

Trafikutredning Sävja 8:1



Rapport

Uppdragsnamn Sävja gård utredningar inför detaljplan Uppsala kommun	Uppdragsgivare Margareta Falk	
Vår handläggare Anton Frisk	Datum 2025-09-30	Senast rev.datum 2025-11-20

Innehåll

1	Inledning	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Mål och syfte	3
1.3	Metod och avgränsning	4
2	Förutsättningar	4
2.1	Trafiksystemet	5
2.1.1	Gång- och cykeltrafik	5
2.1.2	Kollektivtrafik	6
2.1.3	Biltrafik	7
2.1.4	Trafiksäkerhet	7
3	Planer	7
3.1	Nuvarande planförslag	7
3.2	Övriga planer och styrdokument	9
4	Tillkommande trafik	9
4.1	Trafikalstring	9
4.2	Framtida trafikmängder	11
5	Analys	11
5.1	Trafiksystem	11
5.1.1	Gång- och cykeltrafik	11
5.1.2	Kollektivtrafik	11
5.1.3	Biltrafik	12
5.1.4	Parkering och angöring	12
5.2	Trafiksäkerhet	13
6	Förslag till åtgärder	13
7	Slutsatser	18

1 Inledning

Bjerking har fått i uppdrag av Magdalena Falk att ta fram en trafikutredning för detaljplanen Del av Sävja 8:1 i Uppsala kommun. Målet med utredningen är att utreda hur detaljplanens föreslagna innehåll påverkar trafiksituationen i området samt ge förslag på åtgärder som säkerställer en god trafikmiljö inom och i anslutning till planområdet. I detta kapitel beskrivs bakgrund, syfte och omfattning av denna utredning.

1.1 Bakgrund

En ny detaljplan för 36 bostäder fördelat på 18 parhus och 18 radhus ska prövas på del av fastigheten Sävja 8:1 i den nordligaste änden av området Nântuna-Vilan, söder om Uppsala.



Figur 1 - Översiktskarta för utredningsområdet. Planområdet är markerat med blå-streckade polygon.

Källa: Min karta, Lantmäteriet, 2025-03-05

Planen ska, förutom bostäderna möjliggöra en lokal gata för angöring till samtliga fastigheter, fyra samlade ytor för markparkering, en grönyta med lekpark inom området samt en ny in/utfart på Nântunavägen.

1.2 Mål och syfte

Syftet med denna utredning är att säkerställa att den i detaljplanen föreslagna markanvändningen bidrar till en god trafikmiljö i området samt att föreslå eventuella åtgärder inom och i anslutning till planområdet som förbättrar trafikmiljön för boende inom och närboende till exploateringen. Målet med utredningen är också att kontrollera planförslagets utformning mot Uppsala kommuns kommunala styrdokument gällande trafik och mobilitet för att säkerställa att planen bidrar till Uppsala kommuns mål för trafikarbetet.

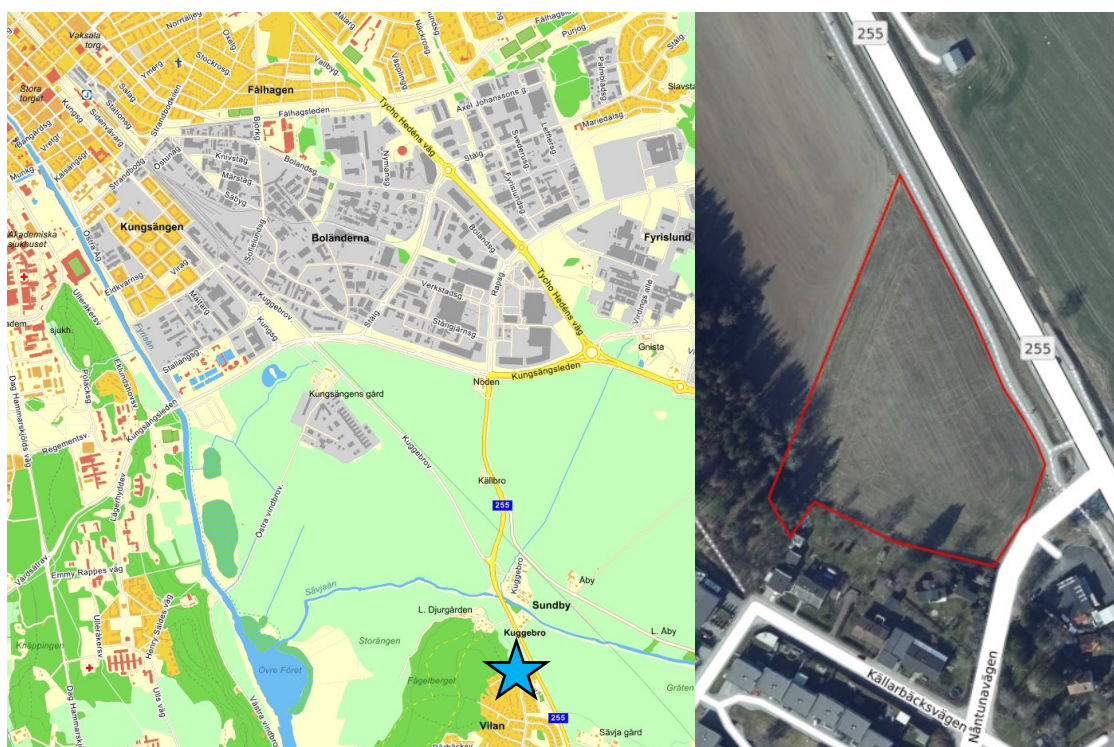
1.3 Metod och avgränsning

Trafikutredningen omfattar en nulägesbeskrivning för samtliga trafikslag, en beskrivning av planförslaget samt övergripande kommunal planering och policy som påverkar projektet, en skattning av trafikarbetet som genereras av planförslaget. Därefter följer en analys av hur planförslaget utformning och den tillkommande trafiken påverkar trafikmiljön i anslutning till planområdet. På det följer ett antal åtgärdsförslag för att förbättra trafikmiljön. För skattning av planförslagets trafikallsträng har Trafikverkets alstringsverktyg använts.

Utredningen behandlar i huvudsak området precis i anslutning till planområdet men hela Nantuna-Vilan samt Sävja och Bergsbrunna berörs i utredningen.

