsatt arbete

Följande frågor kräver särskild uppmärksamhet i följande skede:

- geoteknik, i form av kompletterande geotekniska undersökningar
- arkeologisk utredning för fornlämningar som kan komma att beröras av projektet
- detaljstudier om påverkan vid vattendrag (kommande anmälan alternativt ansökan om tillstånd för vattenverksamhet)
- detaljstudier avseende eventuell påverkan på biotopskydd och strandskydd
- undersökning avseende tjärhaltig asfalt i vägkropp som påverkas
- utdrag från Mifo-databas (MIFO=Metodik för Inventering av Förorenade Områden) för att säkerställa risk för förorenade områden i närheten av föreslagna åtgärder
- Korsningsutformning av väg 1039 mot Sigtuna samt passager tvärs vägen och förbi busshållplatser
- då skyddsvärda arter riskerar att beröras ska samråd med länsstyrelsen genomföras i nästa planeringsskede för att belysa behov av fortsatt inventering/utredning samt undvikande av negativa konsekvenser



## Referenser

### Internet:

Fornsök, ([www.fmis.raa.se](http://www.fmis.raa.se))  
Fredrikslunds gård (2012), *Om gården*.  
Gruppen för G/C-väg utmed väg 255 Uppsala-Vassunda (2012) Programförklaring ([www.cykelvag255-nu.se](http://www.cykelvag255-nu.se))  
Knivsta kommun ([www.knivsta.se](http://www.knivsta.se)). ÖP *Knivsta kommun 2006. Knivsta i siffror 2010, Alasjön och Garnsviken 2012*.  
Länsstyrelsens GIS-tjänster ([www.gis.lst.se](http://www.gis.lst.se))  
Länsstyrelsen i Uppsala län (2012), *Kungshamn-Morga - ut i vår hage, Lunsen - Stadsnära vildmark, Garnsviken, Skyddad natur*.  
Regionförbundet Uppsala län (2011), *Bilaga till Länstransportplan*.  
Regionförbundet Uppsala län (2010), *Regional cykelplan för Uppsala län*.  
Statistiska centralbyrån (2011), *Fortsatt ökning av befolkning i tätorter*. ([www.scb.se](http://www.scb.se))  
Sveriges geologiska undersökning (2012), *Jordartskartan*.  
Trafikverket ([www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)) *Vägtrafikflödeskartan*  
Uppsala kommun, ([www.uppsala.se](http://www.uppsala.se)) *Översiktsplan 2010 för Uppsala kommun, Områdesfakta 2012. Lunsen 2012*,  
Uppsala lokaltrafik (2012), *Linjekarta*.  
Vattenkartan ([www.viss.lansstyrelsen.se](http://www.viss.lansstyrelsen.se))  
Wasakåren Uppsala (2012), *Lite bakgrund om Wasakåren*.

### Skriftliga källor:

Vägverket, (2001) *Förstudie Väg 255 Tullen (väg 263) - länsgränsen Uppsala. Förslagshandling*.  
Trafikverket, (2011) *Förstudie GC-vägar i Knivsta, väg 1045., 1046 Och 1048. Förslagshandling*  
Handbok Förstudie. *Vägverket publikation 2002:46*  
Trafikverkets övergripande krav för fysisk planläggning av vägar och järnvägar. *Trafikverket dokument 2012:1151*  
Natur- och kulturstråk söder om Uppsala "Hälsans Väg" Ylva Dahlström (2012) *Knivsta kommun tjänsteskrivelse KS 2012/1061*

### Övriga:

STRADA, *Trafikverkets databas över olyckor, utdrag augusti 2013*  
Artportalen, *register över skyddsvärda arter, utdrag juni 2013*.

**1. Vilket år är du född?**

**BILAGA ENKÄT**

År: .....

**2. Är du man eller kvinna?**

☐ Man

☐ Kvinna

**3. Var bor du?**

☐ Uppsala kommun

☐ Knivsta kommun

☐ Annan kommun: .....

**4. Färdas du längs väg 255 mellan Uppsala kommun och Knivsta kommun?**

*(Gäller också delar av sträckningen)*

☐ Ja, dagligen

☐ Ja, några gånger i veckan

☐ Ja, några gånger i månaden

☐ Ja, mer sällan

☐ Nej, aldrig *(Gå till fråga 7)*

**5. Vilket färdssätt använder du?**

*(Flera alternativ möjliga. Använd siffror från 1 till 5 (eller färre). 1 = oftast, 2 = näst oftast osv.)*

☐ Bil

☐ Buss

☐ Cykel

☐ Gång

☐ Annat: .....

