



EMILES TRÄDGÅRD I ROSENDAL

Trafikutredning



2025-02-11



Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Trafikutredning Emiles Trädgård
Uppdragsnummer	10378693
Författare	Kristveig Sigurdardottir och Lovisa Höök
Datum	2025-02-11
Granskad av	Kristveig Sigurdardottir
Godkänd av	Rosendal Fastigheter

Kund

Rosendal Fastigheter

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

Mikael Ahrbom, Rosendal Fastigheter

mikael@rosendalfastigheter.se

Kristveig Sigurdardottir, WSP

kristveig.sigurdardottir@wsp.com



Innehåll

1	INLEDNING	4
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
1.2	METOD	4
1.3	AVGRÄNSNING	4
2	NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	5
2.1	FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING	5
2.2	DETALJPLANER	5
2.3	SERVICE I NÄROMRÅDET	7
2.4	GÅNG OCH CYKEL	7
2.5	KOLLEKTIVTRAFIK	9
2.6	BILTRAFIK	11
3	TRAFIKANALYS	14
3.1	TRAFIKALSTRING	14
3.2	TRAFIKFLÖDEN	16
3.3	IN- OCH UTFART TILL GARAGE	19
4	SLUTSATS	24
5	REFERENSER	25

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

På fastigheten Kåbo 80:1, centralt i stadsdelen Rosendal planeras ett 50-plusboende med cirka 100 lägenheter. På fastigheten planeras även ett underjordiskt parkeringsgarage.

Syftet med utredningen är att reda ut hur trafiken från fastigheten påverkar trafiksituationen och trafiksäkerheten för samtliga trafikslag i gaturummet där garagets in- och utfart föreslås (Sandbigatan) samt det omkringliggande vägnätet.

1.2 METOD

Analysens frågeställningar har besvarats med hjälp av:

- Parkeringsutredning framtagen av Rosendal Fastigheter 2024-10-14.
- Trafikutredning framtagen av WSP 2015-06-12.
- Trafikutredning framtagen av WSP 2018-06-08.
- Trafikverkets trafikstringsverktyg.
- Uppsala kommuns tekniska handbok.
- Karta över Uppsala kommun.
- Uppsala kommuns cykelkarta.
- Uppsala kommuns översiktsplan.
- Uppsala kommuns resvaneundersökning från 2015.
- UL:s kartor och tidtabeller.

1.3 AVGRÄNSNING

Parkeringsutredning ingår inte i uppdraget. Det förslag Rosendal Fastigheter tagit fram på antal parkeringsplatser i garaget och garageinfartens läge är en del av förutsättningarna WSP tar med i utredningen.

2 NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Rosendal är en ny stadsdel i södra Uppsala som är under utbyggnad. Kommunen gör stora satsningar för att Rosendal ska bli en hållbar stadsdel, bland annat med fokus på hållbart resande. Målet är att ge Rosendalsborna de bästa möjligheterna till en vardag utan bil genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik.

2.1 FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING

På fastigheten Kåbo 80:1, centralt i stadsdelen Rosendal planeras 50-plusboendet Emiles Trädgård med 101 lägenheter (varav två gästlägenheter) fördelade på 9854 kvadratmeter BOA omkring en glasad gård. I byggnaden planeras sociala ytor, restaurang och gym för att erbjuda de boende möjlighet till gemensamma aktiviteter och umgänge.

På fastigheten planeras även ett underjordiskt parkeringsgarage. I garaget planeras 74 parkeringsplatser varav fyra platser för rörelsehindrade (RHP). I parkeringsutredningen för Emiles Trädgård framgår det att det finns tankar om att hyra ut en del av platserna till grannar, beroende på hur många av lägenhetsinnehavarna som väljer att hyra en egen plats.

2.2 DETALJPLANER

2.2.1 *Etappindelning*

Detaljplanen för Rosendalsfältet är uppdelad i etapper vilka kallas etapp 2–5. Emiles Trädgård tillhör etapp 3. Etapp 1, Södra Rosendal, har en egen detaljplan. Etappindelning framgår av Figur 1.



Figur 1. Etappindelning. Källa bakgrundskarta: Uppsala kommun (Uppsala kommun, 2023)

2.2.2 Detaljplanen för Rosendalsfältet (0380-P2016/6).

Emiles Trädgård omfattas av detaljplanen för Rosendalsfältet som vann laga kraft 2016. Fastigheten Kåbo 80:1 är detaljplanlagd med planbestämmelsen BKC₁ vilket innebär bostäder, kontor och centrumändamål. Endast lokaler för verksamheter samt trapphusentréer får finnas i bottenvåningen på byggnadens sida vänd mot huvudgata, torg eller lokalgata vid torg.

2.2.3 Ändring av detaljplan för Rosendalsfältet (PBN 2024–000301)

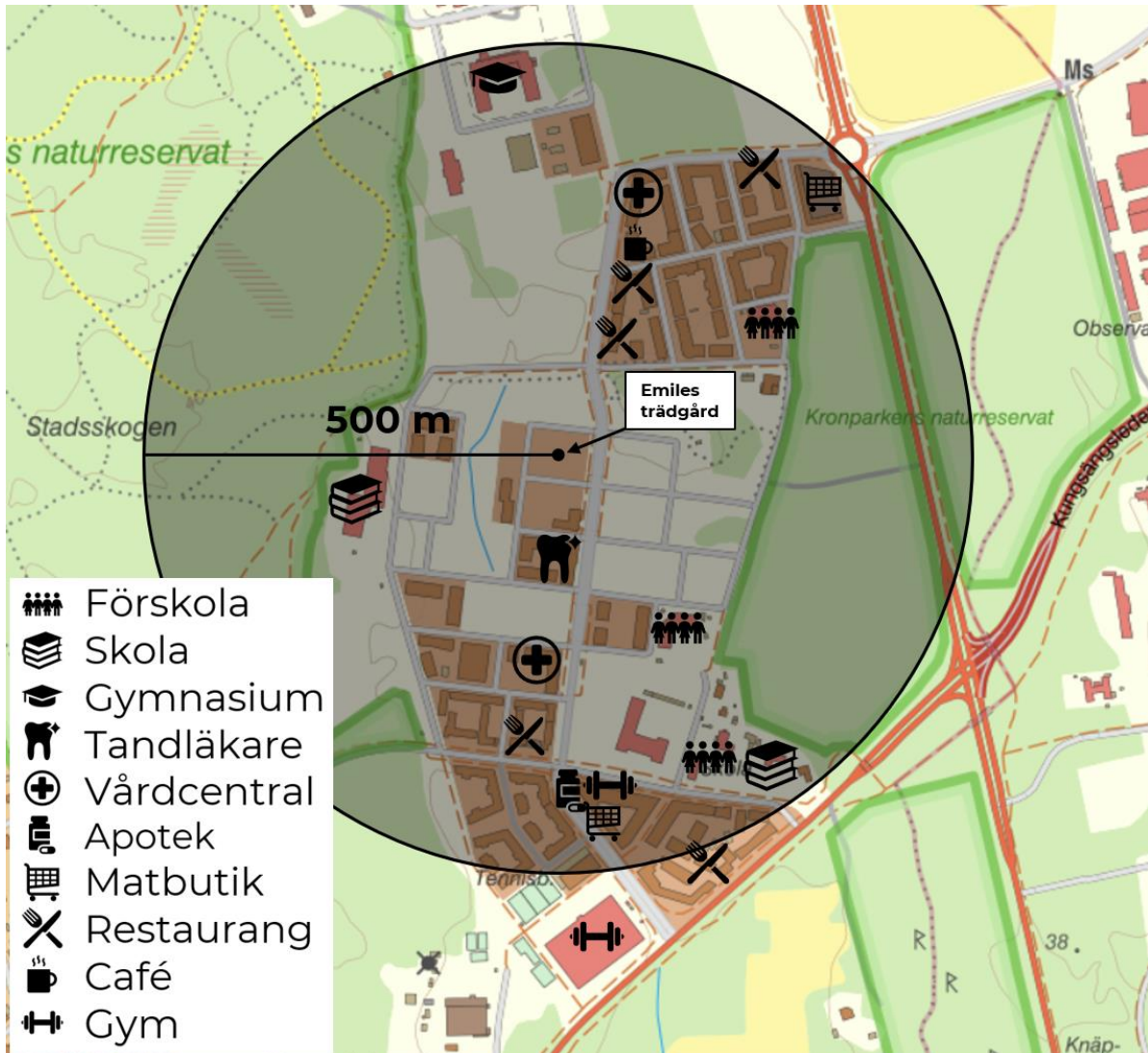
Den pågående detaljplanen för ändring av Rosendalsfältet syftar till att möjliggöra enskilda parkeringsplatser för rörelsehindrade (RHP-platser) för boende, genom att ytor för dessa görs om från allmän plats (gata) till kvartersmark.

