

PM

Handläggare
Ollén, Pauline
Hellmin, Sophie

Mottagare
Uppsala Akademiförvaltning

E-post
pauline.ollen@afry.com
sophie.hellmin@afry.com

Projekt ID
D0174269

PM Trafik och mobilitet

Norra Sunnersta, Uppsala kommun

AFRY, 2026-05-20



PM

Innehållsförteckning

1	Inledning	4
1.1	Syfte	4
1.2	Planområde	4
2	Förutsättningar	5
2.1	Avgränsningar.....	5
3	Nuläge.....	6
3.1	Biltrafik och vägar.....	6
3.2	Resvanor.....	10
3.3	Gång- och cykeltrafik.....	11
3.4	Kollektivtrafik	11
3.5	Målpunkter och service	12
3.6	Gatemarksparkering	12
3.7	Hållbart resande	12
4	Framtida utveckling.....	13
4.1	Alstring och tillkommande trafik	13
4.2	Jämförelse mot tidigare trafikanalys.....	14
4.3	Påverkan från Norra Sunnersta på omkringliggande vägnät	15
5	Det nya gaturummet	16
5.1	Gatustruktur.....	16
5.2	Gång- och cykeltrafik.....	23
5.3	Passager och övergångar	25
5.4	Tillgänglighetsperspektiv	27
6	Kollektivtrafik.....	28
6.1	Busshållplatser	28
6.2	Tillkommande kollektivtrafik	29
7	Korsningar för biltrafik	30
7.1	Signalreglering vid Dag Hammarskjölds väg	30
7.2	Radier korsningspunkter.....	30
8	Angöring	31
8.1	Livsmedelsbutik	31
8.2	Förskolor	32
8.3	Bostäder	35
8.4	Parkeringslador	35

PM

9	Parkering	37
9.1	Parkeringstal förutsättningar och antaganden	37
9.2	Gatumarksparkering	41
10	Hållbart resande	42
11	Rekommendationer	43
12	Referenser	43

PM

1 Inledning

I utvecklingsområdet Norra Sunnersta, sju kilometer söder om Uppsala centrum, planeras ny bebyggelse med blandad bostadsbebyggelse, två förskolor och en livsmedelsbutik. Två utvecklingsalternativ studeras: ett med cirka 500 bostäder och ett med cirka 700 bostäder. Trafikstrukturen i området behöver säkerställa framkomlighet för nyttotrafik samtidigt som trafiksäkerhet prioriteras högt. Bilparkering och plats för angöring måste tillgodoses, eftersom det kommer finnas ett behov från både boende och verksamheter i området.

Gaturummen ska bidra till en trivsamt och social mötesplats. Dag Hammarskjölds väg fungerar som huvudled in till Norra Sunnersta från centrala Uppsala. Vägen delar området i två delar och det måste säkerställas att det finns säkra passager för människor att röra sig över vägen för att minska barriäreffekter.

1.1 Syfte

PM trafik omfattar en översyn av trafikstrukturen i området med fokus på korsningspunkter, barriärer samt att säkerställa funktioner så som framkomlighet för alla typer av fordon. AFRY har bistått med stöd till arkitekterna vid framtagandet av områdets struktur. Detta PM syftar till att redogöra för de utformningsval som genomförts för att säkerställa de trafikala funktionerna samt främja trafiksäkerheten med särskild hänsyn till barn, äldre och personer med funktionshinder. Vidare finns en sammanfattning av parkeringslösningar och kollektivtrafikutbud inom området.

1.2 Planområde

Norra Sunnersta ligger sju kilometer söder om Uppsala centrum. Området angränsar till Ultuna, Gottsunda och Sunnersta. Sunnersta, som ligger närmast utvecklingsområdet, har idag runt 5000 invånare. Se Figur 1.



Figur 1 Översiktskarta som visar planområdets läge. Uppsala centrum är norr om planområdet.

PM

2 Förutsättningar

- PM Trafikanalys Dag Hammarskjölds väg, Ramböll 2024-03-20
- Program för mobilitet och trafik 2022 för Uppsala kommun
- Parkeringstal för Uppsala, Riktvärden på kvartermark, reviderad 2018-12-19
- Riktlinje för hämta- och lämnafunktion vid förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet, Uppsala kommun 2025-11-10.
- Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun, med tillhörande styrdokument

Tillhandahållet material från Uppsala Akademiförvaltning (UA) och Strategisk arkitektur (SA):

- Nulägesanalys Norra Sunnersta 2023-03-02, UA och SA
- Gestaltungsprogram för Norra Sunnersta 2024, UA och SA
- Mobilitetshus 2024-02-05, UA och SA
- Parkeringsutredning Norra Sunnersta 2025-12-19, UA och SA
- Illustrationsplan 500 bostäder A3, 2026-05-18, UA och SA
- Illustrationsplan 700 bostäder A3, 2026-05-18, UA och SA
- Gatusektioner 2025-12-19, UA och SA
- Sektion Rosenvägen östra 2026-05-04, UA och SA
- DWG 23_1772 Norra Sunnersta 251219.dwg, 2025-12-19, SA
- DWG 260331_Norra_Sunnersta_500_bostäder.dwg, 2026-04-09, SA

2.1 Avgränsningar

Utredningen avgränsas till hur trafiken inom planområdet ska hanteras samt till viss del hur omkringliggande vägnät påverkas av tillkommande trafik. Hänsyn har tagits till nuvarande vägar, kollektivtrafikutbud och korsningspunkter, eftersom de utgör förutsättningar för trafiken i planområdet samt bidrar till att skapa förståelse för hur boende i området reser.

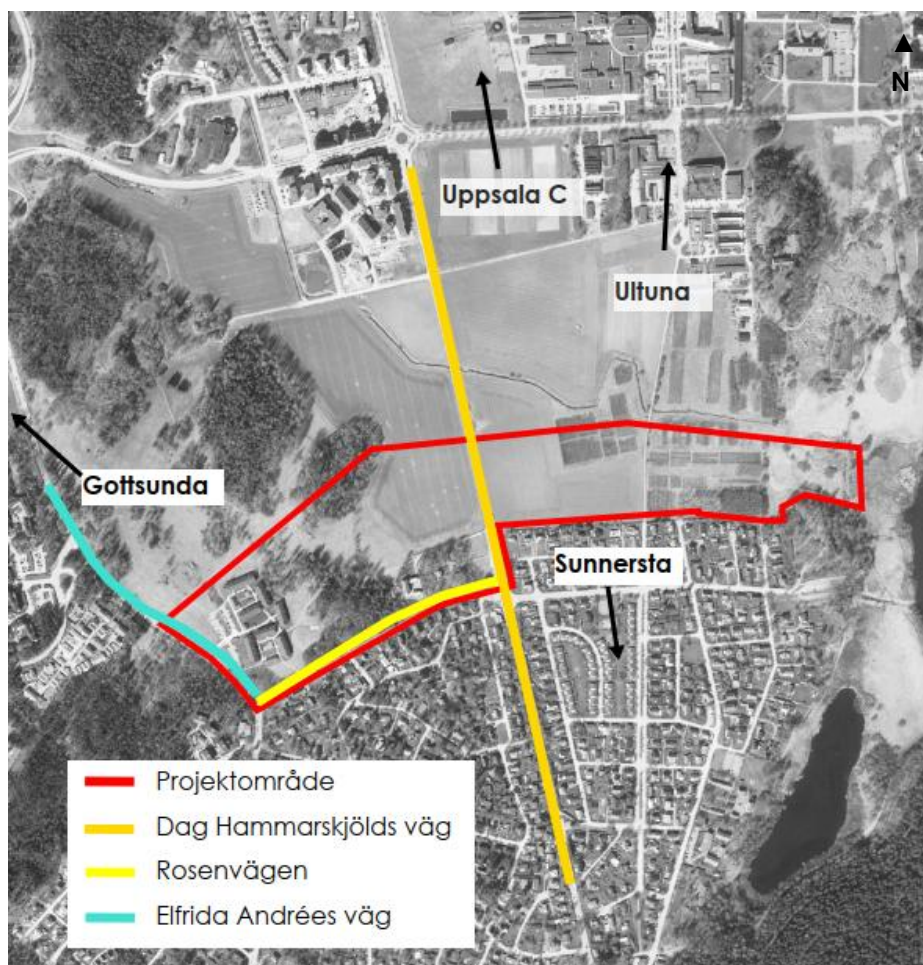
PM

3 Nuläge

I detta avsnitt redovisas nuläget för de trafikala funktionerna i anslutning till planområdet. Fokus ligger på biltrafik, kollektivtrafik samt gång- och cykelstråk, liksom övriga relevanta kopplingar.

3.1 Biltrafik och vägar

Det finns två befintliga vägar i anslutning till planområdet som har en central roll. Det är Dag Hammarskjölds väg som går genom planområdet i nord-sydlig riktning och Rosenvägen som löper längs med planområdets sydvästra kant. Se Figur 2.



Figur 2 Bild med planområdet samt Dag Hammarskjölds väg, Rosenvägen och Elfrida Andréés väg utmärkta på en flygbild.

PM

3.1.1 Dag Hammarskjölds väg

Dag Hammarskjölds väg är den väg som leder genom planområdet. Det är en rak vägsträcka med hastighet 60 km/tim fram till planområdet samt 40 km/tim genom Sunnersta. Öster om Dag Hammarskjölds väg finns en gångbana och en dubbelriktad cykelbana. Se Figur 3. Vägen binder samman Sunnersta med Ultuna och leder i nordlig riktning in mot centrala Uppsala.



Figur 3 Bild över Dag Hammarskjölds väg i sydlig riktning, mot entrén till planområdet (Bild: Google maps, bildinsamlad juni 2025).

PM

3.1.2 Rosenvägen

Rosenvägen ansluter till Dag Hammarskjölds väg via en cirkulationsplats vid planområdets södra entré och fortsätter västerut mot Gottsunda. Längs den södra sidan av Rosenvägen finns en gångbana som är cirka 2 meter bred. Den sträcker sig mellan Dag Hammarskjölds väg och Elfrida Andréés väg. På Elfrida Andréés vägs västra sida finns en befintlig gång- och cykelbana som ingår i det lokala cykelnätet. För nulägesillustration, se Figur 4.

I dagsläget leds cykeltrafiken i blandtrafik på Rosenvägen mellan Dag Hammarskjölds väg och Elfrida Andréés väg. Uppsala kommun utreder möjligheten att anlägga en gång- och cykelbana längs Rosenvägens södra sida för att skapa ett sammanhängande och attraktivt stråk för gång- och cykeltrafik.



Figur 4 Nulägesillustration gång- och cykeltrafik Rosenvägen. (Bakgrundkarta: Uppsala kommuns digitala cykelkarta uttagen 2025-09-01).