2 Förutsättningar

Planområdet är beläget i den nordligaste spetsen av området Nantuna-Vilan. Nantuna-Vilan är ett småhusområde som tillhör Uppsalas sydöstra stadsdelar. Området är beläget fyra kilometer sydöst om Uppsala stadskärna och ligger mellan väg 255 i öster, Nantunavägen i söder och Årike Fyris naturreservat i väster. De sydöstra stadsdelarna är ett av kommunens stora utvecklingsområden. Det finns en fördjupad översiktsplan (FÖP) för området, den beskrivs mer i kapitel 3.2.



Figur 2 - Planområdet markerad med blå stjärna (karta inhämtad från ENIRO, t.v.) och utredningsområdet markerat med röd linje (bakgrundskarta inhämtad från Scalgo Live (t.h.).

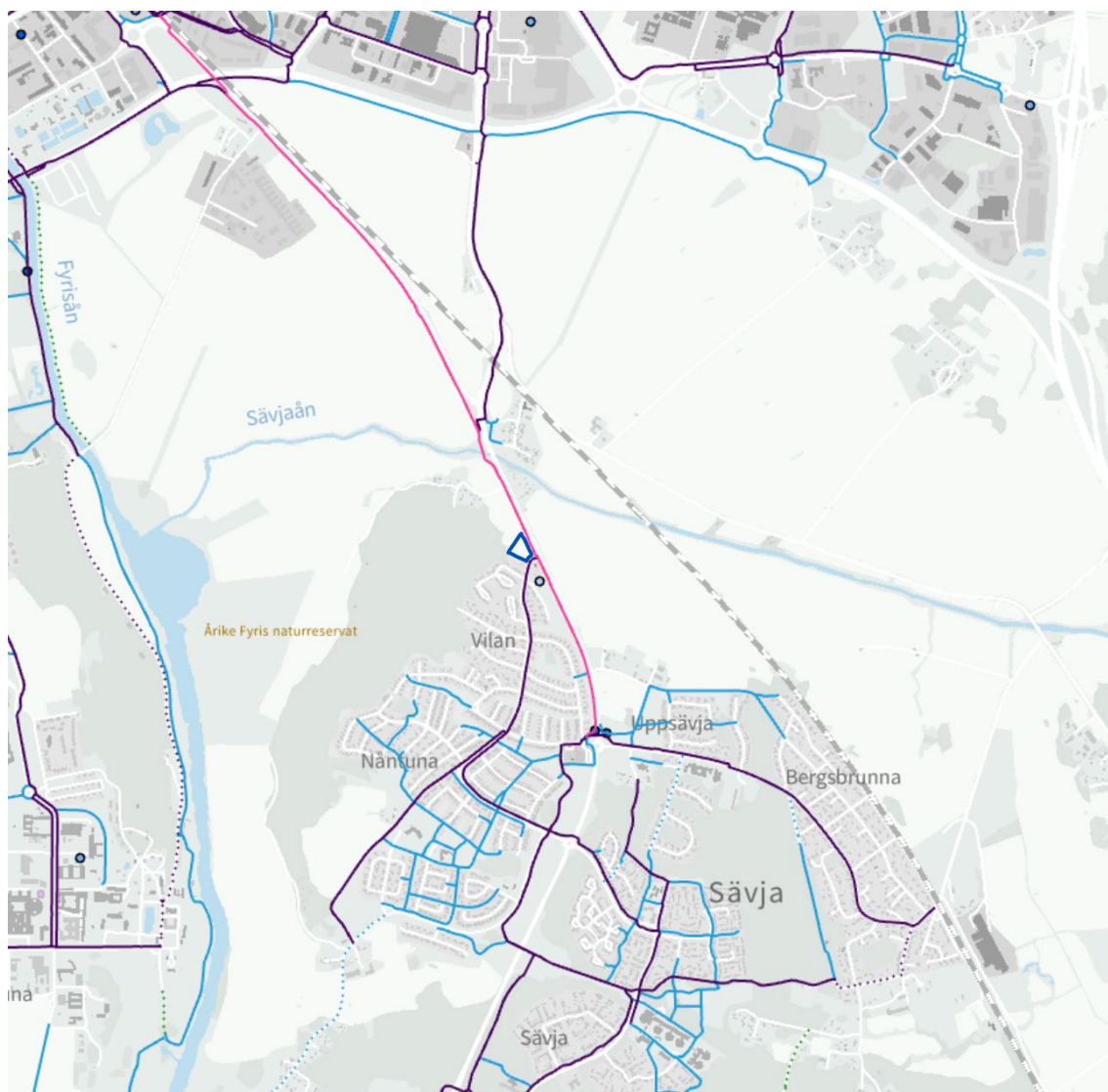
Alla målpunkter inom Nántuna-Vilan är på promenadavstånd från planområdet. Det är till exempel 1,5 kilometer till grundskolan i området där det också ligger en fotbollsplan och en förskola, 950 meter till den lokala centrumfastigheten där ICA Supermarket, en pizzeria, en återvinningsstation, paketutlämning och en frisör finns, 600 meter till närmsta lekpark, samt att planområdet ligger direkt bredvid Årike Fyris naturreservat. På östra sidan väg 255 ligger Bergsbrunna, Uppsävsja och Sävja där det finns fler målpunkter, en större idrottsplats och en högstadieskola bredvid varandra vilket är målpunkter som saknas i Nántuna-Vilan. Till dessa målpunkter är det drygt två kilometer så fortfarande inom gång- och cykelavstånd men det upplevda avståndet är längre då väg 255 utgör en tydlig barriär mellan västra och östra sidan.

2.1 Trafiksystemet

2.1.1 Gång- och cykeltrafik

Planområdet ligger på Nántunavägens norra sida och Väg 255s västra sida. Gång- och cykelbanan på Nántunavägen är enkelsidig mellan vägens korsning med Nämndemannavägen och 255an och förlagd på vägens södra sida. Det innebär att gång- och cykeltrafiken som ska ut från planområdet och följa Nántunavägen söderut behöver korsa vägen. Generellt i hela området så har de små villagatorna inga trottoarer, med några få undantag, utan det är på Nántunavägen som gångtrafik separeras från motorfordonstrafiken. I områdets södra delar går det ett flertal helt trafikseparerade gångbanor som inte följer bilnätet.

På 255ans västra sida ligger en kommunal snabbcykelled som går från Nántuna till centrala Uppsala. Snabbcykelleden är totalt 4,5 meter fördelat på 2,5 meter cykelbana och 2 meter gångbana. Till centrala Uppsala är det 4,5 kilometer cykelvägen, dvs ungefär 15 minuters cykling. Det relativt korta avståndet och infrastrukturens goda standard för cykeln till ett konkurrenskraftigt färdssätt för resor till målpunkter i centrala Uppsala. Cykelbanan längs Nántunavägen är en kommunal huvudcykelväg och knyter ihop planområdet med södra delarna av Nántuna samt huvudcykelvägnätet i stadsdelarna öster om väg 255.