2.2.4 Detaljplanen för Ändring av detaljplan för Rosendalsfältet, kvarteret Sidenbiet (PBN 2024–001545).

Även specifikt för fastigheten Kåbo 80:1 prövas en ändring av detaljplanen. Ändringen syftar till att möjliggöra inglasning av bostadskvarterets innergård, tillåta att vissa lägre delar i kvarteret blir högre för att möjliggöra en takterrass med tak, samt möjliggöra ett parkeringsgarage under kvarteret.

2.3 SERVICE I NÄROMRÅDET

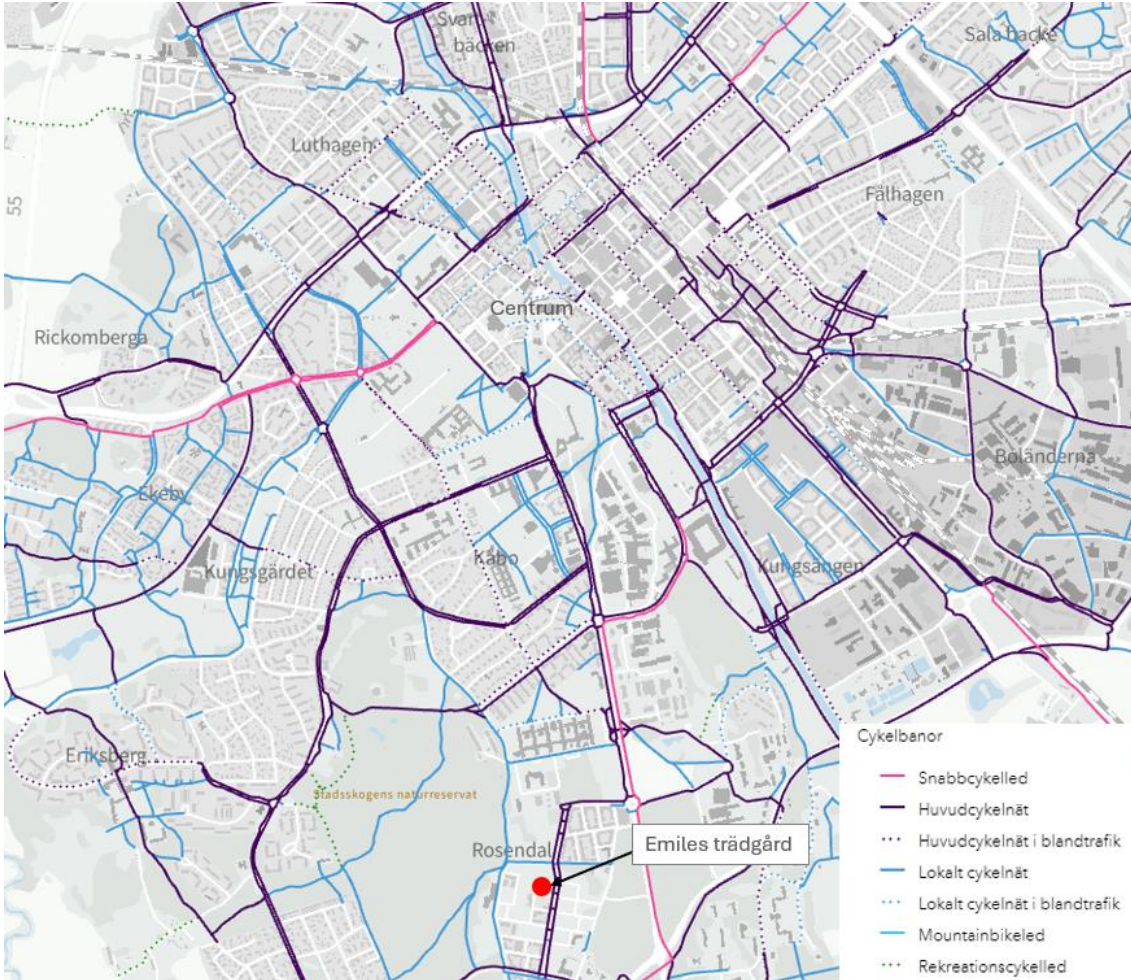
Utbudet av handel och service i Rosendal är stort och Emiles Trädgårds centrala läge i stadsdelen innebär att ett stort antal målpunkter är belägna inom 500 meter från fastigheten, se Figur 2. Förskola, grundskola, gymnasium, tandläkare, vårdcentral, matbutik, apotek, restauranger, caféer och gym nås inom cirka 7 minuter till fots eller cirka två minuter med cykel. Sammantaget bedöms tillgängligheten till service i närområdet vara mycket god.



Figur 2. Service i närområdet.

2.4 GÅNG OCH CYKEL

Emiles Trädgård ligger i direkt anslutning till Uppsalas huvudcykelnät vilket innebär att det enkelt och bekvämt går att ta sig till och från centrum och andra viktiga målpunkter med cykel. Projektets läge i förhållande till cykelnätet illustreras i Figur 3.



Figur 3. Emiles Trädgårds läge i förhållande till Uppsalas cykelnät. Källa bakgrundskarta: Uppsala kommun. Bearbetning av WSP.

Inom detaljplanen går det att cykla överallt. Huvudstråken är markerade i Figur 4. Stråken ska underlätta förflyttning inom detaljplanen men också koppla på och avlasta de större övergripande stråken Gottsunda/Valsätra-Centrum samt Gottsunda/Valsätra-Norby/Käbo.



Figur 4. Huvudstråk för cykel inom Rosendal (orange linje). Streckad linje visar blandtrafik. Blankt markerade gator är också möjliga för cykel i blandtrafik, dock ej ett strategiskt huvudstråk. Blå linjer illustrerar gena kopplingar för gående och cyklister mellan Rosendals skola och Torgny Segerstedts allé via parken. Källa: Trafikutredning Rosendal (WSP, 2018), bearbetning av WSP 2025.

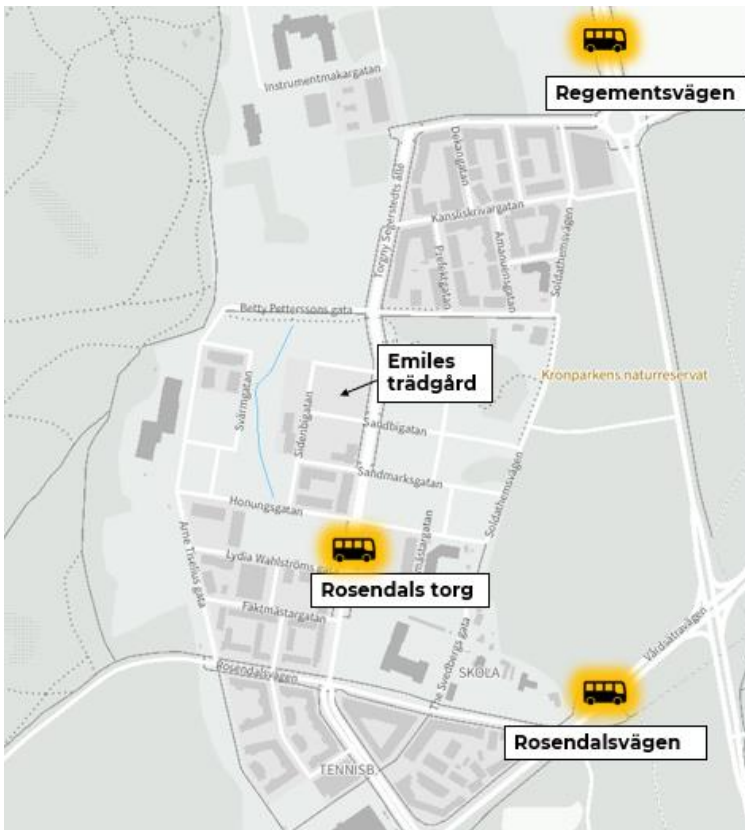
2.5 KOLLEKTIVTRAFIK

Torgny Segerstedts allé är en del av Gottsundastråket som är ett utpekat stadsstråk i översiktsplanen. Stadstråken ska bland annat sammanlänka staden och prioritera kollektivtrafik. I dag trafikeras Torgny Segerstedts allé med busstrafik men i framtiden kommer buss att ersättas med spårvagnstrafik.