PM

Det finns fyra befintliga övergångsställen längs Rosenvägen, varav tre är försedda med mittrefug. Det fjärde, vid Heimdalsvägen, är utformat med avsmalning till ett körfält för att öka trafiksäkerheten. Här har vägen smalnats av så att gående endast behöver korsa en körbana. Figur 5.



Figur 5 Avsmalning vid övergångsställe i höjd med Heimdalsvägen (Bild: Google streetview, bildinsamling maj 2017).

PM

3.2 Resvanor

Det finns inget nuläge för resor kopplade till det planerade området Norra Sunnersta, eftersom området ännu inte är utbyggt. För att ändå ge en övergripande bild av resvanor i närområdet redovisas nedan färdmedelsandelar från det närliggande området Sunnersta.

Det finns idag inget heltäckande underlag kring resor som sker inom Sunnersta. Resmönstret till och från Sunnersta kan dock beskrivas med färdmedelsandelar från Kollektivtrafikbarometern. I Tabell 1 visas andelen resor som påbörjades eller avslutades med respektive färdmedel.

Tabell 1 Färdmedelsandelar för resor till och från Sunnersta 2022–2023.

Färdmedel	Andel av resor (procent)
Gång	4
Cykel	22
Kollektivtrafik	18
Bil	55
Annat	0

Majoriteten av resorna sker med bil, följt av cykel och därefter kollektivtrafik. Endast en liten andel av resorna till och från Sunnersta utgörs av gångtrafik. Färdmedelsandelarna kan tillämpas som prognos för hur resandet till och från det nya planområdet i Norra Sunnersta kan ske. Med bakgrund av detta är det troligt att bilägandet och bilanvändningen i området kommer vara högt om nödvändiga åtgärder för att möjliggöra hållbara resor inte planeras.

PM

3.3 Gång- och cykeltrafik

Längs Dag Hammarskjölds väg, på den östra sidan, finns en gång- och cykelbana i norrgående riktning, mot Ulltuna och Uppsala C. Gående och cyklister separeras med linjemålning, där cyklisterna har en något bredare cykelbana som är placerad närmast vägen. Mellan motorfordon och gång- och cykelbanan finns GCM-kantsten.

Gång- och cykelbanan sträcker sig vidare från planområdet längs den östra sidan av Dag Hammarskjölds väg i södergående riktning. Efter korsningen med Rosenvägen tillkommer även en gångbana på den västra sida av Dag Hammarskjölds väg. Se Figur 6.



Figur 6 Karta från Nulägesanalys Norra Sunnersta, 2023. Översikt av planområdet samt närområdet, med utsatta kopplingar, busshållplatser och hastigheter.

3.4 Kollektivtrafik

Den kollektivtrafikpunkt som ligger närmast planområdet idag är busshållplats Holmvägen. Hållplatsen är lokaliserad vid planområdets södra infart, strax norr om cirkulationsplatsen Dag Hammarskjölds väg - Holmvägen - Rosenvägen. Den trafikeras framför allt av Upplands Lokaltrafiks (UL) busslinjer. Vid busshållplatserna saknas cykelparkering. Under högtrafik uppgår turtätheten till cirka 7–8 avgångar per timme.

PM

3.5 Målpunkter och service

Den närmsta målpunkten för större utbud av service är Gottsunda centrum, där det finns bland annat butiker, bibliotek och idrottsanläggningar. Det är möjligt att promenera eller cykla till Gottsunda centrum från Norra Sunnersta, men det är troligt att ärenden och större inköp kommer göras med bil. Viss tillgång till service, förskolor och lekplatser finns även i Sunnersta. Se Figur 7.



Figur 7 Karta över målpunkter och service (Karta från: Nulägesanalys Norra Sunnersta, 2023)

Att ta sig till centrala Uppsala (Uppsala centralstation) tar drygt 20 minuter med buss, bil eller cykel. I de centrala delarna finns, utöver centralstationen, målpunkter som Uppsala universitet, arbetsplatser, mötes- och rekreationsplatser samt stort utbud av service. Resor till centrala Uppsala antas ske med olika färdmedel beroende på syftet med resan (arbetspendling, inköp, ärenden med mera).

3.6 Gatumarksparkering

Det finns möjlighet att parkera på gatumark i Sunnersta. Området ingår idag i taxeområde E, där kommunen har möjlighet att införa parkeringsavgift om behovet finns. Avgiften i taxeområde E är 5kr/timme mellan 08-24 måndag - lördag.

3.7 Hållbart resande

Utifrån Uppsala kommuns Mål och budget samt Handlingsplan för mobilitet kan nuläget sammanfattas som att Sunnersta i dag har grundläggande förutsättningar för hållbart resande genom befintlig gång-, cykel- och kollektivtrafikinfrastuktur. Samtidigt visar resvaneunderlaget att bilanvändningen är hög, vilket innebär att dagens resande i praktiken endast delvis uppfyller kommunens ambitioner om ett mer hållbart transportsystem.

PM

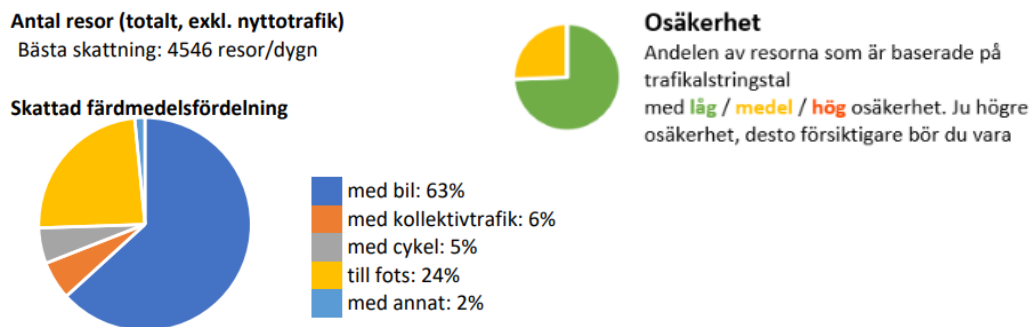
4 Framtida utveckling

I detta kapitel beskrivs Norra Sunnerstas framtida utveckling samt vilka trafikala funktioner inom planområdet som kan kräva fortsatt utredning.

4.1 Alstring och tillkommande trafik

I denna utredning har en enklare trafikstring gjorts med Trafikalstringsverktyget från Trafikverket. Alstringen baseras på information om antal bostäder, bostadsfördelning samt antaganden om storlek för förskola samt dagvaruhandel.

Trafikalstringsverktyget gör en skattning om antalet resor (exklusive nyttotrafik) till 4 546 resor per dygn. Den skattade färdmedelsfördelningen är att 63 procent av resorna sker med bil följt av resor till fots med 24 procent. Se Figur 8 för fler färdmedelsfördelningar.



Figur 8 Skattad färdmedelsfördelning från Trafikalstringsverktyget.

Tabell 2 visar hur den skattade färdmedelsfördelning ser ut uppdelat efter markanvändningstyp:

Tabell 2 Skattad färdmedelsfördelning (exklusive nyttotrafik) uppdelat efter markanvändning.

Markanvändningstyp	Antal med bil	Antal med kollektivtrafik	Antal med cykel	Antal till fots	Antal med annat	Totalt antal resor/dygn
Lägenhet	1372	200	128	560	46	2306
Radhus/parhus	692	32	40	106	18	888
Villa	132	6	8	20	4	169
Närbutik	192	-	38	301	-	531
Förskola	488	26	32	103	3	651
Totalt antal resor/dygn	2876	265	245	1090	71	4546

PM

Den skattade färdmedelsfördelningen skiljer sig från Kollektivtrafikbarometern som redovisas i avsnitt 3.2. Detta beror på att Kollektivtrafikbarometern avser resor till och från ett befintligt område, medan trafikallstringen avser ett framtida planområde med annan struktur och andra målpunkter. I det planerade området tillkommer exempelvis närservice och förskola, vilket ger fler korta resor som oftare sker till fots eller med cykel.

4.2 Jämförelse mot tidigare trafikanalys

Skattningen från Trafikverkets alstringsverktyg visar att Norra Sunnersta beräknas alstra 2 876 bilresor per dygn. Det motsvarar ungefär 290 fordon under maxtimmen, vilket är ett vanligt schablonvärde baserat på att cirka 10 procent av dygnstrafiken sker under den mest belastade timmen.

Som jämförelse har Ramböll, på uppdrag av Uppsala kommun, tagit fram en trafikanalys för Dag Hammarskjölds väg (Ramböll, 2024-03-20). Analysen baseras på Uppsala kommuns trafikmodell som utgår från kommunens framtidsprognos för år 2050, med hänsyn till planerade bostäder och arbetsplatser i området. Ramböll har inte gjort några förändringar i modellens grundförutsättningar, därför redovisas inte några indata i trafikanalysen. Det gör att det inte går att bedöma modellens uppbyggnad.

I analysen för Dag Hammarskjölds väg varierar trafikflödena under maxtimmen mellan 260 och 310 fordon, vilket framgår i Figur 9 och Figur 10. Detta ligger mycket nära de värden AFRY fått fram för vårt område på 290 fordon under maxtimme. Detta tyder på att våra trafikprognoser är i överensstämmelse med tidigare bedömningar.

I Rambölls trafikanalys har korsningen Dag Hammarskjölds väg och Huvudgatan belastats i modellen. Eftersom trafikflödena i vår beräkning ligger i nivå med de trafikmängder modellen bygger på, stärks slutsatsen att den korsningsutformning Ramböll analyserat – med signalreglering – är en rimlig åtgärd utifrån den förväntade trafikmängden.

PM

Förmiddagens maxtimme redovisad i Rambölls trafikanalys för Dag Hammarskjölds väg för korsningen Dag Hammarskjölds väg och Huvudgatan. Summan av de trafikflöden som syns i figuren blir 264 fordonsrörelser.



Figur 9 Förmiddagens maxtimme (Källa: Trafikanalys Dag Hammarskjölds väg, Ramböll 2024-03-20)

Eftermiddagens maxtimme redovisad i Rambölls trafikanalys för Dag Hammarskjölds väg för korsningen Dag Hammarskjölds väg och Huvudgatan. Summans av de trafikflöden som syns i figuren blir 313 fordonsrörelser.



Figur 10 Förmiddagens maxtimme (Källa: Trafikanalys Dag Hammarskjölds väg, Ramböll 2024-03-20)

4.3 Påverkan från Norra Sunnersta på omkringliggande vägnät

Den nya korsningen som ansluter Norra Sunnersta till Dag Hammarskjölds väg har modellerats i en trafikanalys (Trafikanalys Dag Hammarskjölds väg, Ramböll 2024-03-20). Eftersom korsningen är ny tillkommer nya svängrörelser, vilket innebär att trafikbelastningen i området ökar jämfört med dagens situation.