Figur 3 - Cykelnätet i anslutning till planområdet. Snabbcykel led markerat i rosa, huvudnätet i lila, lokalnätet i ljusblått. Planområdet markerat i blått.

2.1.2 Kollektivtrafik

Nåntuna-Vilan kollektivtrafik försörjs med busstrafik. Närmsta busstation är Källarbäcksvägen som ligger cirka 130 meter söder ut på Nåntunavägen. Stadsbuss 9 mellan Bergsbrunna och Luthagen via Kungsängen och City är den enda bussen som trafikerar området. Vardagar i rusningstrafik har bussen avgångar var tionde minut, utanför rusningstid och på helger avgår bussen 3-5 gånger per timme. Buss 9 körs även som nattrafik natt mot lördag, söndag och helgdag. Bussresan till Uppsala Centrum tar ca 10 minuter. Vid platsbesök i morgonens rusningstimme noterades att bussarna var i princip fullbelagda. Busshållplats Källarbäcksvägen är tillgänglighetsanpassad i båda riktningar, den norrgående busshållplatsen har också väderskydd.

2.1.3 Biltrafik

Trafiksystemet för biltrafik är uppbyggt på ett klassiskt sätt för småhusområden som Nántuna-Vilan. Små villagator utan trottoar matar trafiken till huvudgatan som i sin tur matar trafiken till det övergripande vägnätet. I Nántuna-Vilan är Nántunnavägen huvudgatan som binder ihop hela området. I princip alla små villagator ansluter till Nántunnavägen och Nántunnavägen ansluter i sin tur på tre ställen till väg 255 som är en övergripande länk i det kommunala vägnätet. Väg 255 norrut ansluter området till både Uppsalas centrala delar och E4an, väg 255an söderut ansluter planområdet till Knivsta och Märsta. Trafikmätningar utförda av Uppsala kommun 2016 på Väg 255 och 2023 på Nántunnavägen visade på ett trafikflöde ett vardagsdygn på 14 244 respektive 1801 fordon. Nántunnavägens skyltade hastighet är 40 km/h, trafikmätningen visade att hastigheten i 85-percentilen är 47 km/h. Väg 255 har en hastighetsbegränsning om 70 km/h, trafikmätningen visade en 85-percentil på 68 km/h. Parkering är tillåten på de flesta villagator i området, så länge parkeringen sker i enlighet med grundprinciperna i trafikförordningen. Boendeparkering i området sker på varje enskild fastighets uppfart.

2.1.4 Trafiksäkerhet

Ett utdrag från STRADA, erhållit av Uppsala kommun 2025-09-25, redovisar totalt sex trafikolyckor i området runt detaljplanen under perioden 2011-2021. Fem av sex har skett i korsningen Nántunnavägen/Väg 255 medan en har skett längs med Nántunnavägen. Av olyckorna har en rapporterats som en allvarig olycka och fem lindriga olyckor. Den allvariga olyckan var en olycka som skedde mellan två cyklister. De lindriga olyckorna har i fyra av fem fall innefattat minst ett motorfordon, den sista olyckan var en singelolycka med en gångtrafikanter. Trafikmiljön fungerar relativt säkert, i snitt en olycka vartannat år och i huvudsak lindriga olyckor.

Vid platsbesöket bevitnades en specifik trafiksituation som upplevdes som osäker, motorfordon som färdas på Nántunnavägen mot signalreglerade korsningen upplevdes öka sin hastighet om det fanns en risk att de skulle bli stående vid signalpassagen. De chansade helt enkelt på att de skulle hinna innan omslag till rött. Vid en exploatering på platsen för detaljplanen tillkommer en ny utfart från planområdet på en sträcka där det tidigare inte funnits några konfliktpunkter. Utfarten kommer troligtvis användas både av motorfordonstrafik som ska mot väg 255 samt oskyddade trafikanter som ska röra sig söderut på Nántunnavägen mot busshållplatser/skola. Eftersom det bara finns enkelsidig gång- och cykelbana längs den här delen av Nántunnavägen behöver oskyddade trafikanter korsa vägen för att nå den, därför är bilisternas invanda beteende av att öka hastigheten in mot korsningen en risk ur trafiksäkerhetssynpunkt, En risk som behandlas med en åtgärd i kapitel 6.

3 Planer

3.1 Nuvarande planförslag

Planens syfte är att pröva möjligheten att uppföra 36 nya bostäder fördelat på 18 radhus och 18 parhus. Planområdet utgör del av fastigheten Sävja 8:1 i den norra delen av området Nántuna-Vilan söder om Uppsala centrum. Planen utformas som ett slutet trafiksystem där en intern gata

Den interna gatan utformas som en enkelriktad gata, 4,5 meter bred, utan trafikseparering. Utformningen är i linje med hur de mindre villagatorna i området är utformade. Till skillnad från övriga villagator i området planeras den interna gatan i planförslaget vara privat, inte kommunal. På baksidan av de centralt placerade husen, i anslutning till lekplatsen, går flera trafikseparerade gångvägar som binder ihop bostäderna med lekplatsen och möjliggör en genare gångväg än att följa bilgatan runt området. I områdets nordöstra hörn föreslås en GC-utfart till snabbcykelleden längs väg 255, utfarten har tidigare föreslagits göra två meter bred. Det föreslås en ökning av bredden, se kapitel 6.



Planen föreslår två parkeringsplatser per bostadsenhet, totalt 72 stycken. Parhusen förses med två platser vid entré, radhusen förses med en plats vid entré och en plats i någon av de fyra ytor för gemensamma parkeringar som föreslås i planen. Uppsalas parkeringsnorm utgår från ett lägesbaserat parkeringstal där grundvärdet är 8 bilplatser/1000 kvm BOA (80% av BTA). I planområden som ligger centrumnära med god tillgång till kollektivtrafik och närservice kan parkeringstalets grundnivå reduceras till 5 bilplatser/1000 kvm BOA. Planområdet ligger utanför zonen med möjlighet till lägesbaserad reduktion av parkeringstalet vilket ger ett grundvärde för parkeringsplatser för området om 27 platser. Parkeringstalet för cykel är 40 platser per 1000 kvm BOA. För planförslaget ger det totalt 133 cykelplatser. Det motsvarar fyra cyklar per bostadsenhet. Cyklarna förvaras i varje bostads enskilda förråd.

