

Kv Laboratorn

Trafik- och mobilitetsutredning

Maj 2026

iterio

Rapport framtagen av Iterio AB

Beställare: Rikshem AB och White arkitekter

Uppdragsnummer: 8449

Upprättad av: Per Francke

Datum: 2026-04-22

Granskad av: Jonathan Höglund

Datum: 2026-04-23

1.	Inledning.....	4
1.1.	Syfte och avgränsning.....	4
2.	Planeringsförutsättningar.....	5
3.	Nulägesbeskrivning.....	6
3.1.	Gång- och cykeltrafik.....	8
3.2.	Kollektivtrafik.....	10
3.3.	Biltrafik.....	11
3.4.	Sammanfattade bedömning nuläge.....	11
4.	Planförslag och framtida trafiksituation.....	12
4.1.	Gång- och cykeltrafik.....	15
4.2.	Kollektivtrafik.....	15
4.3.	Biltrafik	16
4.4.	Parkering och mobilitetsåtgärder.....	16
4.5.	Angöring	19
5.	Sammanfattande bedömning.....	19

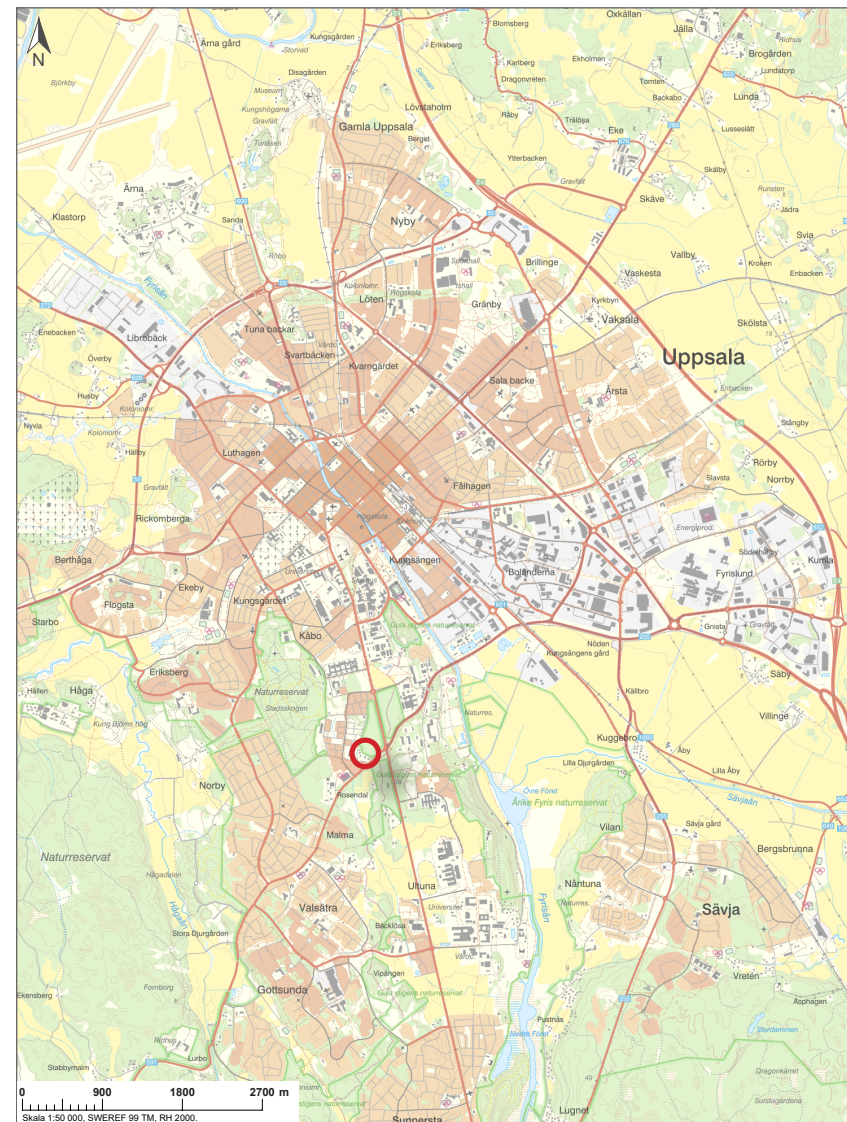
1. Inledning

Planarbete pågår för en utveckling av Kv Laboratorn i området Rosendal i södra delarna av Uppsala. Rikshem planerar att utveckla fastigheten med bostäder och eventuellt ett vårdboende. Två alternativ till utveckling av fastigheten prövas där ett alternativ med enbart bostäder och ett alternativ med bostäder och vårdboende utreds. Planområdet avgränsas av den större Vårdsätravägen i öster och lokalgatan Rosendalsvägen i söder. Vidare ligger planområdet i direkt anslutning till de relativt nybyggda delarna av stadsutvecklingsområdet Rosendal, se figur 1 för översiktskarta med planområdets läge i Uppsala.

1.1. Syfte och avgränsning

Denna trafikutredning tas fram i syfte att utreda planförslaget ur ett trafikperspektiv. Frågor som parkering, angöring och trafikutformning utreds som underlag för fortsatt planarbete.

Iterio tar fram utredningen på uppdrag av Rikshem AB och White arkitekter. Planområdets geografiska avgränsning framgår av figur 2.



Figur 1 Översiktskarta över Uppsala med planområdets läge markerad med röd cirkel. Kartkälla: Lantmäteriet.