2.5.1 Buss

Busshållplatsen Rosendals torg ligger cirka 250 meter från Emiles Trädgård och trafikeras av busslinjerna 1,3 och 11. Cirka 700 meter nordöst om Emiles Trädgård ligger hållplatsen Regementsvägen som förutom ovan nämnda busslinjer även trafikeras av linje 4, 8 och 12. Samtliga linjer har 10–20 minuter mellan avgångarna större delen av dagen på vardagar och 15–20 minuter mellan avgångarna större delen av dagen på helger med undantag för linje 12 som inte har några avgångar på helger. Detta innebär en mycket god sammanvägd turtäthet.

Närmaste hållplats för regional busstrafik är Rosendalsvägen, ca 800 meter från Emiles Trädgård. Hållplatsen trafikeras av linje 107 med cirka en avgång i timmen på vardagar och en avgång varannan timme på helger. Samtliga hållplatslägen illustreras i Figur 5.



Figur 5. Hållplatslägen i anslutning till Emiles Trädgård.

2.5.2 Spårväg

I Uppsala planeras det för ett spårvägssystem med syftet att skapa en snabb, kapacitetsstark och turtät kollektivtrafikförbindelse från den nya tågstationen i Bergsbrunna (Uppsala Södra) till Gottsunda- Ultuna stadsnod samt vidare in till resecentrum (Uppsala C). Spårvägen kommer att passera stora arbetsplatser och gå genom flera bostadsområden, bland annat Rosendal. I rapporten *Uppsala spårväg genom Rosendal – Krav och hänsynstaganden* inventeras och identifieras förutsättningar för spårvägen i Rosendal (WSP, 2024). Några viktiga förutsättningar som bedöms vara relevanta för denna utredning listas nedan.

- När spårvägen dras genom Rosendal kommer busstrafiken genom området att upphöra.
- Hållplatslägen planeras vid Rosendals torg och Talltorget vilket innebär att avståndet från Emiles Trädgård till närmaste hållplats i princip kommer att bli oförändrat.
- Enligt Systras programhandling (Systra, 2021) föreslås ett turintervall på 10 minuter på varje linje (5 minuter på de gemensamma sträckorna) men vid behov bör infrastrukturen utformas så att man kan acceptera 6 minuters turintervall på varje linje.
- Blandtrafik (spårvagnar och bilar) planeras på vissa delsträckor. Det är inte beslutat om spårvägens detaljutformning men det kan komma att bli blandtrafik på största delen av Torgny Segerstedts allé.
- Det är inte rekommenderat att ha blandtrafik (spårvagnar och bilar) på gator med mer biltrafik än 4000 fordonsrörelser per dygn. Ökade biltrafikflöden på Torgny Segerstedts allé skulle kunna påverka spårvägens framkomlighet där blandtrafik planeras.

2.6 BILTRAFIK

2.6.1 Övergripande gatustruktur

I Rosendal är det i stort sett endast uppsamlingsgatorna som är dubbelriktade. Bostadsgatorna är i regel enkelriktade för motorfordonstrafiken med enstaka undantag. I Figur 6 framgår vilka gator som är dubbelriktade respektive enkelriktade för biltrafiken. Under pågående byggtid tillåts fler körriktningar och svängrörelser för att underlätta för byggtrafiken.



Figur 6. Tillåtna körriktningar för biltrafiken i Rosendal. Källa bakgrundskarta: Uppsala kommun.

Grundtanken när området är färdigbyggt är att det varken ska vara tillåtet att köra rakt över eller göra vänstersvängar över Torgny Segerstedts allé förutom i de större korsningarna med Rosendalsvägen, Honungsgatan och Gerd Enequists gata (se Figur 7).



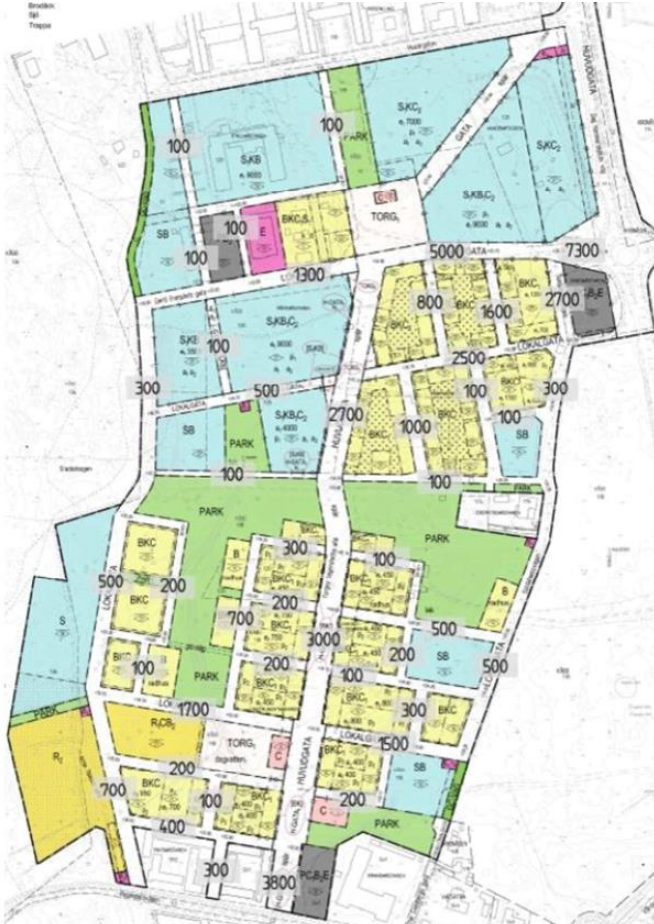
Figur 7. Tillåtna svängriktningar mellan Torgny Segerstedts Allé och dess tvärgator när området är färdigutbyggt. Dubbla röda pilar innebär att alla svängriktningar är tillåtna. (WSP, 2024).

2.6.2 Nyttotrafik

Avfallshämtning kommer att ske på anvisade uppställningsplatser i anslutning till planerade miljörum på byggnadens norra respektive södra sida. Eftersom gatunätet till stor del är enkelriktat och uppbyggt utan återvändsgränder finns möjlighet till rundkörning, vilket gör att avfallshantering, leveranser och renhållning kan ske utan backningsrörelser och utan behov för vändmöjligheter. Enligt Uppsala kommun ska det i detta uppdrag utgå från att Lbn ska vara dimensionerande fordon (Uppsala kommun, 2025).

2.6.3 Trafikflöden

Eftersom Rosendal fortfarande är under uppbyggnad är genomförda trafikflödesmätningar inte relevanta. Det har däremot gjorts en trafikprognos under framtagandet av detaljplan Rosendal, se Figur 8.



Figur 8. Beräknad ÅDT (fordonsrörelser per dygn) vid fullt utbyggd detaljplan för Rosendal norr om Rosendalsvägen. Källa: Trafikutredning Rosendal (WSP, 2018).

2.6.4 Parkering

Huvudprincipen i Rosendal är att parkering ska ske samlat i så kallade mobilitetshus (Uppsala kommun, 2024). Bostadskvarter och gator ska i huvudsak inte användas för bilparkering. Bostadskvarteren ska i så stor utsträckning som möjligt inte underbyggas med parkeringsgarage.