3.2 Övriga planer och styrdokument

Uppsala planerar för en expansiv utveckling i det som kommunen valt att kalla för de Sydöstra stadsdelarna, där Nántuna-Vilan ingår tillsammans med Sävja och Bergsbrunna. Uppsala kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan för området. Som en del av fyrsparavtalet mellan Uppsala och staten ska 21 500 bostäder och 10 000–15 000 arbetsplatser utvecklas fram till 2050. Söder om Bergsbrunna ska en ny tågstation utvecklas vilket binder ihop området med den regionala arbetsmarknaden. I ett öst-västligt stråk från stationen i Bergsbrunna via Gottsunda vidare mot centrala Uppsala ska kapacitetsstark kollektivtrafik utvecklas (tex spårvagn). Utvecklingen kommer ge området en mer konkurrenskraftig kollektivtrafik med god närhet till både lokal och regional kollektivtrafik samt utökad tillgång till service och arbetsplatser vilket ska bidra till att minska behovet av att resa.

Tyngdpunkten i exploateringen i fördjupade översiktsplanen sker i Bergsbrunna, i anslutning till den nya stationen, samt längs det öst-västliga kollektivtrafikstråket. Nántuna-Vilan ska kompletteras med ny bebyggelse som harmoniserar med den befintliga bebyggelsen i skala och uttryck. För Nántuna-Vilan är fokuset att förbättra infrastrukturen så att det skapas trafiksäkra och gena kopplingar för gång- och cykeltrafiken till de nya kollektivtrafiknoderna, stärka det öst-västliga stråket samt utveckla infrastrukturen för att prioritera hållbara färdmedel.

Kommunen har ett flertal kommunala styrdokument, till exempel cykelpolicyn, program och handlingsplan för mobilitet och trafik samt parkeringsstrategin, som alla syftar till att styra resandet mot mer hållbara färdmedel. Kommunen har tydliga mål om att reducera bilens andel av resandet och att i ny exploatering prioritera hållbara färdmedel.

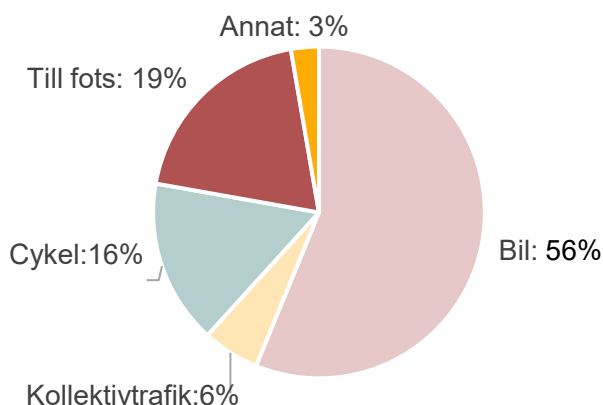
4 Tillkommande trafik

4.1 Trafikalstring

Trafikverkets alstringsverktyg har använts för att göra en skattning av den tillkommande trafiken från detaljplanen. Verktöget uppskattar den totala mängden resor per dygn till 225 stycken om indatan är antalet bostadsenheter, 260 stycken om indatan är mängden ljus BTA och 318 om indatan är antal boende. Anledningen till variation beror på verktygets uppbyggnad. Verktögets beräkningsdata är att ett radhus i snitt är 100 kvm, att det bor 2,48 personer per radhus och att det görs 2,48 resor per person och dygn för boende i ett radhus. Radhusen i projektet är i huvudsak 104 kvadratmeter vilket gör att verktyget överskattar mängden bostadsenheter om

indatan är BTA, då räknar verktyget att det är 41 bostäder, inte 36, vilket ger fler resor. Enligt data från Uppsala kommun (Behovs- och marknadsanalys, underlag till kommunens bostadsförsörjningsarbete, DNR KSN-2024-00722, 2024-05-10) bor det i genomsnitt 3,5 personer per nyproducerat småhus. Det innebär att antalet boende i detaljplanen uppgår till 126 personer, snarare än 89 vilket verktygets grundinställning får det till, detta är anledningen till att resorna blir flest om man använder antal boende som indata.

Färdmedelsfördelningen för resorna skattas enligt diagrammet nedan.



Figur 5 - Färdmedelsfördelning för resor alstrade i detaljplanen enligt Trafikverkets alstringsverktyg

Bilresorna står för majoriteten av resorna, 56% av alla resor motsvarar 130/146/180 bilresor per dygn beroende på vald indata. Det motsvarar 100/120/150 fordonrörelser i ÅVDT (årsvardagsdygnstrafik). Trafiken i maxtimme motsvarar ca 10% av ÅVDT dvs 10/12/15 fordonrörelser. Befintlig situation studerades vid ett platsbesök 2025-09-04. Under morgondagens maxtimme var det som mest fyra bilar som vid ett tillfälle stod still på Nântunavägen väntandes på att svänga ut på väg 255. Det var inga problem för befintlig trafik att komma ut på väg 255 under en grön fas på trafikljuset. Mellan passagen och utfarten från planområdet får det plats fem bilar. Den genomsnittliga trafiksituationen under platsbesöket var 2–3 bilar, som mest fyra bilar. Eftersom den väntande trafiken med marginal hinner avvecklas per grönfas kommer det finnas tid för väntande bilar på Nântunavägen att fylla på kömagasinet och ett antal av dem kommer hinna ut på väg 255. Adderandet av som mest 15 bilar under maxtimme bedöms därför inte skapa framkomlighetsproblem. Verktyget skattar att resor till fots står för 19% av resorna, följt av 16% till cykel, 6% kollektivtrafik och 3% övriga färdssätt.

Färdmedelsfördelningen diffar något gentemot senast genomförda resvaneundersökning (RVU) för Uppsala (WSP, 2024). I den undersökningen använde 40% bilen för pendling och 54% för privatresor. 19% använde cykeln för pendling samt 16% för privatresor. Uppsala som stad har en stark cykelkultur så det är möjligt att verktyget underskattar andelen cyklister, särskilt med tanke på projektets läge, precis bredvid en snabbcykelled. Dessutom visade WSPs RVU en mycket högre andel som reste med kollektivtrafiken, andelen för hela Uppsala uppgick till 28% av pendlingsresorna och 17% av privatresorna. WSPs RVU görs i form av enkäter, det finns belägg för att respondenter då ofta missar de kortaste resorna, som ofta görs till fots, vilket gör att andelen resor till fots underskattas i den typen av undersökningar. Detta skulle kunna

förklara den stora differensen mellan RVUn och Trafikverkets alstringsverktyg gällande resor till fots.

