

## ROSENDALS SKOLA

### Trafikanalys av möjlig bilfri zon



2025-03-12



## Uppdragsinformation

|                |                          |
|----------------|--------------------------|
| Uppdragsnamn   | Rosendal Etapp 3         |
| Uppdragsnummer | 10338739                 |
| Författare     | Kristveig Sigurdardottir |
| Datum          | 2025-03-12               |
| Ändringsdatum  | [Ändringsdatum]          |
| Granskad av    | Melissa Melin            |
| Godkänd av     | Uppsala kommun           |

## Kund

**Uppsala kommun**

## Konsult

**WSP**

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

**wsp.com**

## Kontaktpersoner

Teresa Uggla

Uppsala kommun

[teresa.uggla@ uppsala.se](mailto:teresa.uggla@ uppsala.se)

Kristveig Sigurdardottir

WSP Sverige AB

[kristveig.sigurdardottir@wsp.com](mailto:kristveig.sigurdardottir@wsp.com)

Foto på framsida: <https://news.cision.com/se/svensk-cykling/r/har-sverige-flest-vintercyklister-i-hela-varlden--fragan-avgors-pa-vintercyklingens-dag-i-morgon-,c3034938>

## Innehåll

|       |                                            |    |
|-------|--------------------------------------------|----|
| 1     | INLEDNING                                  | 5  |
| 1.1   | BAKGRUND OCH SYFTE                         | 5  |
| 2     | NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR                 | 6  |
| 2.1   | LÄGE                                       | 6  |
| 2.2   | VERKSAMHETEN                               | 7  |
| 2.3   | NUVARANDE OCH PLANERAD TRAFIKSITUATION     | 8  |
| 2.3.1 | <i>Gående och cyklister</i>                | 9  |
| 2.3.2 | <i>Kollektivtrafik</i>                     | 10 |
| 2.3.3 | <i>Varuleveranser och sophämtning</i>      | 11 |
| 2.3.4 | <i>Taxi/färdtjänst</i>                     | 11 |
| 2.3.5 | <i>Tillfälliga parkeringsytor</i>          | 12 |
| 2.3.6 | <i>Parkeringar</i>                         | 12 |
| 2.3.7 | <i>Garage Kåbo 71:1 och 72:1</i>           | 13 |
| 2.3.8 | <i>Biltrafik</i>                           | 13 |
| 3     | TRAFIKANALYS                               | 18 |
| 3.1   | SAMMANFATTAD PROBLEMBILD                   | 18 |
| 3.2   | MOTORFORDONSTRAFIK                         | 18 |
| 3.2.1 | <i>Genomfartstrafik</i>                    | 19 |
| 3.2.2 | <i>Hämta/lämna-trafik</i>                  | 19 |
| 3.2.3 | <i>Trafik som har ärende i skolområdet</i> | 21 |
| 3.3   | MÖJLIGA ÅTGÄRDER                           | 22 |
| 3.4   | REGLERING                                  | 22 |
| 3.5   | LÄMPLIGHETSBEDÖMNING FÖR REGLERING         | 22 |
| 3.5.1 | <i>Gågata</i>                              | 22 |
| 3.5.2 | <i>Gångfartsområde</i>                     | 23 |
| 3.5.3 | <i>Cykelgata</i>                           | 23 |
| 3.5.4 | <i>Genomfartsförbud</i>                    | 24 |
| 3.5.5 | <i>Motorfordonsförbud</i>                  | 24 |
| 3.5.6 | <i>Enkelriktning</i>                       | 25 |
| 3.5.7 | <i>Förbud mot att stanna och parkera</i>   | 25 |
| 3.5.8 | <i>Tidsbegränsade regleringar</i>          | 26 |
| 3.6   | UTFORMNING                                 | 26 |
| 3.7   | LÄMPLIGHETSBEDÖMNING FÖR UTFORMNING        | 27 |
| 3.7.1 | <i>Trafiksäkerhetseffekt</i>               | 27 |

|        |                                                                    |    |
|--------|--------------------------------------------------------------------|----|
| 3.7.2  | <i>Upphöjda övergångsställen/korsningar</i>                        | 27 |
| 3.7.3  | <i>Skiftande markbeläggning</i>                                    | 28 |
| 3.7.4  | <i>Upphöjd längre sträcka</i>                                      | 29 |
| 3.7.5  | <i>Förskjutning eller avsmalning av körbanan</i>                   | 29 |
| 3.7.6  | <i>Uppmärksamhetshöjande åtgärder</i>                              | 29 |
| 3.7.7  | <i>Entréer/portaler</i>                                            | 30 |
| 3.7.8  | <i>Möblering/plantering</i>                                        | 30 |
| 3.7.9  | <i>Belysning</i>                                                   | 31 |
| 3.7.10 | <i>Utformning vid tidsbegränsade regleringar</i>                   | 31 |
| 3.8    | <b>BETEENDEPÅVERKANDE ÅTGÄRDER</b>                                 | 31 |
| 3.8.1  | <i>Kampanjer för bilförare i området generellt</i>                 | 31 |
| 3.8.2  | <i>Information till föräldrar</i>                                  | 31 |
| 3.8.3  | <i>Information till skolans personal</i>                           | 32 |
| 3.8.4  | <i>Kommunikation med eleverna</i>                                  | 32 |
| 3.9    | <b>ÖVRIGT</b>                                                      | 32 |
| 3.9.1  | <i>Varuleveranser när barnen är inne i skolan</i>                  | 32 |
| 3.9.2  | <i>Under byggtid</i>                                               | 32 |
| 3.9.3  | <i>Multihuset</i>                                                  | 32 |
| 3.9.4  | <i>RHP för en anställd på skolan</i>                               | 33 |
| 3.9.5  | <i>Ett scenario där inga garage byggs längs Arne Tiselius gata</i> | 33 |
| 4      | <b>REKOMMENDATIONER</b>                                            | 34 |
| 5      | <b>REFERENSER</b>                                                  | 37 |

# 1 INLEDNING

## 1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

I Uppsala kommuns mål och budget 2025 är ett ut av uppdragen att ” Förbättra trafiksäkerheten för barn och unga vid förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet” med följande motivation:

*Barn och unga ska ha trygga och säkra vägar till förskola, skola och fritidsaktiviteter. Om barn kan gå och cykla tryggt är det bra för miljö och hälsa. Det ökar också barns frihet. Uppsala kommun ska förbättra trafikmiljön kring förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet. Bilfria zoner ska successivt införas runt förskolor, skolor och fritidsanläggningar.*

*Riktlinjer ska även utarbetas för hämta- och lämnafunktion vid förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet för att med tillräcklig geografisk distans säkerställa trafiksäkerheten för barn som går och cyklar till skolan och fritidsaktiviteter.*

Syftet med en bilfri zon är alltså främst tredelat; ökad trafiksäkerhet, positiva effekter på miljön och barnens hälsa samt ökad frihet för barnen. Men att införa restriktioner för biltrafiken kan även ha fler positiva effekter. Minimering av biltrafik förbi skolan skulle bidra till lugnare och tystare trafikmiljö för barnen när de vistas på skolgården om reglering införs som permanent och inte bara vid skolans start och slut. En bilfri zon kan även bidra till att fler föräldrar åker hållbart till jobbet.

Syftet med denna utredning är dels att analysera vilka åtgärder som är möjliga och lämpliga kopplade till reglering, utformning och lokalisering av en bilfri zon på Arne Tiselius gata vid Rosendals skola. Dels är syftet att beskriva konsekvenserna av åtgärderna.

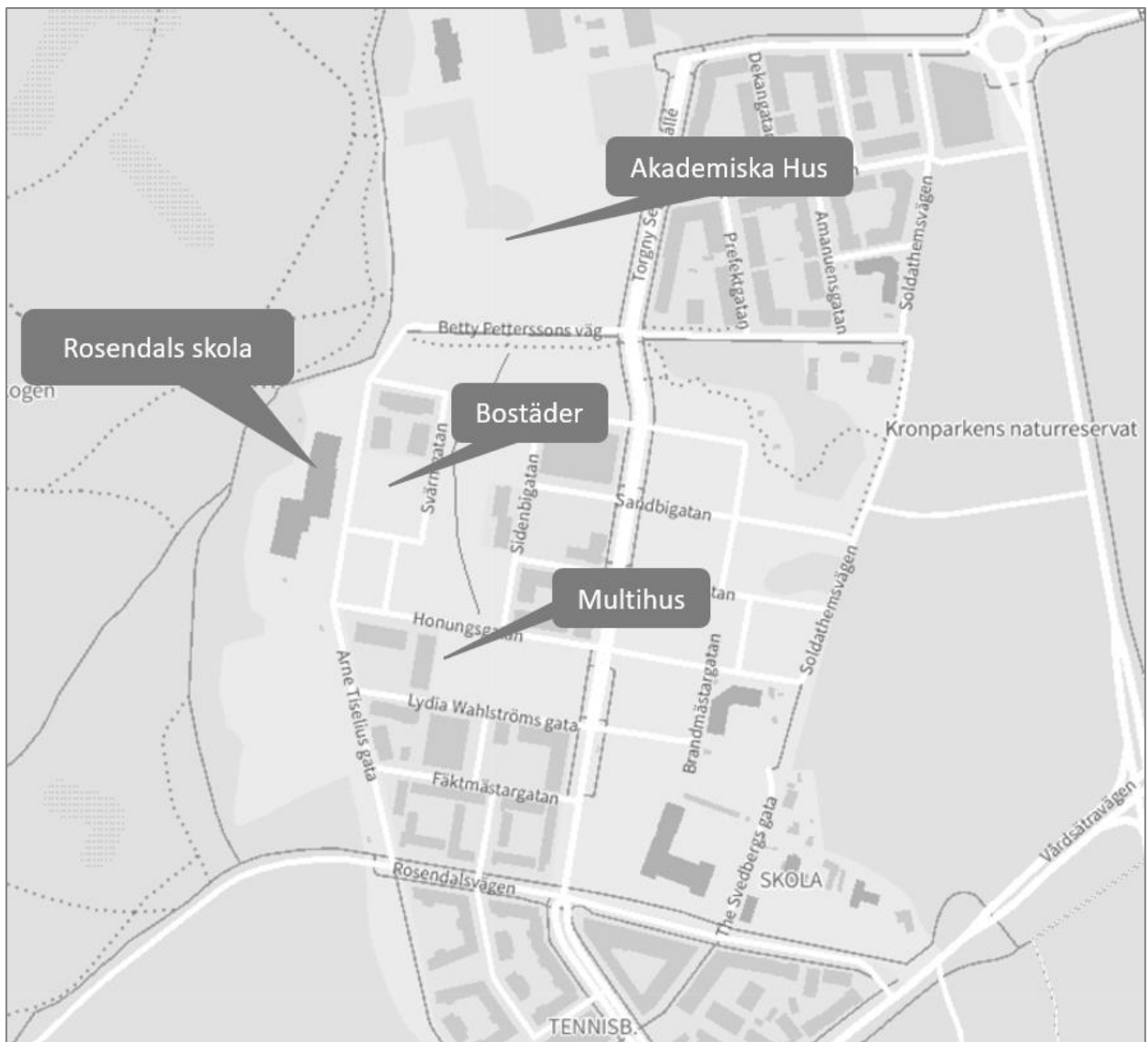
## 2 NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

### 2.1 LÄGE

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.

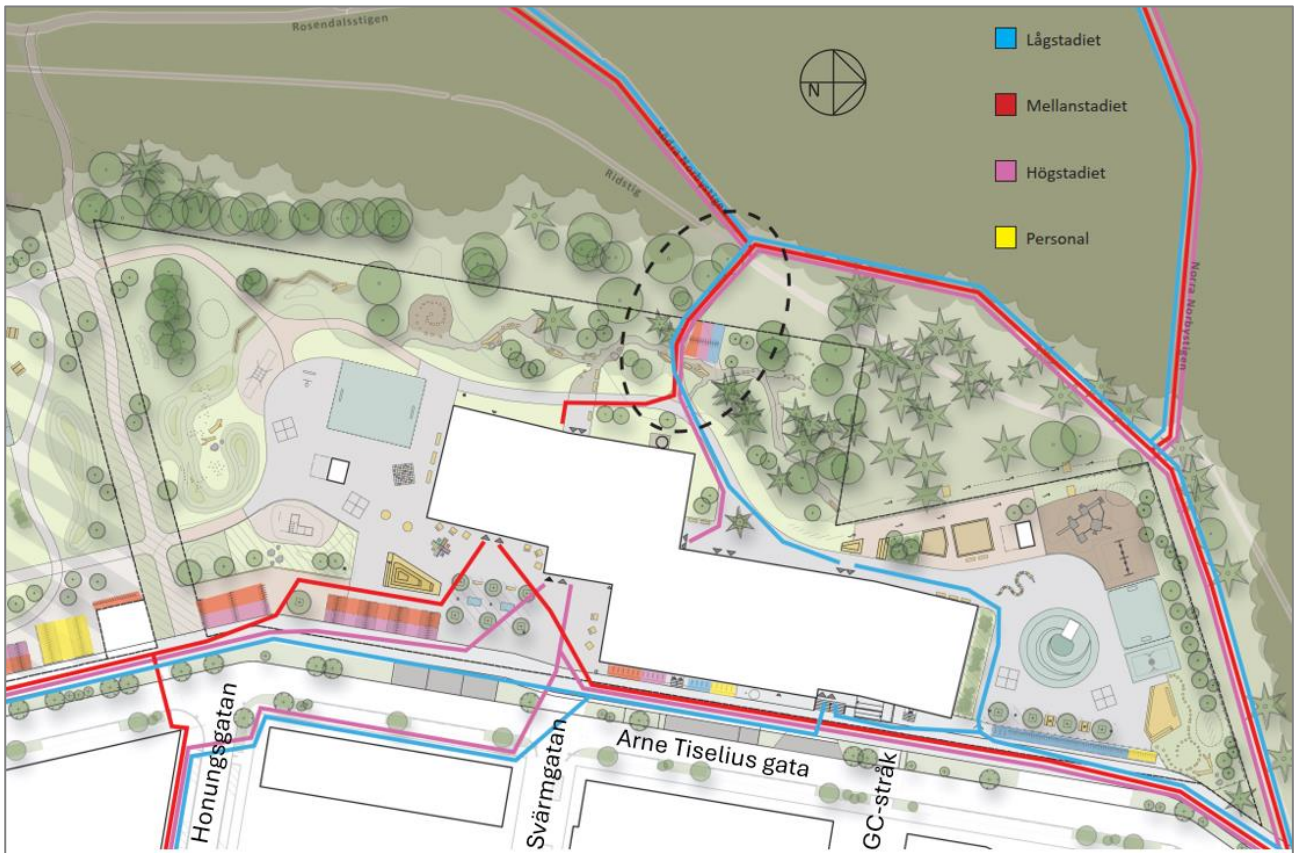
Rosendals skola är belägen väster om Arne Tiselius gata i direkt anslutning till Stadsskogen. Öster om skolan planeras ett bostadsområde. Strax sydöst om skolan finns multihuset. Det är en byggnad där man samlat olika funktioner i form av kulturskola, idrottshall, bibliotek, utrymmen för evenemang med mera. Eleverna i Rosendals skola har sin idrottsundervisning i multihuset.