När detaljplanen för Rosendalsfältet togs fram var tanken att det skulle byggas tre parkeringshus, Dansmästaren, Brandmästaren och ett parkeringshus i etapp 5 (WSP, 2024). I etapp 2 har en del fastigheter egna garage och en del har friköpt i parkeringshuset Dansmästaren. I etapp 3 var den ursprungliga planen att inga fastigheter skulle ha egna garage utan samtliga skulle friköpa i parkeringshuset Brandmästaren. Samma princip skulle gälla för etapp 4.

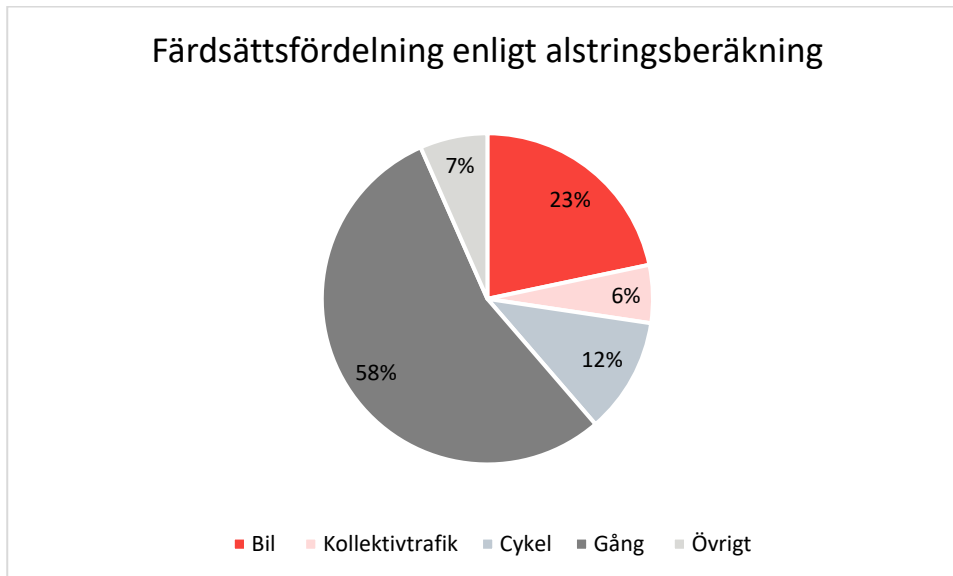
Förutsättningarna har ändrats sedan detaljplanen och trafikutredningen togs fram. Eftersom det inte finns tillräckligt med platser i Dansmästaren och Brandmästaren finns det nu planer på att bygga parkeringsgarage både i etapp 3 och 4 (WSP, 2024). I parkeringsutredningen för Emiles Trädgård framgår det att det finns tankar om att hyra ut en del av platserna till grannar, beroende på hur många av lägenhetsinnehavarna som väljer att hyra en egen plats.

3 TRAFIKANALYS

3.1 TRAFIKALSTRING

För att bedöma den tillkommande trafikens omfattning har en alstringsberäkning gjorts med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg. I alstringsverktyget besvaras olika frågor om den planerade bebyggelsens omfattning samt förutsättningarna för att resa med olika färdmedel till och från planområdet. Några frågor har lämnats obesvarade eftersom de inte kan besvaras på ett tillförlitligt sätt utan detaljerade inventeringar och genomgångar av kommunens och regionens styrande dokument. Detta gäller exempelvis frågor som berör Mobility Management. För att kontrollera de osäkra parametrarnas inverkan på resultatet har en känslighetsanalys gjorts där frågorna besvarats på olika sätt ett min- respektive maxscenario. Analysen visar att de osäkra parametrarna endast påverkar resultatet i mycket liten utsträckning och att frågorna därför kan lämnas obesvarade.

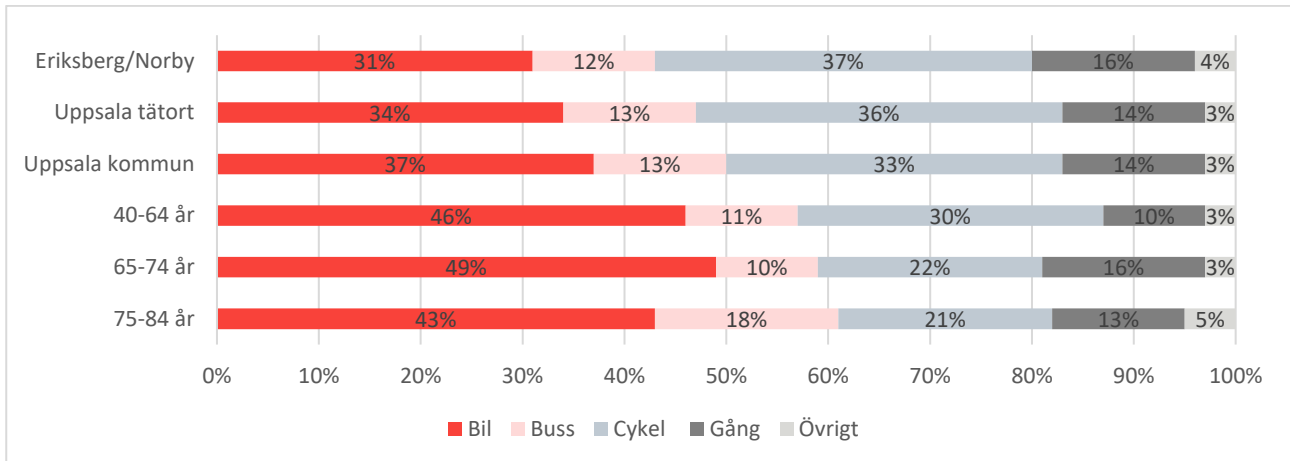
Utifrån de kända förutsättningarna för planområdet alstrar 101 lägenheter 449 resor per dygn varav 102 bilresor enligt trafikstringsverktyget. Det motsvarar cirka 80 fordonsrörelser per dygn med hänsyn till att samåkning förekommer i viss utsträckning. Om nyttotrafik adderas blir antalet fordonsrörelser per dygn cirka 90 (ÅDT). Färdmedelsfördelningen framgår av Figur 9.



Figur 9. Färdmedelsfördelning enligt Trafikverkets alstringsverktyg.

För att utvärdera om resultatet från trafikstringsberäkningen är rimligt har en jämförelse gjorts med den resvaneundersökning som gjordes 2015. Rosendal och Emiles Trädgård ligger inom det område som i resvaneundersökningen benämns Eriksberg/Norby. Färdsättsfördelningen inom Uppsala tätort och Eriksberg/Norby framgår av Figur 10. Sedan resvaneundersökningen gjordes har dock Rosendal byggts ut och utvecklats till en egen stadsdel vilket gör att resultaten bör tolkas med försiktighet.

Eftersom Emiles Trädgård riktar sig till personer över 50 år är det även intressant att studera resvanor specifikt för denna målgrupp. I Figur 10 redovisas därför även färdmedelsfördelningen för åldersgrupperna 40–64 år, 65–74 år samt 75–84 år. Dessa siffror gäller dock Uppsala kommun som helhet eftersom statistiken inte finns nedbruten på både stadsdel och åldersgrupp samtidigt.



Figur 10. Färsättsfördelning enligt RVU 2015 (Uppsala kommun, 2016).

Resvaneundersökningen från 2015 visar en högre bilandel än alstringsverktyget (Figur 9). Bilandelen är särskilt hög för invånare över 40 år. Bilandelen från alstringsverktyget är dock i nivå med färdmedelsandelsmål för Uppsala tätort 2025 (Uppsala kommun, 2021). Enligt dessa ska bilandelen i Uppsala tätort vara 24 procent 2025.

3.1.1 Scenario 1

Emiles Trädgård planeras som ett 50-plusboende och enligt Rosendal Fastigheter är det främst personer i 75-årsåldern som har anmält intresse för projektet. I ett scenario där alla boende är pensionärer kan bilanvändningen förväntas vara låg eftersom ingen arbetspendling förekommer och en stor del av det serviceutbud som kan tänkas efterfrågas finns inom gångavstånd (se Figur 2). Bilresor antas i första hand göras i samband med fritidsaktiviteter som förekommer mer sällan och främst vid andra tidpunkter än maxtimmarna.