4.2 Framtida trafikmängder

Av Uppsala kommun tillhandahållna siffror på trafikmängder i området visar att trafiken på Nántunavägen uppgick till 1801 fordon ÅVDT och på väg 255 uppgick den till 14244 ÅVDT. Trafikverkets basprognos räknar upp trafiken med 0,9% årligen. Det innebär en framtida trafiksituation där ÅVDT på Nántunavägen för Trafikverkets prognosår 2045 uppgår till 2193 och ÅVDT för 255 uppgår till 18470 fordonsrörelser. För scenario 2045 tillkommer en rad investeringar i kollektivtrafiken men också en väldigt hög bostads- och verksamhetsutveckling i enlighet med FÖP för de sydöstra stadsdelarna. Det är troligt att FÖPens prognostiserade utveckling kommer göra att trafikverkets basprognos överskrids. Det kommer vara viktigt i den storskaliga utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna att planera för en markanvändning som håller nere bilandelen för att det ska vara möjligt för vägnätet att hantera den tillkommande trafiken. I sammanhanget som är utvecklingen av sydöstra Uppsala är trafiken från denna detaljplan försumbar.

5 Analys

5.1 Trafiksystem

Den nya bebyggelsen påverkar befintligt trafiksystem marginellt. Trafikalstringen från projektet skattas till som mest 318 resor totalt, samtliga trafikslag, med en bilandel om 56%, vilket innebär 150 fordonsrörelser i ÅVDT och 15 fordonsrörelser i maxtimmen. 15 tillkommande fordon i maxtimmen påverkar inte trafiksituationen i någon större utsträckning. Vid platsbesök under morgonens rusningstimme var antalet bilar i kö vid trafiksignalen på Nántunavägen i riktning mot väg 255 aldrig fler än fyra och kön avvecklades med marginal vid varje grönfas.

5.1.1 Gång- och cykeltrafik

Uppsala kommun har en målsättning i sin cykelpolicy om att minst 40% av alla resor i kommunen ska ske med cykel till år 2030. Planområdets läge, direkt anslutet till snabbcykelled till Uppsala centrum som nås på 15 minuter samt med lokala centrumfunktioner som matbutik, skolor, förskolor osv inom 10-15 minuters cykelavstånd gör det möjligt för de boende att använda cykeln till en stor andel av sina resor. Det är viktigt för att uppmuntra cykelanvändandet att förvaringsmöjligheterna är trygga och väderskyddade. I detaljplanen har varje bostad ett väl tilltaget privat förråd som med lätthet rymmer minst en lådcykel samt ett par cyklar till. I planområdets nordöstra hörn finns en GC-bana som leder direkt ut till snabbcykelleden för vidare färd mot centrala Uppsala.

5.1.2 Kollektivtrafik

Planområdets placering bara ett par hundra meter från busshållplats Källarbäcksvägen möjliggör för de boende att välja kollektivtrafiken i stället för bilen utan att lida några större tidsförluster. Vid platsbesöket noterades att bussarna under rusningstid var relativt fullbelagda. Kommunen behöver följa upp beläggningen på bussen när området är inflyttat för att säkerställa

att bussarna inte är så trånga att de går ut över reseupplevelsen så pass mycket att resenärer går tillbaka till bilen för att undvika trängsel.

5.1.3 Biltrafik

Trafiken som alstras av planförslaget är i sitt sammanhang begränsad. På kort sikt är det väldigt låg risk att den tillkommande trafiken ger några framkomlighetsproblem på anslutande vägnät. På lång sikt, med hänsyn tagen till den expansiva utvecklingen som planeras i planområdets närområde är det troligt att infrastrukturen behöver byggas om och anpassas till att hantera ökade trafikflöden. Hur och när det görs behöver utredas i samband med att man påbörjar utredningarna kopplade till den mer storskaliga utvecklingen inom ramen för FÖPen. Lokalgatan som planeras inom området fyller sin funktion, och är dimensionerad för att sopbil kan köra runt utan problem.

5.1.4 Parkering och angöring

Planförslaget innefattar 72 parkeringsplatser (21,6 platser per 1000 kvm BOA) för bil i sin nuvarande utformning. Två parkeringsplatser per bostad där parhusen har plats för två bilar på sin uppfart i direkt anslutning till entrén medan radhusen har en plats vid entré och en plats i någon av markparkeringarna som är lokaliserade till fyra platser inom planområdet. Som nämnt i kapitel 3.1 så är kravet på parkeringsplatser för området 27 stycken (8 platser per 1000 kvm BOA) enligt Uppsalas parkeringsstrategi.

En analys av det faktiska behovet av parkering utifrån det faktiska bilinnehavet i området har genomförts. Planförslaget innefattar 36 bostäder. I Nantuna-Vilan har 87% av hushållen minst en bil, och av de 87% så har 35% två eller fler bilar. Det antas att hushållen med flera bilar har i snitt två bilar. Det ger följande uträkning för det förväntade bilinnehavet för planområdet:

- 87% av hushållen har minst en bil ger att det förväntade andelen hushåll med minst en bil är 31,32.
- Av de 31,32 hushållen har 35% två bilar, det innebär att antal flerbilshushåll är 10,96 stycken.
- Det ger oss 20,36 hushåll med en bil och 10,96 hushåll med två bilar.
- 20,36 hushåll med en bil innebär 20,36 bilar, 10,96 hushåll med två bilar innebär 21,92 bilar. Det ger ett förväntat bilinnehav för planområdet på 42,28, avrundat till 42 bilar. Det dimensionerande bilinnehavet för området är 42 stycken, vilket ger ett boendeparkeringsbehov på 42 bilar.
- För att ta höjd för en viss mängd besöksparkering, eftersom det inte ingår i Uppsalas parkeringstal, görs ett tillägg om 0,1 platser per bostad. En genomgång av parkeringstalen i storstadskommunerna visar på att ett tillägg på 5-10% är det vanligaste för besöksparkering. Det innebär fyra parkeringsplatser till för projektet.

Resultatet av uträkningen och en jämförelse med planförslaget och Uppsalas p-tal visas i nedan tabell.