Akademiska hus är fastighetsägare för området norr om Betty Petterssons gata. Utveckling av detta område har inte påbörjats ännu.



Figur 1. Skolan och närliggande målpunkter. Bakgrundskarta: (Uppsala kommun, 2024)

Figuren nedan visar ingångar och cykelparkeringar för eleverna i skolan. Utöver dessa ingångar finns det även några nödutgångar.



Figur 2. Ingångar och cykelparkeringar för elever i låg-, mellan- och högstadiet. (Ramböll, 2020)

## 2.2 VERKSAMHETEN

Skolan är byggd för att kunna rymma 750 elever i F-9. I dagsläget går 686 elever i skolan och det är 95 anställda på skolan. Elevernas starttider varierar från klockan 08.15 till 09.15.

Upptagningsområden är i dagsläget Rosendal, Norby, Eriksberg, Gottsunda, Ekeby, Industristaden, Valsätra och Ulleråker samt Vreta. Vissa av dessa områden ligger ganska långt ifrån skolan men allt eftersom Rosendalsområdet växer kommer troligtvis andelen elever som bor inom gång- eller cykelavstånd att öka.

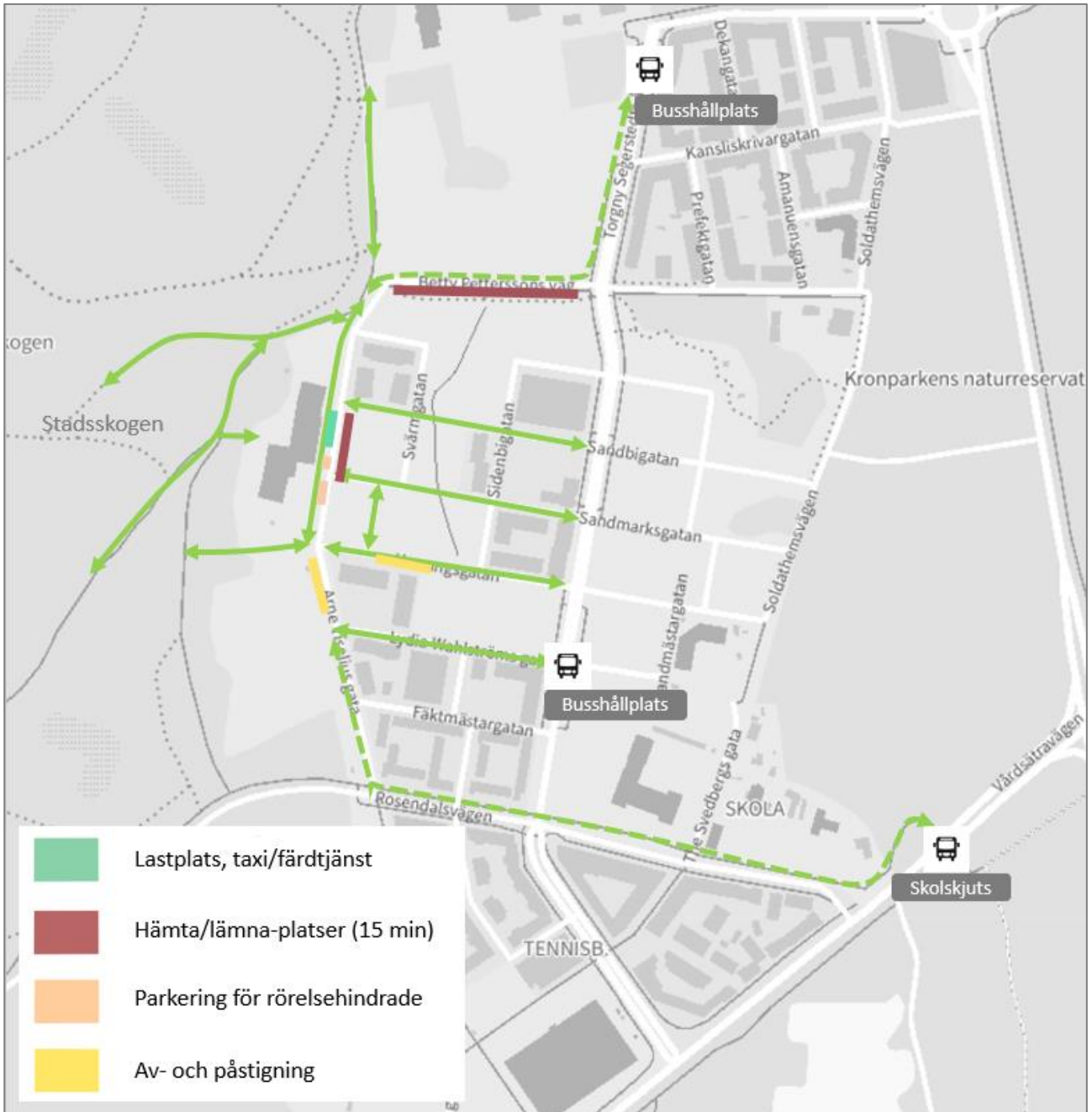
Enligt en enkel resvaneundersökning som gjordes i Rosendals skola, årskurs 6-9, under hösten 2024 är färdmedelsfördelningen som följer: Ungefär 12 % promenerar till skolan, 53 % cyklar, 27 % åker kollektivt, 6 % blir skjutsade med bil och 1 % tar sig på något annat sätt. Svarsandelen i undersökningen var endast 21 %, vilket kan påverka resultatet. Resultatet stämmer dock relativt bra med information från skolan om att ungefär 200 elever tar buss till skolan och även med observation som gjordes under hösten 2024 där det noterades att endast ungefär 20-30 barn skjutsades med bil till skolan.

Områdena runt Rosendal, allt ifrån Gottsunda i söder till Ekeby i norr är relativt platta. Hela Rosendal ligger inom 1 km gång-/cykelavstånd till skolan och största delen av exempelvis Norby, Eriksberg och Ulleråker inom cirka 2 km. Detta ger goda förutsättningar för barnen att gå eller cykla till skolan. Det kan dock vara trygghetsproblem för barn som behöver gå eller cykla genom Stadsskogen mellan Norby/Eriksberg och Rosendal.

Från Vreta är det cirka 10 kilometer till skolan och barnen som bor där har därför inte möjlighet att gå eller cykla utan de kan åka kollektivt, med skolskjuts eller bli skjutsade av sina föräldrar.

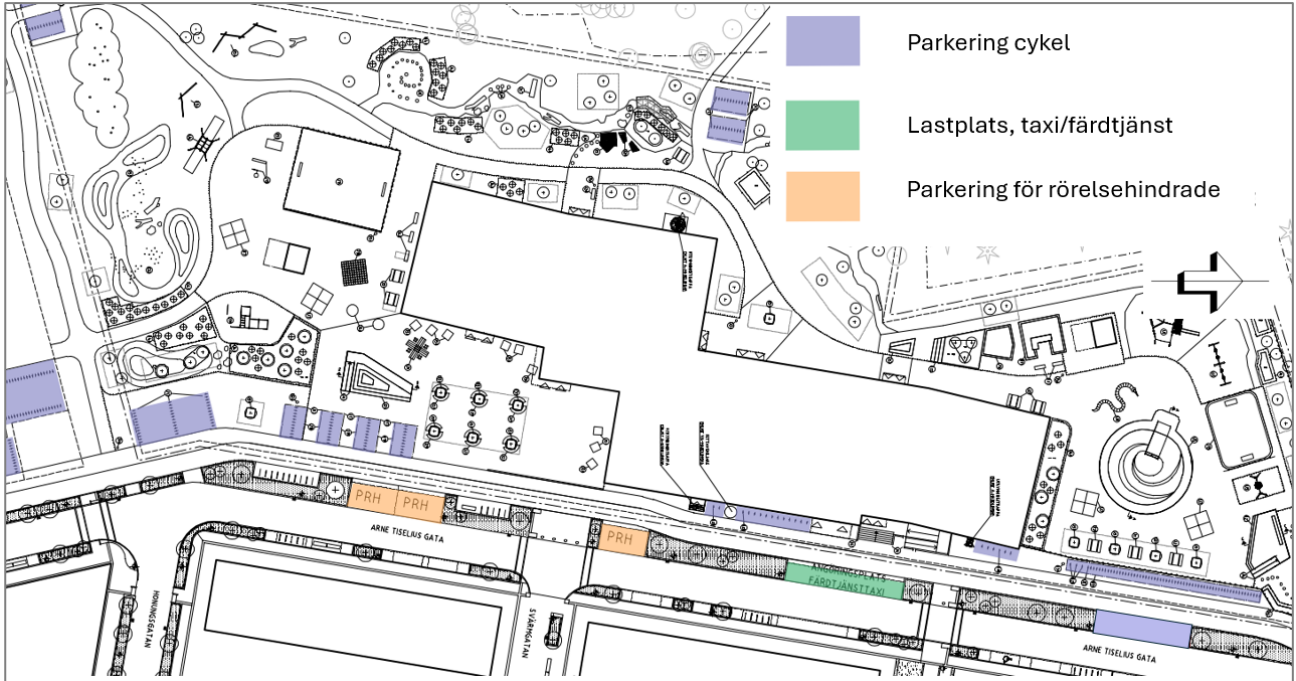
## 2.3 NUVARANDE OCH PLANERAD TRAFIKSITUATION

Figur 3 ger en överblick över trafiksituationen kring Rosendals skola så som den är planerad. Vissa delar av den är inte på plats ännu, exempelvis den nordligaste delen av Arne Tiselius gata för biltrafik och hämta/lämna platserna på Betty Petterssons gata. Vissa funktioner är byggda men inte skyltade, exempelvis på- och avstigningsplatsen för bussar söder om skolan. I denna utredning utgås det i första hand från att hela trafiknätet är färdigbyggt.



Figur 3. Överblick över nuvarande och planerad trafiksituation för Rosendals skola. Gröna streck visar huvudsakliga stråk till och från skolan för gående och cyklister inklusive gångvägen från den busshållplats som ligger närmast skolan. Streckade gröna linjer indikerar gångstråk från sekundär busshållplats och skolskjuts. Bakgrundskarta: (Uppsala kommun, 2024)

Figur 4 visar planerade last- och parkeringsplatser för skolan enligt bilaga till bygglov Rosendals skola. Planerna för hämta/lämna platser har ändrats sedan bygglovshandlingarna togs fram och i bilden har detta justerats. Hämta/lämna platserna som planerades längs Arne Tiselius gata norr om skolan nu är byggda som cykelparkeringar.



Figur 4. Planerade last- och parkeringsplatser för skolan enligt bilaga till bygglov för Rosendals skola med justeringen att hämta/lämna platserna som planerades längs Arne Tiselius gata norr om skolan nu är byggda som cykelparkeringar.