2. Planeringsförutsättningar

För planeringen av planområdet och dess trafikfunktioner finns ett antal planeringsförutsättningar som är styrande. Dessa förutsättningar utgörs främst av kommunens planeringsriktlinjer men även av andra myndigheters krav och riktlinjer. Följande styrdokument och riktlinjer har använts och beaktats i framtagandet av denna trafikutredning:

- Uppsala kommun - Mall_för_trafik_och_mobilitetsutredning (*Dokument som beskriver vad en trafik- och mobilitetsutredning ska innehålla*).
- Uppsala kommun (2022) – Program för mobilitet och trafik (*Kommunalt program för deras arbete med mobilitet och trafik*)
- Uppsala kommun - Handlingsplan för mobilitet och trafik (*Kommunal handlingsplan för deras arbete med mobilitet och trafik*)
- Uppsala kommun - Parkeringstal för Uppsala - Riktvärden för parkering på kvartersmark (*Styrdokument och vägledning för framräkning av parkeringsbehov och beskrivning av process för framtagande av mobilitetsåtgärder som kan sänka parkeringstal*)
- Uppsala kommun - Södra staden - Fördjupad översiktsplan 2018 (*Fördjupad översiktsplan som formaliserar planeringsinriktningen för Rosendal*)



3. Nulägesbeskrivning

Planområdet ligger i den södra delen av stadsutvecklingsområdet Rosendal cirka 3 km fågelvägen från Uppsala centralstation. Rosendal har byggts ut under de senaste 10 åren och byggnation pågår av de sista etapperna. I planeringen av Rosendal har en tydlig planeringsinriktning varit att styra resandet i en mer hållbar riktning. Detta återspeglas i att parkering anordnas i mobilitetshus i områdets ytterkanter där även tillgång till bil- och cykelpool finns. Även tillgången till kollektivtrafik av hög kvalitet är inplanerad där busslinjer trafikerar områdets huvudgata Torgny Segerstedts Allé. I framtiden kommer gatan att trafikeras av spårvagn med två hållplatslägen inom Rosendal.

Aktuellt planområde ansluter mot den relativt nya gatan Rosendalsvägen och fastigheten består idag av ett korttidsboende och gränsar mot en förskola. Kvarteret söder om planområdet var en del i första etappen av utbyggnaden av Rosendal. Längre västerut på Rosendalsvägen finns en brandstation, se figur 3.

Flertalet målpunkter nås inom en kort promenad från planområdet där ytor och aktiviteter för idrott och rekreation finns i och i anslutning till Solvallsparken och naturområdet Stadsskogen. Vidare finns matvarubutik, skola och förskolor inom 500 meter eller kortare gångavstånd. I direkt närhet till planområdet finns ett av Rosendals två större mobilitetshus, *Brandmästaren*. I mobilitetshuset finns förutom tillgång till parkeringsplatser även bilpool, cykelfaciliteter och leveransskåp.



Figur 2 Översiktskarta över stadsutvecklingsområdet Rosendal. Planområdet markerat med gult.
Källa: Uppsala kommuns hemsida

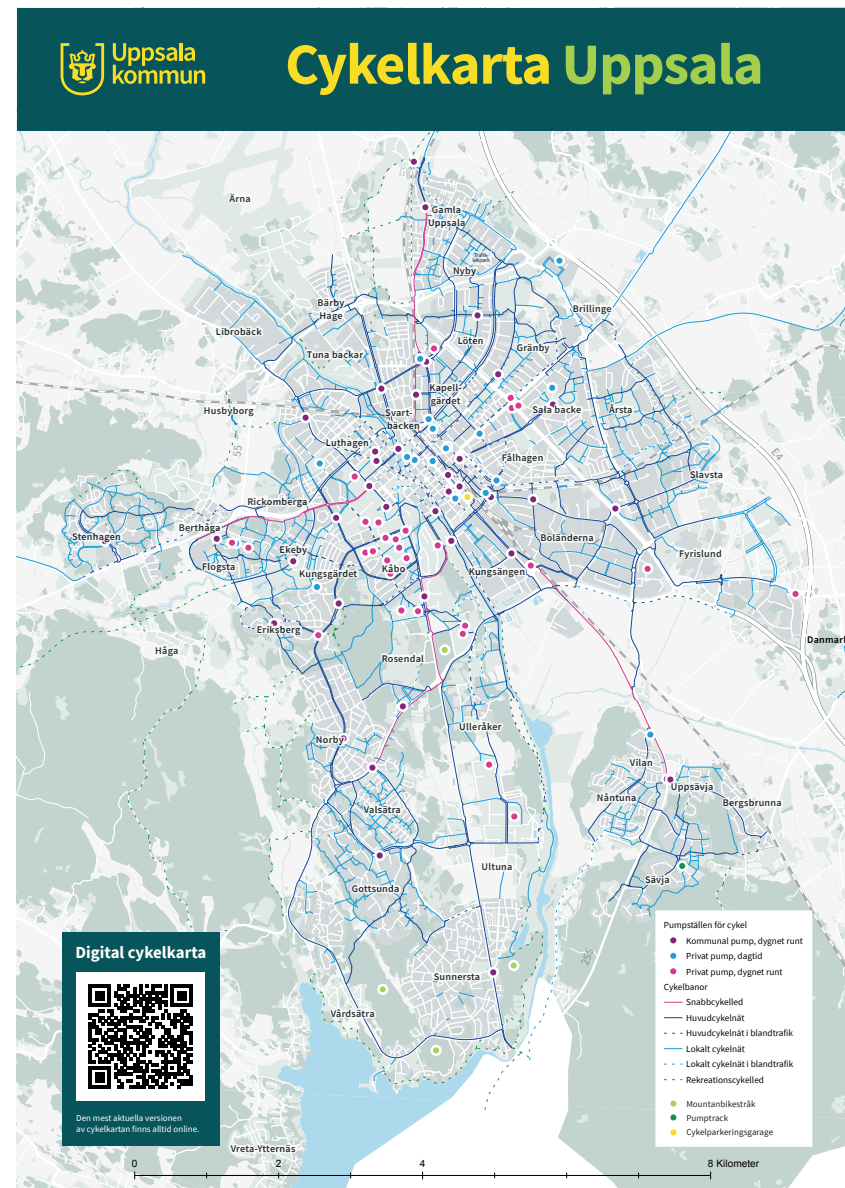


Figur 3 Planområdets omgivningar och målpunkter. Gul markering visar planområdets avgränsning. Kartkälla: Lantmäteriet.

