



UPPDRAGSNAMN
Ulva GC-väg - Projektering & Geoteknisk handläggning

FÖRFATTARE
Daniel Nylund

UPPDRAGSNUMMER
10337554

DATUM
2024-11-07

UPPSALA KOMMUN

KLASTORP - ULVA GC-VÄG

PM VÄGUTFORMNING



WSP Transport & Infrastructure
Östra Bangatan 9
703 61 Örebro

T: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org. nr: 556057-4880
wsp.com

KLASTORP - ULVA GC-VÄG

PM VÄGUTFORMNING

KUND

Uppsala Kommun

Uppsala Kommun Stadsbyggnadsförvaltningen

753 75 Uppsala

Besöksadress: Stationsgatan 12

Org.nr: 212000-3005

Ref: Selma Ogden

KONSULT

WSP Transport & Infrastructure

Östra Bangatan 9

703 61 Örebro

Tel: +46 10 7225000

Org.nr: 556057-4880

wsp.com

KONTAKTPERSONER

WSP

Daniel Nylund

daniel.nylund@wsp.com

010-721 01 47

UPPDRAGSNAMN
KLASTORP - ULVA GC-VÄG

Uppdragsnummer
10337554

Författare
Daniel Nylund (vägutformning)
Gabriel Wilund (vägutformning)

Datum
2024-09-26

Ändringsdatum

Granskad av
Emelie Edlund

Godkänd av
Thobias Sahlén

Uppsala Kommun

Aynur Akgül

aynur.akgul@ uppsala.se

INNEHÅLL

ALLMÄNT	4
Objekt	4
Dokumentets syfte	4
Underlag för projektering	5
Styrande dokument	5
VÄGUTFORMNING	6
Typsektion	6
Delsträckor	7
Övriga utredda sträckningsalternativ	9

Allmänt

Objekt

På uppdrag av Uppsala Kommun har WSP Sverige AB utrett läge och utformning för planerad gång- och cykelväg längsmed Fyrisån och Jumkilsån mellan Klastorp och Ulva nordväst om centrala Uppsala. Gång- och cykelvägens tänkta sträckning är belägen på jordbruksmark parallellt med vattendragen och delvis på eller intill befintliga vägar. Över Jumkilsån kommer en ny bro att anläggas.



Bild1.

Dokumentets syfte

Detta dokument avser att sammanställa de förutsättningar och sträckningsalternativ som föreligger tänkta gång- och cykelvägar inom området och föreslå läge för bro över Jumkilsån.

Underlag för projektering

Fyra sträckningsalternativ enligt bild 2 och krav på bredd på gång- och cykelväg från Uppsala kommun. Samordning med geoteknik för att hitta möjliga sträckningsalternativ. Utredning av de orangemarkerade områdena utfördes i ett första steg för att utreda de geotekniska förutsättningarna för en gång- och cykelväg. De olika alternativen är redovisade som delsträcka 2 och övriga utredda sträckningsalternativ.



Bild 2.