Figur 10 visar att bilandelen för resor som görs av personer i åldern 64–84 år är cirka 24 procent högre jämfört med bilandelen för samtliga resor som görs i Uppsala kommun. Enligt den nationella resvaneundersökningen från 2023 är dock det totala antalet resor per dag cirka 40 procent lägre än genomsnittet för personer i åldern 65–84 år (Trafikanalys, 2024). Utifrån detta antas att antalet bilresor per dag sammantaget blir lägre än alstringsverktyget visar.

De boende förväntas inte ha hemmaboende barn men antas till stor del bo i par eftersom lägenheterna i projektet är rymliga. Trafikalstringsverktyget ger ett automatiskt värde på 181 boende i 101 lägenheter vilket bedöms vara en rimlig siffra som inte behöver justeras.

Mot bakgrund av ovanstående räknas alstrad biltrafik i scenario 1 ut utifrån följande antaganden:

- Bilandelen för de boendes resor är 29 procent (vilket är 24 procent högre än trafikstringsverktyget visar).
- De boende gör 40 procent färre resor än alstringsverktyget visar.
- Ingen justering görs för nyttotrafik

Resultatet blir cirka 70 fordon rörelser per dygn.

3.1.2 Scenario 2

Eftersom Emiles Trädgård välkomnar boende från 50 år är det teoretiskt möjligt att alla hushåll helt eller delvis kommer att bestå av personer i arbetsför ålder och därför ha ett resmönster som mer liknar genomsnittet. Dessutom finns en tanke om att hyra ut eventuella lediga parkeringsplatser i garaget till andra boende i Rosendal som även de förväntas ha ett mer representativt resmönster än en grupp bestående av enbart pensionärer.

Det är osäkert om bilandelen för de boende i Emiles Trädgård kommer att följa den procentuella utveckling som krävs för att kommunen som helhet ska nå målsättningen om 24 procents bilandel (som är jämförbar med bilandelen som alstringsverktyget genererar). 2015 var bilandelen i Uppsala tätort 34 procent (se Figur 10). Bilandelen för resor som gjordes av personer i åldern 40–64 år var cirka 24 procent högre jämfört med bilandelen för samtliga resor som gjordes i Uppsala kommun.

Lägenheterna är i regel större än den schablonstorlek som ligger till grund för beräkningarna i alstringsverktyget. Om alstringsberäkningen görs utifrån BTA i stället för lägenhetsantal blir det genererade antalet boende 259 vilket innebär cirka 2,5 personer per hushåll. Eftersom boende i åldern 50–65 till viss del antas ha hemmaboende barn bedöms detta vara en rimlig genomsnittlig hushållstorlek.

Mot bakgrund av ovanstående räknas alstrad biltrafik i scenario 2 ut enligt följande:

- Alstringsberäkningen görs utifrån BTA vilket innebär en genomsnittlig hushållsstorlek på cirka 2,5 personer.
- Antalet motorfordonsrörelser exklusive nyttotrafik från alstringsverktyget justeras upp utifrån antagandet att bilandelen är 42 procent (vilket är 24 procent högre än dagens bilandel i Uppsala tätort).
- Ingen justering görs för nyttotrafik.

Resultatet blir cirka 210 fordonsrörelser per dygn.

3.1.3 Scenario 3

I ett tredje scenario beräknas trafikstringen utifrån antalet parkeringsplatser och det antagande gällande genomsnittligt antal fordonsrörelser per bil och dygn som anges i trafikutredningen från 2015 (WSP, 2015).

Antaganden bygger liksom i scenario 2 på att de boende består av personer i arbetsför ålder med ett resmönster som liknar genomsnittet. Mot bakgrund av ovanstående räknas alstrad biltrafik i scenario 3 ut enligt följande:

- I garaget planeras 74 parkeringsplatser för bil.
- En bil gör i genomsnitt tre rörelser per dag.
- Nyttotrafik adderas enligt alstringsverktyget.

Resultatet blir cirka 230 fordonsrörelser per dygn.

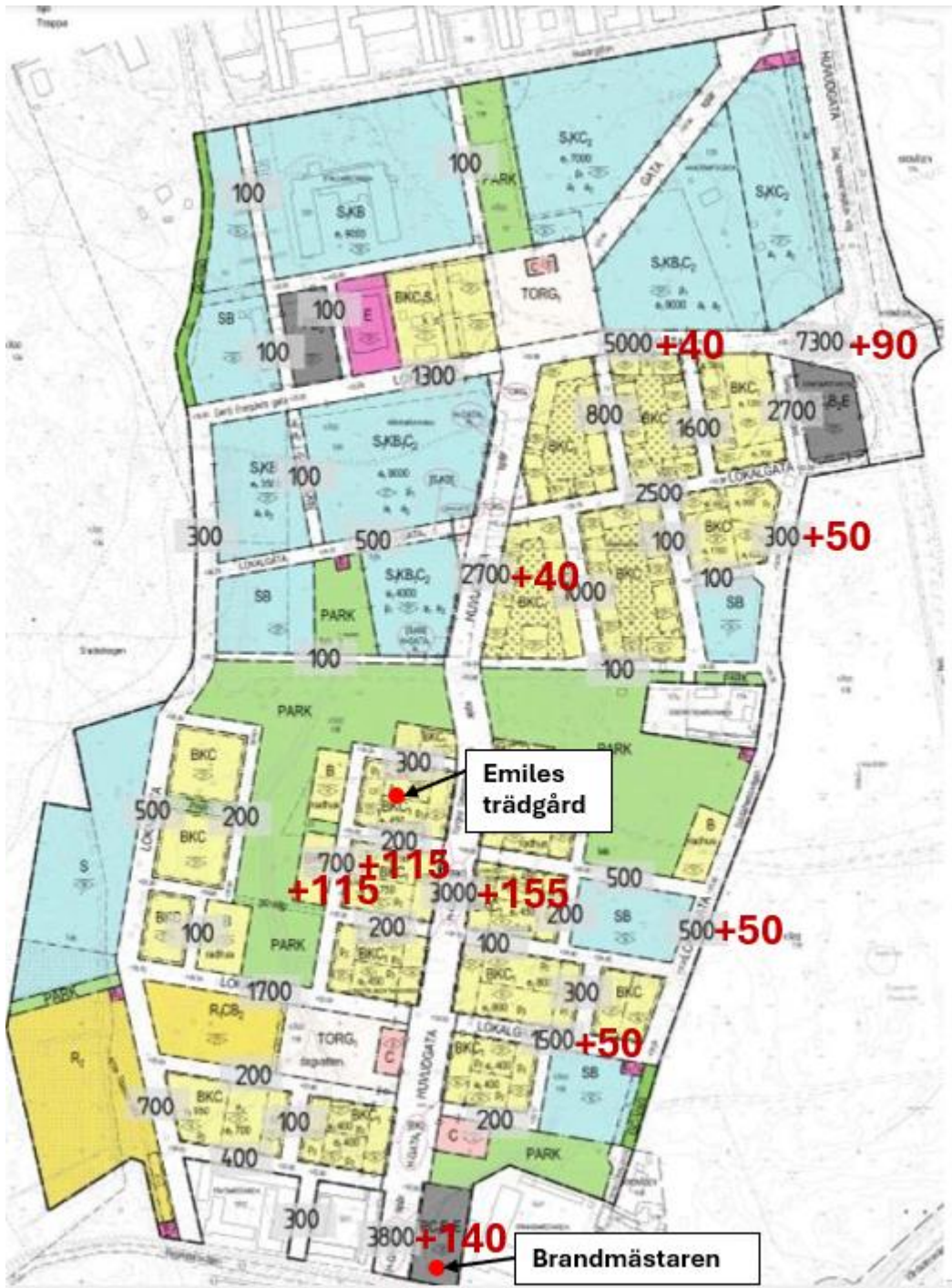
3.2 TRAFIKFLÖDEN

3.2.1 Nätutläggning

Hur trafiken fördelar sig inom Rosendal beror på målpunkter och gatustruktur. Den uppskattade fördelningen baseras på den resmatris som togs fram i trafikutredningen från 2016 (WSP, 2015) (se Tabell 1) samt möjlighet till vänstersväng och enkel- eller dubbelriktning inom området (se Figur 6 och Figur 7).