3.1. Gång- och cykeltrafik

För gående och cyklister finns ett välutbyggt nät av gång- och cykelbanor i området som skapar god tillgänglighet till målpunkter lokalt men även för mer långväga resor med cykel eller till fots. Rosendals gatunät byggs ut efter modern standard där gång- och cykelbanor är integrerade med bebyggelsen i gatumiljön, de är väl belysta och ansluter mot omgivningen på ett tydligt sätt. Med denna utformning skapas trygga gatumiljöer för fotgängare och cyklister att röra sig i. För de mer långväga resorna är fotgängare och cyklister hänvisade till trafikseparerade vägmiljöer som den utmed Dag Hammarskjölds Väg. Mätningar från 2016 av cykeltrafiken visar att cirka 1 600 cyklister passerar på cykelstråket utmed Dag Hammarskjölds Väg söder om Vårdsätravägen ett vardagsdygn och lite längre norrut på samma stråk ökar trafiken till cirka 2 200.

För cyklister finns ett av Uppsalas snabbcykelstråk utmed Vårdsätravägen och Dag Hammarskjölds Väg och en resa med cykel mellan planområdet och Uppsala centralstation tar cirka 15 minuter. Vid anslutning mot Dag Hammarskjölds Väg är anslutningar planskilda. Inom Rosendal, på Torgny Segerstedts Allé, byggs cykelbanor ut och Rosendalsvägen har kombinerade gång- och cykelbanor av god standard för att vara en lokalgata.



Figur 4 Uppsalas cykelkarta med redovisning av olika typer av cykelstråk.

Källa: Uppsala kommuns hemsida.



Figur 5 Cykelstråk i anslutning till planområdet. Lila stråk är del av kommunens snabbcykelstråk, turkosa huvudcykelnät och ljusblå lokalt cykelnät. Streckad linje visar del där cyklister färdas i blandtrafik. Kartkälla: Lantmäteriet.

3.2. Kollektivtrafik

På Vårdsätravägen finns busshållplats Rosendalsvägen direkt intill planområdet. Denna hållplats trafikeras av Ringlinjen (linje 1). Linje 1 går i 10-minuterstrafik under högtrafik. För att nå hållplats Rosendal behöver fotgängare använda planskildhet under Vårdsätravägen då inga övergångsställen finns som alternativ i direkt närhet. Detta innebär en omväg för fotgängare. Cirka 250 meter västerut finns hållplats Rosendals torg som trafikeras av linje 3 och 11. Detta utbud av kollektivtrafik, där linje 3 och 11 trafikerar centrala Uppsala mer radiellt och linje 1 knyter samman linjer och målpunkter på tvären, får anses högkvalitativt. I framtiden kommer den nya spårvägen trafikera Torgny Segerstedts Allé och ytterligare höja standarden på områdets redan goda tillgång på kollektivtrafik (se spårvägens framtida linjedragning i figur 11).



Figur 6 Schematisk karta över stadsbussarna i Uppsala.

Källa: UL.se.

3.3. Biltrafik

För biltrafiken nås området via Dag Hammarskjölds Väg, Vårdsätravägen, Torgny Segerstedts Allé och Rosendalsvägen. De två förstnämnda vägarna är en del av Uppsalas huvudvägnät där Vårdsätravägen i östlig riktning övergår i Kungsängsleden som senare ansluter mot E4:an. Västerut ansluter Vårdsätravägen till stadsdelarna Valsätra och Gottsunda medan Dag Hammarskjölds Väg knyter ihop staden i nord-sydlig riktning. Båda dessa vägar är relativt hårt trafikerade där cirka 15 800 fordon passerar på Vårdsätravägen i höjd med planområdet ett vardagsdygn (mätning oktober 2021). På Dag Hammarskjölds Väg är trafikmängden i nivå med Vårdsätravägen men är marginellt högre mot norr (mätning april 2017), se figur 7. På Rosendals huvudgata Torgny Segerstedts Allé passerar cirka 4 200 fordon per vardagsdygn i höjd med Rosendalshallen och cirka 2 300 lite längre norrut i höjd med mobilitetshuset (mätning från september 2023). Torgny Segerstedts Allé är reglerad som huvudled med en skyltad hastighet på 30 km/h.

Rosendalsvägen, planområdets primära anslutning, är en mindre lokalgata som utgör återvändsgata för allmän biltrafik men som kan användas som genomfartsgata till Vårdsätravägen för räddningstjänst. Gatan är gestaltad som en bostadsnära lokalgata med plats för grönska och dagvattenhantering. Lastplatser och ett mindre antal avgiftsbelagd parkering finns infällt i samma zon som grönska och dagvattenhantering. Vändzon intill Vårdsätravägen är gestaltad och utformad som en körbar torgyta. Gatan har 30 km/h som skyltad hastighet.

3.4. Sammanfattade bedömning nuläge

Som nulägesbeskrivningen framför så är planområdet väl anslutet till Uppsalas transportinfrastruktur med många tillgängliga alternativ. Närhet till både cykelstråk av god standard och kollektivtrafik med hög turtäthet gör att bra alternativ finns för att resa hållbart och minska beroendet av en egen bil. Vidare är Rosendal som området planerat på ett sådant sätt som främjar ett hållbart resande och att viktiga målpunkter nås till fots, med cykel eller kollektivtrafik. Ett av två större mobilitetshus inom Rosendal finns cirka 200 meter från planområdet.



Figur 7 Mätsnitt för trafikmätning av biltrafik (rosa) och cykel (turkos).
Kartkälla: Lantmäteriet.