Trafikflödena som tillkommer från Norra Sunnersta ligger dock i nivå med de trafikmängder som den befintliga modellen för Dag Hammarskjölds väg är dimensionerad för, baserat på Uppsala kommuns prognos för år 2050. Den analyserade korsningsutformningen, med signalreglering, har i trafikanalysen visat sig kunna hantera de tillkommande trafikmängderna utan att ge upphov till betydande köbildning eller försämrad framkomlighet.

Sammanfattningsvis visar trafikanalysen att den planerade utbyggnaden av Norra Sunnersta kan genomföras utan oacceptabel negativ påverkan på framkomligheten i det omkringliggande vägnätet. Den nya korsningen bedöms fungera tillfredsställande i det simulerade framtidsscenarioet.

PM

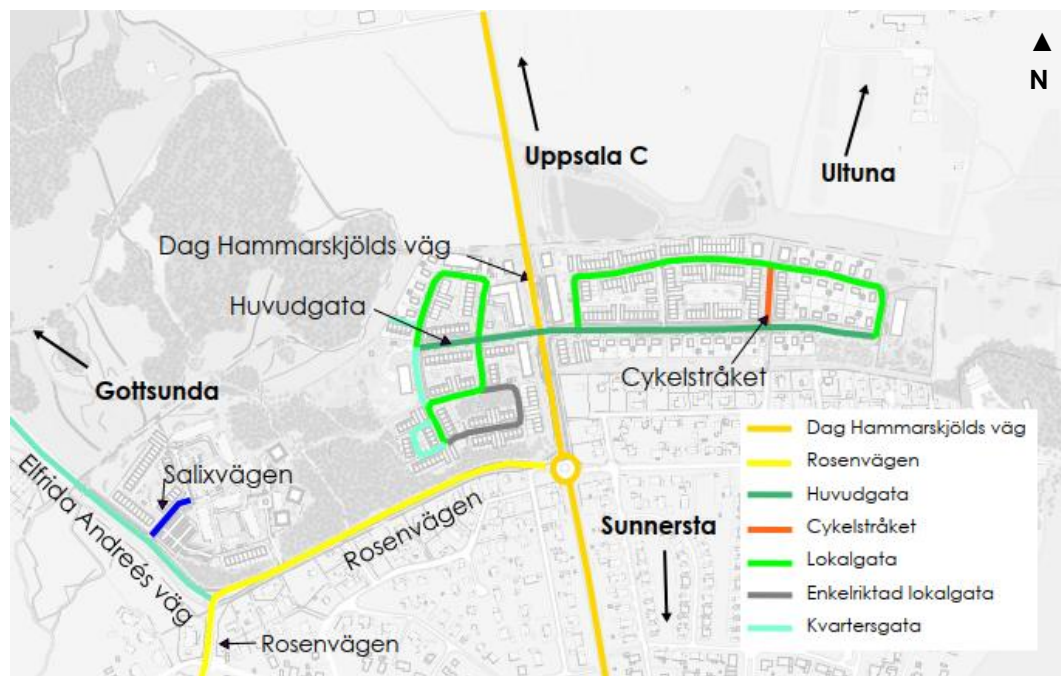
5 Det nya gaturummet

Det nya gaturummet i Norra Sunnersta utformas för att främja trafiksäkerhet och sociala möten. Genom en tydlig gatustruktur, låg hastighet och god tillgänglighet skapas en trygg och funktionell trafikmiljö som stödjer gång, cykel och kollektivtrafik.

I detta avsnitt beskrivs de trafikala funktionerna som ska tillgodoses i planområdet samt utformningen av det nya gaturummet.

5.1 Gatustruktur

Planområdet har en varierad gatustruktur med vägar som fyller olika funktioner och ingår i en tydlig hierarki. Gatunätet delas in i fem typer: Dag Hammarskjölds väg, Rosenvägen, Huvudgatan, Cykelstråket och Lokalgatorna. Se Figur 11.



Figur 11 Översikt av gatustrukturen för planområdet. (Bakgrundskarta: Från Illustrationsplan, Norra Sunnersta, 2026).

PM

5.1.1 Dag Hammarskjölds väg

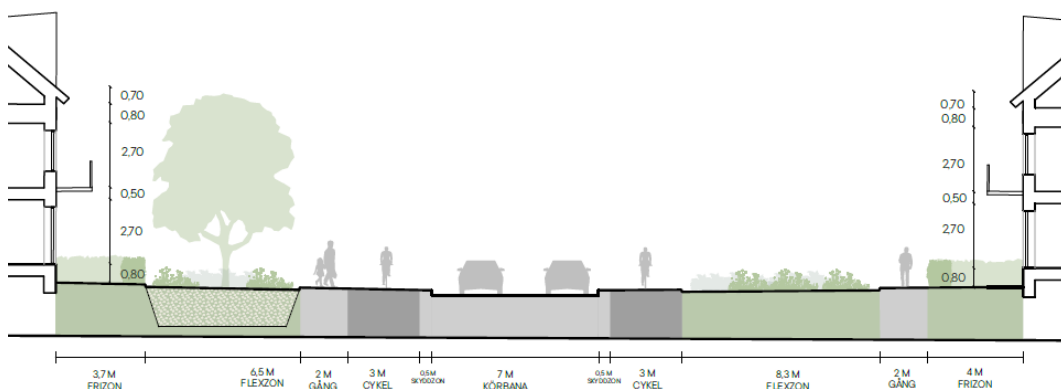
Dag Hammarskjölds väg är en befintlig kommunal gata där gatans nuvarande bredd på cirka sju meter används som utgångspunkt. Detta motsvarar även dimensionerande gatubredd för busstrafik enligt Uppsala kommuns tekniska handbok (Uppsala kommun, 2024). I det nya förslaget föreslås hastigheten sänkas från 60 km/tim till 40 km/tim i samspel med planerad bebyggelse, gång- och cykelstråk samt tillkommande korsningar.

Längs med östra sidan föreslås en separerad gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan breddas från nuvarande 3,5 meter till 2 meter gångbana, 3 meter cykelbana samt en skyddszon¹ på 0,5 meter. Läs mer om gång- och cykelbanan i avsnitt 5.2.1.

På västra sidan föreslås en 3,0 meter bred cykelbana med en 0,5 meter bred skyddszon mot biltrafiken. Innanför cykelbanan föreslås en flexzon på cirka 8,3 meter, följt av en 2,0 meter bred gångbana. Flexzonen kan variera i utformning längs sträckan beroende på platsens förutsättningar och kan exempelvis innehålla svackdike, busshållplats eller planteringsyta.

Närmast fastigheterna föreslås en frizon som är på kvartersmark.

Gatans grundläggande sektion med körbanan, gång- och cykelbanor samt skydds-zoner föreslås vara densamma längs hela Dag Hammarskjölds väg, vilket illustreras i Figur 12. Variationer förekommer inom flexzonen.



Figur 12 Sektion för Dag Hammarskjölds väg. (Bild: Gatusektioner, 2025-12-19).

¹ Skyddszonen mellan cykelbana och körbana används för att skapa ett säkerhetsavstånd mellan cyklisterna och fordonstrafiken. Detta för att ge cyklisterna ett vingelutrymme samt undvika konflikter exempelvis från fordonens sidospeglar.

PM

5.1.2 Rosenvägen

Rosenvägen är en befintlig kommunal gata som har en bredd på cirka 7 meter med en gångbana längs med den södra sidan. Gångbanan är cirka 2 meter bred. Högsta tillåtna hastighet är 40 km/tim och hastigheten föreslås behållas.

Rosenvägen föreslås breddas för att få plats med en förbättrad gång- och cykelbana längs med dess södra sida. Läs mer om gång- och cykelbanan i avsnitt 5.2.2.



Figur 13 Sektion för Rosenvägen Östra. (Bild: Gatusektioner, 2026)

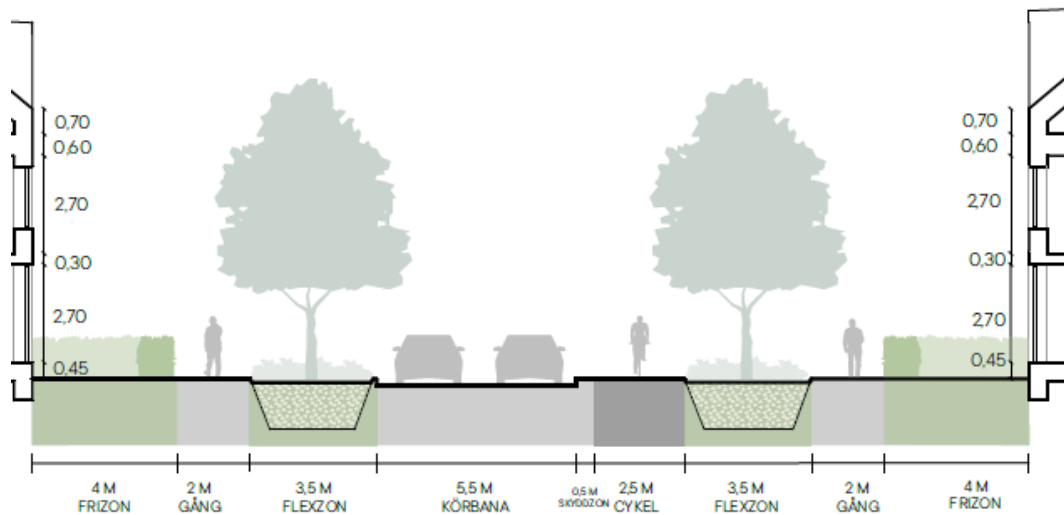
PM

5.1.3 Huvudgatan

För Huvudgatan genom planområdet förslås en körbana på 5,5 meter, vilket möjliggör möte mellan fordon men samtidigt bidrar till att hålla ner hastigheten, med gångbanor på båda sidor samt en cykelbana på den norra sidan. Se Figur 14. Gångbanorna planeras bli 2 meter och cykelbanan 2,5 meter. Läs mer om gång- och cykelbanan i avsnitt 5.2.3.

För att prioritera cyklister föreslås två hastighetsräddade cykelpassager över huvudgatan. Läs mer om det i kapitel 5.2.4 Cykelstråket.

På södra sidan föreslås en flexzon som kan variera mellan parkering och planteringsytor, beroende på platsens förutsättningar.