Torgny Segerstedts allé i de gatuavsnitt som inkluderades i den tidigare trafikprognosen om all parkering samlades i garaget. Vidare skulle trafiken från fastigheten endast påverka lokalgatorna i området i mycket liten utsträckning, i händelse av exempelvis hämtning och lämning av personer eller varor.

I Figur 12 illustreras den alstrade trafiken från scenario 3 (det scenario som innebär högst trafikbelastning) i förhållande till de prognostiserade flödena enligt den tidigare trafikprognosen. Bedömningen är dock att trafiken från fastigheten redan ingår i de tidigare prognostiserade flödena på Torgny Segerstedts Allé utifrån antagandet att 40 procent av de 486 fordonsrörelser som fastigheten beräknades alstra skulle gå via Torgny Segerstedts Allé i de berörda gatuavsnitten.



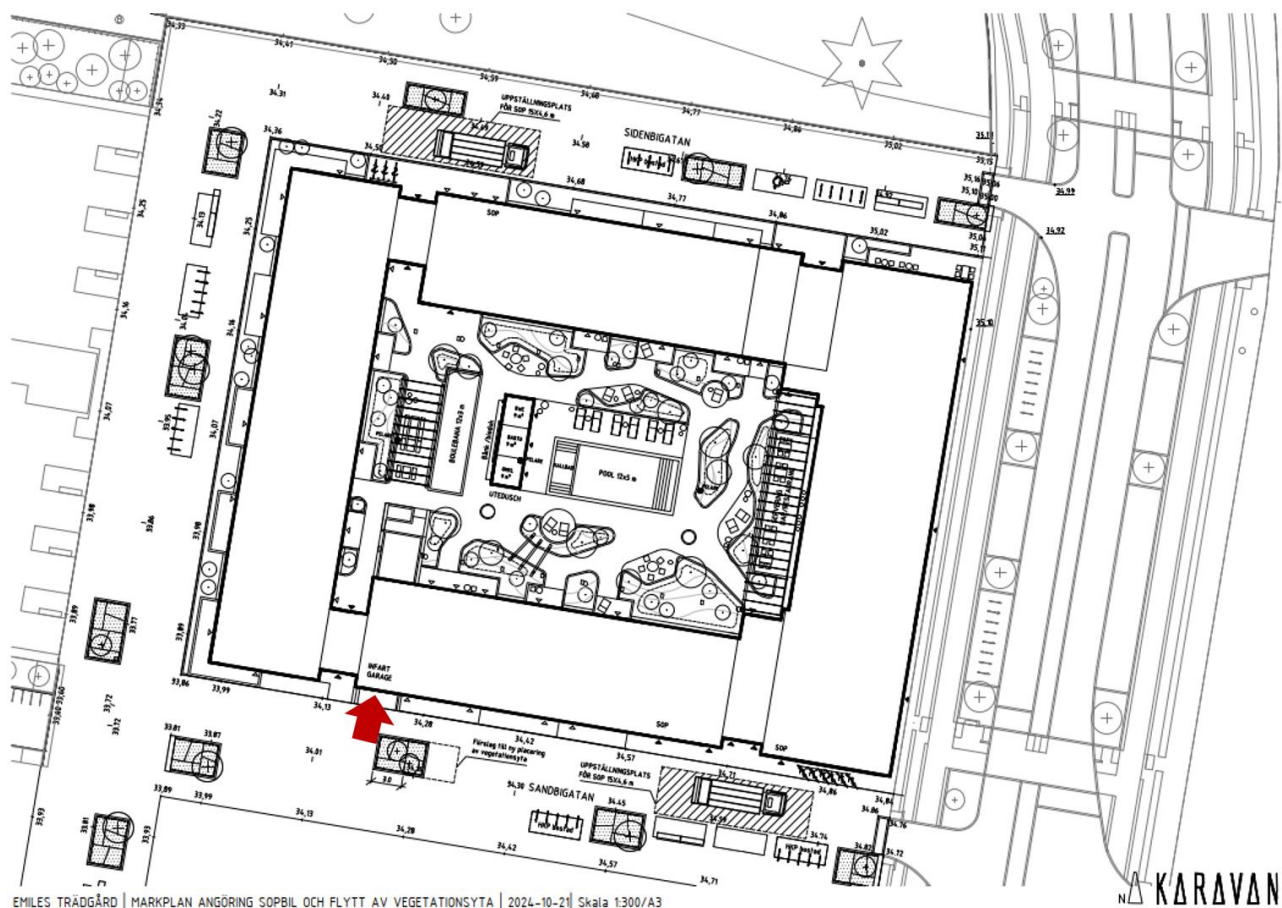
Figur 12. Alstrad trafik (scenario 3) i förhållande till trafikflöden enligt tidigare trafikprognos.

Det är inte rekommenderat att ha blandtrafik (spårvagnar och bilar) på gator med mer biltrafik än 4 000 fordonsrörelser per dygn. Ökade biltrafikflöden på Torgny Segerstedts allé innebär en ökad risk för att årsdygnstrafiken (ÅDT) kommer att överstiga 4 000 fordonsrörelser per dygn, vilket då kan påverka framkomligheten för både spårvägen och biltrafiken. Det kan dock också innebära att biltrafiken självregleras om det blir för krångligt att köra bil i området, vilket skulle kunna bidra positivt till transportmålen gällande färdmedelsfördelningen.

Eftersom många förutsättningar har ändrats sedan trafikprognosen gjordes är det många fler faktorer än trafikstringen från Emiles Trädgård som påverkar trafikprognosen. Trafikflödena i Figur 12 ska därför tolkas med försiktighet. För att kunna göra en kvalificerad konsekvensbedömning gällande trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikslag i ett framtida Rosendal bör en uppdaterad trafikprognos tas fram. Detta görs dock inte inom ramen för denna utredning, eftersom trafikstringen från Emiles Trädgård endast förväntas utgöra en liten del av de totala trafikflödena.

3.3 IN- OCH UTFART TILL GARAGE

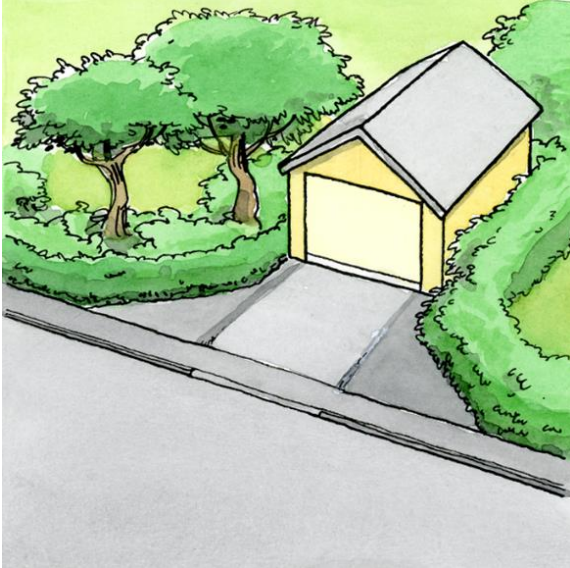
Mot Sandbigatan planeras in- och utfart till ett underjordiskt garage. Placeringen framgår av Figur 13. I följande avsnitt beskrivs in- och utfartens konsekvenser för gaturummets utformning, trafiksäkerhet och trafikflöden.



Figur 13. Garageinfartens placering mot Sandbigatan.

3.3.1 Sikt

Enligt Uppsala kommuns tekniska handbok ska det vid garageutfarter finnas en siktriangel om minst 2x2 meter mot körbana, gångbana eller gång- och cykelväg (Uppsala kommun, 2024). En principiell skiss som illustrerar hur detta kan se ut i ett villaområde visas i Figur 14. I stadsmiljö kan hörnavskärningar eller indragningar av husens bottenvåningar närmast garageutfarten göras då tillräcklig sikt inte kan uppnås på annat sätt.