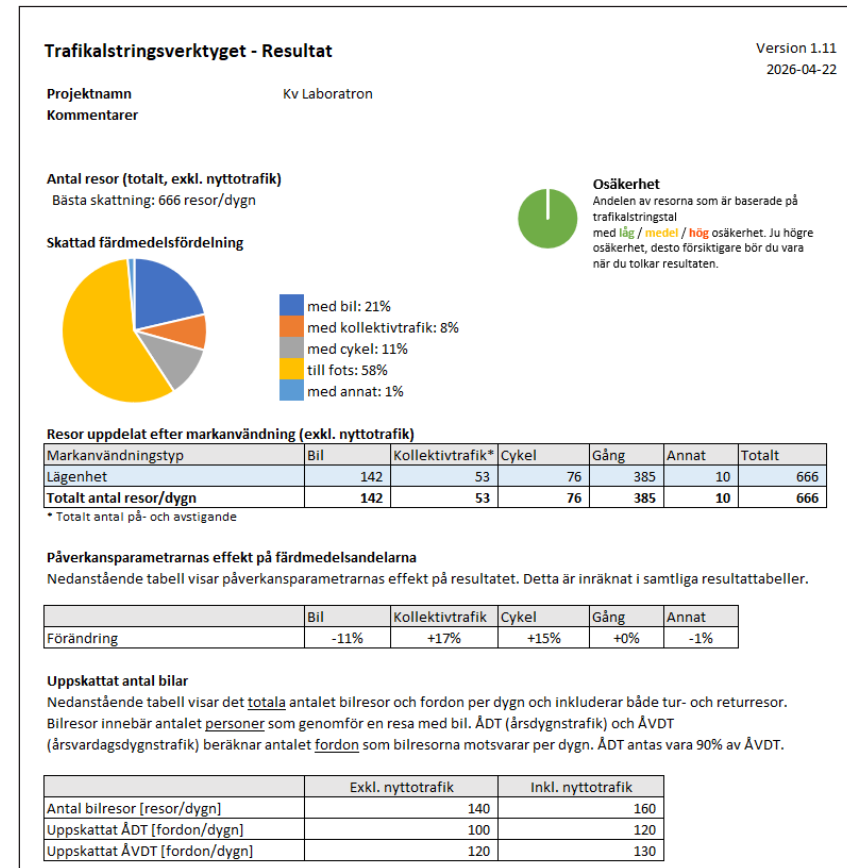
4. Planförslag och framtida trafiksituation

I arbetet med att utveckla fastigheten prövas två olika alternativ gällande utformning och innehåll. Ett alternativ innehåller endast bostäder och det andra bostäder och vårdboende. De två alternativen, se situationsplaner på kommande sidor, har vissa principer i sin trafikutformning som är gemensam och vissa delar som skiljer. Båda alternativen innehåller en anslutning mot Rosendalsvägen i ett nytt läge, cirka 5–10 meter öster om befintlig infart. Vidare har båda alternativen två byggnadsdelar men i alternativet med vårdboende skapas inget garage eftersom parkeringsbehovet är lägre. Gemensamt för båda är också att angöring för sopbil och större leveransfordon sker på Rosendalsvägen.

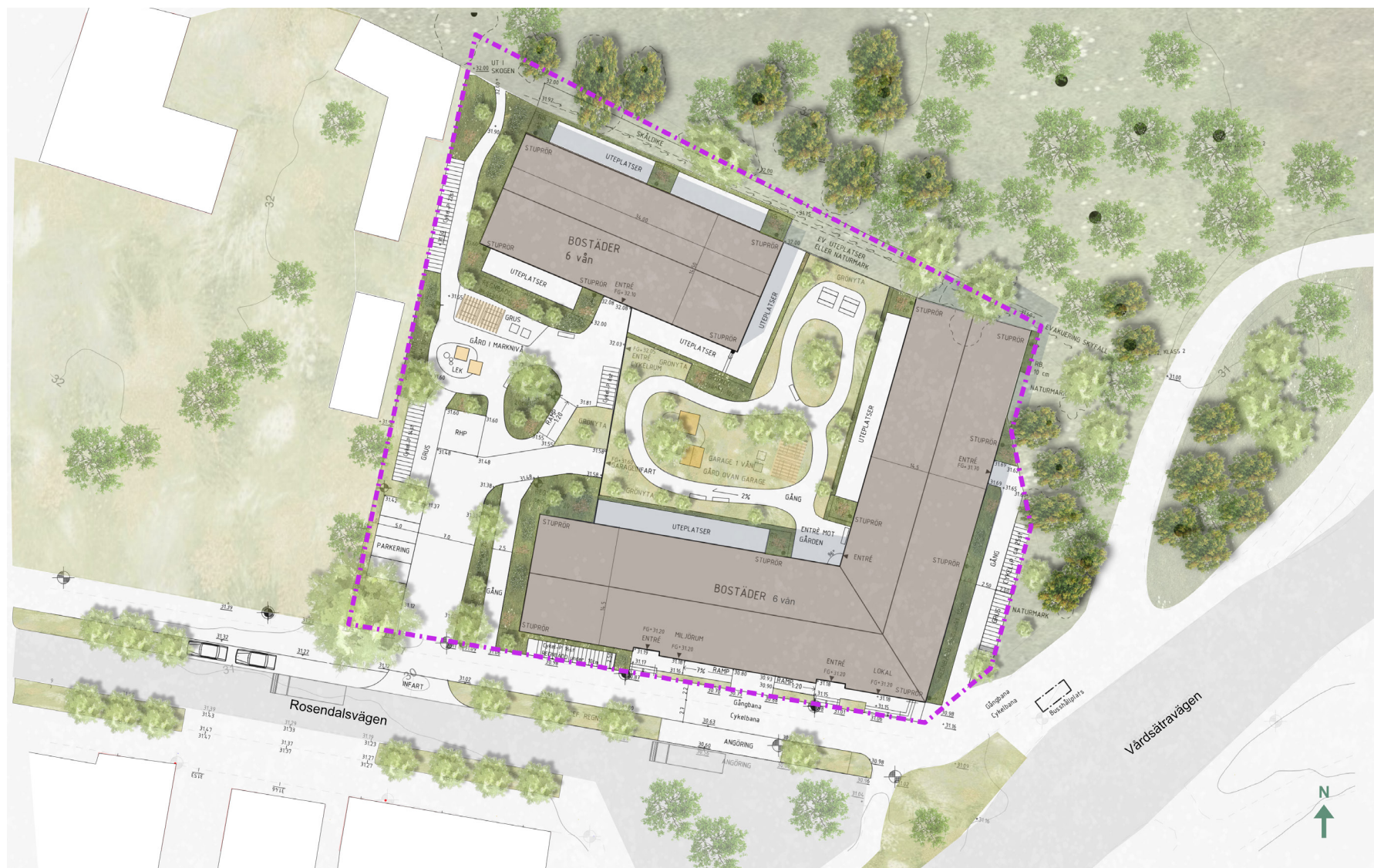
Innehåll och ytor i respektive alternativ:

- Alternativ bostäder: 7 700 BOA.
- Alternativ bostäder + vårdboende: 2 200 BOA (bostäder) och 6 900 BTA eller 90 lägenheter (vårdboende). 25 anställa i vårdboendet då bemanningen är som högst.

Utifrån planerad exploatering har det framtida resandet beräknats med Trafikverkets trafikstringsverktyg. Detta alstringsverktyg ger en indikation på hur framtida resande bedöms fördela sig per trafikslag utifrån beskrivningar av exempelvis närhet till kollektivtrafik och cykelstråk samt hur aktivt det arbetas med alternativa färdmedel till bil. Som framgår av resultat i figur 8 blir biltrafikandelen av resandet lågt och resor till fots, med cykel och kollektivt dominerar. Beräkning är gjord för planförslag med endast bostäder eftersom det alternativet alstrar mer biltrafik än planförslag med bostäder och vårdboende.



Figur 8 Resultatbild från Trafikalstringsverktyget.



Figur 9 Illustrationsplan för alternativ bostäder, framtagen av White.

4.1. Gång- och cykeltrafik

Precis som idag kommer cykel- och gångtrafiken i framtiden vara viktiga trafikslag för resor inom Rosendal men även till övriga delar av Uppsala. Med cykelstråkens standard och de relativt korta avstånden, cirka 3 km, till centrala Uppsala är cykeltrafiken ett givet och konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Planområdet har direkt anslutning till större snabbcykelled utmed Vårdsätravägen. Vidare finns mer lokala cykelstråk inom Rosendal med separerade cykelbanor och fotgängarvänliga miljöer.

4.2. Kollektivtrafik

Planområdet har väldigt god tillgång till kollektivtrafik idag och i framtiden med utbyggnad av spårvägen blir den ännu bättre. Gångavstånden är generellt korta till hållplatser inom Rosendal men hållplatser på Rosendalsvägen är något otillgängliga eftersom gående och cyklister är hänvisade till planskildhet.

Den framtida spårvägen får två hållplatslägen inom Rosendal, Rosendals torg och Talltorget. Förberedande arbeten med ledningsflyttar pågår och fortsatta anläggningsarbeten kommer pågå fram till och med 2028. Trafikstart planeras till 2029.



Figur 11 Framtida linjedragning för Uppsalas spårväg. Källa: Uppsala kommuns hemsida.

4.3. Biltrafik

För biltrafiken utvecklas befintlig anslutning till Rosendalsvägen som via Torgny Segerstedts Allé ansluter planområdet till Uppsalas övergripande vägnät. Den tillkommande trafiken som planområdet alstrar har beräknats med Trafikverkets trafikalstringsverktyg. Med sitt läge och goda tillgång till alternativa färdmedel så beräknas biltrafiken, inklusive nyttotrafik, uppgå till 120 fordon per årsdygn. Utifrån att fastigheten idag har en viss trafikalstring kan det antas att det totalt skapas cirka 100 tillkommande biltrafikresor mot nuläget. Denna dygnstrafikmängd kan hanteras på Rosendalsvägen och omgivande gatunät utan att påverka framkomligheten. Således föranleder inte planförslaget några behov av ombyggnader mer än att befintlig infart justeras i läge för att passa med planerad bebyggelse.

4.4. Parkering och mobilitetsåtgärder

Framtagande av parkeringsbehov för bil och cykel har gjorts utifrån kommunens styrdokument *Parkeringstal för Uppsala - Riktvärden för parkering på kvartersmark*. En viktig förutsättning att lyfta fram är att styrdokumentet fastlägger att parkeringstalen är riktvärden och inte norm samt att mobilitetsåtgärder och lokala förutsättningar ska vägas in för att hitta ett ändamålsenligt parkeringstal. Den övergripande arbetsgången för framtagande av parkeringstal för bil är att ifrån utgångsläget, 8 Platser/1 000 kvm BOA för bostäder, sedan väga in planrådets läge vilket då ger ett lägesbaserat parkeringstal. I nästföljande steg kan mobilitetsåtgärder vägas in (flexibla parkeringstal). För cykelparkering gäller 40 Platser/1 000 kvm BOA utan reduktion. För vårdboende finns inget specificerat parkeringstal utan där ska en utredning göras som visar på lämpligt parkeringstal.

4.4.1. Cykelparkering

Som det konstaterats i nulägesbeskrivningen finns cykelstråk av bra standard i direkt närhet till planområdet. Med anledning av det bör cykeln vara ett av de trafikslag som prioriteras högst och detta bör också avspeglas i utbudet och utformningen av cykelparkering. Som tidigare nämnts finns tydliga cykelparkeringstal för bostäder men det saknas för vårdboende. För vårdboende kan det dock antas vara väldigt lågt eller nära 0 med tanke på att de boende inte antas ha hälsan eller förmågan att nyttja cykel som primärt transportslag. Dock kan behov finnas för anställda. Utformning och placering av cykelparkering ska utgå från principen att cykelparkering för långtids- och korttidsparkering ska skapas. Den sistnämnda ska vara mer lättillgänglig nära entréer och mer långtida parkering utformas väderskyddad och med ramlåsning. Även behov av cykelkärror bör planeras in.