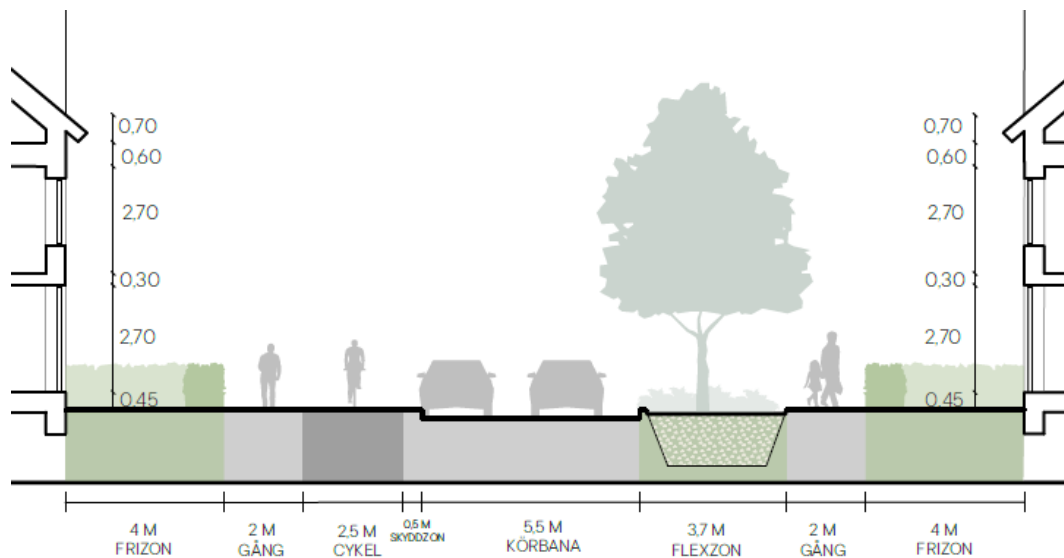
Figur 14 Sektion för Huvudgatan. (Bild: Gatusektioner, 2025)

PM

5.1.4 Cykelstråket

För Cykelstråket föreslås en körbana på 5,5 meter, vilket möjliggör möte mellan fordon men samtidigt bidrar till att hålla ner hastigheten, med gångbanor på båda sidor samt en cykelbana på den östra sidan. Se Figur 15. Gångbanorna planeras bli 2 meter och cykelbanan 2,5 meter. Läs mer om gång- och cykelbanan i avsnitt 5.2.4.

Cykelstråket utgör en viktig förbindelse för gång- och cykeltrafik mellan Sunnersta och Ultuna. Trots att biltrafiken på sträckan förväntas vara låg, föreslås cykeltrafiken prioriteras genom separering från biltrafik samt hastighetssäkrade passager. Gaturummet föreslås få en högsta tillåtna hastighet på 30 km/tim.

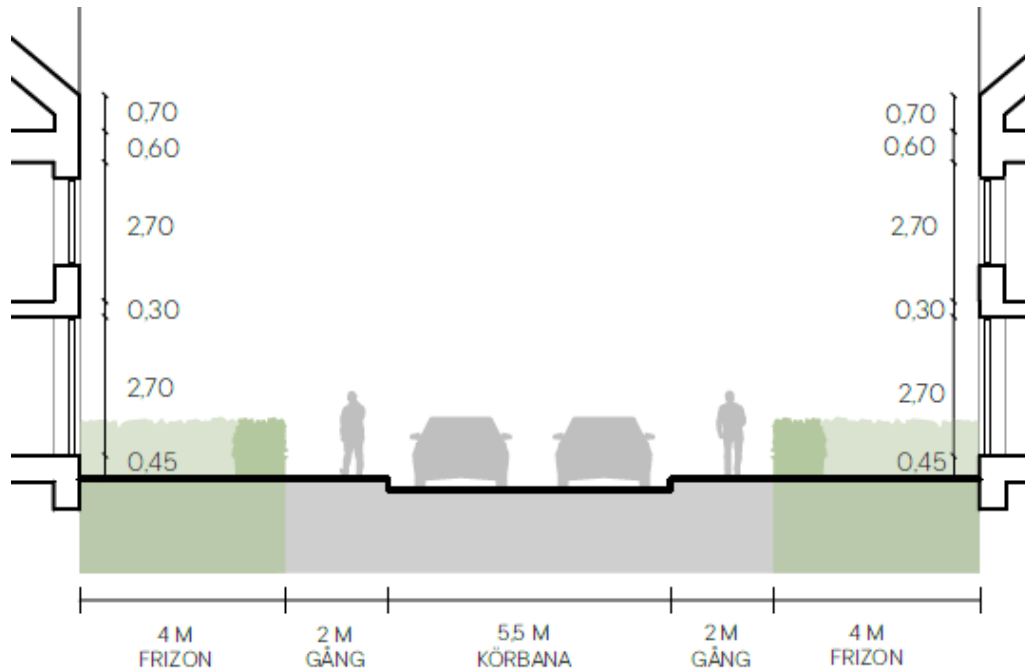


Figur 15 Sektion för Cykelstråket (Bild: Gatusektioner, 2025-12-19).

PM

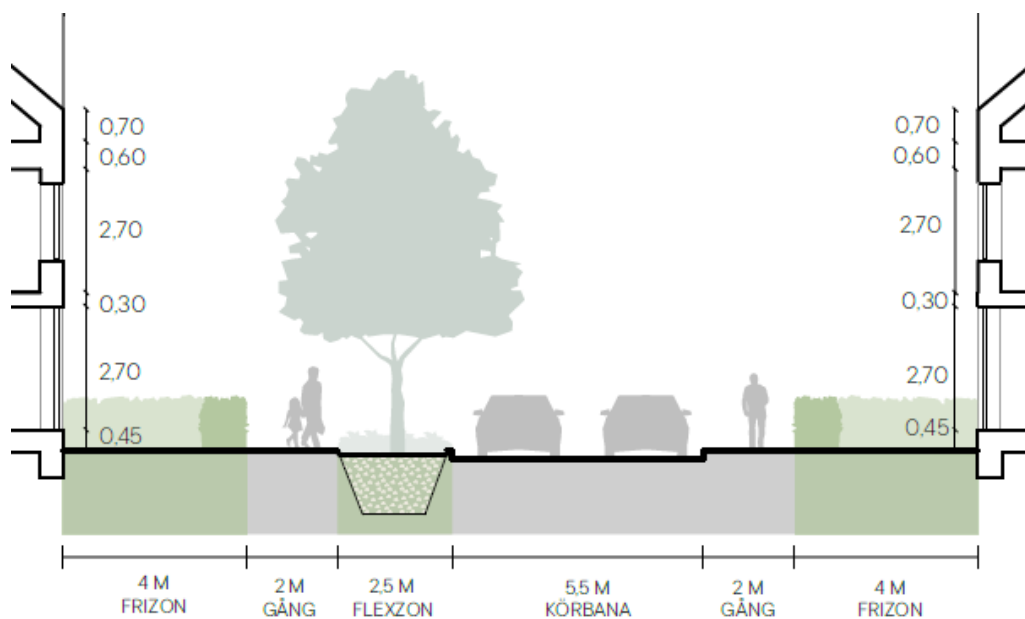
5.1.5 Lokalgator

Lokalgatorna delar genomgående gemensamma trafikprinciper. Körbanan föreslås till 5,5 meter, vilket möjliggör möte mellan fordon men samtidigt bidrar till att hålla ner hastigheten. Gångbanor finns på båda sidor om körbanan, med en bredd på 2 meter. Se Figur 16.



Figur 16 Sektion lokalgata (Bild: Gatusektioner, 2025).

Längs med vissa lokalgator förekommer en flexzon som möjliggör, utifrån platsens behov eller förutsättningar, trädplantering eller längsgående kanstensparkering mellan körbanan och gångbanan, se Figur 17.



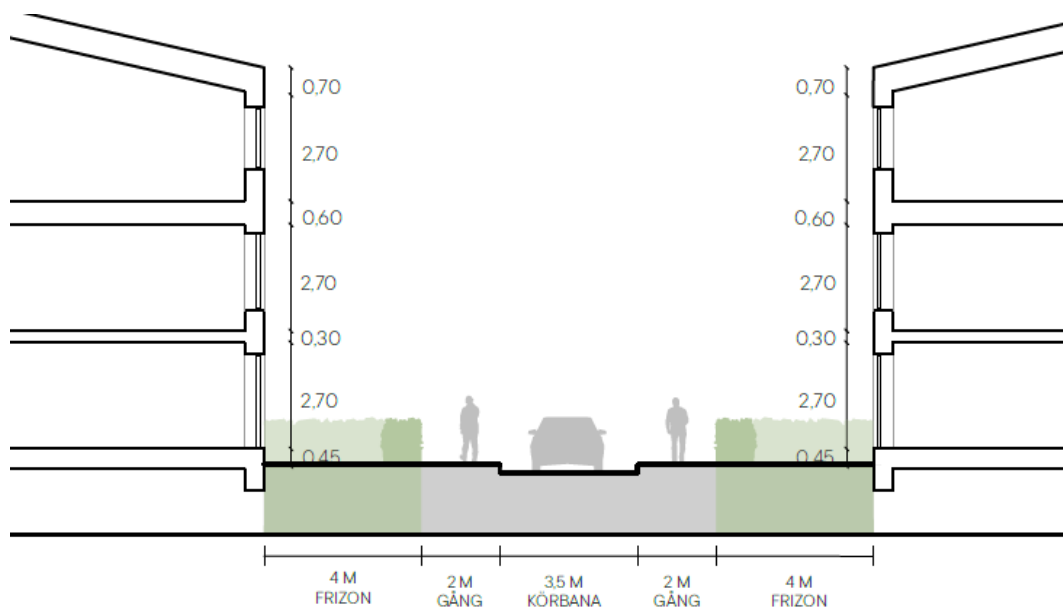
Figur 17 Sektion lokalgata. (Bild: Gatusektioner, 2025).

PM

5.1.6 Kvartersgator

De enkelriktade kvartersgatorna inom planområdet är utformade för tillgänglig angöring till fastigheterna. Gatorna möjliggör även tillfällig in- och utlastning, exempelvis vid flytt eller leveranser, men är inte avsedda som genomfartsleder eller parkeringsytor.

De har en låg trafikall funktion, med begränsad körbanebredd på 3,5 meter och låga hastigheter. Gångbanor finns på båda sidor om körbanan, med en bredd på 2 meter. Se Figur 18.