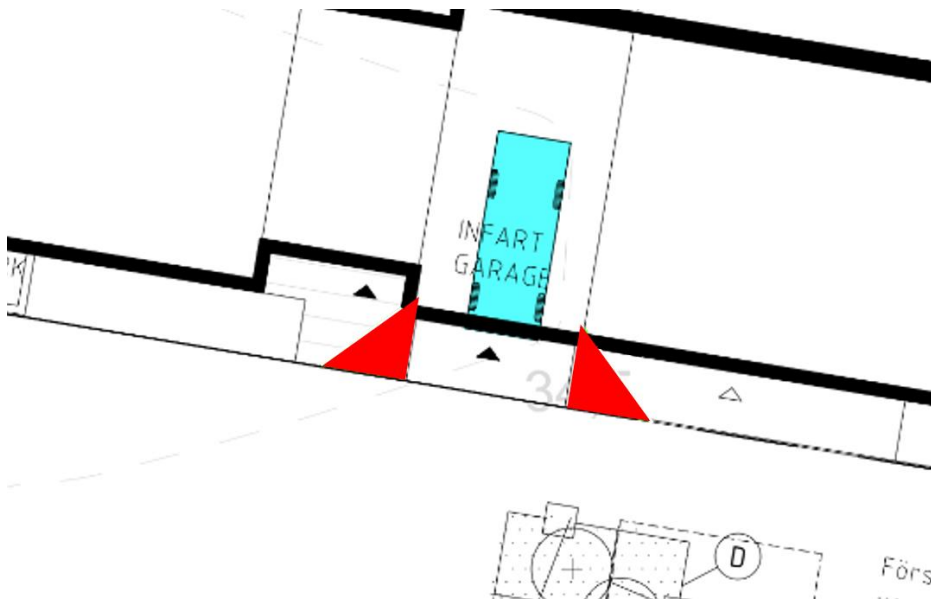


Figur 14. Siktområde vid garageutfart (Sveriges kommuner och regioner, 2016).

Vidare ska avståndet mellan garageutfarten och närmaste korsning inte underskrida 10 meter.

Föreslagen placering av garageutfarten innebär ett avstånd på mer än 10 meter till närmaste korsning. Däremot är avståndet mellan garageöppningen och gatan mindre än 2 meter och kommunens krav på sikt uppnås inte.

Projekteringen av byggnaden behöver anpassas för att säkerställa god sikt vilket innebär att inga byggnadsdelar eller föremål högre än 80 cm får förekomma i markplan inom det område som illustreras med siktrianglar i Figur 15. Det kan exempelvis innebära att fasaden behöver flyttas in en bit från gatan samt att ytan för uteplatsen öster om garageöppningen begränsas.



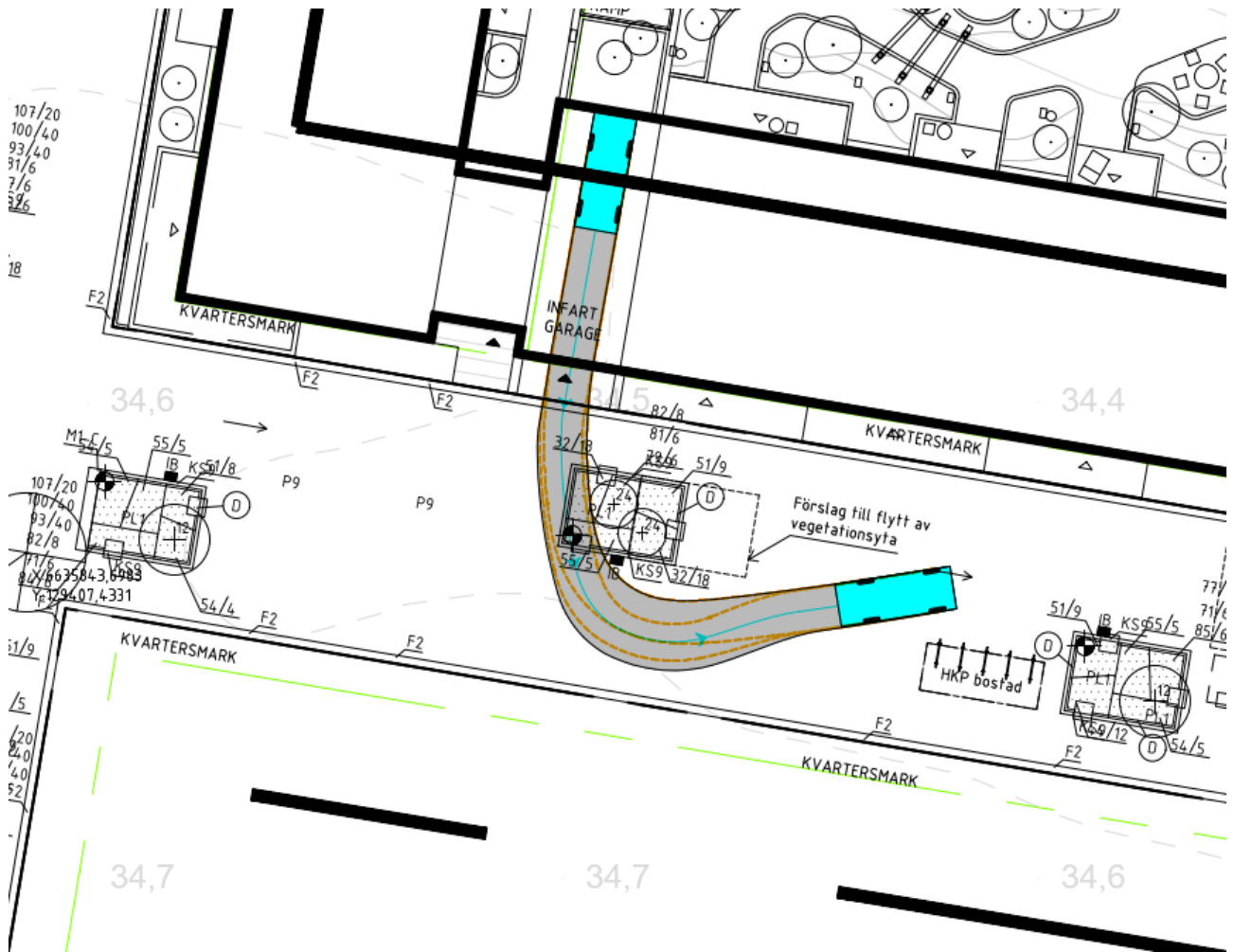
Figur 15. Sikttrianglar vid garageinfart.

3.3.2 Trafiksäkerhet

Med en garageutfart mot Sandbigatan kommer biltrafikflödena på gatan att öka jämfört med grundtanken som gick ut på att all parkering skulle ske samlat i parkeringshus Brandmästaren. Detta är negativt ur trafiksäkerhetssynpunkt, särskilt eftersom Sidenbigatan ingår i en gen koppling för gående och cyklister mellan Rosendals skola och Torgny Segerstedts Allé där bilar och oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik. Biltrafikflödena bedöms dock fortsatt vara låga och gaturummets utformning med vegetationsytor som återkommande inslag förväntas ha en hastighetsdämpande effekt. Genom att se över siktförhållanden enligt rekommendationer i föregående avsnitt förbättras trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som nyttjar gatan.