Sammantaget beräknas parkeringsbehovet bli följande:

- Alternativ endast bostäder: 308 cykelparkeringsplatser.
- Alternativ bostäder + vårdboende: 88 cykelparkeringsplatser för bostäder och 20 för vårdboende.

Tillkommande cykelparkering skapas i cykelrum och på gården eller i anslutning till entréer. I planförslaget med bara bostäder skapas totalt 223 cykelparkeringar i cykelrum och 85 platser på gården och mot anslutande gator. För alternativet med bostäder och vårdboende är parkeringsbehovet lägre och 30 platser skapas i cykelrum och 58 platser på gården för bostäderna. För vårdboendet skapas 20 platser utmed Vårdsätravägen.

4.4.2. Bilparkering bostäder

Vid framtagande av parkeringstal för bil är utgångsvärdet 8 Platser /1 000 kvm BOA. Detta tal justeras sedan utifrån lägesbaserade parametrar. I detta fall konstateras att det lägesbaserade parkeringstalet blir 6,5 parkeringsplatser per 1000 kvm BOA. Detta bygger på bedömningar utifrån kommunens riktlinje enligt figur 12.

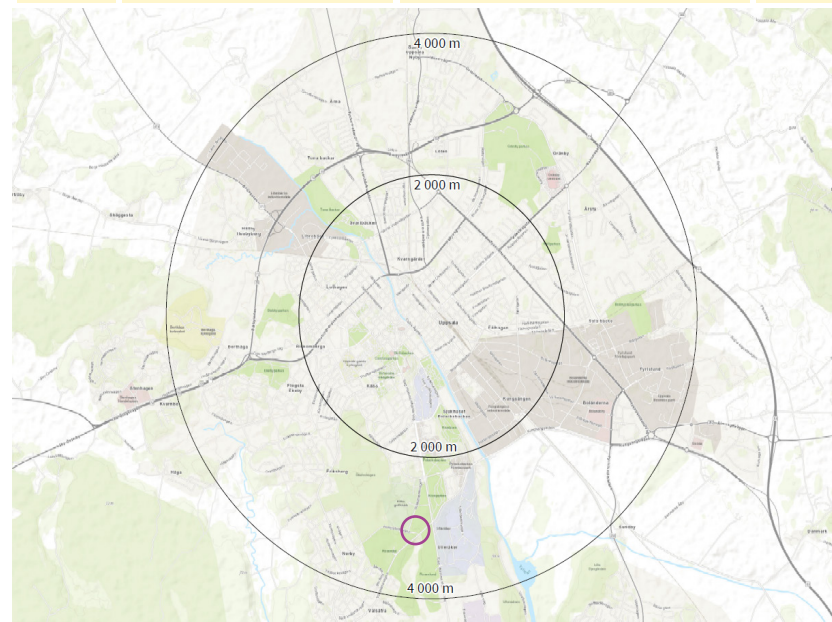
Detta planområde likt övriga Rosendal, och i linje med kommunens styrdokument, planerar för mobilitetsåtgärder för att skapa mer ändamålsenliga parkeringstal. Någon exakt bedömningsskala för vilken reduktion mobilitetsåtgärder ger finns inte i kommunens riktlinjer. Med anledning av detta tas förslag på genomförbara mobilitetsåtgärder fram med en beskrivning av hur de antas bidra till att skapa ett minskat behov av bil. Även referenser från angränsande stadsutvecklingsprojekt omnämns för att sätta detta planområde i en större kontext.

- **Subventionerad bil- och cykelpool i 5 år där cykelpool gärna får innehålla olika cykeltyper.** Bilpool finns i närliggande mobilitetshus men kan även skapas på den egna fastigheten. Detta gäller även för cykelpool.
- **Subventionerad kollektivtrafik.** Med planområdets direkta närhet till befintlig och framtida kollektivtrafik med hög turtäthet antas kollektivtrafik utgöra ett väldigt konkurrenskraftigt färdmedel som bör premieras.
- **Cykelanpassad fastighet med cykelrum i entréplan, automatiska dörröppnare och servicestation.** Planområdets direkta närhet till cykelinfrastruktur och större cykelstråk gör att detta likt kollektivtrafik är ett givet trafikslag att prioritera.

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

Tabell 1. Parkeringstal bostäder. Bilparkeringstalet kan sänkas ytterligare med alternativa parkeringslösningar (s. 13-15).

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
	Centrurnära 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



Figur 12 Bedömning av lägesbaserat parkeringstal utifrån kommunens riktlinjer. Se lila markering för bedömning enligt riktlinjer i tabell och karta.

- **Förenklad leverans till fastigheten med leveransskåp för olika typer av leveranser.** Anordnas inom fastigheten och leveransboxar finns även i närliggande mobilitetshus.
- **Rescoach och inflyttsinfo om hållbara resval.** Detta är en enkel åtgärd som inte kräver yta utan handlar om att informera nyinflyttade så de blir medvetna om alternativ och kan göra mer hållbara resval.

Utifrån ovan listade mobilitetsåtgärder och i kombination med omgivande stadsdels ambitioner med hållbart resande bedöms en reduktion av parkeringstalen med 25% vara genomförbar. Detta skulle ge ett bilparkeringstal för bostäder på 4,9 parkeringsplatser per 1000 kvm BOA. Vidare kan det konstateras att i planeringen av Bergsbrunna används bilparkeringstal på 4,0 parkeringsplatser per 1000 kvm BOA.

Med ett bilparkeringstal för bostäder skapas ett parkeringsbehov på:

- Alternativ endast bostäder: 38 bilparkeringsplatser.
- Alternativ bostäder + vårdboende: 11 bilparkeringsplatser för bostäder. Bilparkering för vårdboende, se kommande avsnitt.

Som utformningen av planförslaget för endast bostäder visar så skapas ett garage under gården. Detta garage är utformat för att inrymma 33 bilparkeringsplatser. Tillsammans med 1 RHP och 5 parkeringsplatser på gården kan totalt 39 bilparkeringsplatser skapas vilket täcker beräknat parkeringsbehov och ger utrymme för 1 bilpoolsplats.