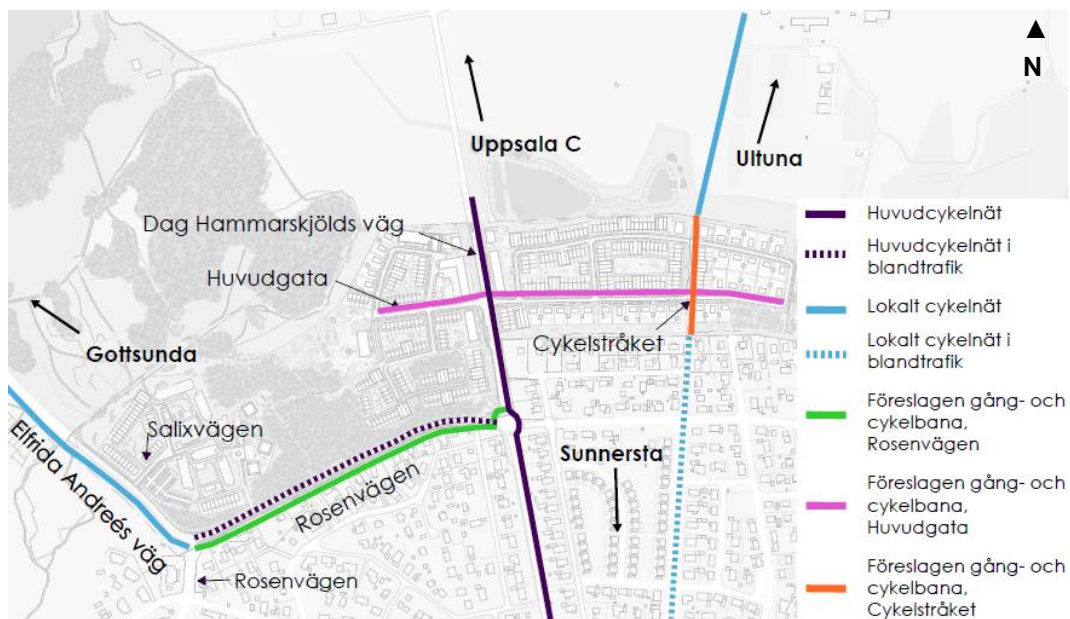
Figur 18 Enkelriktad kvartersgata. (Bild: Gatusektioner, 2026).

PM

5.2 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken inom planområdet har utformats med fokus på framkomlighet, trafiksäkerhet och tydliga kopplingar. Gångnätet ges en finmaskig struktur som möjliggör korta och direkta förbindelser mellan bostäder, målpunkter och kollektivtrafik och planeras längs med varje gata inom området.

Cykeltrafiken separeras från biltrafik där det är motiverat utifrån trafikmängd och funktion. På lokalgator, där biltrafiken förväntas vara låg, sker cykling i blandtrafik. För befintliga och planerade cykelstråk se Figur 19.



Figur 19 Befintliga och planerade cykelstråk (Bakgrundskarta: Illustrationsplan, 2026).

5.2.1 Dag Hammarskjölds väg

Längs östra sidan på Dag Hammarskjölds väg föreslås att gång- och cykeltrafik separeras från biltrafik. Följande sektion på gång- och cykelbanan föreslås:

- 2,0 meter gångbana
- 3,0 meter dubbelriktad cykelbana
- 0,5 meter skyddszon mellan cykelbana och körbana

På västra sidan föreslås:

- 2,0 meter gångbana
- 3,0 meter dubbelriktad cykelbana
- 0,5 meter skyddszon mellan cykelbana och körbana

Gång- och cykelbanan på den östra sidan ansluter i norr och söder till befintligt gång- och cykelnät. Anslutningen behöver anpassas till befintlig gång- och cykelbana som idag har en bredd av 3,5 meter. Den nya sektionen som föreslås har en bredd på 5,5 meter vilket innebär en standardhöjning. Gång- och cykelbanan på den västra sidan avslutas vid plangränsen i norr, med möjlighet till framtida förlängning.

PM

5.2.2 Rosenvägen

Uppsala kommun utreder möjligheten att anlägga en gång- och cykelbana längs Rosenvägens södra sida som en del av huvudcykelnätet. Syftet med åtgärden är att skapa ett sammanhängande och attraktivt stråk för gång- och cykeltrafik, vilket bidrar till ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Följande sektion på gång- och cykelbanan föreslås:

- 2,0 meter gångbana
- 2,5 meter cykelbana
- 0,5 meter skyddszon mellan cykelbana och körbana

5.2.3 Huvudgatan

Huvudgatan föreslås få separerade ytor för gång- och cykeltrafik på norra sidan enligt, Figur 19, samt gångbana på den södra sidan. Följande sektion föreslås:

Norra sidan:

- 2,0 meter gångbana
- 2,5 meter cykelbana
- 0,5 meter skyddszon mellan cykelbana och körbana

Södra sidan:

- 2,0 meter gångbana

Huvudgatan sträcker sig igenom Småstaden och Trädgårdsstaden i öst-västlig riktning och utgör en viktig länk som binder samman områdets centrala funktioner, såsom kollektivtrafikhållplatser, centrumbildning och förskolor. Gaturummet är attraktivt och funktionellt utformat för att underlätta för gång- och cykeltrafik. Se Figur 19.

5.2.4 Cykelstråket

Cykelstråket föreslås utformas med prioritet för cykeltrafik, med separering mellan gång- och cykel och biltrafik. Följande sektion föreslås:

Östra sidan:

- 2,0 meter gångbana
- 2,5 meter cykelbana
- 0,5 meter skyddszon mellan cykelbana och körbana

Västra sidan:

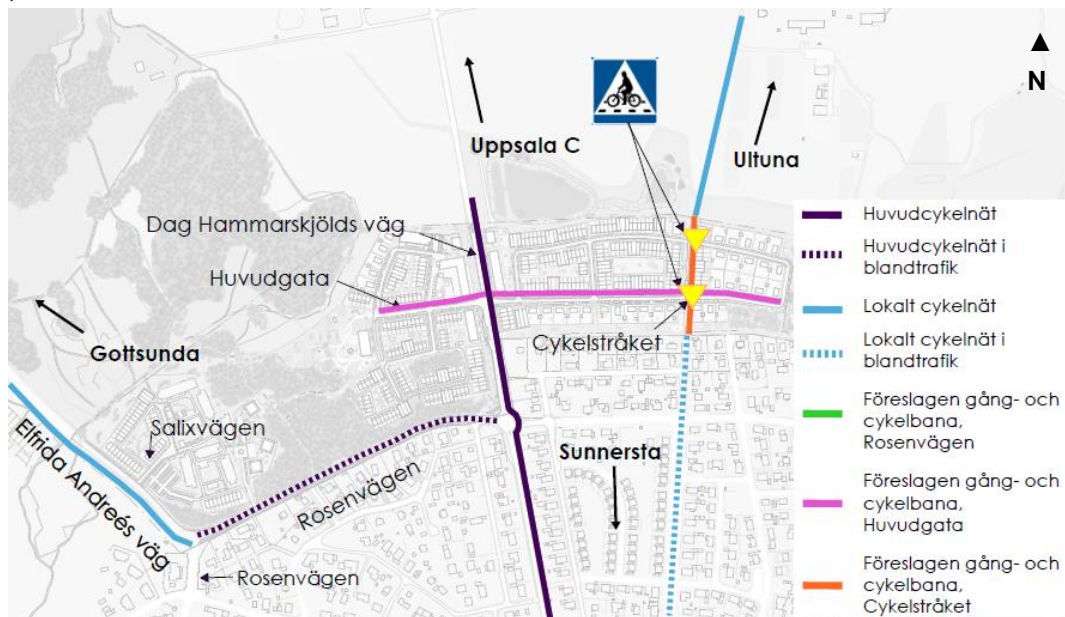
- 2,0 meter gångbana

Cykelstråket är en förlängning av det befintliga cykelstråket som sträcker sig mellan Sunnersta och Ultuna, se Figur 19. För att ge prioritet för cykel föreslås en hastighetssäkrad cykelpassage över Huvudgatan och över en av lokalgatorna, se Figur 20.

PM

För att ytterligare ge prioritet till cyklister kan cykelöverfarter övervägas. En cykelöverfart innebär att biltrafik har väjningsplikt mot cykeltrafik. Det ställer stora krav på att sikten vid överfarten är god och att bilister och cyklister ser varandra i tid. Vid en cykelöverfart ska det säkerställas att biltrafikens hastighet inte överskrider 30 km/tim och cykelöverfarten ska skyltas med vägmärke "B8 Cykelöverfart". Eftersom en cykelöverfart är en trafikreglering behöver en dialog ske med Uppsala kommun om eventuell reglering.

Karta som visar föreslaget läge för cykelstråket samt cykelöverfart inom planområdet.



Figur 20 Visar föreslaget läge för cykelstråket samt förslag på cykelöverfarter (Bakgrundskarta: Illustrationsplan, 2026.)

5.2.5 Lokalgator

Lokalgatorna föreslås få gångbanor på båda sidor med 2,0 meters bredd. Cykling planeras ske i blandtrafik, vilket bedöms vara en ändamålsenlig lösning med hänsyn till låga trafikflöden och låga hastigheter.

5.2.6 Kvartersgator

De enkelriktade kvartersgatorna föreslås få gångbanor på båda sidor med 2,0 meters bredd. Cykling planeras ske i blandtrafik, vilket bedöms vara en ändamålsenlig lösning med hänsyn till låga trafikflöden och låga hastigheter. För att undvika att cykeltrafiken begränsas kan alternativ till traditionell enkelriktning övervägas, exempelvis genom förbud mot infart för motorfordon i ena riktningen, vilket möjliggör cykeltrafik i båda riktningar.