Tabell 1 - Sammanfattning av alternativ för parkeringsutbudet på planområdet

Alternativ	Antal platser	Platser/1000 kvm BOA
Uppsalas p-tal	27	8,0
Planförslaget	72	21,6

Uträknat behov boendeparkering	42	12,7
Uträknat behov inkl. besöksparkering	46	13,9

Planförslagets 72 platser är enligt den data som finns tillgänglig en överskattning av det faktiska behovet. Förutom att parkeringsplatser tar upp plats i gatumiljön som hade kunnat användas för mer värdeskapande användning, adderad grönska till exempel, riskerar en överskattning av antalet parkeringsplatser bli självreglerande. Det vill säga de boende vet att det finns lediga parkeringsplatser och då sänks tröskeln för att köpa en till bil, även om behovet egentligen inte finns. För att vara i linje med kommunens mål gällande ökad andel hållbara transporter och minskat bilanvändande samt för att kunna använda marken inom planområdet mer effektivt så rekommenderas en minskning av antalet parkeringsplatser.

I illustrationsplanen redovisas två parkeringsplatser vid entrén per parhus och en parkeringsplats vid entrén per radhus, det ger 54 parkeringsplatser. Det finns med andra ord mer än tillräckligt med parkeringsplatser i anslutning till entréerna till bostäderna. Det blir dock mindre flexibelt för besökare, så rekommendationen är att anordna en parkeringsplats per bostadsuppfart och tio platser som markparkering. Det skulle frigöra trädgårdsyta för parhusen och åtta markparkeringsplatser kan tas bort och ersättas med mer värdeskapande markanvändning.

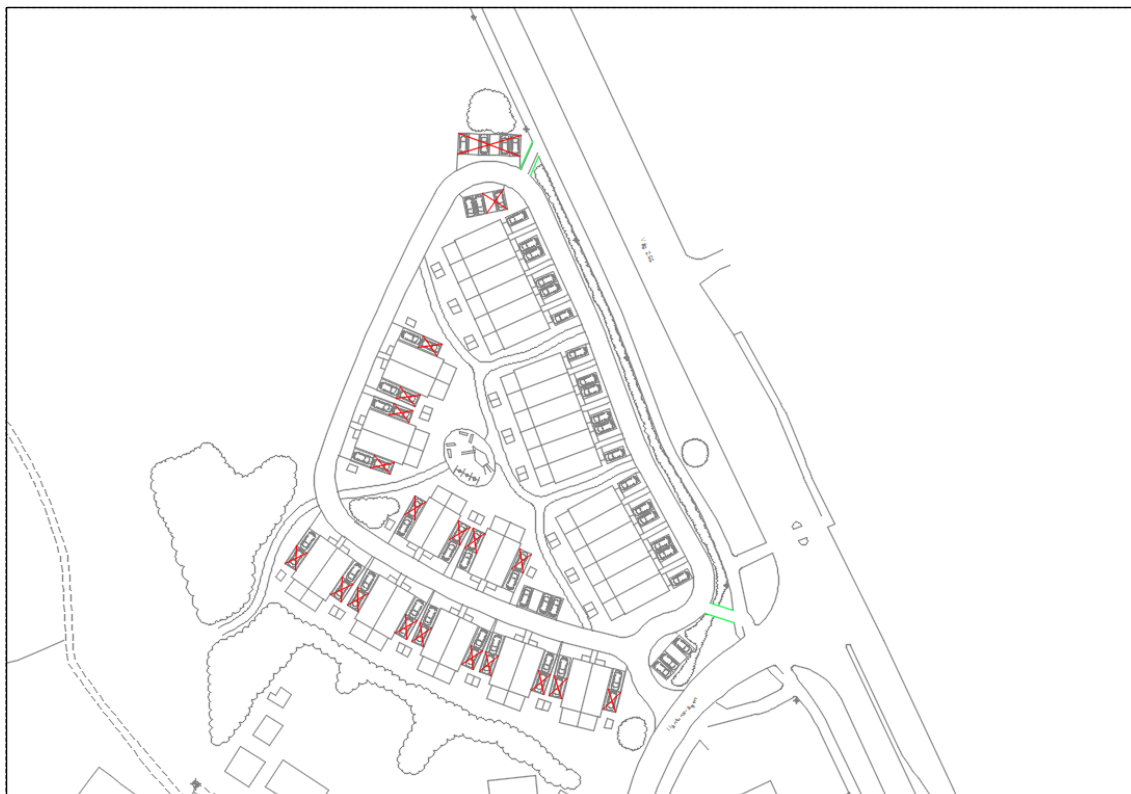
5.2 Trafiksäkerhet

Planförslagets gatuutformning följer samma utformning som de villagatorna som finns i Nantuna-Vilan. Gatan är smal och har ingen trottoar. Det låga flödet och den låga hastigheten som gatans utformning ger innebär att det bedöms som trafiksäkert att inte separera biltrafik och oskyddade trafikanter på en sådan här plats. En potentiell konfliktpunkt som uppstår i samband med detaljplanen, som observerades vid platsbesök, är att bilisterna på Nantunavägen har en tendens att accelerera in mot korsningen med Nantunavägen om signalen visar grönt för att undvika att signalen slår om och blir röd. Hastighetsöverträdelsen bekräftas av trafikmätningen som visar på en 85-percentil på 47 km/h. För att säkerställa att oskyddade trafikanter som ska söderut på Nantunavägen samt fordonstrafiken som ska ut på Nantunavägen kan göra det säkert behöver två saker kontrolleras, sikten för stillastående fordon på områdets lokalgata samt möjligheten för oskyddade trafikanter att på ett säkert sätt ta sig till en ordnad passage över Nantunavägen, nämligen signalkorsningen med väg 255.

Sikten är kontrollerad med sikttriangel och är mycket god. För att säkerställa trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås en ny gångbana från planområdet mot signalreglerade passagen över Nantunavägen, se närmare beskrivning i kapitel 6.

6 Förslag till åtgärder

Det föreslås fyra fysiska åtgärder av gatumiljön i befintligt planförslag, de visas i figuren nedan. Inzoomad figur och beskrivning av varje åtgärd följer efter figuren.