I alternativet med bostäder och vårdboende byggs inget garage. Istället skapas 13 bilparkeringsplatser på gården för bostäderna, där 2 utgör besöksparkering och 1 RHP.

4.4.3. Bilparkering vårdboende

När det gäller vårdboende finns inget parkeringstal att förhålla sig till i kommunens riktlinjer. Mer övergripande för ett vårdboende antas bilresande och bilanvändningen var ytterst begränsad då endast personal och besökare kan nyttja bil för resor till och från fastigheten. Det parkeringsbehov som eventuellt finns är begränsat till enstaka RHP samt enstaka besöksparkering samt plats för läkarbil. För besökande och personal ska det läggas till att planområdet har god kollektivtrafikförsörjning och cykelstråk samt att större mobilitetshus finns i nära anslutning till planområdet.

Totalt 90 lägenheter skapas och antalet anställda i vårdboendet är totalt 80 varav 25 antas vara där när bemanningen är som högst. Utifrån ovan beskrivet parkeringsbehov bedöms ett parkeringstal på 0,75 bilparkeringsplatser/1000 BTA vara ändamålsenligt. Sammantaget ger det ett parkeringsbehov för vårdboendet på totalt 5 bilparkeringsplatser.

Parkeringsplatser för vårdboendet skapas på gården med 2 platser för besöksparkering, 2 RHP och 1 personalparkering.

4.4.4. Totalt parkeringsbehov

Sammanfattningsvis skapas följande parkeringsbehov utifrån planerad markanvändning inom planförslagen:

- Alternativ endast bostäder: 308 cykelparkeringsplatser + 38 bilparkeringsplatser.
- Alternativ bostäder och vårdboende: 88 cykelparkeringsplatser för bostäder och 20 för vårdboende + 11 bilparkeringsplatser för bostäder och 5 bilparkeringsplatser för vårdboendet.

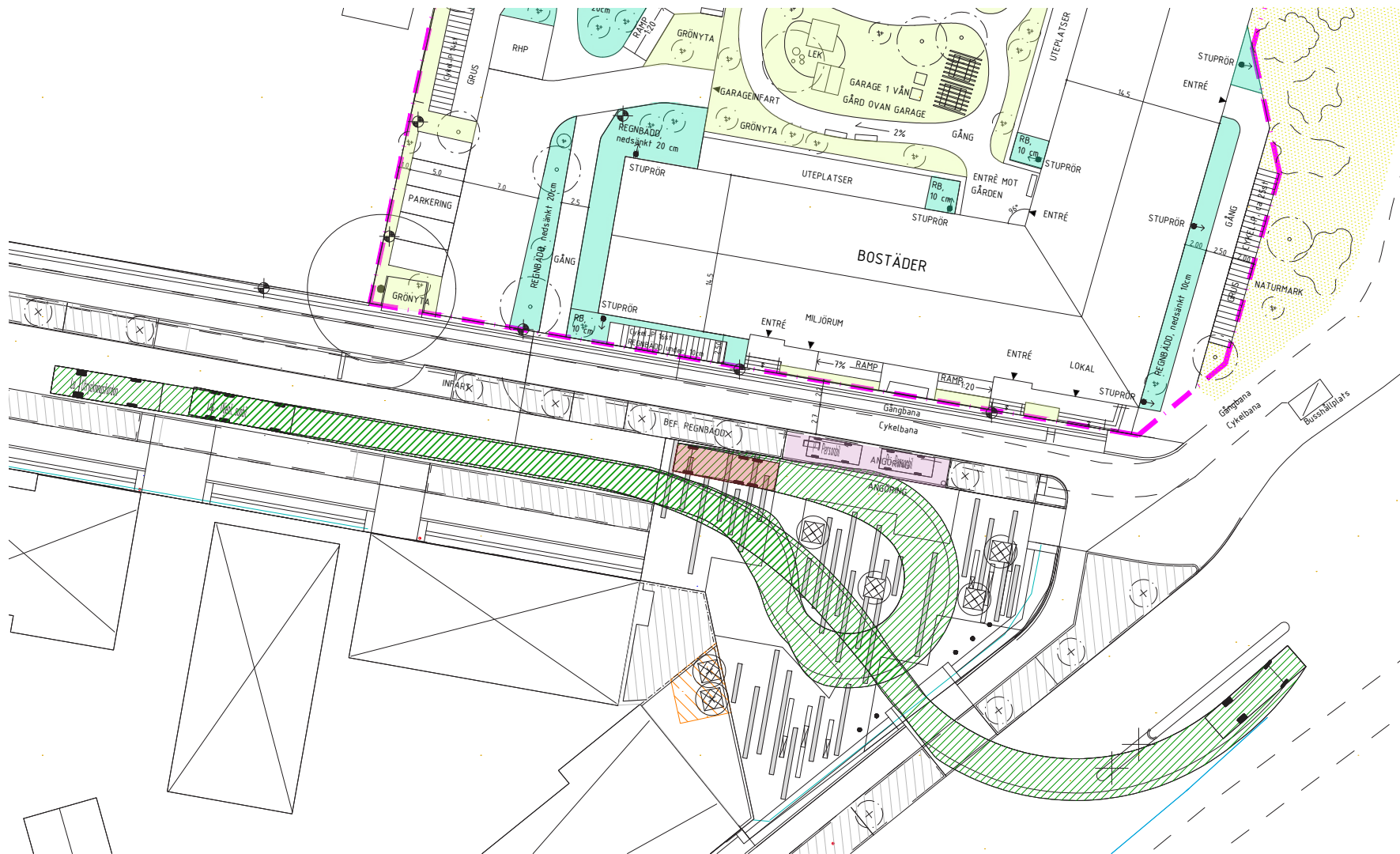
4.5. Angöring

Planområdet angörs likt idag från infart mot Rosendalsvägen. Dock behöver denna justeras något i sidled för att anpassas mot planerad bebyggelse. Denna infart är primärt för personbilstrafik eftersom det inte finns vändyta för större fordon inom fastigheten. En angöringsmöjlighet skapas i en angöringsficka intill vändplanen där en befintlig bänk föreslås tas bort för att skapa utrymme.