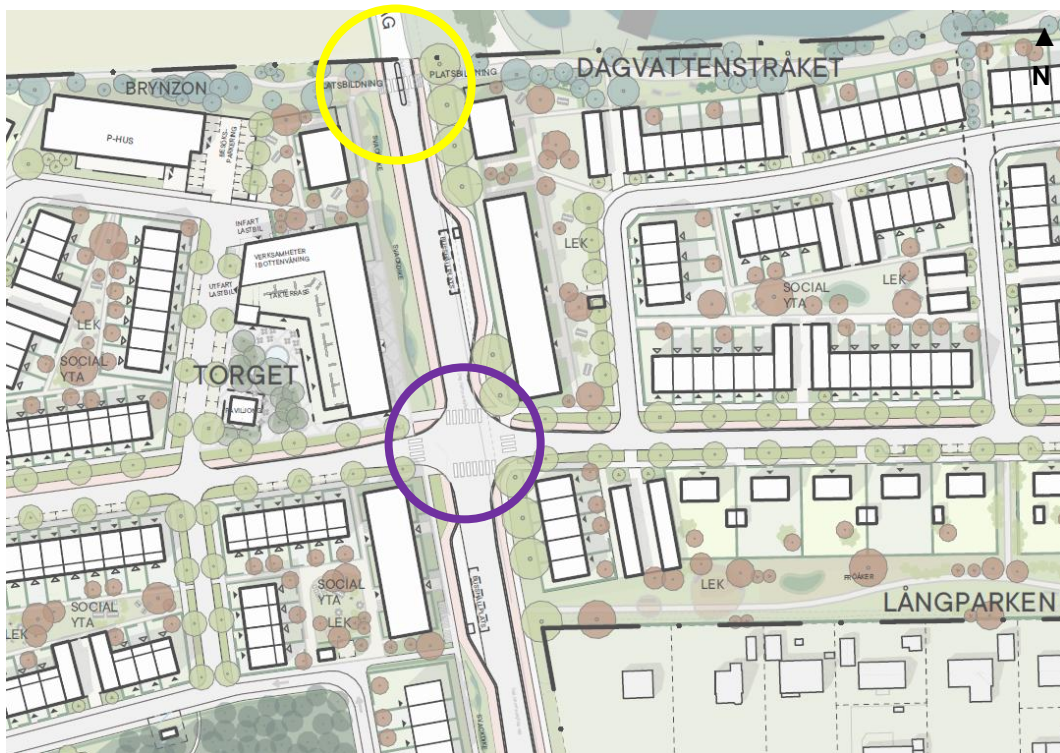
5.3 Passager och övergångar

Utformningen av tydliga och trygga passager för gående och cyklister är central för att minska barriäreffekter och skapa goda kopplingar mellan den nya och befintliga bebyggelsen längs Dag Hammarskjölds väg och Rosenvägen. Vid

PM

planområdets norra entré föreslås en gångpassage med mittrefug. Refugen delar upp passagen i två steg, vilket ökar trafiksäkerheten och underlättar för gående att korsa gatan. Placeringen ger även en tydlig entré till området. Passagen knyter samman dagvattenstråket och bidrar till en sammanhållen orientering. Se Figur 21.

I korsningen mellan Dag Hammarskjölds väg och huvudgatan har tidigare utredning föreslagit att korsningspunkten signalregleras. Se avsnitt 7.1 Signalreglering vid Dag Hammarskjölds väg.



Figur 21 Gul markering, norra passagen med refug. Lila markering, signalreglerad korsning. (Bild: Illustrationsplan, 2026)

Genom att se över utformningen och gestaltningen av korsningspunkterna längs Dag Hammarskjölds väg kan bilister tydligare uppmärksammas på att korsande gång- och cykeltrafik förekommer. Förutom hastighetsdämpande åtgärder kan platsbildning och gestaltning av gaturummet bidra till lägre hastigheter, exempelvis genom belysning, armaturer och planteringar. Dessa aspekter kan utvecklas vidare i kommande skede.

I anslutning till cykelstråket som passerar genom området föreslås hastighetssäkrade passager som prioriterar cykelns framkomlighet och tydliggör korsningspunkter. Läs mer i kapitel 5.2.4 Cykelstråket.

Inom själva planområdet är trafikflödena låga och bilhastigheterna förväntas vara begränsade. Här föreslås i huvudsak gångpassager i form av nedsänkt kantsten, vilket möjliggör tillgängliga och lätt avläsbara kopplingar mellan kvarteren. Denna typ av lösning är lämplig på lågtrafikerade lokalgator och skapar ett sammanhängande och tillgängligt gångvägnät.

PM

5.4 Tillgänglighetsperspektiv

Norra Sunnersta har utformats med god tillgänglighet som utgångspunkt. Gångstråken är sammanhängande och finmaskiga, vilket ger korta och direkta kopplingar mellan bostäder, målpunkter och kollektivtrafik. Cykeltrafiken separeras från biltrafik där det bedöms vara motiverat utifrån trafikmängd och funktion, vilket bidrar till en trygg och tillgänglig trafikmiljö för alla.

Området har även närhet till kollektivtrafik och centrumbildning. Det föreslagna hållplatsläget i Norra Sunnersta ligger i direkt anslutning till de centrala delarna av området. Detta ger god tillgänglighet för boende och besökare.

I kommande projektering behöver ytterligare tillgänglighetsaspekter säkerställas i detalj. Uppsala kommun har tydliga riktlinjer för tillgänglighetsanpassning, exempelvis att gångvägar bör vara minst 2 meter breda, ha en tvärgående lutning på max 2 procent och vara orienterbara för personer med synnedsättning. Om naturliga ledytor saknas ska konstgjorda ledstråk anläggas med taktila ytor, såsom sinusplattor och kupolplattor.

Vid övergångsställen bör kantstenen utformas med kontrast och omfatta en rak, upphöjd del för orienterbarhet för synskadade samt en nedsänkt del för att möjliggöra framkomlighet för personer med nedsatt rörelseförmåga. Det ska även finnas minst 0,6 meter hinderfri yta på båda sidor om ledstråket.

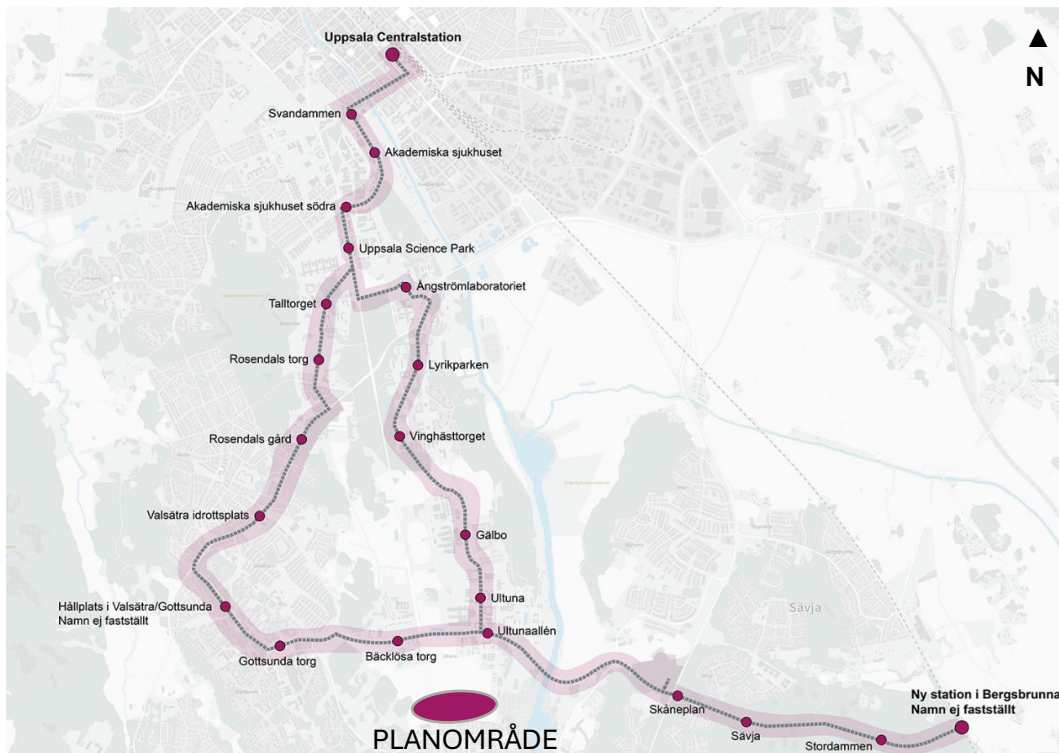
Även tillgänglig angöring har beaktats i utformningen av Norra Sunnersta. För förskolorna, livsmedelsbutiken och bostäder utan egen uppfart har angöringsmöjligheter (för av- och påstigning) placerats inom 25 meter från entréer, i enlighet med Boverkets byggregler (BBR). Detta säkerställer att personer med nedsatt rörelseförmåga har god tillgång till verksamheter och bostäder. För de bostäder som benämns som villor löses parkering på den egna tomten, vilket innebär att angöring sker direkt vid entrén. Denna struktur bidrar till att området blir tillgängligt och funktionellt för alla boende och besökare.

Utöver dessa angöringsmöjligheter finns även förutsättningar att vid behov skapa tillgängliga parkeringsplatser på kvartersmark. Enligt gällande riktlinjer behöver sådana parkeringsplatser inte vara uppmärkta från början, men det ska finnas möjlighet att anlägga dem om behov uppstår.

PM

6.2 Tillkommande kollektivtrafik

Det planeras för ny kollektivtrafik i närområdet. Bland andra ska Ultuna, Bäcklösa torg och Gottsunda torg få nya stationslägen för spårvägen, vilket förstärker kollektivtrafikutbudet (se figur nedan för nya stationslägen). Spårvagnen kan vara ett alternativt kollektivt färdmedel för boende i Norra Sunnersta, men det är visst avstånd till stationerna. Att det finns gena, trafiksäkra och trygga resvägar till de nya stationslägena är av stor vikt för att boende ska välja kollektivtrafiken som färdmedel. Beroende på var man bor i Norra Sunnersta kan det vara olika stationer som är mest lämplig att resa från. Cykel är ett lämpligt sätt att färdas från planområdet till hållplatserna med tanke på avståndet, som blir runt en kilometer. Spårvagnen kan ge boende i Norra Sunnersta goda möjligheter att resa kollektivt till flera målpunkter inom Uppsala.



Figur 23 Karta över sträckningen av nya spårvägen i Uppsala. Planområdet hamnar närmast stationerna Bäcklösa torg samt Ultunaallén (Bakgrundsbild: Uppsala kommun).

PM

7 Korsningar för biltrafik

Korsningspunkterna inom planområdet utformas med hänsyn till gatans funktion och framkomlighet.

7.1 Signalreglering vid Dag Hammarskjölds väg

Korsningen mellan Dag Hammarskjölds väg och huvudgatan i Norra Sunnersta har analyserats i PM Trafikanalys Dag Hammarskjölds väg (Ramböll, 2024-03-20). Utifrån framtida trafikflöden och behov har det i analysen bedömts att korsningen bör signalregleras. I modellen över korsningen har även gång- och cykelpassager integrerats, med övergångsställen och cykelpassager som säkerställer god framkomlighet för oskyddade trafikanter.

7.2 Radier korsningspunkter

Vid korsningen mot Dag Hammarskjölds väg används radier anpassade för 12 meters lastbil (Lbn), vilket möjliggör god framkomlighet för större fordon som till exempel leveranser och avfallsfordon.