### 2.3.1 Gående och cyklister

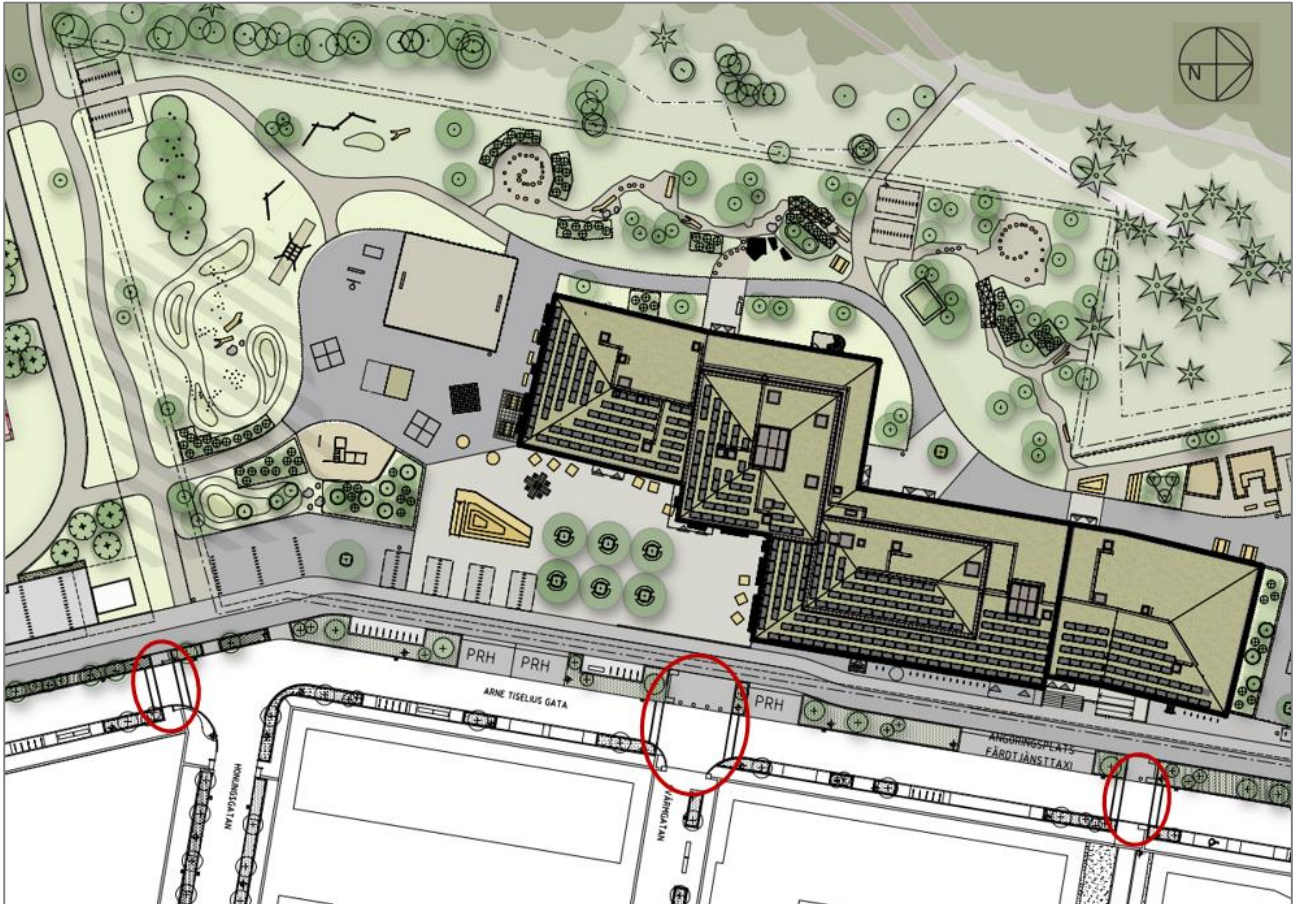
De huvudsakliga stråken för gående och cyklister närmast skolan är:

- efter gång- och cykelvägen längs Arne Tiselius gatas västra sida
- på tvärstråken i öst/västlig riktning (Sandbigatan/gång- och cykelstråk, Sandmarksgatan/Svärmgatan och Honungsgatan)
- genom Stadsskogen med anslutningar söder om, mitt på och norr om skolan



Figur 5. Huvudsakliga gång- och cykelstråk närmast skolan. Bakgrundskarta: (Uppsala kommun, 2024)

För de tre stråken som tvärr Arne Tiselius gata, Sandbigatan/gång- och cykelstråk, Sandmarksgatan/Svärmgatan och Honungsgatan, planeras upphöjda stråk över Arne Tiselius gata. För gång- och cykelstråket i norr planeras det inte för ett övergångsställe på den upphöjda delen. För Svärmgatan är den upphöjda delen bredare än gatubreddens och i upphöjningens södra del finns det ett övergångsställe. Vid Honungsgatan är själva korsningen inte upphöjd utan det upphöjda övergångsstället ligger söder om korsningen med Arne Tiselius gata.



Figur 6. Upphöjda stråk över Arne Tiselius gata. Bygglovshandling.

### 2.3.2 Kollektivtrafik

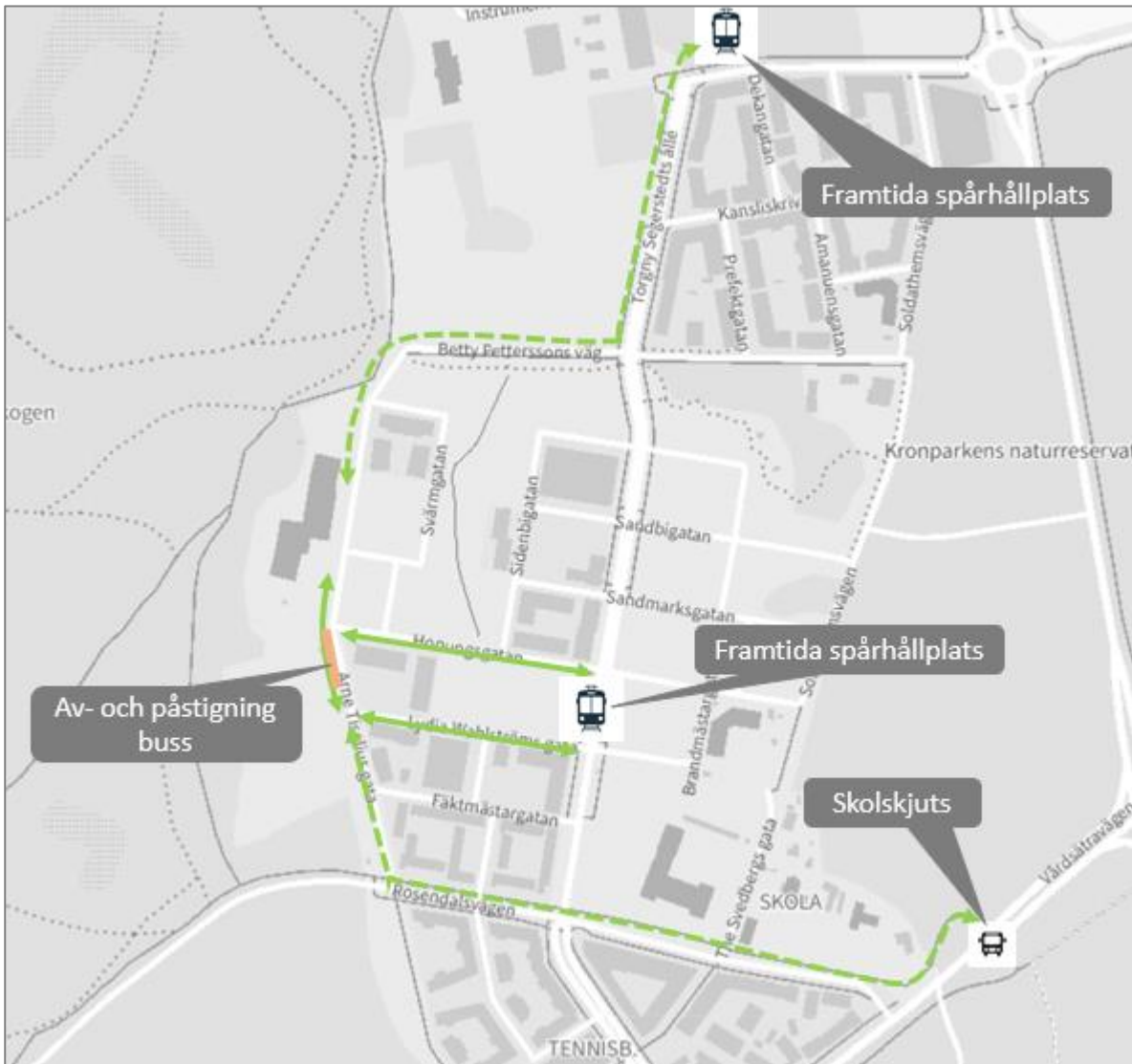
Torgny Segerstedts Allé trafikeras idag av bussar. Busshållplatserna som ligger närmast skolan ligger på var sin sida om Lydia Wahlströms gata. Eleverna kan ta sig via Lydia Wahlströms gata eller Honungsgatan till skolan, cirka 350 meters gångavstånd. Det finns även en hållplats strax söder om Gerd Enequists gata som ligger på cirka 500 meters gångavstånd från skolan.

Skolskjutsbussar stannar på busshållplatserna vid Vårdsätravägen vid undergången strax öster om Rosendalsvägen, på ungefär 900 meters gångavstånd från skolan.

För bussar som inte är linjetrafik men kan behövas för multihuset eller möjligtvis för utflykter med eleverna finns en på- och avstigningsplats på Arne Tiselius gatas västra sida strax söder om Honungsgatan.

Den nya spårvägen i Uppsala kommer att trafikera Torgny Segerstedts Allé och ersätta busstrafiken, se Figur 7. Det planeras bli en spårvagnshållplats mellan Honungsgatan och Lydia Wahlströms gata och en på Talltorget norr om Gerd Enequists gata. I och med att denna hållplats blir något längre ifrån skolan än

busshållplatsen som ligger söder om gatan så kommer troligtvis den allra största delen av eleverna och personalen på skolan att använda hållplatsen söder om Honungsgatan.



Figur 7. Framtida kollektivtrafik. Bakgrundskarta: (Uppsala kommun, 2024)

### 2.3.3 Varuleveranser och sophämtning

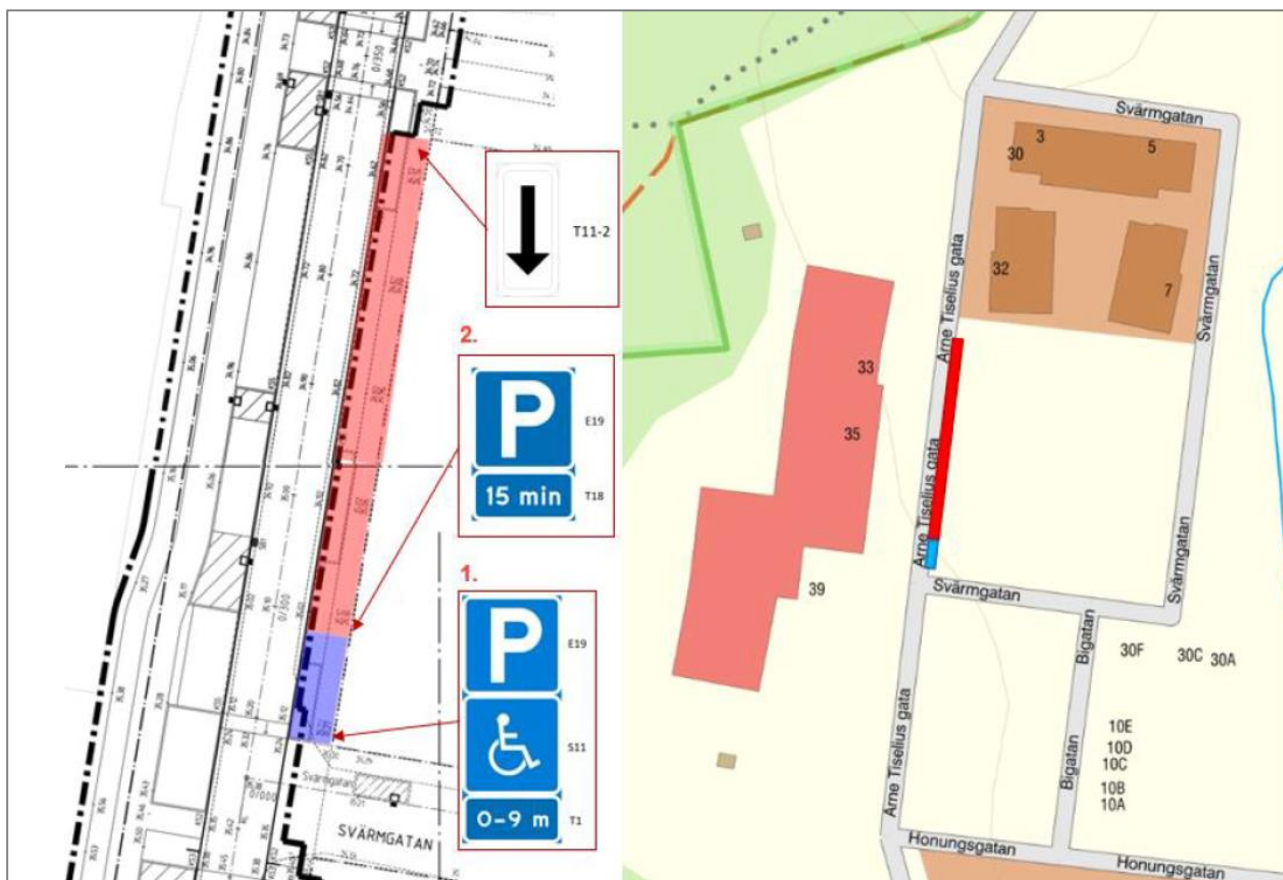
Varuleveranser och sophämtning sker via en lastplats som ligger längs Arne Tiselius västra sida. Varutransporterna korsar inte gång- och cykelbanan utan varor och sopor behöver dras över den. Då det inte finns någon vändmöjlighet för större fordon vid lastplatsen behöver de komma norrifrån för att kunna angöra åt rätt håll. I dagsläget är Arne Tiselius gatas nordligaste del inte färdigbyggd så transporterna behöver antingen ske via Betty Petterssons gata (som kommer bli enkelriktad österut när förlängningen av Arne Tiselius gata är färdigbyggd) eller via Arne Tiselius gata söderifrån och Svärmgatan. När Arne Tiselius gata är färdigbyggd antas alla varutransporter komma norrifrån.

### 2.3.4 Taxi/färdtjänst

Taxi/färdtjänst kan dels angöra på lastplatsen, dels finns det tre parkeringar för rörelsehindrade som även går att använda för på- och avstigning med färdtjänst.

### 2.3.5 Tillfälliga parkeringsytor

Det finns idag tillfälliga korttidsplatser för hämtning och lämning längs Arne Tiselius östra sida samt en parkeringsplats för rörelsehindrade.



Figur 8. Tillfällig yta för hämta/lämna (röd) och en tillfällig parkeringsplats för rörelsehindrade (blå).

### 2.3.6 Parkeringar

Parkeringsförbud:

- Det råder parkeringsförbud i hela Rosendal, vilket innebär att det endast är tillåtet att parkera på uppmärkta parkeringsplatser. Alla parkeringar på gatumark i Rosendal är reglerade till 15 minuter.