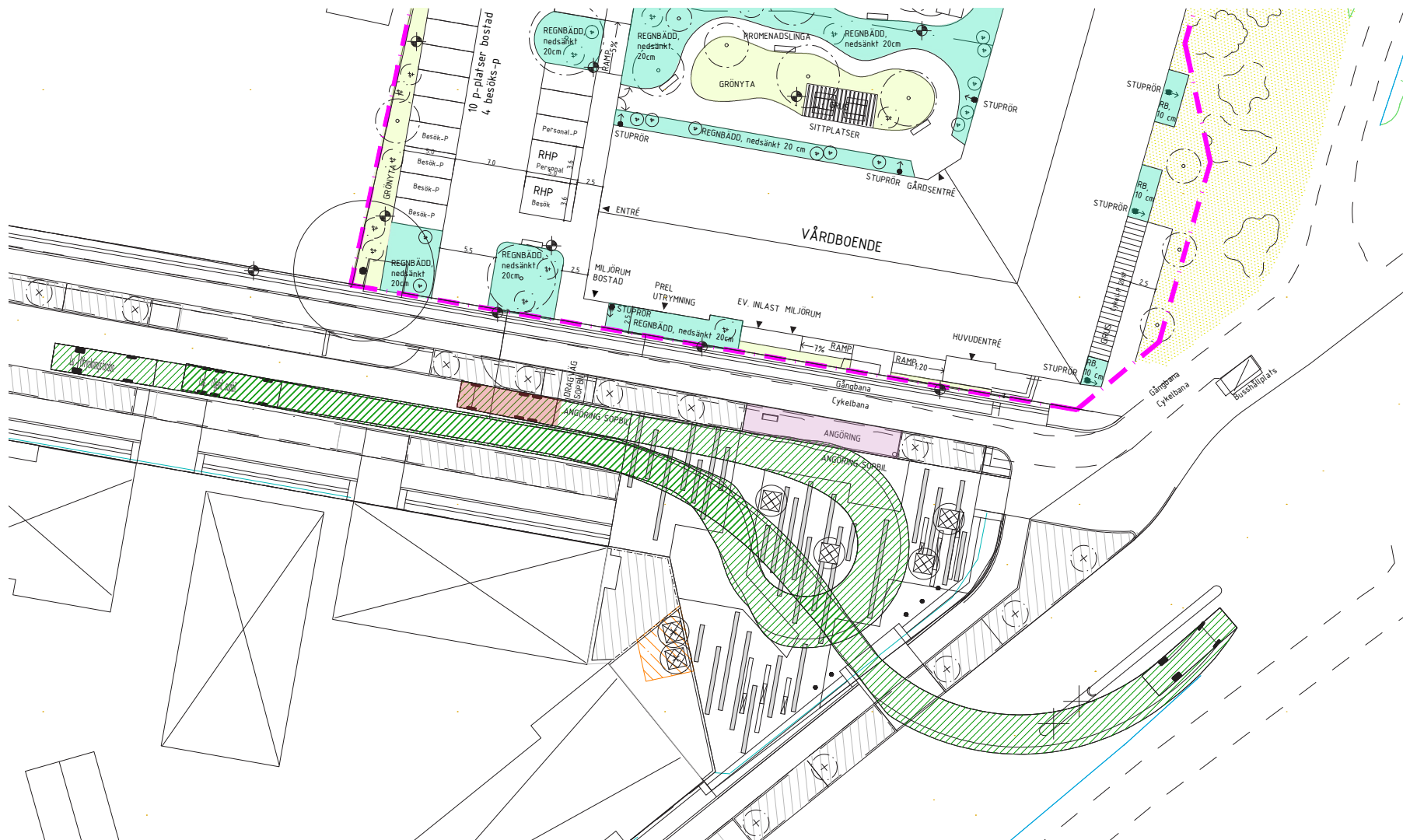
Med anledning av begränsat vändutrymme inne på fastigheten, planeras i båda alternativen att avfallshantering och inlastning sker via kort stop i körbanan på Rosendalsvägen. Detta med förbehållet att angörande sopbil inte får hindra framkomlighet för räddingstjänst. Körspår för denna trafiksituation framgår av skisser på kommande sidor. Avstånd mellan miljörum är i alternativet med enbart bostäder cirka 20 meter och i alternativ med bostäder och vårdboende blir det 10 meter till miljörum för bostäder och 20 meter för vårdboendet. En anledning till att avståndet blir upp till 20 meter är att ramp behövs i anslutning till byggnaden mot Rosendalsvägen för att kunna höja upp entréer som då blir säkrade mot översvämning vid skyfall.

5. Sammanfattande bedömning

Denna trafikutredning konstaterar att planerad utveckling av fastigheten är i linje med kommunala styrdokument gällande trafik och tillkommer i ett läge som har goda förutsättningar för att skapa ett hållbart resande. Vidare kan parkeringsbehovet hållas lågt med planerade mobilitetsåtgärder vilket medför att planområdet endast alstrar en liten mängd biltrafik. Framkomligheten i vägnätet till följd av planförslagets genomförande kommer inte påverkas. Vidare skapar planförslaget heller inget behov av ombyggnation av intilliggande gatunät.



Figur 13 Körspår för sopbil (typfordon Los) som vänder i vändplan innan uppställning och passerande uttryckningsfordon (Typfordon Lu) som ska ut på Värdsätravägen. Röd ruta markerar uppställning för sopbil och lila ruta visar yta för möjlig angöring med personbil.



Figur 14 Körspår för sopbil (typfordon Los) som vänder i vändplan innan uppställning och passerande utryckningsfordon (Typfordon Lu) som ska ut på Vårdsätravägen. Röd ruta markerar uppställning för sopbil och lila ruta visar yta för möjlig angöring med personbil.