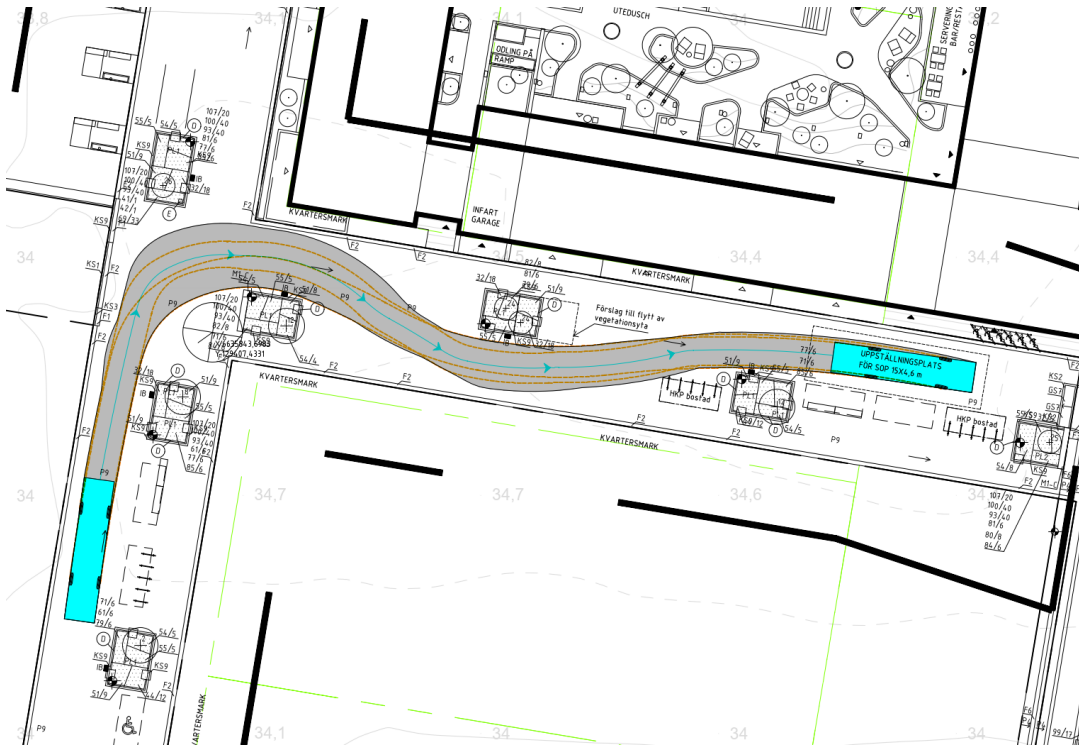
3.3.3 Körspårsanalys

Körspår för personbil visar ett en av de vegetationsytor som planeras längs Sandbigatan kommer att behöva flyttas för att personbilar ska kunna komma ut från garaget på den enkelriktade gatan, se Figur 16.



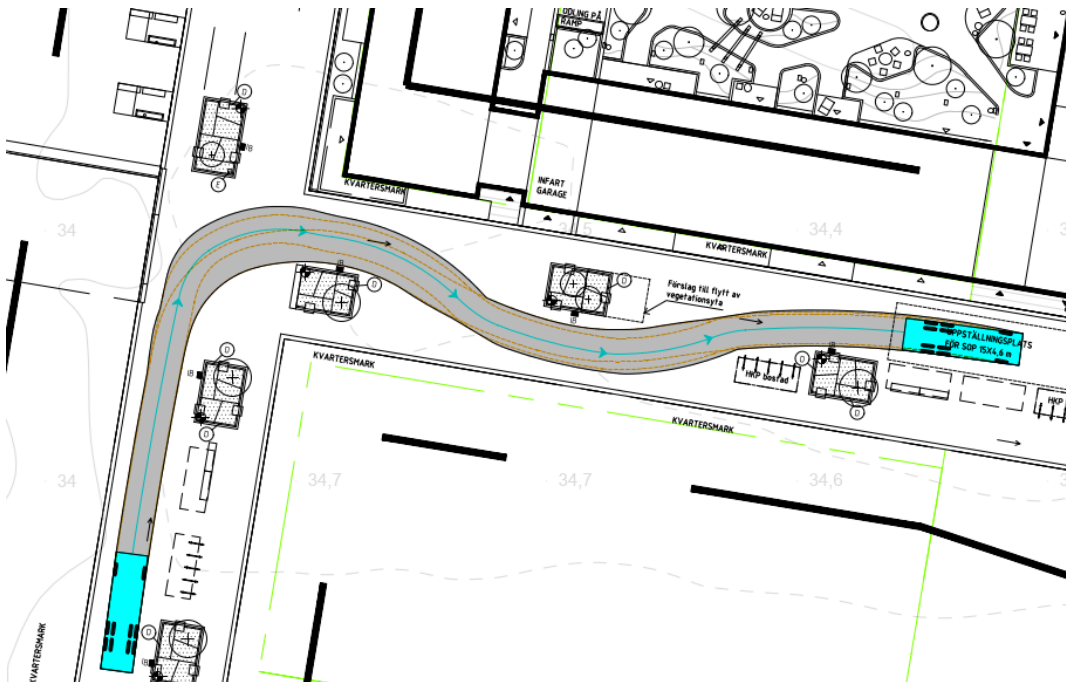
Figur 16. Körspår för personbil.

Om vegetationsytan flyttas enligt Figur 16 kommer dock utrymmet bli knappt för de lastbilar som trafikerar gatan. Dessa kommer att behöva köra mycket långsamt för att komma fram. Körspår för Trafikverkets typfordon Lbn visas i Figur 17.



Figur 17. Körspår för Lbn.

Körspår för Trafikverkets typfordon Los visas i Figur 18.



Figur 18. Körspår för Los.

För att säkerställa god framkomlighet för större fordon bör det vid omprojektering av gaturummet eftersträvas att flytta vegetationsytan så lite som möjligt.

4 SLUTSATS

Trafikalstringen som fastigheten Kåbo 80:1 ger upphov till bedöms ligga inom spannet 70–230 fordonsrörelser per dygn (ÅDT). I samtliga scenarion beräknas trafikalstringen bli lägre jämfört med den tidigare föreslagna markanvändningen för fastigheten som innebar ett större antal lägenheter och förväntades ge en trafikalstring på 486 fordonsrörelser per dygn. Trafikflödena på lokalgatorna i området bedöms dock öka till följd av att parkeringen lokaliseras i ett underjordiskt garage på den egna fastigheten i stället för i parkeringshuset Brandmästaren. Detta kan försämra trafiksäkerheten något på gator där oskyddade trafikanter och motorfordon färdas i blandtrafik, exempelvis Sandbigatan som tros nyttjas av skolelever på väg till och från Rosendals skola.

Ökade biltrafikflöden på Torgny Segerstedts allé skulle innebära en ökad risk för att årsdygnstrafiken (ÅDT) överstiger 4 000 fordonsrörelser per dygn, vilket då skulle kunna påverka framkomligheten för både spårvägen och biltrafiken. Den trafikalstring som fastigheten Kåbo 80:1 ger upphov till och som påverkar Torgny Segerstedts Allé förväntas dock inte bli högre jämfört med den tidigare trafikprognosen.

Eftersom förutsättningarna för Rosendal har ändrats sedan den senaste trafikprognosen gjordes är det många fler faktorer än trafiken från Emiles Trädgård som påverkar trafikprognosen för området. För att kunna göra en kvalificerad konsekvensbedömning gällande trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikslag i ett framtida Rosendal bör en uppdaterad trafikprognos tas fram.

För att säkra god framkomlighet och trafiksäkerhet på Sandbigatan rekommenderas att siktförhållanden vid in- och utfarten till garaget ses över samt att vegetationsytan öster om garageöppningen flyttas längre österut. För att säkerställa god framkomlighet för större fordon bör det dock vid omprojektering av gaturummet eftersträvas att flytta vegetationsytan så lite som möjligt.

5 REFERENSER

- Sveriges kommuner och regioner. (2016). *Klipp häcken!* Hämtat från <https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/klipphacken.65080.html>
- Systra. (2021). *Programhandling - sammanfattning.*
- Trafikanalys. (2024). *Resvanor.* Hämtat från <https://www.trafa.se/transportmonster/RVU-Sverige/?cw=1&q=t1101|ar:2023|anthrespers|kon|alder~standardtable>
- Uppsala kommun. (2016). *Resvaneundersökning hösten 2015.*
- Uppsala kommun. (2021). *Handlingsplan för mobilitet och trafik.*
- Uppsala kommun. (2023). *Rosendals fem etapper.* Hämtat från <https://bygg.uppsala.se/planerade-omraden/rosendal/om-rosendal/rosendals-fem-etapper2/>
- Uppsala kommun. (2024). *Frihöjd och sikt.* Hämtat från <https://tekniskhandbok.uppsala.se/gator-och-torg/gang--och-cykelvagar/frihojd-och-sikt/>
- Uppsala kommun. (2024). *Tillägg till planbeskrivning Ändring av detaljplan för Rosendalsfältet.*
- Uppsala kommun. (2025). Dimensionerande för kvartersgata (e-post).
- WSP. (2015). *Trafikutredning detaljplan Rosendal.*
- WSP. (2018). *Trafikutredning Rosendal.*
- WSP. (2024). *Uppsala spårväg genom Rosendal.*

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP

WSP Sverige AB

Org. nr:556057-4880

wsp.com