**6. Varför färdas du längs väg 255 mellan Uppsala kommun och Knivsta kommun?**

*(Gäller också delar av sträckningen. Flera alternativ möjliga. Använd siffror från 1 till 5 (eller färre). 1 = oftast, 2 = näst oftast osv.)*

☐ Till arbete/skola

☐ Till handel/service

☐ Till sociala aktiviteter/nöjen

☐ Rekreation/motion

☐ Annat: .....

**7. Hur upplever du väg 255 mellan Uppsala och Vassunda med avseende på oskyddade trafikanter (gående, springande, cyklande etc.) möjlighet att ta sig fram?**

☐ Bra

☐ Dåligt

Varför: .....

**8. Om det fanns en gång- och cykelväg längs väg 255 mellan Uppsala och Vassunda skulle du använda den?**

*(Gäller också delar av sträckningen)*

☐ Ja, till arbete/skola

☐ Ja, till handel/service

☐ Ja, till sociala aktiviteter/nöjen

☐ Ja, till rekreation/motion

☐ Ja, till annat: .....

☐ Nej

**9. Vilken tid på dygnet skulle du använda en eventuell gång- och cykelväg längs väg 255 mellan Uppsala och Vassunda?**

*(Gäller också delar av sträckningen)*

☐ Morgonen

☐ Eftermiddagen

☐ Kvällen

☐ Natten

**10. Vilken årstid skulle du använda en eventuell gång- och cykelväg längs väg 255 mellan Uppsala och Vassunda?**

*(Gäller också delar av sträckningen)*

☐ Vår

☐ Sommer

☐ Höst

☐ Vinter

**Tack för att du svarade på enkäten!**



## ENKÄT

Förstudie **Hälsans Väg – g/c-väg utmed Gamla Stockholmsvägen, väg 255, - tillgänglighet för alla - Upplandsbygd Leader-projekt LUB 2011-021 – ett trafiksäkerhets- och folkhälsoprojekt samt ett landsbygdsutvecklings- och demokratiprojekt.**

För att kartlägga innevånarnas rörelsemönster inom området och önskemål har en **enkät** (mall från Trafikverket) distribuerats till 500 hushåll (vi har lagt följbrev, två ex av enkäten och svarskuvert i brevlådorna) omkringboende länsväg 255: området f o m Lugnet/Nåntuna Backe, Flottsundsområdet, söderut, Fredrikslund, Krusenbergs, området Alsike kyrka, Tuna, Rickebasta till Hagelstenakorsen, Rosenlund, Brantshammar, Säby, t o m Vassunda/Edeby.

**436 svar** har inkommit:

| Kvinnor | Män | varav Kvinnor 65+ | varav Män 65+ |
|---------|-----|-------------------|---------------|
| 218     | 218 | 52                | 56            |

**322** färdas längs väg 255 mellan Uppsala kommun och Knivsta kommun dagligen/några gånger i veckan

**Bil** är färdstätt nr 1:

| Kvinnor | Män    | I grupp Kvinnor 65+ | I grupp Män 65+ |
|---------|--------|---------------------|-----------------|
| 91 %    | 93,5 % | 95 %                | 100 %           |

\*)Grupperna kvinnor och män 65+ behandlas speciellt eftersom projektet även har som mål att framhålla äldres förhållanden

### Trafiksituationen för oskyddade trafikanter:

Frågan hur man upplever väg 255 med avseende på oskyddade trafikanters möjlighet att ta sig fram besvaras med **DÅLIGT av 95 %** (avser hela populationen):

| Kvinnor | Män    | I grupp Kvinnor 65+ | I grupp Män 65+ |
|---------|--------|---------------------|-----------------|
| 95 %    | 98,5 % | 93,5 %              | 92,5 %          |

### Några kommentarer från svaren:

”Man skall inte blanda bilar med oskyddade trafikanter”. – ”255an livsfarlig”. – ”Går ej att cykla eller gå”. – ”Mycket trafik, inkl. tunga fordon, höga farter, trångt.” – ”Obefintligt utrymme för gående/cyklister, räcken förvärrar”. – ”Farligt att gå till och från busshållplatser.” - ”Olycksdrabbad smal, kurvig väg”. - ”Ingen belysning”. - Omöjligt att komma ut och motionera, t ex rullskidor, löpning.” - Omöjligt att gå med barnvagn.” - Myndigheterna skall se till andras än bilisters intressen”. – ”Vill kunna lära barnen att cykla.”- ”Ur barnperspektiv borde det finnas en gång- och cykelväg”. - ”Vågar ej släppa barnen att cykla till skola”.