Figur 6 - Översiktsbild av fysiska åtgärder i gatumiljön

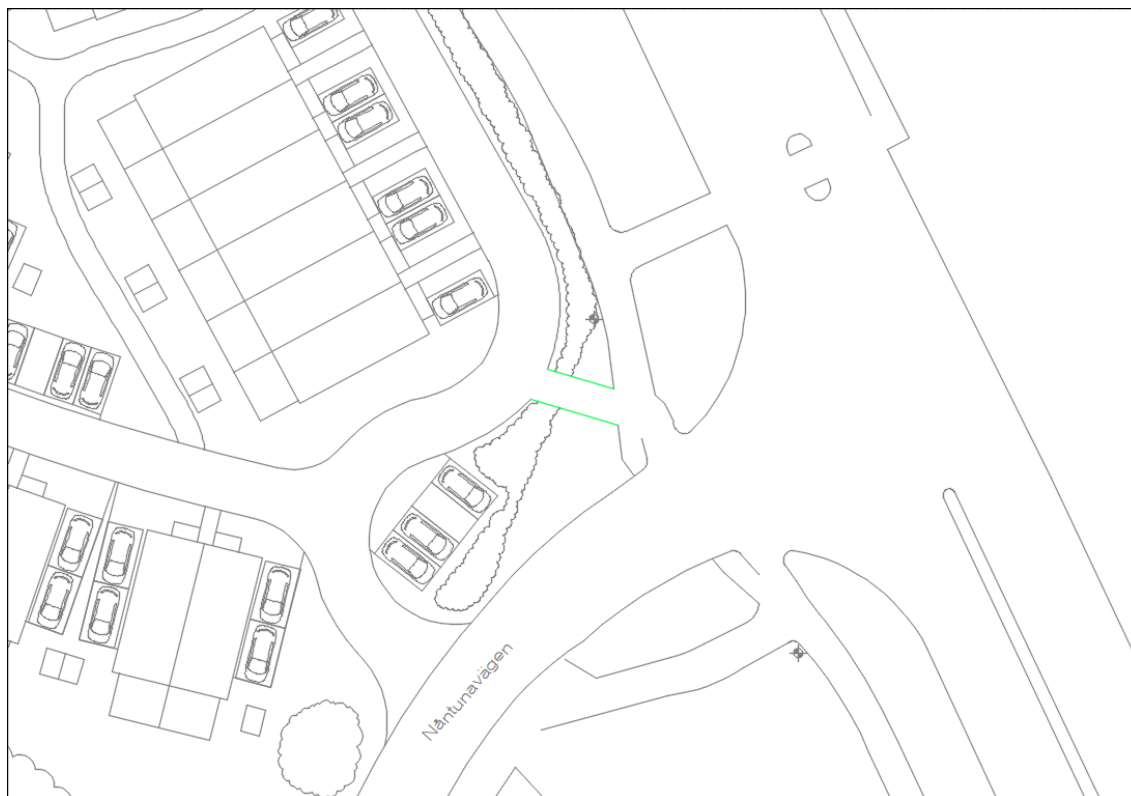
En körspårskontroll har utförts av planområdets lokalgata för att säkerställa framkomlighet för sopbil och utryckningsfordon. Vid körspårskontrollen noterades att gatuutrymmet i infarten, där fordonen ska göra högersväng från Nantunavägen och sen högersväng inne på området, var för trångt. Därför breddas infarten och radien i den första kurvan för att fordonen ska komma fram utan att svepa över kantsten där det finns fasta objekt. Figur 7 visar körspåret för utryckningsfordon, det fordon som är mest utrymmeskrävande, efter justering av kantstenen.



Figur 7 - Körspår för typfordon utryckningsfordon

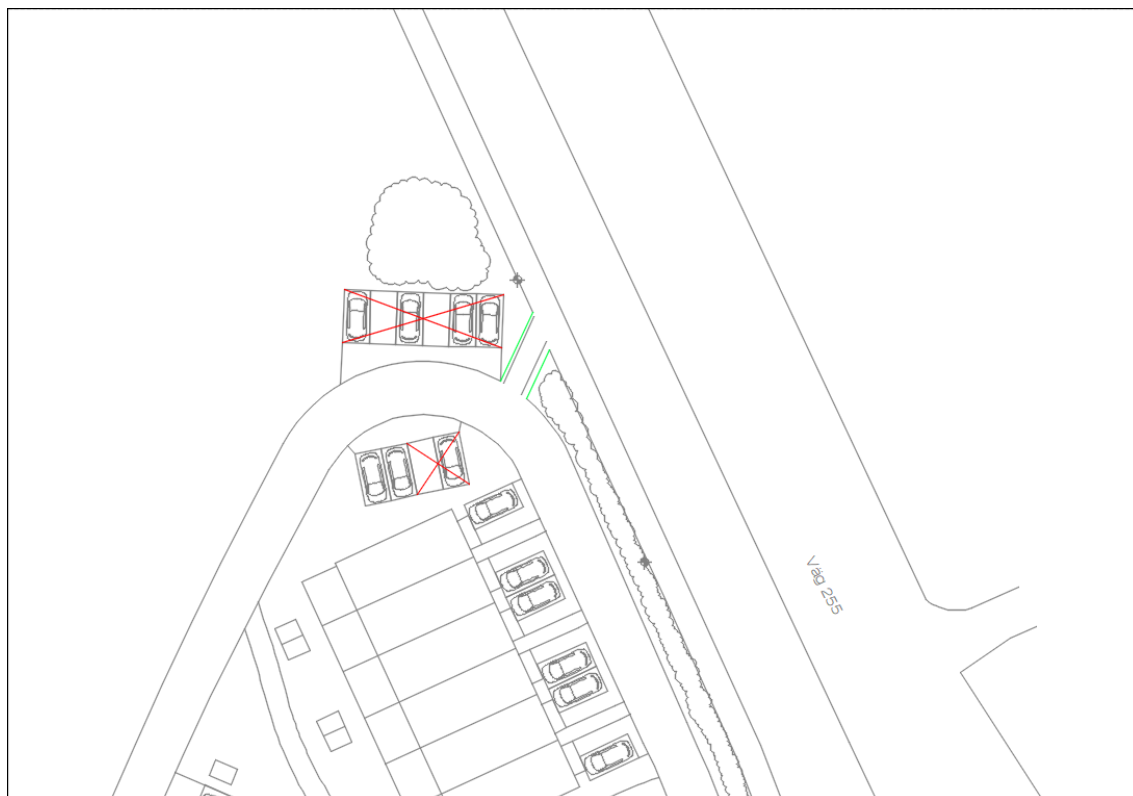
Det finns ett behov av att stärka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som ska röra sig söderut längs Nântunavägen. På lång sikt kan det finnas ett behov av att göra om Nântunavägen till en gata med dubbelsidig trottoar. Men det är ett arbete som bör göras i samband med utvecklingen av den fördjupade översiktsplanen, den ökningen av oskyddade trafikanter som planområdet bidrar med är inte tillräckligt för att motivera ett så stort ingrepp. Nântunavägens västra sida är fastighetstekniskt komplicerad med flera privatfastigheter som gränsar dikt an vägen, därför skulle en sådan omdaning kräva en omstrukturering av hela gatutrymmet. Ett sådant projekt är inte motiverat i det här läget varför det i åtgärdsförslaget har fokuserats på att skapa en gen väg för gång- och cykeltrafik.