Parkering för rörelsehindrade:

- Det finns tre parkeringar för rörelsehindrade längs Arne Tiselius gatas västra sida, en norr om Svärmgatan och två söder om gatan. Dessa är tidsbegränsade till 4 timmar, vilket är standard för hela Rosendal.
- Det finns behov för en mer permanent parkering för en anställd på skolan. Denna parkering har tillfälligt lösts med en plats längs Arne Tiselius östra sida, se Figur 8. Parkeringsplatsen är dock inte reserverad utan kan användas av alla som har RHP-tillstånd.

Hämta/lämna parkeringar:

- I dagsläget finns en 50–60 meter lång yta längs Arne Tiselius gatas östra sida som är tänkt som en tillfällig hämta/lämna yta, se Figur 8. Planen är sedan att de korttidsparkeringsplatser som ska byggas längs Betty Petterssons gata ska nyttjas som skolans hämta/lämna-platser.

- Den hämta/lämna yta som i bygghandlingarna visades längs Arne Tiselius gata strax norr om skolbyggnaden är ändrad till cykelparkeringar.

Personalparkering:

- Parkeringsköp har gjorts för personalparkeringar i Brandmästaren. Inga personalparkeringar finns vid skolan.
- En del av personalen parkerar på andra sidan Stadsskogen och går därifrån igenom skogen till skolan.

### 2.3.7 Garage Kåbo 71:1 och 72:1

Garage planeras för fastigheterna Kåbo 71:1 och 72:1 som kommer att placeras ut mot Arne Tiselius gata. Dessa garage kommer att generera trafik framför skolan. Uppsala kommun har uppskattat att antalet parkeringsplatser i garagen blir ungefär 30 platser i vardera garage.

I denna utredning utgår det från att dessa garage byggs och att de skapar trafik på både Arne Tiselius gata och omkringliggande gatunät.

### 2.3.8 Biltrafik

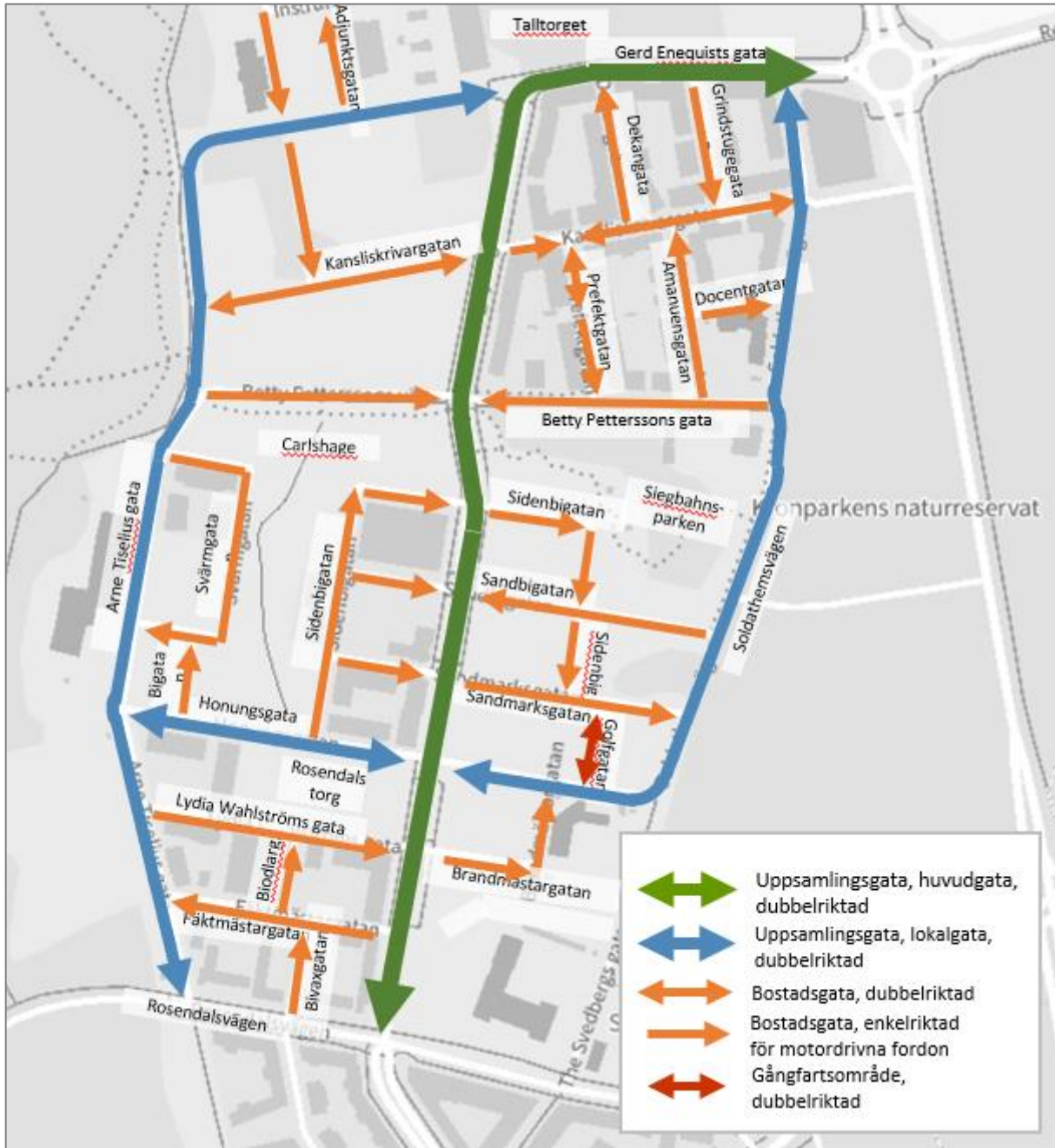
Arne Tiselius gata är i dagsläget planerad för dubbelriktad biltrafik.

Enligt trafikutredning från 2018 (WSP, 2018) har gatunätet i Rosendal klassificerats enligt följande:

Tabell 1. Klassificering av gatunätet i Rosendal. (WSP, 2018)

| Övergripande klassificering     | Huvudgata                                                      | Lokalgata                                                                                          |                                                                                                        |                 |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Gatuklassificering              | Uppsamlingsgata                                                | Uppsamlingsgata                                                                                    | Bostadsgata                                                                                            | Gångfartsområde |
| Funktion i nätet                | Del av stomnät för kollektivtrafik. Del av huvudnät för cykel. | Lokal länk som ansluter till huvudnätet och är uppsamlande gata med betydande andel extern trafik. | Lokal länk, förmedlar trafik inom ett bostadsområde. Har intilliggande fastigheter som start/målpunkt. | Gångfartsområde |
| Hastighet                       | 30 km/h                                                        | 30 km/h                                                                                            | 30 km/h                                                                                                | Gångfart        |
| Fordonsflöde                    |                                                                |                                                                                                    |                                                                                                        |                 |
| Körfält                         | 1+1                                                            | 1+1                                                                                                | Inget krav                                                                                             | Inget krav      |
| Sektionsbredd                   | 3,5+3,5                                                        | 6                                                                                                  | 3,5-5                                                                                                  |                 |
| Dimensionerande trafiksituation | (LBn+LBn)A                                                     | (LBn+LBn)C eller (LBn+P)A                                                                          | (LBn+P)A                                                                                               | Inget krav      |
| Kollektivtrafik                 | Ja                                                             | Nej                                                                                                | Nej                                                                                                    | Nej             |
| Cykel                           | Cykelbana                                                      | Cykelbana eller blandtrafik                                                                        | Blandtrafik                                                                                            |                 |
| Gångbana                        | Ja                                                             | Kan finnas                                                                                         |                                                                                                        |                 |
| Farthinder                      | Ja                                                             | Kan finnas                                                                                         | Kan finnas                                                                                             | Kan finnas      |
| Typ av hållplats                | Stopp hållplats                                                | -                                                                                                  | -                                                                                                      | -               |

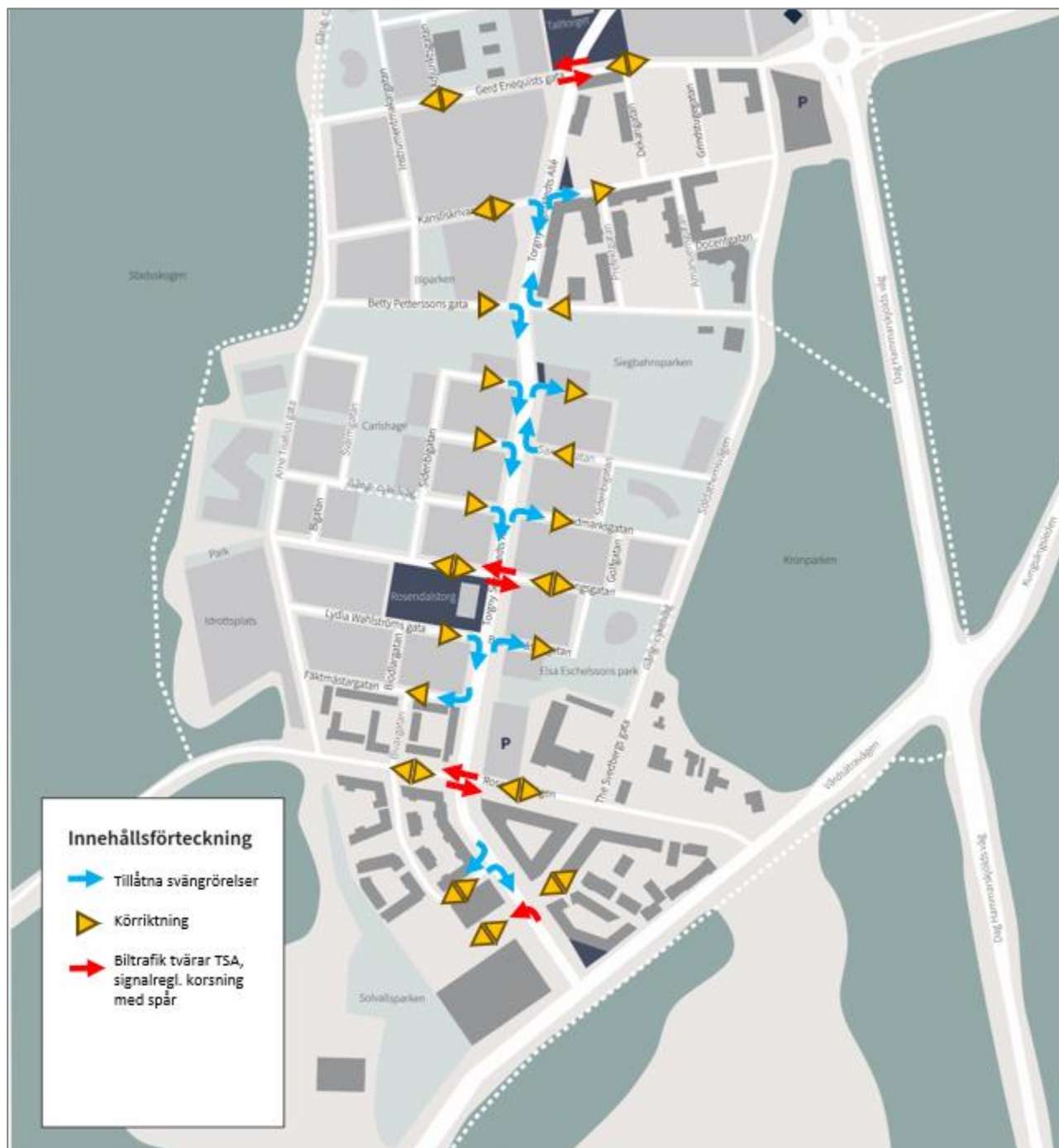
Arne Tiselius gatas funktion är lokal länk som ansluter till huvudnätet och är uppsamlande gata med betydande andel extern trafik, se Figur 9. Arne Tiselius gata är kurvig och har en smal sektion, vilket bidrar till att den inte blir lockande som genomfartsgata för att nå väg 55 eller målpunkter placerade i västra delen av planområdet. Enligt trafikutredningen från 2018 antas det bli 500 ÅDT på sträckan förbi skolan. Då denna utredning utgick från att det inte skulle finnas några garage i etapp 3 så förväntas trafikflödena bli större än så, om biltrafiken fortsatt skulle ha möjlighet att köra på sträckan förbi skolan.