På frågan om det fanns en gång/cykelväg mellan Uppsala och Vassunda, skulle du använda den, besvaras med **JA av 91 %** (yngre än 65+) och **81 %** (gruppen 65+) :

| Kvinnor | Män    | I grupp Kvinnor 65+ | I grupp Män 65+ |
|---------|--------|---------------------|-----------------|
| 92 %    | 90,5 % | 78 %                | 84 %            |

På frågan **Hur** ?

Till **Rekreation/Motion**:

| Kvinnor | Män    | I grupp Kvinnor 65+ | I grupp Män 65+ |
|---------|--------|---------------------|-----------------|
| 87,5 %  | 94,5 % | 91,5 %              | 95 %            |

(nedbrutet efter bostadskommun, K-a = Knivsta, U-a = Uppsala):

| K U-a | K K-a  | M U-a | M K-a | K65+U-a | K65+K-a | M65+U-a | M65+K-a |
|-------|--------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|
| 85 %  | 90,5 % | 90 %  | 99 %  | 93 %    | 90 %    | 100 %   | 90 %    |

Till **Arbete/Skola**

| Kvinnor | Män  | I grupp Kvinnor 65+ | I grupp Män 65+ |
|---------|------|---------------------|-----------------|
| 44,5 %  | 40 % | 12 %                | 15 %            |

(nedbrutet efter bostadskommun)

| K U-a | K K-a | M U-a | M K-a | K65+U-a | K65+K-a | M65+U-a | M65+K-a |
|-------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|
| 37 %  | 52 %  | 37 %  | 43 %  | 0 %     | 12 %    | 7 %     | 23 %    |

Av svaren på **Vilken årstid** skulle du använda den anges Vår, Sommar, Höst av de flesta.

**Ja**, även på **Vintern** svarar:

| Kvinnor | Män  | I grupp Kvinnor 65+ | I grupp Män 65+ |
|---------|------|---------------------|-----------------|
| 32 %    | 38 % | 28 %                | 13,5 %          |

(nedbrutet efter bostadskommun)

| K U-a | K K-a | M U-a | M K-a | K65+U-a | K65+K-a | M65+U-a | M65+K-a |
|-------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|
| 27 %  | 37 %  | 32 %  | 44 %  | 16 %    | 40 %    | 7 %     | 20 %    |

Några kommentarer från svaren:

”Har väntat i 40 år på att få hit en cykelväg”. - ”Vill men kan inte cykla nu.” (Man född 1922). – ”Vill promenera med vänner”. - ”Vore LYCKLIG om det blev en gång-cykelväg”. - ”Vill använda den till besök till kyrka/kyrkogård”. - ”Vill använda den till besöka fritidshuset.” - ”Promenader till Krusenbergs”. - ”Inte långt inne i skogen, ingen normal kvinna vill cykla där”. – ”Vill promenera med hunden”.- ”Motionera mera.”- ”Undviker att gå och cykla. Vi som bor utanför tätort bör få del av kommunal service i form av en separat gång/cykelbana!”

Ett fåtal anger att de vill använda den på **Natten**, allt som allt **30 st**. En kommentar är: ”Jobbar skift/nattskift, då ingen bussmöjlighet finns.”

## **Medverkande Ramböll**

Helena Brämerson Gaddefors, uppdragsledare/landskapsarkitekt

Elsa Heinke, MKB-samordnare/biolog

Mario Rivera, trafikutredare

Mats Johansson Thelander, kostnader

Landskapsarkitektstuderande praktikanter: Elin Slettengren, Erik Hansén,

Amanda Larsson, Anne Kamstrup Hovind



*Gruppen för cykel- och  
promenadväg utmed Gamla  
Stockholmsvägen, väg 255,  
Uppsala-Vassunda.*