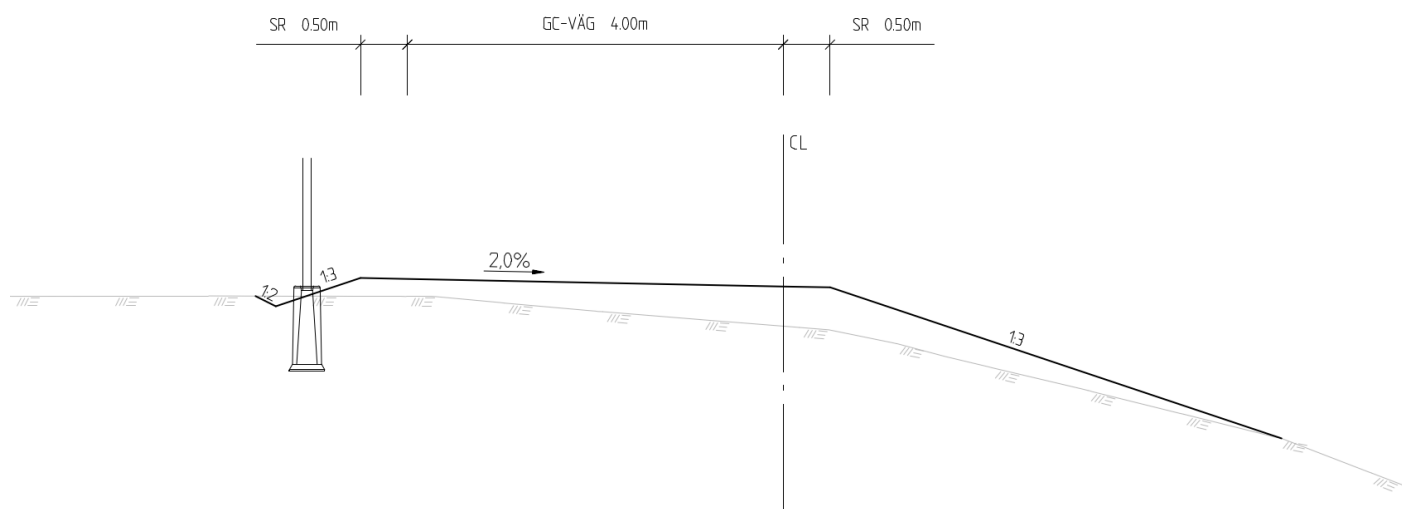
Styrande dokument

- VGU Krav 2022

Vägutformning

Typsektion

Tänkt bredd för gång- och cykelväg är 4 m bred med en stödremsa på 0,5m på vardera sida och med släntlutning 1:3. Gång- och cykelvägen ska vara belyst.



Delsträckor

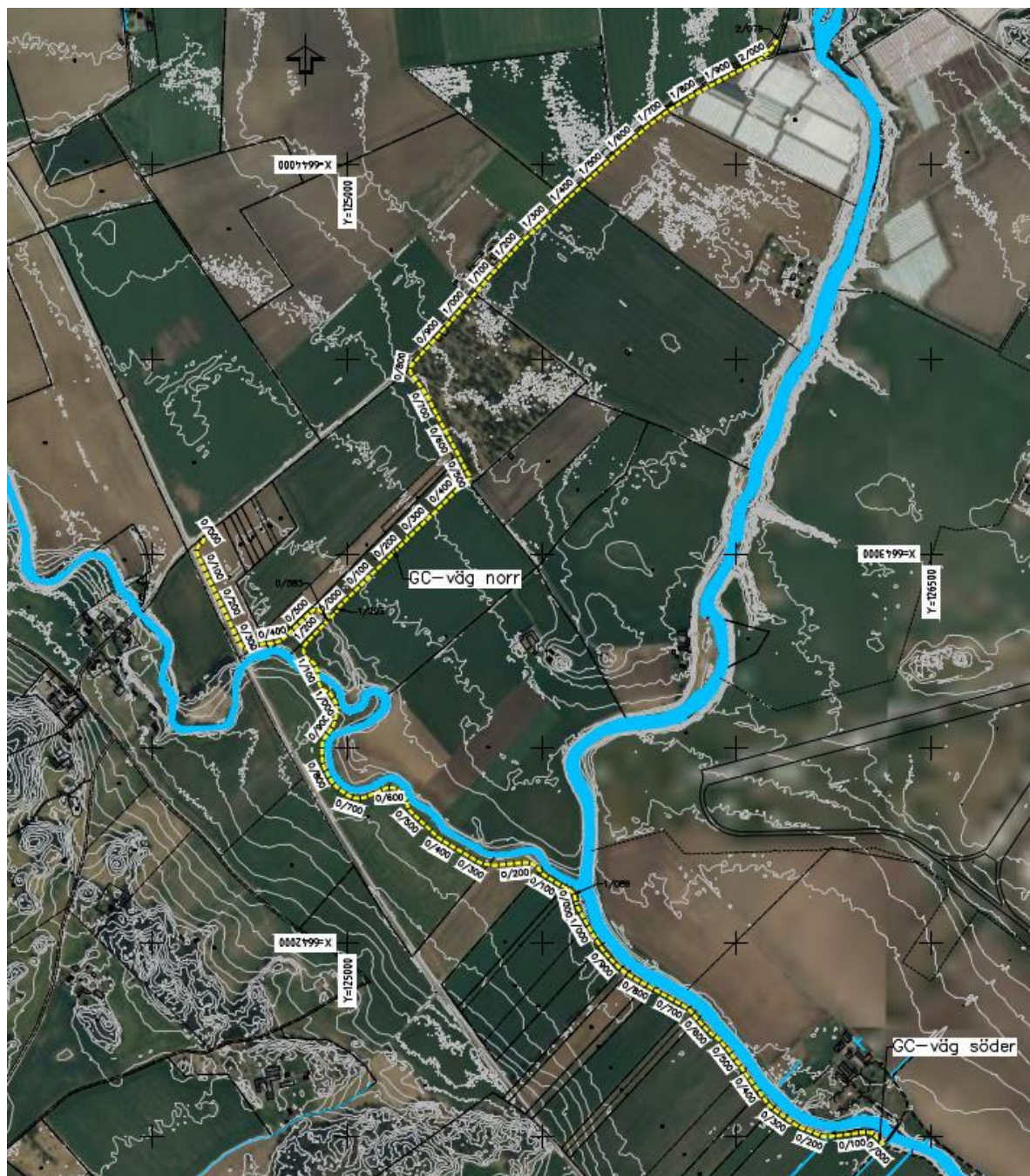


Bild 3.