Figur 9. Åkriktningar och klassificering av gator i Rosendal utifrån ett färdigbyggt område. Bakgrundskarta: (Uppsala kommun, 2024)

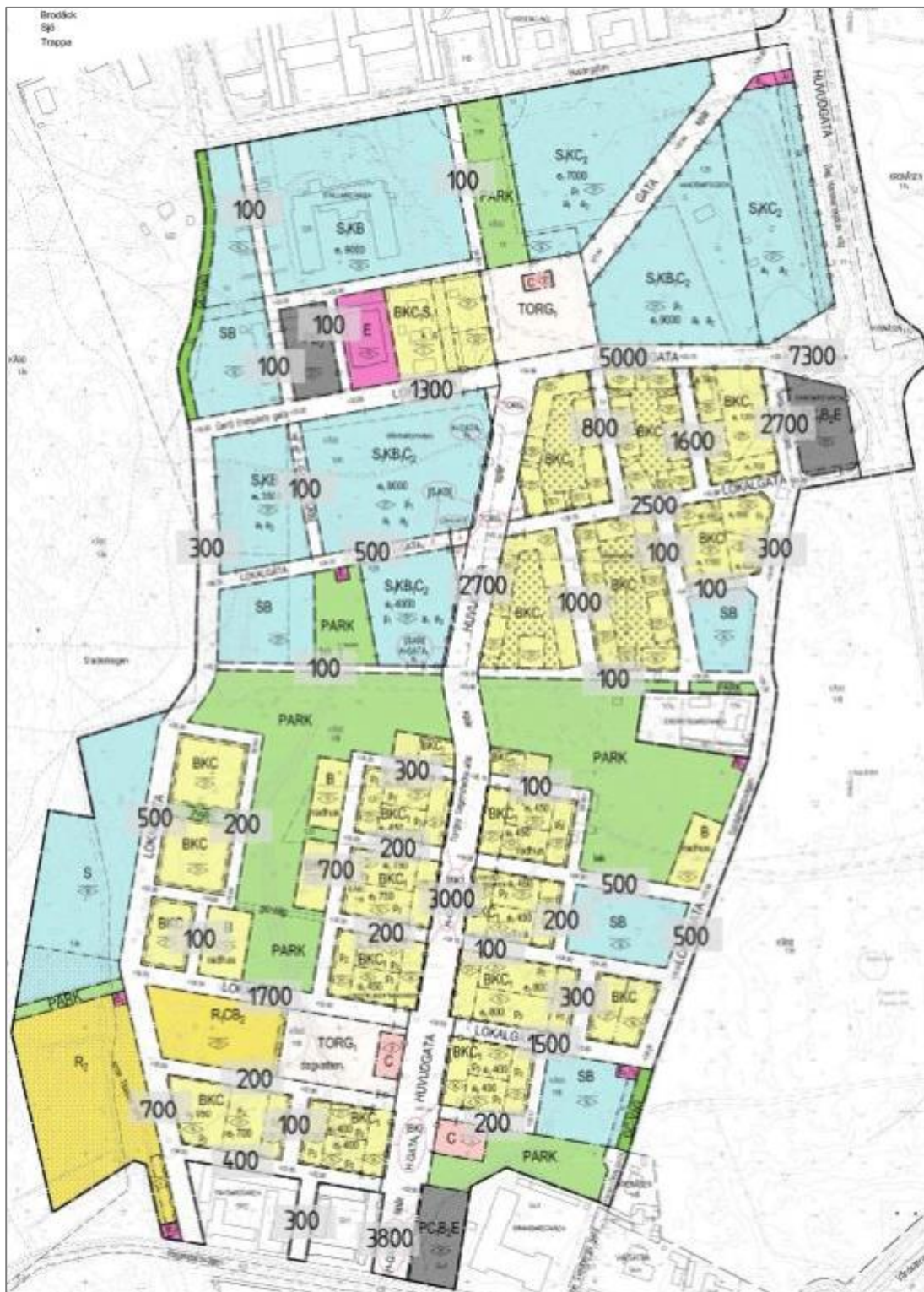
Tillåtna svängriktningar mellan Torgny Segerstedts Allé och dess tvärgator när området är färdigbyggt redovisas i Figur 10. Röda pilar indikerar korsningar där det är tillåtet att korsa Torgny Segerstedts Allé. På Gerd Enequists gata, Honungsgatan och Rosendalsvägen är alla svängriktningar tillåtna. Mellan Gerd

Enequists gata och Rosendalsvägen är planen alltså att det endast på Honungsgatan är tillåtet med alla svängriktningar i korsningen med Torgny Segerstedts Allé.



Figur 10. Tillåtna svängriktningar mellan Torgny Segerstedts Allé och dess tvärgator när området är färdigbyggt. Röda pilar indikerar korsningar där det är tillåtet att korsa Torgny Segerstedts Allé. På Gerd Enequists gata, Honungsgatan och Rosendalsvägen är alla svängriktningar tillåtna. Bakgrundskarta: (Uppsala kommun, 2024)

I WSP:s trafikutredning från 2018 har trafikflödena på Rosendals gator uppskattats. Dessa redovisas i Figur 11. Det har dock gjorts en del förändringar i området sedan utredningen togs fram som kan påverka trafikflödena, bland annat planeras det nu för garage både i etapp 3 och 4.



Figur 11. Uppskattade trafikflöden enligt WSP:s trafikutredning från 2018. Utredningen har inte uppdaterats utifrån de ändringar som gjorts sedan dess, bland annat med garage på vissa av fastigheterna både i etapp 3 och 4. (WSP, 2018)

Trafikflödena som redovisas är uppskattat antal fordon per dygn. Generellt kan det antas att ungefär 10 % av dygnstrafiken sker under dygnets maxtimme men vid skolor kan denna siffra vara betydligt högre. Det är dock beroende på hur och var parkeringar planeras både för hämtning och lämning och för personalen.

I utredningen från 2018 gjordes följande antaganden för skola när trafikallsträngen togs fram:

- Antal personal/elev 0,08
- Andel bilskjuts elever\* 25 %
- Andel personal bil\* 30 %

\* Enligt RVU Uppsala 2015 och parkeringsutredning för multihuset 2018.

Antaganden som man i trafikutredningen identifierat som påverkar uppskattning av flöden vid skolan:

- Barn som skjutsas till skolan i bil är ofta en del av en annan resa, exempelvis till jobbet, bedöms trafikallsträngen från skolorna adderas till 20 % av den beräknade trafikallsträngen.
- 40 % av fordonsrörelserna vilka genereras pga. idrottsverksamheter adderas.

Det som har ändrats sedan denna utredning gjordes 2018 och kommer att påverka trafiken vid skolan är bland annat:

- Skolan har inga parkeringsplatser för personalen. Med 95 anställda blir det cirka 30 som beräknades komma med bil, vilket hade genererat 60 resor som hade kunnat gå förbi skolan, beroende på var personalparkeringarna hade lokaliserats. Dessa resor kommer inte att vara förbi skolan.
- Enligt skolans resvaneundersökning är det i nuläget endast 6 % av eleverna som skjutsas med bil. Detta är också betydligt mycket mindre än det som uppskattats i utredningen från 2018. Där beräknades 25 % av 750 eleverna skjutsas med bil, dvs cirka 190 resor, troligtvis förbi skolan men det är återigen beroende på hämta/lämna-platsernas lokalisering.
- I trafikutredningen förutsätts det att området där Rosendals skola ligger används för både skola och förskola men där planeras det inte bli någon förskola.
- Bilresor kopplade till multihuset är överskattade i trafikutredningen då det inte planeras för några bilparkeringar på den fastigheten. I parkeringsutredning för skolan och multihuset uppskattades ett behov på 160–300 parkeringsplatser.
- Det som är underskattat i utredningen är att det nu planeras för bilplatser i garage på fastigheterna Kåbo 71:1 och 72:1, totalt cirka 60 platser, vilket kommer att bidra till ökad trafik förbi skolan jämfört med om det inte skulle vara några garage.
- I dagsläget undersöks det möjligheten att anlägga garage med 75 bilplatser på fastigheten Kåbo 80:1, med infart/utfart mot Sidenbigatan. Då det endast går att köra söderut på Torgny Segerstedts Allé kommer en del av dem som är på väg mot centrum troligtvis att välja att åka via Honungsgatan och Arne Tiseliuss gata norrut. Hur många som skulle välja denna väg är beroende av de bilbegränsande åtgärder som införs.
- Andra eventuella ändringar i framtiden som innebär nya garagelägen kan bidra till trafik förbi skolan.
- När spårvägen är på plats kan trafikflödena på Arne Tiseliuss gata ändras, både under byggtid men det är även möjligt att vissa bilister vill undvika att köra i blandtrafik med spårvagnarna och skulle i så fall kunna välja Arne Tiseliuss gata i stället.

## 3 TRAFIKANALYS

### 3.1 SAMMANFATTAD PROBLEMBILD

Sammanfattningsvis är problembilden:

1. Det behövs åtgärder för att **minimera biltrafiken** förbi skolan utan att skapa problem på andra ställen.
2. Genom att introducera begränsande reglering för biltrafiken skulle Arne Tiselius gatas funktion ändras.
3. Om trafikflöden flyttas från Arne Tiselius gata till Torgny Segerstedts Allé finns det risk att rekommenderad gräns för antal fordon/dygn i blandtrafik med spårvagnar skulle kunna överskridas.
4. Det behöver **säkras att hastigheten förbi skolan är låg**, särskilt där barn förväntas korsa Arne Tiselius gata:
  - a. Gång- och cykelstråket i Sandbigatans förlängning.
  - b. Svärmgatan.
  - c. Honungsgatan. Det finns en viss risk för spring över korsningen mellan Honungsgatan och Arne Tiselius gata både för barn som kommer gående längs Honungsgatan (hemifrån eller från buss-/spårhållplats) och även barn på väg mellan skolan och multihuset.
5. De som går längs Honungsgatan och vill ta sig genom parken till Svärmgatan har endast en passage för att ta sig över Honungsgatan.
6. För eleverna som går eller cyklar till skolan är det viktigt att **behålla den separerade gång- och cykelvägen längs Arne Tiselius gata**.
7. De elever och anställda som kommer från Eriksberg cyklar genom skogen och där kommunen behöver se över vinterväghållningen så att **vintercykling** fungerar.
8. Det behöver vara **tydligt för bilister att de är gäster** på gatusträckan framför skolan.
9. Den **tillfälliga hämta/lämna-ytan framför skolan bör flyttas** så snart som möjligt. Det är viktigt att föräldrarna inte vänjer sig vid möjligheten att hämta/lämna så nära skolan.
10. Det behövs **översyn över hämta/lämna-ytor** för både skolan och multihuset.
11. Det finns behov för en parkering för rörelsehindrade för en anställd på skolan.
12. Det är en fördel om det kommer att finnas **en röd tråd i hur bilfria zoner vid skolor ser ut i Uppsala**. Detta för att få till igenkänning bland invånarna.

### 3.2 MOTORFORDONSTRAFIK

I denna analysdel utreds vilka åtgärder som skulle kunna vara möjliga och redovisar för konsekvenserna av dessa åtgärder för olika trafikslag. Motorfordonstrafiken delas upp i tre principiella grupper:

- Genomfartstrafik
- Hämta/lämna trafik
- Trafik som har ärende i skolområdet

### 3.2.1 Genomfartstrafik

Gatustrukturen i Rosendal, med Torgny Segerstedts Allé som huvudgata i mitten och Arne Tiselius gata och Soldathemsvägen genomgående gator i nordsydlig riktning på var sin sida. Arne Tiselius gata har en funktion som uppsamlingsgata och till en viss del genomfartsgata. Enligt trafikutredningen från 2018 antas inte Arne Tiselius gata ha stora genomfartsflöden. Detta skulle dock kunna ändras något i samband med att spårvägen kommer på Torgny Segerstedts väg, då vissa eventuellt inte känner sig bekväma med att köra i blandtrafik med spårvagnar.

Målsättningen gällande åtgärder vid Rosendals skola bör vara att minimera eller rent av eliminera genomfartstrafik förbi skolan. Samtidigt ska det inte skapas problem på andra ställen.

Genomfartstrafik både söder och norrifrån kan hänvisas till Torgny Segerstedts Allé. Enligt uppskattning av trafikflöden i WSP:s trafikutredning från 2018 kommer biltrafikflödena vara mellan 2 700–3 800 fordon/dygn på Torgny Segerstedts Allé, se Figur 11. Det bedöms inte problematiskt för biltrafikens framkomlighet att en del av trafiken på Arne Tiselius gata skulle flyttas över till Torgny Segerstedts Allé.

Det som däremot skulle kunna påverka mer är kopplat till spårvägen. Spårvagnarna kommer troligtvis att köra i blandtrafik med biltrafiken största delen av sträckan genom Rosendal och det är generellt inte rekommenderat att ha blandtrafik (spårvagnar och bilar) på gator med mer biltrafik än 4 000 fordon/dygn. Troligtvis kommer det inte att handla om stora trafikflöden som skulle flyttas från Arne Tiselius gata till Torgny Segerstedts Allé men det finns dock en risk att gränsen på 4 000 fordon skulle kunna överskridas. Detta också med tanke på att vissa förutsättningar har ändrats sedan detaljplanen och trafikutredningen togs fram och trafikflödesuppskattningen skulle behöva uppdateras för att kunna se hur nära gränsen trafiken ligger. Eftersom det inte finns tillräckligt med parkeringsplatser i P-husen Dansmästaren och Brandmästaren finns det nu planer på att bygga parkeringsgarage både i etapp 3 och 4. Majoriteten av parkeringarna i Rosendal kommer fortfarande att bli i Dansmästaren och Brandmästaren men detta ändrar dock något principen om att parkeringsanläggningarna skulle ligga i var sin ände av området och på så sätt bidra till att minska trafiken både genom Rosendal och inne på de mindre gatorna. Konsekvenserna blir en annan spridning av trafiken på vägnätet med mer trafik på de lokalgator där garagen planeras, möjligtvis mer trafik på vissa delar av Torgny Segerstedts Allé och detta kan även bidra till förflyttning av trafik till både Arne Tiselius gata och Soldathemsvägen eftersom inte alla åk- och svängriktningar är möjliga ut på Torgny Segerstedts Allé. Det som talar för något mindre trafik än ursprungsplanen är att etapp 4 nu planeras som klimatpositiv stadsdel.

Om det införs begränsande åtgärder på sträckan framför skolan kommer det även att innebära ökning i trafik på vissa av tvärgatorna mellan Torgny Segerstedts Allé och Arne Tiselius gata. Det blir främst ökning av trafik på Betty Petterssons gata, Honungsgatan och Rosendalsvägen. Kansliskrivargatan planeras bli en cykelgata och Lydia Wahlströms gata och Fäktmästargatan är enkelriktade gator som utformas som gångfartsområde.

### 3.2.2 Hämta/lämna-trafik

Målet för Rosendals skola bör vara att hämta/lämna-trafik inte kör på Arne Tiselius gata förbi skolan.

I dagsläget planeras det endast för hämta/lämna-platser för skolan på ett ställe och det är längs Betty Petterssons gata. Lokaliseringen är cirka 200–300 meter från skolan beroende på vilken ingång man ska till och vilken av p-platserna som används. Enligt kommunens utkast till "Riktlinje för hämta- och lämna-platser vid förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur-, och fritidsverksamhet" bör hämta- och lämna-platser placeras på omkring 200 meters avstånd. Här bedöms det vara acceptabelt med 200–300 meters avstånd då man från dessa platser har närmast till ingångarna för lågstadiet. Det är något längre till ingångar för mellan- och högstadiet men det bedöms alltså acceptabelt.