I planområdets sydöstra hörn anläggs en GC-bana från bilvägen mot den befintliga signalreglerade passagen över Nântunavägen. Vägen görs tre meter bred och kantas av vegetationen som omger planområdet. Den ansluter till den signalreglerade GC-passagen över Nântunavägen för att möjliggöra säker väg för oskyddade trafikanter över Nântunavägen.



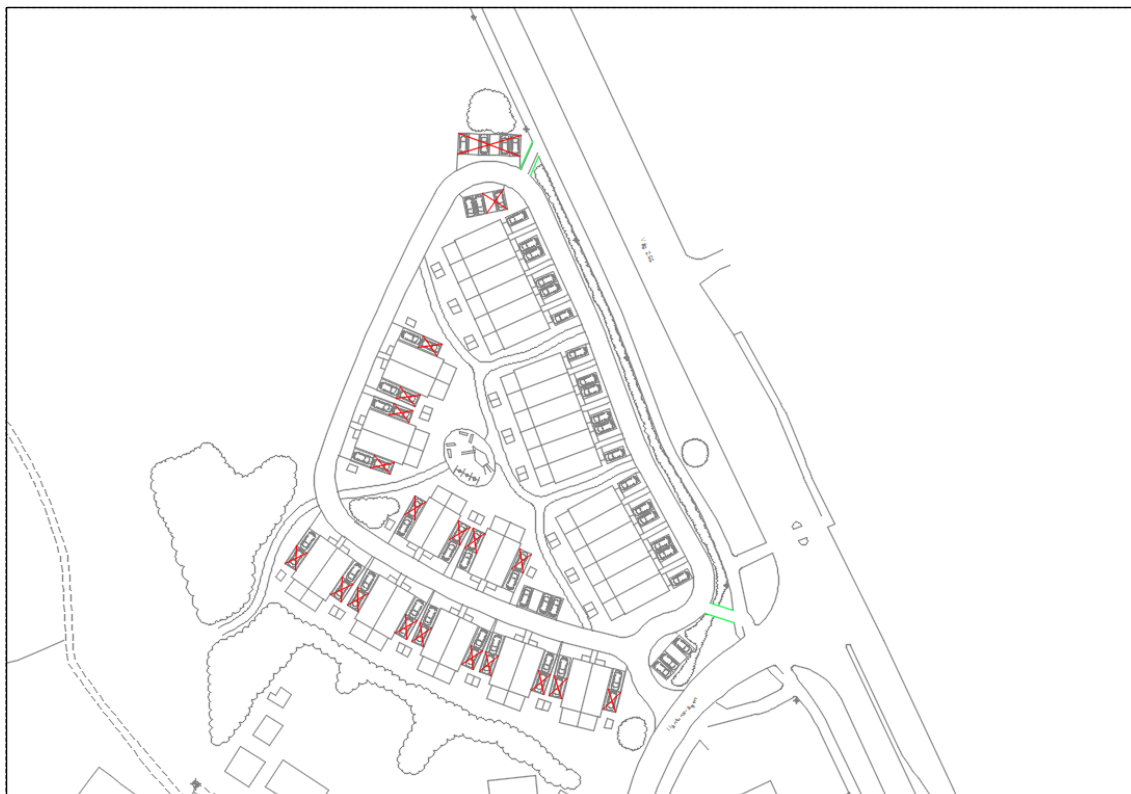
Figur 8 - Ny gång- och cykelväg (i grönt) från planområdet till signalreglerad passage över Nåntunavägen

För att stärka kopplingen till snabbcykelleden mot Uppsala och därmed uppmuntra hållbart resande behöver det vara enkelt att ansluta till leden i nordlig riktning mot Uppsala. Anslutningen behöver också hålla god standard för att ansluta till den goda standarden som snabbcykelleden håller, därför föreslås att anslutningen i nordöstra hörnet av planområdet breddas från 2 meter till 3,5 meter.



Figur 9 - Breddad gång- och cykelväg (breddning i grönt) i nordlig riktning

För att balansera tillgången av parkering i området föreslås att antalet parkeringsplatser sänks till 46 stycken i enlighet med kapitel 5.1.4. Det innebär en parkeringsplats per bostad, och tio markparkeringsplatser. I nuvarande förslag finns 18 markparkeringsplatser, åtta av dem tas bort, samt två parkeringsplatser per parhus, dessa minskas till en per parhus. Markparkeringsplatserna fördelas inom området eftersom delar av dem ska kunna fungera som boendeparkering.



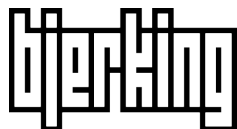
Figur 10 - Samtliga borttagna parkeringsplatser markerade

Slutligen förses alla bostadsenheter med laddboxar för laddning av elbil för att göra det enklare för bilägarna i området att ställa om till mer hållbara färdmedel.

7 Slutsatser

Utredningen visar på att förslaget till detaljplan har en marginell påverkan på trafiken i området. På kort sikt är risken att den tillkommande trafiken från planområdet bidrar till framkomlighetsproblem för befintliga resenärer väldigt liten. Planområdet är så pass begränsat i skala att den tillkommande trafiken i princip är försumbar i ett större sammanhang. Utformningen inom planområdet fyller sitt syfte trafikmässigt, villagatan är småskalig och trygg, det finns separerade gångbanor inom området men det finns inte ett behov av det på gatan. Gatans enkelriktning ger en förutsägbarhet i trafikens riktning som bidrar till trafiksäkerheten.

Genomförs åtgärderna som föreslås i utredningen så är planförslaget väl integrerat i sitt omland. Kopplingarna till snabbcykelleden ger goda förutsättningar för de boende att resa hållbart till centrala Uppsala och det lokala serviceutbudet är tillräckligt bra för att hålla nere resebehovet. Sammantaget är planförslaget i linje med den planerade utvecklingen i FÖPen samt kan bidra till att uppfylla Uppsalas högt ställda mål vad gäller hållbart resande.



Bjerking AB

Granskad av

Anton Frisk
010-211 80 78
anton.frisk@bjerking.se

Tove Hedman