Delsträcka 1 – söder

Delsträcka från anslutningspunkt vid Klastorp. Gång- och cykelvägen ligger på södra sidan parallellt med Fyrisån. Gång- och cykelvägen placeras i åkerkanten strax innan slänkrönet mot ån. Profilen följer befintlig terräng med låga vertikallutningar längs hela sträckan.

Delsträcka 2 – söder om Jumkilsån (alt 1)

Delsträcka från punkten där Jumkilsån mynnar ut i Fyrisån. Gång- och cykelvägen ligger på södra sidan parallellt med Jumkilsån. Gång- och cykelvägen placeras i åkerkanten strax innan släntkrönet mot ån. Profilen följer befintlig terräng med låga vertikallutningar längs hela sträckan.

WSP bedömer detta som det bästa alternativet längs Jumkilsån.

Fördelar

- Kortast sträcka för de södra alternativen, 1294 m.
- Relativt kort bro över Jumkilsån ca 25 m lång, med en spännvidd på ca 15 m.
- Följsam linjeföring och låga vertikallutningar längs hela sträckan.

Delsträcka 3 – norr

Delsträcka startar vid korsning mellan anslutande GC-väg från Brobykorset och delsträcka 2 norr om Jumkilsån. Sträcka 0/000–0/500 går över åkermark. Mellan väg och åker anläggs dike som vägen avvattnas till.

Sträcka 0/500–0/800 går gång- och cykelvägen parallellt med grusväg fram till väg 630.

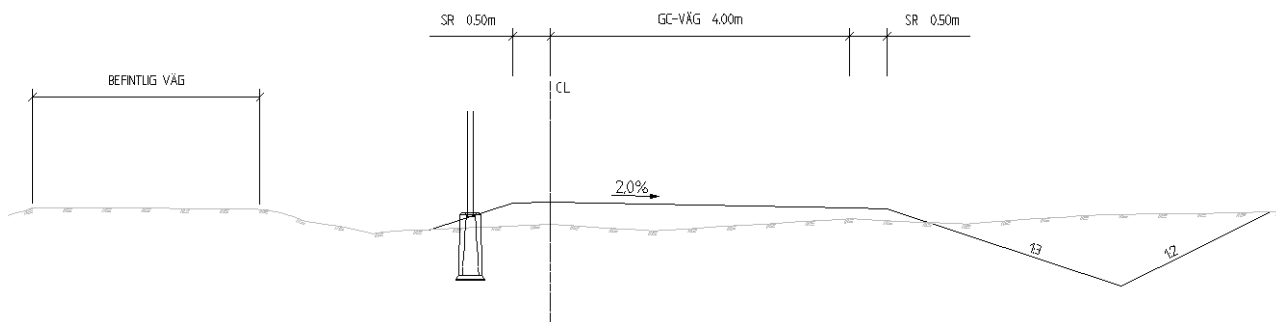


Bild 4.

Från sektion 0/800 fram till anslutningspunkt vid "Ulvagubben", Ulva Kvarn, går gång- och cykelvägen parallellt med väg 630. Gång- och cykelvägen anläggs utanför vägområdet till väg 630. Gång- och cykelvägen avvattnas till eget dike på östra sidan.

Delsträcka 4 – Anslutning till Brobykorset

Den här sträckan avser att knyta ihop en framtida tänkt anslutning från Broby vid korsningen av väg 272 och väg 630. Sträckan går från korsningen längs väg 272 och Jumkilsån och ansluts till huvuddelen av sträckan vid slutet av delsträcka 2. Sträckan 0/000–0/300 placeras GC-vägen i åkerkanten parallellt med väg 272. Från sektion 0/300 till anslutningen mot delsträcka 2 anläggs vägen över åkermark med dike som vägen avvattnas till.

Övriga utredda sträckningsalternativ

I tidigare skede har WSP utrett sträckningsalternativ längs Jumkilsån och Fyrisån. Dessa har valts bort till förmån för delsträcka 2. Förkastade sträckningsalternativ redovisas nedan.

Sträcka väster om Fyrisån längs fastigheter Forkarby 11:1 och 32:1

På en ca. 120 m sträcka längs tomtmark på fastighet Forkarby 32:1 väljs en smalare sektion (3,5 m) med stödmur mot byggnader. Detta för att hålla ett acceptabelt avstånd till byggnader och ett minimalt intrång mot tomtmarken.