Det finns dock nackdelar med att endast erbjuda dessa platser. Från Betty Petterssons gata går det endast att svänga till höger, dvs. söderut på Torgny Segerstedts Allé. För föräldrar som kommer norrifrån och vill släppa av elever för att sedan köra vidare norrut blir det enklare att köra förbi skolan och sedan österut på Honungsgatan om det inte finns förbud mot att köra den sträckan. Om det finns förbud mot att köra förbi skolan skulle dessa behöva göra U-sväng på Honungsgatan eller Rosendalsvägen, alternativt köra ända till Vårdsätravägen. Föräldrar som kommer söderifrån behöver köra förbi skolan för att använda platserna på Betty Petterssons gata om det inte finns förbud mot att köra den sträckan. Med begränsningar för bilister förbi skolan skulle de behöva köra en omväg via Gerd Enequists gata för att använda hämta/lämna-platserna på Betty Petterssons gata.

Det finns tydliga fördelar med att göra det lite krångligt för föräldrar att skjutsa sitt barn till skolan med bil då det kan få vissa att byta till ett annat färdmedel. Nackdelen är att om det blir för krångligt så brukar människor vara kreativa och hitta på egna lösningar. Risken finns att det då blir mer vanligt med på- och avstigning på ur trafiksynpunkt olämpliga ställen. Det är exempelvis troligt att vissa barn skulle bli avsläppta på de RHP-platser och lastplats som finns längs Honungsgatans norra sida. Vissa kanske även blir avsläppta vid busshållplatsen på Torgny Segerstedts Allé. Det kommer dock inte att vara möjligt när busshållplatsen byts ut mot spårvagnshållplats.

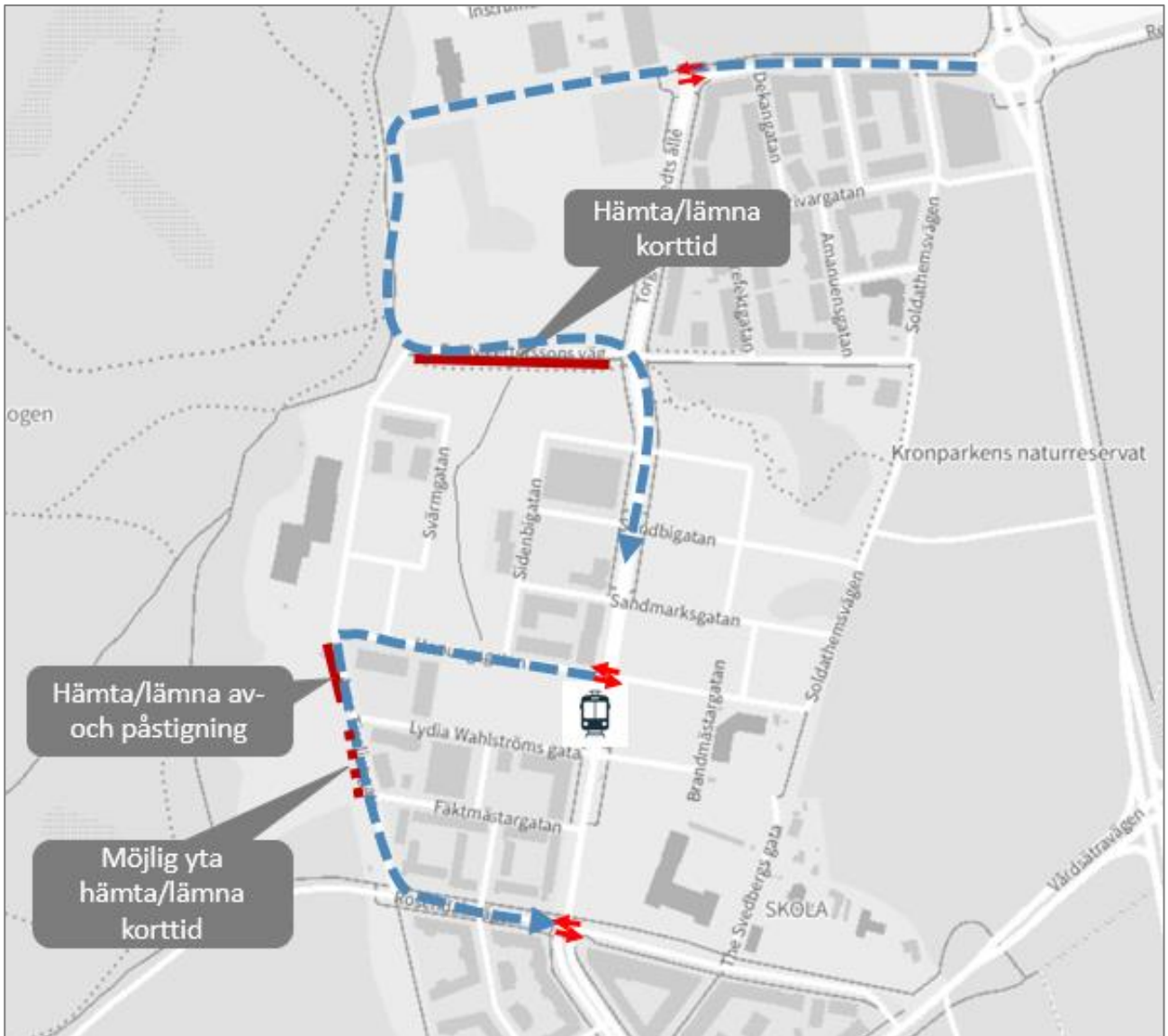
Det finns en planerad på- och avstigningsplats vid multihuset, på Honungsgatans södra sida som kan enkelt användas genom att exempelvis köra in via Rosendalsvägen och ut via Honungsgatan. För att hålla sig till kommunens utkast till riktlinjer om att hämta/lämna-platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet ska vara på omkring 200 meters avstånd så bör dessa platser avskaffas. Ytan skulle exempelvis kunna nyttjas som RHP i stället, vid behov.

För att erbjuda ett alternativ till korttidsparkeringarna på Betty Petterssons gata föreslås det att föräldrar även kan hänvisas till på- och avstigningsplatsen vid multihuset som i dagsläget planerats endast för bussar. Den ligger på Arne Tiselius västra sida söder om Honungsgatan. Fördelarna med detta läge är att det blir smidigt att köra in via Honungsgatan och ut via Rosendalsvägen både för dem som kommer norr- och söderifrån och på så sätt behöver denna trafik inte köra förbi skolan. Nackdelen med detta läge är att det inte bedöms lämpligt med korttidsparkering, utan endast på- och avstigningsplats, vilket gör att de som behöver följa med sitt barn ändå behöver använda korttidsparkeringarna på Betty Petterssons gata oavsett om de kommer norr- eller söderifrån och oavsett vart de ska efter det. Om de enda hämta/lämna platserna är på Betty Petterssons gata och det inte går att köra förbi skolan finns det risk för på- och avstigning på Honungsgatan, Bigatan och Svärmgatan men det skulle minska med en på- och avstigning samt korttidsparkeringar söder om Honungsgatan.

De som ska skjutsa till multihuset skulle också kunna hänvisas till denna på- och avstigningsplats i stället för den som ligger på Honungsgatan. Nackdelen med det är att då behöver barnen korsa Arne Tiselius gata för att komma till multihuset.

En möjlighet till vore att skapa några korttidsparkeringar längs Arne Tiselius gata söder om på- och avstigningsplatsen. Dessa platser skulle ligga på ungefär 200 meters avstånd från skolan. Fördelen med denna lokalisering är att den kan nås med en enkel slinga in Honungsgatan och ut Rosendalsvägen. Den har även fördelen att den skulle kunna anordnas inom kort. Om det införs någon typ av förbud mot biltrafik förbi skolan är denna lokalisering användbar innan Arne Tiselius gata byggs ända upp till Gerd Enequists gata, olikt platserna på Betty Petterssons gata som skulle i så fall vara beroende av anslutning via norra delen av Arne Tiselius gata.

Nackdelen med lokalisering av både på- och avstigningsplatser och korttidsparkeringar är dels att barnen som ska till multihallen behöver korsa Arne Tiselius gata, dels ökar biltrafiken över korsningen mellan Arne Tiselius gata och Honungsgatan där många barn går och cyklar.



Figur 12. Möjliga hämta/lämna-tyor. Blå streckade pilar visar lämpliga körslingor till dessa platser. Röda pilar visar korsningar med Torgny Segerstedts Allé där alla svängriktningar är tillåtna. Bakgrundskarta: (Uppsala kommun, 2024)

### 3.2.3 Trafik som har ärende i skolområdet

Den grupp som har ärende i skolområdet är främst varuleveranser, sophämningsfordon, utryckningsfordon, de som har tillstånd att parkera på platser för rörelsehindrade, färdtjänst/taxi och boende i området (både de som har bilplats i garage och de som behöver lämna av passagerare eller varor vid det egna hemmet).

Den här gruppens resor kommer att behöva köra på Arne Tiselius gata oavsett reglering och utformning. Det som går att jobba med är att få ner hastigheten. Denna grupp ska känna sig som gäster i gaturummet även om de har rätt att köra på sträckan framför skolan.

### 3.3 MÖJLIGA ÅTGÄRDER

Målet för trafiksituationen vid Rosendals skola behöver dels vara att minimera antalet fordon, dels att få ner hastigheten för de fordon som kommer att behöva köra framför skolan.

Varuleveranser, sophämtning och utryckning kommer att vara tillåtna oavsett reglering. Dessa fordonsrörelser gynnas av att det är så få andra fordonsrörelser som möjligt. I alla förslagen behöver det säkerställas att dessa transporter får god framkomlighet.

Det är främst tre typer av åtgärder som kan användas för att minska biltrafiken och öka trafiksäkerheten vid skolan:

- Reglering
- Fysisk utformning
- Beteendepåverkande åtgärder

### 3.4 REGLERING

Det finns flera olika sätt att reglera i syftet att dels minska antalet fordonsrörelser förbi skolan, dels att sänka hastigheten:

- Gågata
- Gångfartsområde
- Cykelgata
- Genomfartsförbud
- Motorfordonsförbud
- Enkelriktning
- Förbud mot stannande och parkering
- Tidsbegränsade regleringar

Resultatet påverkas naturligtvis av vilken reglering men det är även viktigt att titta på vilken sträcka av Arne Tiselius gata är lämpligast att ändra reglering på.

### 3.5 LÄMPLIGHETSBEDÖMNING FÖR REGLERING

I denna konsekvensanalys och lämplighetsbedömning utgår det från att både utformningsåtgärder och beteendepåverkande åtgärder genomförs. Jämförelsen blir på så sätt endast utifrån de olika typerna av reglering/skyltning och områdesgränserna för regleringarna. Analysen utgår från ett fullt utbyggt gatunät i Rosendal.

#### 3.5.1 Gågata

Den generella regeln är att det är förbjudet att köra ett motordrivet fordon på en gågata annat än för att korsa den. Följande fordon får dock föras på gångator om det behövs för:

- varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan,
- transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan,
- transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan eller
- transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan.

För dessa undantagstillfällen gäller att det inte är tillåtet att köra fordon med högre hastighet än gångfart. Det är inte tillåtet att parkera fordon. Förare har väjningsplikt mot gående.

(Transportstyrelsen, 2025)

#### **Gågata (Arne Tiselius gata mellan norra delen av Svärmgatan och Honungsgatan):**

- **Fördelar:** Genomfartstrafik och hämta/lämna trafik kör inte framför skolan. På en gågata tillåts behörig trafik men den får endast föras i gångfart.
- **Nackdelar:** Gångator finns i första hand i städers centrala delar där höga flöden av gående och verksamheter skapar goda förutsättningar för denna regleringsform. Den absolut viktigaste faktorn för en väl fungerande gågata är människor som går och vistas på gatan under större delen av dagen. I vanliga fall kan detta uppnås på en gata med levande fasader längs med gatan på minst en, gärna två sidor. Arne Tiselius gata uppfyller inte dessa kriterier och det bedöms dessutom viktigt att behålla gång- och cykelvägen längs Arne Tiselius gata för att barnen ska kunna gå och cykla på ett separerat gång- och cykelvägssystem fram till skolan. En gågata skulle bidra till något ökad trafik på Torgny Segerstedts Allé samt Betty Petterssons gata, Honungsgatan och Rosendalsvägen. Dock bedöms dessa flöden vara relativt små.
- **Bedömning:** Gågata på en del av Arne Tiselius gata bedöms inte som ett lämpligt alternativ.

### **3.5.2 Gångfartsområde**

Motorfordon får köra på gångfartsområden men då gäller följande:

- Det är inte tillåtet att köra fordon med högre hastighet än gångfart.
- Det är inte tillåtet att parkera fordon förutom på markerade platser.
- Förare har väjningsplikt mot gående.
- Det är inte förbjudet att stanna för på- och avstigning eller för att lasta varor.

#### **Gångfartsområdet (Arne Tiselius gata mellan norra delen av Svärmgatan och Honungsgatan):**

- **Fördelar:** Alla fordon behöver föras i gångfart. Ett gångfartsområde skulle inte bidra i stor utsträckning till ökad trafik på Torgny Segerstedts Allé samt Betty Petterssons gata, Honungsgatan och Rosendalsvägen.
- **Nackdelar:** Genomfartstrafik och hämta/lämna-trafik kan köra framför skolan. Det finns en risk för att sträckan skulle användas som en enda lång på- och avstigningsplats då det inte är förbjudet att stanna på gatan. Ett gångfartsområde är en gata där fordon får föra i gångfart och fordonsförare har väjningsplikt mot gående. Det ska tydligt framgå av utformningen att gående nyttjar hela ytan samt att det inte är lämpligt att framföra fordon i högre hastighet än gångfart. Uppfylls inte dessa kriterier får platsen inte juridiskt regleras som gångfartsområde. Arne Tiselius gata uppfyller inte dessa kriterier så som den planeras utformas idag och det bedöms dessutom viktigt att behålla gång- och cykelvägen längs Arne Tiselius gata för att barnen ska kunna gå och cykla på ett separerat gång- och cykelvägssystem fram till skolan.
- **Bedömning:** Det bedöms inte lämpligt att utforma gatusträckan vid skolan som ett juridiskt korrekt gångfartsområde då det skulle betyda att gång- och cykelvägen längs Arne Tiselius gata skulle behöva avvecklas. Ett gångfartsområde på en del av Arne Tiselius gata bedöms därför inte som ett lämpligt alternativ.