Övriga korsningspunkter inom planområdet är utformade med hänsyn till trafikfunktion och platsens karaktär. Korsningarna mot huvudgatan föreslås med en radie på 6 meter. För korsningarna mellan lokalgator och kvartersgator föreslås radier mellan 4,2 och 6 meter, vilket ger en småskalig och lågintensiv trafikmiljö. Radier under 12 meter innebär att större fordon behöver använda mötande körfält vid svängrörelser. Eftersom trafikflödet inom planområdet förväntas bli lågt bedöms mindre radier vara en god lösning. Utformningen har valts för att minska behovet av stora och hårdgjorda gaturum. De mindre radierna bidrar till att sänka hastigheten och förstärker områdets karaktär av trygghet och närhet.

PM

8.2 Förskolor

Vid förskolorna möts flera olika behov av angöring – personalens parkering, föräldrar som lämnar och hämtar barn samt leveranser och avfallshämtning. Kapitlet redovisar hur dessa funktioner kan lösas.

8.2.1 Förskola 1

Förskola 1 planeras för sex avdelningar och angöring planeras enligt Figur 25. Föräldrar som lämnar och hämtar barn kan använda kantstensparkering längs huvudgatan och lokalgatan. Dessa rymmer sammanlagt 18 platser. Parkering för rörelsehindrade är möjlig vid rosa markering. Dessa kantstensparkeringar är på gatumark och kan inte reserveras för förskolans föräldrar eller personal.

Angöring till förskolan sker via angöringsgatan, se grön markering. Detta möjliggör leveranser och hämtning av avfall utan backning.



Figur 25 Angöring för Förskola 1. Blå markering visar hämta/lämna, rosa markering visar parkering för rörelsehindrade och grön markering visar angöringsgata. (Bakgrundsbild: Illustrationsplan, 2026)

Personalparkering i parkeringsladorna kan, under förutsättning att erforderliga avtal kan slutas, övervägas. Alternativt kan personalparkering ordnas inom fastighetsmark.

PM

8.2.2 Förskola 2

Förskola 2 planeras för åtta avdelningar och angöring planeras enligt Figur 26. Föräldrar som lämnar och hämtar barn kan använda kantstensparkeringen längs huvudgatan, som rymmer 15 platser enligt blå markering. Parkering för rörelsehindrade är möjlig vid rosa markering. Dessa kantstensparkeringar är på gatumark och kan inte reserveras för förskolans föräldrar eller personal. Angöring för leveranser och avfallsfordon sker vid grön markering vilket innebär att angöring kan ske utan backningsrörelse.



Figur 26 Angöring för Förskola 2. Blå markering visar hämta/lämna, rosa markering visar parkering för rörelsehindrade och grön markering visar där angöring utan backning kan ske.

Placeringen av hämta- och lämnaplatser vid förskolan utgår från Uppsala kommuns Riktlinje för hämta- och lämnafunktion vid förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet (Uppsala kommun, 2025), där principen är att hämtning och lämning ska ske en bit från verksamheternas entréer. Syftet med riktlinjen är att skapa en mer trafiksäker och trygg miljö i direkt anslutning till förskolan genom att öka andelen resor som sker till fots eller med cykel samt möjliggöra för bilfri zon eller hålla gatorna närmast verksamheten så bilbegränsade som möjligt.

Det aktuella förslaget för hämta- och lämnaplatserna innebär ett avstånd med tillräcklig geografisk distans. Erfarenheter från andra skol- och förskolemiljöer visar att sådana lösningar är beroende av hur den omgivande trafikmiljön utformas för att fungera väl i praktiken. För att principen ska få genomslag krävs därför att gaturummet i direkt anslutning till förskolan utformas så att det inte uppmuntrar till biltrafik eller oönskade stopp närmare entrén. Detta ska exempelvis säkerställas genom tillgång till säkra genvägar från hämta- och lämnaplatsen till förskolan, medveten gatugestaltning med avvikande markmaterial, avsmalning av körbana, trafikreglering och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder som tydliggör gatans funktion och prioritering.

Det finns goda förutsättningar för att personalresor till och från förskolan kan ske med hållbara färdmedel såsom kollektivtrafik och cykel. Området har tillgång till bussförbindelser längs Dag Hammarskjölds väg samt ett välutvecklat gång- och cykelvägnät, vilket möjliggör resor med cykel och kollektivtrafik. De planerade nya stationslägena för spårvägen bedöms stärka kollektivtrafiksystemet ytterligare. Sammantaget innebär detta att personalens resor bedöms kunna ske

PM

utan bil, särskilt för medarbetare med god tillgång till kollektivtrafik eller cykelavstånd till arbetsplatsen.

Samtidigt kan det finnas personal som är i behov av att resa med bil beroende på bostadsort och individuella förutsättningar. Parkering i parkeringsladorna bedöms dock vara mindre ändamålsenlig med hänsyn till gångavståndet till förskolan. Mot denna bakgrund bedöms parkering i stället kunna ske på kantstensparkeringarna längs huvudgatan, vilka inte kan reserveras för förskolans personal.

PM

8.3 Bostäder

Tillgänglig angöring har kontrollerats för samtliga bostäder i Norra Sunnersta.

Alla bostäder kan nås med bil och har möjlighet till angöring inom 25 meter från entré, vilket möjliggör att släppa av personer med nedsatt rörelseförmåga. För bostäder med egen uppfart, såsom villor, sker angöring direkt på tomten.

Utöver detta har möjligheten att ordna tillgänglig parkering vid behov studerats. Enligt gällande riktlinjer behöver sådana platser inte vara uppmärkta från början, men det ska finnas förutsättningar att anlägga dem om behov uppstår.

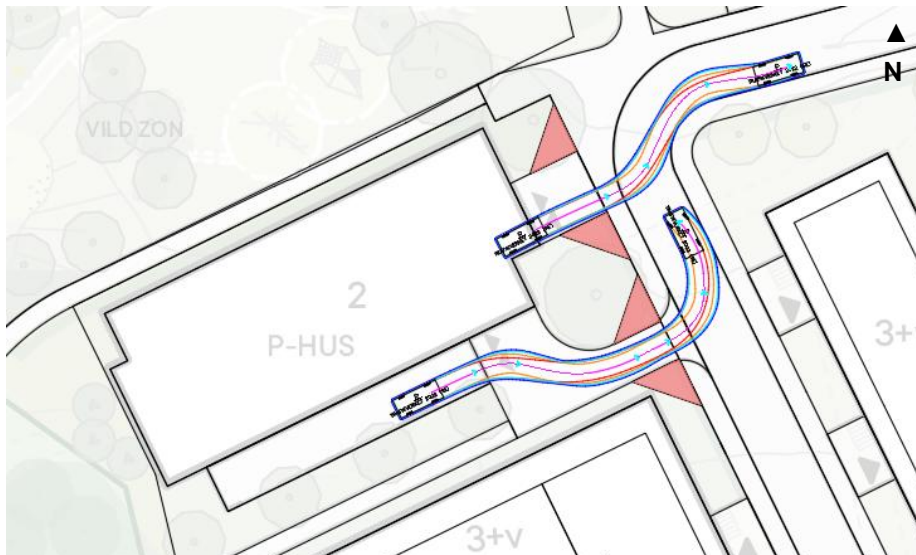
Även fordon för exempelvis avfallshantering har möjlighet att angöra till bostäderna.

8.4 Parkeringslador

Angöringen till parkeringsladorna har studerats utifrån tre perspektiv, anslutning, sikt och ramper, vilket redovisas i följande kapitel.

8.4.1 Anslutning och sikt

Angöring till den västra parkeringsladan sker via två in-/utfarter. Se Figur 27. Eftersom in-/utfarterna är placerad mot en gångbana. Eftersom gångbanan ligger i anslutning till en förskola, och barn under 8 år får cykla på gångbanor, har detta beaktats i förslaget. För att säkerställa tillräckligt god sikt föreslås att sikttrianglar med fri sikt på minst 5 meter ska finnas vid in- och utfarten mot gångbanan enligt röda trianglar.



Figur 27 Angöring till västra parkeringsladan samt sikttrianglar. (Bakgrundsbild: Illustrationsplan, 2026)

PM

Angöring till den norra parkeringsladan sker via två in-/utfarter, se Figur 28, där sikten bör säkerställas enligt vanlig praxis.

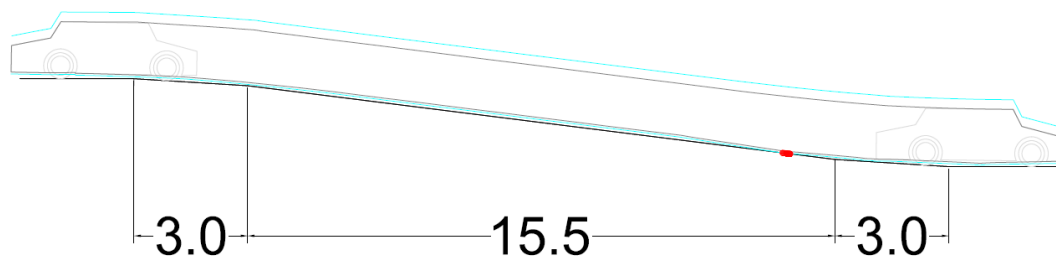


Figur 28 Angöring till norra parkeringsladan samt sikttrianglar.

8.4.2 Ramper

Ramperna har dimensionerats med lutningarna 1:8, 1:16 och 1:8. Längderna på sträckorna i meter framgår i Figur 29. Längderna är baserade på underlaget *Mobilitetshus* (daterat 2024-02-05).

Rampens övergångslutningar följer gällande riktlinjer för övergångslutningar.



Figur 29 Rampens längder i meter.

PM

9 Parkering

I detta kapitel beskrivs hur parkering för bostäder och verksamheter ska lösas och planeras inom området, utifrån Uppsalas parkeringsriktlinjer för det lägesbaserade parkeringstalet som Norra Sunnersta ingår i.

9.1 Parkeringstal förutsättningar och antaganden

Parkeringsbehovet för Norra Sunnersta baseras på Uppsalas Parkeringstal för Uppsala, Riktvärden för parkering på kvartersmark, från 2018 med det platspecifika parkeringstalet. Enligt Uppsala kommuns riktvärden kan mobilitetsåtgärder, såsom bilpoolsplatser, cykelservice och intelligenta leveransskåp, användas för att motivera lägre parkeringstal. I detta projekt har inga sådana åtgärder valts, vilket innebär att parkeringstalet följer riktvärdet utan reducering.

I stället säkerställs en god grundstruktur för hållbara resor genom fysisk utformning av området. Det innebär bland annat ett tryggt och sammanhängande gång- och cykelvägnät samt goda kopplingar till kollektivtrafik och förskolor. För förskolorna är detta i enlighet med Uppsala kommuns riktlinjer, som anger bland annat att utformning ska säkerställa en infrastruktur som ger goda förutsättningar att gå och cykla (Uppsala kommun, 2025). Bedömningen är att dessa åtgärder skapar förutsättningar för hållbara resor.