Jumkilsån - norr

Fördelar

- Kortast sträcka av alternativen, 1160 m
- Lägst höjdskillnader av föreslagna alternativ.

Nackdelar

- Skär av åkermarken längs ca. 130 m och lämnar en yta mellan GC-väg och ån som blir svårare att komma åt. Här behöver passage för jordbruksmaskiner anläggas.
- Kräver en längre bro, ca 32 m lång.

Söder, alternativ 2

Fördelar

- Bra läge för anslutande gångare och cyklisterna från väg 272.

Nackdelar

- Lång sträcka, 1430 m.
- Störst höjdskillnad av föreslagna sträckor.
- Relativ stor längslutning (3,5%) på bron över Jumkilsån. Längd ca. 33 m.

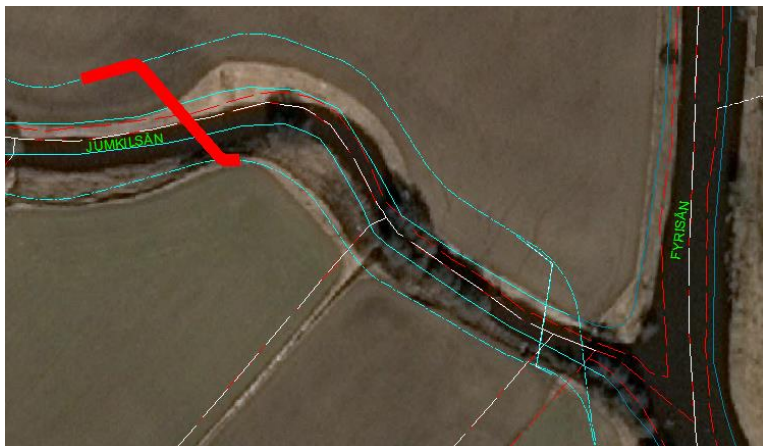
Övriga alternativa brolägg över Jumkilsån

Öst 1



Alternativet valdes bort på grund av att bron bedöms bli lång, ca. 33 m, behov av hög bank på norra sidan och man vill spara större träd längs åkanten.

Öst 2



Alternativet valdes bort på grund av att bron skulle bli lång, ca 39 m, eller behov av hög bank vid norra landfästet.

Väst 1



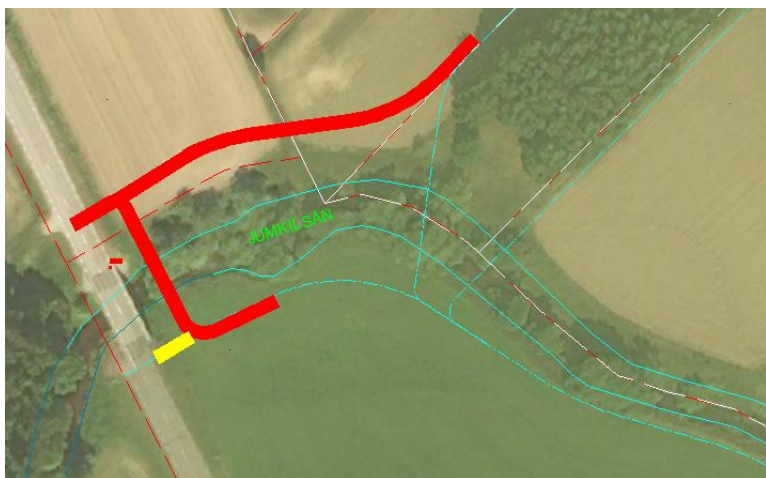
Alternativet valdes bort på grund av att det är svårt att följa terrängen och behålla en bra utformning. Det här broläget har stor längslutning, hög bank på södra sidan och skärning på norra sidan.

Väst 2



Alternativet valdes bort på grund av att gång- och cykelvägen vid broläget får en väldigt skarp kurva vid det södra landfästet som i kombination med relativt brant längslutning på bron gör detta till ett sämre alternativ.

Väst 3



Broläge parallellt med bro för väg 272 skulle innebära hög bank på södra sidan Jumkilsån vilket inte är lämpligt utifrån de geotekniska förutsättningarna på platsen. Att ansluta direkt upp på väg 272 och bredda den befintliga vägbron för gång- och cykeltrafik (gul linje) är komplicerat och något Trafikverket vill undvika. Gång- och cykelvägen skulle även bli lång och kännas som en omväg för trafikanter sträckan Klastorp – Ulva.