### **3.5.3 Cykelgata**

På en cykelgata gäller följande (Transportstyrelsen, 2025):

- Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
- En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken.
- En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata.

#### **Cykelgata (Arne Tiselius gata mellan Betty Petterssons gata och Honungsgatan):**

- **Fördelar:** Alla fordon behöver anpassa hastigheten till cykeltrafiken. En cykelgata skulle inte bidra i stor utsträckning till ökad trafik på Torgny Segerstedts Allé samt Betty Petterssons gata, Honungsgatan och Rosendalsvägen då bilar fortsatt skulle få köra på sträckan.
- **Nackdelar:** Genomfartstrafik och hämta/lämna-trafik kan köra framför skolan. Det finns en risk för att sträckan skulle användas som en enda lång på- och avstigningsplats då det inte är förbjudet att stanna på gatan.  
På en cykelgata sker cykling i blandtrafik med biltrafik. Detta anses inte lämpligt vid Rosendals skola utan där bedöms det viktigt att behålla gång- och cykelvägen längs Arne Tiselius gata för att barnen ska kunna gå och cykla på ett separerat gång- och cykelvägssystem fram till skolan.
- **Bedömning:** Det bedöms inte lämpligt att utforma gatusträckan vid skolan som cykelgata då det skulle betyda att gång- och cykelvägen längs Arne Tiselius gata skulle behöva avvecklas. Cykelgata på en del av Arne Tiselius gata bedöms därför inte som ett lämpligt alternativ.

### **3.5.4 Genomfartsförbud**

Användning av genomfartsförbud på Arne Tiselius gata från Betty Petterssons gata till Honungsvägen skulle förbjuda trafik som inte har ärende i området vid skolan. Denna reglering skulle även hindra hämta/lämna trafik att köra förbi skolan då det inte planeras hämta/lämna platser på denna sträcka.

#### **Genomfartsförbud på Arne Tiselius gata mellan Betty Petterssons gata och Honungsgatan:**

- **Fördelar:** Genomfartstrafik får inte köra framför skolan.
- **Nackdelar:** Åtgärden begränsar endast genomfartstrafik och inte hämta/lämna-trafik. På så sätt skulle denna reglering troligtvis endast påverka en liten del av flödet.  
Övervakning av förbudet kan bli svår/kostsam, vilket gör att regelefterlevnaden är osäker och därmed är det oklart hur stor effekten skulle bli. Det som dock talar för att regelefterlevnaden ändå skulle kunna vara högre än på andra ställen är att området är under byggnation, Arne Tiselius gata är inte färdigbyggd och vanan har inte satt sig att använda den för genomfart.  
Det finns en risk för att sträckan skulle användas som en på- och avstigningsplats då det inte är förbjudet att stanna på gatan.
- **Bedömning:** Ett genomfartsförbud bedöms inte som en optimal lösning. Ett alternativ vore dock att införa ett genomfartsförbud tillsammans med ett förbud mot att stanna och parkera. En sådan begränsning skulle dock behöva vägas mot andra intressen för utvecklingen av bostäderna på fastigheterna Kåbo 71:1 och 72:1.

### **3.5.5 Motorfordonsförbud**

Användning av motorfordonsförbud på Arne Tiselius gata från Betty Petterssons gata till Honungsvägen skulle förbjuda både genomfartstrafik och hämta/lämna-trafik på sträckan. En av skillnaderna mellan en gånggata och en sträcka med motorfordonsförbud är att regleringen gånggata tillåter automatiskt vissa fordonsrörelser på gatan, exempelvis varuleveranser eller boende men för motorfordonsförbud behöver det

skrivas in i den lokala trafikföreskriften vilka som undantas förbudet. Den andra skillnaden är att de som får köra på en gånggata behöver köra i gångfart medan de som får undantag för att köra där det är motorfordonsförbud kan köra i maximalt 30 km/tim.

- **Fördelar:** Varken genomfartstrafik eller hämta/lämna-trafik får köra framför skolan. Effekten är därmed större än för genomfartsförbud där endast genomfartstrafik är förbjuden. Motorfordonsförbud förbi skolan bedöms inte ha en stor påverkan på biltrafiken även om regleringen skulle ändra Arne Tiseliuss gatas funktion i gatunätet. Detta utifrån att det inte antas bli många som använder Arne Tiseliuss gata för genomfart och att andelen elever som skjutsas till skolan antas bli låg.
- **Nackdelar:** Motorfordonsförbud skulle bidra till något ökad trafik på Torgny Segerstedts Allé samt Betty Petterssens gata, Honungsgatan och Rosendalsvägen. Dock bedöms dessa flöden vara relativt små, dels för att det inte förväntas stora flöden av genomfartstrafik, dels för att det inte förväntas bli många elever som skjutsas med bil. Övervakning av förbudet kan bli svår/kostsam, vilket gör att regelefterlevnaden är osäker och därmed är det oklart hur stor effekten skulle bli. Det som dock talar för att regelefterlevnaden ändå skulle kunna vara högre än på andra ställen är att området är fortfarande under byggnation, Arne Tiseliuss gata är inte färdigbyggd och vanan har inte satt sig att använda den för genomfart. De tillfälliga hämta/lämna-platserna framför skolan behöver avvecklas så fort som möjligt för att vanan för de trafikrörelserna inte sätter sig.
- **Bedömning:** Ett motorfordonsförbud bedöms kunna användas för skolan vid behov. Åtgärden skulle kunna få god effekt, speciellt om den kombineras med andra åtgärder.

### 3.5.6 Enkelriktning

Enkelriktning skulle kunna införas i sydlig riktning på sträckan mellan Betty Petterssens gata och Honungsgatan. Anledningen till att enkelriktning skulle behöva vara söderut är att lastplatsen vid skolan behöver vara på den västra sidan och det inte finns någon vändmöjlighet för lastbilar.

**Enkelriktning (Arne Tiseliuss gata i sydlig riktning på sträckan mellan Betty Petterssens gata och Honungsgatan):**

- **Fördelar:** Genomfartstrafik och hämta/lämna-trafik kan endast ske i sydlig riktning vilket innebär att trafikflödena borde minska jämfört med om dubbelriktad trafik tillåts. Trafiken halveras dock inte då trafik med ärende (varuleveranser, boende mm) minskar inte och en del av hämta/lämna trafiken väljer eventuellt att köra en omväg för att kunna släppa av vid skolan. Regelefterlevnaden vid enkelriktning är oftast hög.
- **Nackdelar:** Enkelriktning skulle bidra till något ökad trafik på Torgny Segerstedts Allé samt Honungsgatan och Rosendalsvägen.
- **Bedömning:** Enkelriktning bedöms kunna användas för skolan vid behov. Åtgärden skulle kunna få god effekt, speciellt om den kombineras med andra åtgärder.

### 3.5.7 Förbud mot att stanna och parkera

Att införa förbud mot att stanna och parkera innebär att på- och avstigning inte är tillåtet. Det finns risk för att elever kommer att släppas av på Arne Tiseliuss gata om inte det är förbjudet att stanna. Om det införs begränsningar för biltrafiken på Arne Tiseliuss gata finns det risk för på- och avstigning på närliggande gator, främst Bigatan, Svärmgatan och Honungsgatan.

På Bigatan och Svärmgatan går det inte att införa förbud mot att stanna och parkera då de som bor i området behöver kunna släppa av passagerare eller lasta varor i och ur sina bilar.

På Honungsgatan skulle det vara lämpligt att införa förbud mot stanna och parkera, speciellt på sträckan närmast skolan men då det finns ett bostadshus med ingångar mot Honungsgatan så bedöms det inte möjligt.

På Arne Tiseliuss gata är bostadshus redan byggda på kvarteret mitt emot den nordligaste delen av skolområdet. Där finns det en ingång som vetter mot Arne Tiseliuss gata, vilket gör att det inte går att införa förbud mot att stanna på den sträckan. På fastigheterna Kåbo 71:1 och 72:1 finns det däremot inte ännu någon aktör som har bygglov. Dessa fastigheter skulle därför kunna anpassas till ett förbud mot att stanna genom att inte planera för ingångar för de boende mot Arne Tiseliuss gata.

- **Bedömning:** Det är teoretiskt möjligt att införa förbud mot att stanna och parkera på sträckan mellan gång- och cykelöverfarten i norra delen av skolområdet till Honungsgatan. En sådan begränsning skulle behöva vägas mot andra intressen för utvecklingen av bostäderna på fastigheterna Kåbo 71:1 och 72:1.

### 3.5.8 Tidsbegränsade regleringar

Regleringar som begränsar biltrafik kan införas under de tider på dygnet när största delen av eleverna tar sig till och från skolan, exempelvis klockan 7.30-9.30 och 14.30-16.30. Tidsbegränsning kan införas för olika regleringar, till exempel motorfordonsförbud, förbud att stanna och parkera osv.

Experiment har gjorts med tidsbegränsade regleringar i några andra länder. I Nederländerna finns det exempel på tidsbegränsade avstängningar som sker manuellt med personal. I London har man vid några skolor övervakning med kameror för att följa upp tidsbegränsade regleringar. I Glasgow finns exempel där övervakning gjorts av polisen men där har det uppstått problem med resurser hos polisen vilket lett till minskad efterlevnad.

- **Fördelar:** Trafikflödena i området påverkas endast under korta perioder på dygnet. Åtgärden är relativt enkel att implementera.
- **Nackdelar:** Detta kan vara förvirrande för eleverna och skapa mindre trafiksäkerhet då eleverna troligtvis ibland rör sig i området när reglerna inte gäller. Tidsbegränsning kan även vara förvirrande för bilförare som inte åker ofta i området. För god effekt kräver detta troligtvis övervakning, vilket är kostsamt. Effekterna är oklara om inte området övervakas.
- **Bedömning:** Användning av tidsbegränsad reglering bedöms inte som optimal lösning för Rosendals skola.

## 3.6 UTFORMNING

Det viktigaste gällande utformning och möblering är att ge intryck av att bilisten är en gäst i gaturummet, oavsett reglering, och att det endast går att köra i mycket låg hastighet. Exempel på möjliga utformningsåtgärder:

- Upphöjning
- Förskjutning eller avsmalning av körbanan
- Skiftande markbeläggning
- Uppmärksamhetshöjande åtgärder
- Entréer
- Möblering
- Belysning

## 3.7 LÄMPLIGHETSBEDÖMNING FÖR UTFORMNING

### 3.7.1 Trafiksäkerhetseffekt

En utformningsåtgärd påverkar flera kvaliteter. För skolan bör fokus främst vara på trafiksäkerhet men vid utformning behöver naturligtvis även områdets karaktär och miljö vägas in. Tabell 2 visar trafiksäkerhetseffekter för några utformningsåtgärder enligt SKR:s åtgärds katalog för säker trafik i tätort. Tre stjärnor indikerar mycket god trafiksäkerhetseffekt (36–100 % olycks- eller skadereduktion), två stjärnor indikerar god trafiksäkerhetseffekt (11–35 % olycks- eller skadereduktion) och en stjärna indikerar liten trafiksäkerhetseffekt (0–10 % olycks- eller skadereduktion).

Tabell 2. Trafiksäkerhetseffekt för några olika utformningsåtgärder. (SKL, 2009)

#### Åtgärd

|                                                          |       |
|----------------------------------------------------------|-------|
| Hastighetssäkrad gång- och cykelöverfart/övergångsställe | * * * |
| Gång- och cykelbana upphöjd över körbana                 | * * * |
| Gågata                                                   | * *   |
| Gångfartsområde                                          | * *   |
| Upphöjd korsning                                         | * *   |
| Gupp/väghåla                                             | * * * |
| Kort avsmalning av körbanan                              | * *   |
| Sidoförskjutning                                         | *     |

### 3.7.2 Upphöjda övergångsställen/korsningar

I de befintliga planerna finns det upphöjda passager/övergångsställen över Arne Tiselius gata på gång- och cykelstråket i norr, på Svärmgatan och söder om korsningen med Honungsgatan.

Ett alternativ till denna lösning är att:

- Den redan upphöjda gång- och cykelbanan vid norra delen av skolområdet kompletteras med ett övergångsställe på upphöjningen.
- Upphöjningen och övergångsstället vid Svärmgatan förblir som planerat.
- Hela korsningen Arne Tiselius gata och Honungsgatan höjs upp och utformas för förhöjd trafiksäkerhet.