Nedan visas tabeller från parkeringsriktvärden som använts för beräkningen. Utöver dessa har ett antal antaganden gjorts.

Tabell 3 Riktvärden för bilparkering för bostäder enligt Uppsala kommuns parkeringsriktlinjer. (Parkeringstal för Uppsala, 2018).

	Bilparkering		Cykelparkering
	Utgångsläge	Lägesbaserat parkeringstal med 5 som lägsta nivå	
Bostäder (Platser/1 000 kvm BOA)	8	5	40

Tabell 4 Kriterier för lägesbaserat bilparkeringstal enligt Uppsala kommuns parkeringsriktlinjer. (Parkeringstal för Uppsala, 2018)

Kriterium	Bilparkering	Radiellt avstånd (se Figur 1 & 2 på sid. 10)	Reduktion
Tillgänglighet med kollektivtrafik	Gångavstånd till Resecentrum	≤800 m till Resecentrum	-1
	Gångavstånd till hållplats med hög turtäthet	≤300 m till hållplats med hög turtäthet	-0,5
	Övriga lägen	>800 m till Resecentrum och >300 m till hållplats	0
Tillgänglighet till service	Gångavstånd till innerstaden	Omfattar Zon ABC* i centrala Uppsala (Fig. 1)	-1
	Gångavstånd till innerstaden eller lokalt centrum	≤300 m till Zon ABC* enligt Fig. 1 eller till lokalt centrum**	-0,5
	Övriga lägen	>300 m utanför Zon ABC* och >300 m utanför lokalt centrum**	0
Tillgänglighet med cykel***	Områden inom centrum (0 - 2 000 m)	<2 000 m från Uppsala centrum (Fig. 2)	-1
	Centrumnära områden (2 000 - 4 000 m)	Cirka 2 000 - 4 000 m från Uppsala centrum	-0,5
	Övriga lägen	>4 000 m från Uppsala centrum	0

PM

Tabell 5 Riktvärden för bilparkering för undervisningsverksamhet enligt Uppsala kommuns parkeringsriktlinjer. (Parkeringstal för Uppsala, 2018)

	Bilparkering		Cykelparkering
	Utgångsläge	Inom innerstaden	
Förskola (Platser/barn, elev)	0,1	0,05	0,4***
Skola (Platser/barn, elev)	0,03	0,015	0,55
Universitet**	Särskild parkeringsutredning.		

Förutsättningar och antaganden som gjorts vid beräkning av parkeringstalen:

- BOA räknas som 80 procent av BTA.
- För lägenheter räknas 8 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BOA.
- För radhus räknas 1,3 bilparkeringsplatser samt 0,1 besöksplatser per radhus.
- Besöksparkering för lägenheter samt studentbostäder räknas 1 bilparkeringsplats per 1000 kvm BOA.
- Boendeparkering och besöksparkering redovisas sammanslaget per kvarter.
- För livsmedelsbutik antas ett behov på 20 bilplatser.

PM

9.1.1 Bilparkering bostäder

För bostäder redovisas parkeringsbehovet utifrån kvarter som delar på parkeringsytan. Kvarterens läge och antal parkeringar framgår av Figur 30.

Två förslag för parkering har tagits fram. Ett förslag för 500 bostäder och ett förslag för 700 bostäder vilka redovisas i Tabell 6 på nästa sida.



Figur 30 Kvartersindelning för fördelning av parkeringsplatser (Bildkälla: Bilparkering 700 bostäder, 2026-05-04)

PM

Tabell 6 Redovisning av kravställt antal parkeringsplatser samt antal planerade parkeringsplatser.
 (Källa: Bilparkering 500 och 700 bostäder, 2025-12-19)

Kvarter	Krav Bilparkering 700	Utritade parkeringar	Differens	Krav bilparkering 500	Utritade parkeringar	Differens
Kvarter A	12	12	0	Endast villor, parkering löses på fastigheten		
Kvarter B	4	4	0	4	4	0
Kvarter C	35	35	0	35	36	1
<i>Handel</i>	20	20	0	20	20	0
<i>Bostäder</i>	16	16	0	16	16	0
Kvarter D	59	59	0	38	38	0
Kvarter E	24	24	0	24	24	0
Kvarter F	36	36	0	36	36	0
Kvarter G	30	30	0	27	27	0
Kvarter H	46	46	0	46	46	0
Kvarter I	21	21	0	21	21	0
Kvarter J	26	26	0	26	26	0
Kvarter K	17	17	0	17	17	0
Kvarter L	14	14	6	14	14	0
Kvarter M	8	8	0	8	8	0
Kvarter N	35	35	0	35	35	0
Kvarter O	38	38	0	38	38	0
Kvarter P	22	22	0	21	21	0
Kvarter Q	Endast villor, parkering löses på fastigheten			Endast villor, parkering löses på fastigheten		
Kvarter R	56	56	0	45	45	0
Kvarter S	34	34	0	34	34	0
Kvarter T	13	13	0	13	13	0
Ej tilldelade parkeringar		26	26		9	9
Ej tilldelade RHP		15	15		16	16
Totalt	532	571	39	481	508	27

PM

9.1.2 Bilparkering förskola

Förskolorna har samma kravställning oavsett hur många bostäder som planeras. Riktlinjerna för antal parkeringsplatser baseras på planerat antal platser/barn per förskola. För den västra förskolan föreslås parkeringsplatserna inom ett gångavstånd om cirka 50-100 meters, medan motsvarande avstånd för den östra förskolan uppgår till cirka 200-350 meter.

Tabell 7 Redovisning av kravställt antal parkeringsplatser samt antal planerade parkeringsplatser för förskolorna.

Förskola	Krav bilparkering	Utritade parkeringar	Differens
Förskola 1, 6 avd	11	16	5
Förskola 2, 8 avd	14	15	1

9.1.3 Cykelparkering

Cykelparkering anordnas inom fastigheten för radhus och villor. För lägenheter och verksamheter planeras 40 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BOA. Cykelparkering ska vara lättillgänglig, tillgodoses nära entréer, möjliggöra en säker förvaring samt bör vara väderskyddad.

Tabell 8 Redovisning av kravställt antal cykelparkering per 1000 kvm BOA per bostad/verksamhet.

Verksamhet/bostad	Cykelparkering
Lägenheter	40 /1000 kvm BOA
Villa / radhus	Cykelparkering klaras inom fastigheten
Verksamheter	40 /1000 kvm BTA

9.1.4 Parkering för rörelsehindrade

Se kapitel 0.

9.2 Gatumarksparkering

Det finns risk för överflyttning till gatumarksparkering i Sunnersta, vilket kan medföra en viss ökning av söktrafik och antalet parkerade fordon på allmän plats. Samtidigt planeras en god tillgång till parkering på fastighetsmark inom Norra Sunnersta, vilket bedöms tillgodose huvuddelen av parkeringsbehovet.

Avgiftsnivåer på kvartersmark kan påverka valet av parkeringsplats. Eftersom närhet till målpunkten och bekvämlighet väger tungt vid val av parkeringsplats bedöms dock betalningsviljan för parkering i direkt anslutning vara relativt hög, förutsatt att avgiftsnivån hålls på en rimlig nivå. Detta, tillsammans med avståndet till omkringliggande bostadsområden, begränsar incitamentet att parkera på gatumark i någon större omfattning.

PM

10 Hållbart resande

Utifrån Uppsala kommuns Mål och budget samt Handlingsplan för mobilitet bedöms Norra Sunnersta ges goda fysiska förutsättningar för hållbart resande genom utveckling av sammanhängande gång- och cykelstråk samt tillgängliga och välplacerade hållplatslägen.

Planeringen har fokuserat på att skapa ett sammanhängande, tillgängligt och trafiksäkert gång- och cykelnät samt goda kopplingar till kollektivtrafik. Ett alternativ med justerat hållplatsläge har även studerats i syfte att förbättra tillgängligheten till området. Den fysiska utformningen, med prioritering av gång- och cykeltrafik där det är motiverat, bidrar till att underlätta hållbara resval.

Gång- och cykelinfrastrukturen stärks genom området genom breddade stråk, med separering från biltrafik där trafikmängd och funktion motiverar detta. Särskild vikt har lagts vid det genomgående cykelstråket mellan Sunnersta och Ultuna. Utmed Rosenvägen pågår en kommunal utredning om gång- och cykelbana, vilket ytterligare stärker förutsättningarna för gång- och cykelresor i området. Kollektivtrafik finns tillgänglig via befintliga busshållplatser med relativt hög turtäthet under högtrafik.

Närhet till vardagsfunktioner såsom förskolor och livsmedelsbutik innebär att en del resor kan ske till fots eller med cykel, vilket bidrar till att minska behovet av bilresor inom området.

Sammantaget bedöms planförslaget förbättra de fysiska förutsättningarna för hållbart resande i Norra Sunnersta jämfört med nuläget. Samtidigt kan förändringar i faktiska resvanor inte enbart kopplas till områdets utformning, eftersom avgörande faktorer såsom resans målpunkt, restider och parkeringsförutsättningar ligger utanför planområdets rådighet. Planförslaget möjliggör därmed hållbara resval, men innebär i sig ingen garanti för förändrade resvanor.

PM

11 Rekommendationer

I detta avsnitt presenteras vilka rekommendationer för utformning som kan vara värdefulla att utreda vidare.

- Föra dialog med Uppsala kommun om cykelöverfarer.
- Föra dialog med Uppsala kommun om reglering för de enkelriktade gatorna.
- Vägmärkesuppsättning
Planering för vägmärken och skyltning bör göras i ett tidigt skede. Det är viktigt att säkerställa tillräckligt utrymme i gaturummet för placering av stolpar, vägmärken och vägvisning, särskilt i korsningspunkter. Vägmärken bör även samordnas med andra inslag i utformningen, exempelvis trädplanteringar, för att undvika att vegetation skymmer sikten.
- Snöröjning och snöupplag
Det rekommenderas att i ett tidigt skede analysera metod för snöröjning samt planera ytor för snöupplag. På så sätt kan framkomlighetsproblem under vintertid, orsakade av stora snömängder, undvikas.

12 Referenser

Ramböll. (2024-03-20). *Trafikanalys Dag Hammarskjölds väg*.

Trafikverket. (2022). *Vägar och gators utformning KRAV 2022:001*. Trafikverket.

Uppsala kommun. (den 11 10 2024). *Uppsala kommuns Tekniska handbok*. Hämtat från Teknisk handbok: <https://tekniskhandbok.uppsala.se/>

Uppsala kommun. (2025). *Riktlinje för hämta- och lämnafunktion vid förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet*. Uppsala kommun.