För- och nackdelar med denna lösning:

- **Fördelar:** Det är tydligare för barn att få gå över gatan på ett övergångsställe på gång- och cykelstråket. Det blir även en tydligare prioritering av gående över gatan än med en passage så som det är planerat idag.  
Att höja upp hela korsningen vid Honungsgatan ger också en tydlig signal gällande prioriteringen. Utformningen kan även styra upp gående som annars eventuellt skulle springa tvärs över korsningen, exempelvis på väg mellan skolan och multihuset.  
Att höja upp korsningen mellan Honungsgatan och Arne Tiselius gata ger även en möjlighet att markera upp en port/entré till skolområdet. Upphöjning med eller utan övergångsställen sänker också hastigheten på gatan, vilket är viktigt om det blir spring över korsningen.
- **Nackdelar:** Att höja upp en hel korsning ger inte lika mycket fartdämpning som att ha upphöjda övergångsställen. Detta kan dock delvis kompenseras genom att ändra markbeläggning för att

tydliggöra att korsningen är ett konfliktområde. (Statens vegvesen, 2017) En studie visade på en ökning av olyckor med cirka 5–10 % men resultatet är osäkert eftersom effekterna varierade kraftigt mellan de enskilda platserna. En annan studie visade på ett motsatt resultat med cirka 25 % lägre hastighet vilket motsvarar en minskning av olyckor med 50–65 %. (SKL, 2009)

- **Bedömning:** Övergångsställe för gång- och cykelstråket bedöms lämplig. Åtgärden att höja upp korsningen vid Honungsgatan bedöms kunna vara aktuell även om en upphöjd korsning inte ger lika goda trafiksäkerhetseffekter som att ha upphöjda övergångsställen. Det mest trafiksäkra hade alltså varit att planera upphöjda övergångsställen på korsningens alla ben. Då det inte är en realistisk lösning bedöms en upphöjd korsning som ett gott alternativ. Möjligheten att eleverna skulle ta sig över korsningen utanför det planerade övergångsstället talar för att detta alternativ skulle kunna ge goda resultat jämfört med planerad utformning.

I tillägg till de upphöjda övergångsställena över Arne Tiselius väg kan cykelöverfarter eller cykelpassager övervägas. Det skulle kunna vara relevant vid gång- och cykelbanan i norr samt eventuellt vid Honungsgatan. Om hela korsningen höjs upp kan det vara enklare att utforma en passage än överfart. I korsningen vid Svärmgatan bedöms det inte lämpligt då en cykelöverfart/-passage där skulle inte ansluta till någon cykelbana på Svärmgatan.

Cykelöverfarter är relativt nya korsningstyper. De infördes år 2014 och effektsamband gällande trafiksäkerhet är inte fastställt ännu. Dock är det känt att cykelöverfarterna behöver vara hastighetssäkrade för att inte riskera att få minskad säkerhet. Det som är viktigt vid beslut om eventuella cykelöverfarter är att se över det i ett större sammanhang än för en enskild skola. I kommunens handlingsplan för arbetet med cykeltrafik står det:

*Uppsala kommun ska införa cykelöverfarter utmed i första hand snabbcykelleder och huvudcykelstråk där det anses möjligt och lämpligt utifrån bland annat forskning och omvärldsbevakning kring effekter och konsekvenser.* (Uppsala kommun, 2017)

Ingen av aktuella korsningspunkter vid Rosendals skola är på en snabbcykelled eller huvudcykelstråk men kommunen skulle kunna överväga att konsekvent införa cykelöverfarter på relevanta ställen vid alla skolor. Det som skulle kunna göras i Rosendal är att avvakta med cykelöverfarter men att utforma upphöjningarna vid gång- och cykelvägen i norr samt vid Honungsgatan så att det finns utrymme för att införa cykelöverfarter eller -passager.

### 3.7.3 Skiftande markbeläggning

Körbanan mellan de upphöjda delarna kan antingen vara asfalterad eller plattsatt.

Om det utgås ifrån att de upphöjda delarna är plattsatta för att markera att de är konfliktområden ger en asfalterad köryta mellan de upphöjda delarna också en tydlig indikation om var man inte ska korsa gatan, vilket har fördelar speciellt för barn. Det går att måla SKOLA eller exempelvis måla bilder på asfalten för att markera skolområdet. Nackdelen med en asfalterad köryta är att den inte ger en lika tydlig signal till bilförare om att de är gäster på gatan som plattsatt köryta. Däremot är sträckorna mellan de upphöjda delarna så korta att de knappast ger en möjlighet att komma upp i höga hastigheter.

Att ha ytor mellan upphöjningarna plattsatta har motsatt effekt jämfört med asfalterade ytor.

- **Bedömning:** Båda lösningar har sina för- och nackdelar. För Rosendal bedöms det lämpligast att plattsätta de upphöjda ytor för att tydliggöra att de är konfliktområden. För körytorna mellan de upphöjda delarna bedöms asfalterad yta vara lämpligast, främst utifrån den tydliga signalen till barnen om var de ska korsa gatan och även tydligheten för bilisterna om var folk förväntas korsa gatan. Det kan vara en fördel om det målas på den asfalterade ytan för att signalera att bilisterna

ändå är gäster i gaturummet framför skolan. Här behöver det säkerställas att de målade ytorna inte blir hala.

### 3.7.4 Upphöjd längre sträcka

Ett alternativ till upphöjda övergångsställen/korsningar är att ha en upphöjd plattsatt sträcka hela vägen mellan gång- och cykelvägen i norra delen och Honungsgatan:

- **Fördelar:** Att höja upp en hel sträcka och plattsätta den kan ge en annan effekt än upphöjda övergångsställen. Utformningen liknar mer ett gångfartsområde, speciellt om det också möbleras. Bilister kommer att känna att de är gäster på sträckan.
- **Nackdelar:** Bilisterna uppmärksammas inte på samma sätt vid övergångsställena över Arne Tiselius gata och övergångsställena blir inte hastighetssäkrade. Den verkliga hastigheten vid övergångsställena är beroende av möbleringen och utformningen av hela sträckan.
- **Bedömning:** Åtgärden bedöms inte lämplig då övergångsställena inte blir hastighetssäkrade.

### 3.7.5 Förskjutning eller avsmalning av körbanan

Avsmalningar av gatubredden kan vara i timglasform, chikan eller avsmalning på längre sträckor.

- **Fördelar:** Sidoförskjutningar och kort avsmalning av körbanan kan ha fartdämpande effekt men det är beroende av utformningen och trafiksituationen i övrigt. En smal vägbana (<6 meter) gör att hastigheten vanligtvis blir låg och gatan lätt att korsa.
- **Nackdelar:** Sidoförskjutningar och korta avsmalningar av körbanan ger inte alltid hastighetssäkrad effekt. Ibland leder de till att förarna ökar hastigheten för att komma först till en avsmalning. En vägbanebredd på <6 meter kan försvåra möten mellan större fordon men omöjliggör dem inte.
- **Bedömning:** Kort avsmalning av körbanan och sidoförskjutningar anses inte lämpliga. Däremot skulle det kunna övervägas att smalna av vägbanebredden på Arne Tiselius gata mellan gång- och cykelstråket i norr och Honungsgatan till <6 meter i stället för 6 meter så som den är planerad idag.

### 3.7.6 Uppmärksamhetshöjande åtgärder

Det finns många olika sätt att uppmärksamma bilister om att de kommer in i ett område där många barn rör sig. Några exempel:

- Rekommenderad hastighet kan exempelvis skyltas som 20 km/tim.
- Vägmarken "Varning för barn" med tilläggsskylt, exempelvis Skola eller Skolområde. Generellt gäller dock att det inte är befogat att sätta upp varningsmärken om det inte är något man vill varna för som man inte kunde förutse. Vid skolområdet i Rosendal bör därför andra alternativ övervägas.
- Digitala skyltar som visar aktuell hastighet och eventuellt en glad eller sur gubbe kan användas där den verkliga hastigheten är för hög trots låga hastighetsgränser.
- En egen typ av skylt som är gemensam för alla skolområden i Uppsala, se exempel på "Scool Streets" bilder från England och på en svensk "Kör sakta" skylt.



- **Fördelar:** Den här typen av åtgärder kan ge god effekt om de används på ett tydligt sätt och som komplettering till andra åtgärder.
- **Nackdelar:** För många vägmärken och skyltar kan urholka respekten för dem och de kan då tappa sitt syfte. Att ha för mycket som pågår i gaturummet kan också leda till att förare inte uppmärksammar märkena på de platser de verkligen behövs.
- **Bedömning:** Den här typen av åtgärder bedöms kunna vara lämpliga vid Rosendals skola som komplettering till andra åtgärder. Det är en fördel om samma typ av skyltning används vid flera skolor, detta för att skapa igenkänning.

### 3.7.7 Entréer/portaler

En entré eller portal kan exempelvis användas för att markera övergången till ett område där lägre hastighet önskas. Portaler kan bestå av visuella åtgärder så som planteringar, ändring i markbeläggning, stolpar, vägmärken/skyltar, belysning osv. Även fysiska åtgärder som att smalna av körbanan kan användas. Gupp och andra hastighetsdämpande åtgärder installeras helst efter att portalen har passerats. En form av portal kan övervägas när vägens eller gatans utformning och omgivningen inte signalerar tillräckligt bra att körhastigheten måste sänkas. Designen ska harmonisera med omgivningen. (Statens vegvesen, 2017)

Entréer skulle kunna användas på Arne Tiselius gata strax norr om gång- och cykelstråket och söder om övergångsstället vid Honungsgatan. En sådan skulle även kunna införas på Honungsgatan innan korsningen med Arne Tiselius gata.

- **Fördelar:** Det blir tydligt för trafikanterna att man börjar närma sig skolan.
- **Nackdelar:** På samma sätt som andra uppmärksamhetshöjande åtgärder kan för många vägmärken och skyltar urholka respekten för dem och de kan då tappa sitt syfte. Att ha för mycket som pågår i gaturummet kan också leda till att förare inte uppmärksammar märkena på de platser de verkligen behövs.
- **Bedömning:** Den här typen av åtgärder bedöms kunna vara lämpliga vid Rosendals skola som komplettering till andra åtgärder. Det är en stor fördel om samma typ av portaler används vid flera skolor, detta för att skapa igenkänning.

### 3.7.8 Möblering/plantering

Möblering eller plantering i gaturummet kan exempelvis användas för att gaturummet inte ska upplevas som bilgata eller för att skapa avsmalningar av körbanan.

- **Fördelar:** Väl utformad möblering kan skapa ett trevligt gaturum och den kan också dra ner hastigheten.
- **Nackdelar:** Om möbleringar eller planteringar används för att skapa korta avsmalningar på gatan leder de ibland till att förarna ökar hastigheten för att komma först till en avsmalning.

Felplacerad eller för hög möblering/plantering kan skymma sikten i korsningar eller vid övergångsställen.

Möblering kan försvåra vinterväghållning.

- **Bedömning:** Att smalna av körytan till <6 meter är en möjlig åtgärd för hastighetsdämpning och om kommunen inte vill bygga gatan permanent till <6 meter utan bygga den 6 meter bred skulle det kunna göras experiment med att använda smala och låga flyttbara urnor längs gatan. Att introducera urnor behöver planeras noga. De får varken skymma sikt vid övergångsställena eller bjuda in till att man "gasar" för att hinna först förbi en smalare gatusektion. Det behöver säkras att lastbilar kan klara att köra på gatan.

### 3.7.9 Belysning

Bedömning av belysningen på Arne Tiselius gata exempelvis vid övergångsställen och passager har inte ingått i denna utredning men belysning är naturligtvis en viktig del i att skapa så trafiksäker zon vid skolan som möjligt. Vid ändringar av det planerade gaturummet kan belysningsstrategin behöva ses över.

#### 3.7.10 Utformning vid tidsbegränsade regleringar

Vid tidsbegränsade regleringar gäller i princip detsamma som beskrivits ovan, då låga trafikflöden och låga hastigheter är att föredra även under andra tider på dygnet än de mest belastade. Det finns dock också särskilda lösningar för tidsbegränsade regleringar, så som pollare som elektroniskt går att sänka under marken men denna typ av lösningar är ofta kostsamma och skulle dessutom behöva vara behovsstyrda för de fordon som har ärende även under de mest belastade tiderna på dygnet, exempelvis boende som har bil i garagen. Denna typ av utformning eller utrustning rekommenderas därför inte.

## 3.8 BETEENDEPÅVERKANDE ÅTGÄRDER

Det finns många sätt att påverka beteende och det är viktigt att planera in det kontinuerligt då det ständigt är rulljans på elever och även delvis personal. I samband nya etableringar har man generellt en bättre möjlighet att påverka resvanor än i äldre verksamheter där vanorna har satt sig.

- Kampanjer för bilförare i området generellt
- Information till föräldrar
- Information till skolans personal
- Kommunikation med barnen

Det är vanligt att denna typ av åtgärder är beroende av personligt engagemang och kan därför komma till liv eller försvinna med enskilda individer. Här behöver det tydliggöras var ansvaret ligger för att arbeta med dessa frågor och följa upp resultaten.

### 3.8.1 Kampanjer för bilförare i området generellt

Det är inte lätt att nå denna grupp. För den är det enklare att forma gaturummet på ett sätt som tydligt indikerar hur man som bilist ska bete sig.

### 3.8.2 Information till föräldrar

Det är av yttersta vikt att föräldrarna får en god förståelse för trafiksituationen vid skolan. Här räcker det inte med ett utskick utan det är viktigt att trafikmiljön vid skolan tas upp med jämna mellanrum på fysiska föräldramöten, exempelvis varje termin eller åtminstone varje läsår.

Föräldrarna kan bli viktiga förebilder genom att visa hur man tar sig på ett säkert sätt till skolan.

### 3.8.3 Information till skolans personal

Att personalen är väl insatt i hur trafikplaneringen ser ut är viktigt. Vid Rosendals skola finns det inga personalparkeringar men personalen behöver också vara goda förebilder genom att till exempel gå eller cykla till skolan eller se till att bli avsläppta en bit ifrån skolan om de skjutsas till arbetet.

### 3.8.4 Kommunikation med eleverna

Barn vinner på att kunna ta sig aktivt och självständigt till skolan. Att förstå hur viktigt det är för deras självständighet, för deras hälsa och för miljön skulle kunna bli en del i deras undervisning.

## 3.9 ÖVRIGT

### 3.9.1 Varuleveranser när barnen är inne i skolan

För att minimera konflikter mellan varuleveranser och elever som är på väg till och från skolan kan kommunen eller skolan verka för att varuleveranser i så stor utsträckning styrs ifrån morgonens och eftermiddagens rusningstider.

- **Fördelar:** Färre konflikter mellan varuleveranser och elever som är på väg till och från skolan.
- **Nackdelar:** Troligtvis har inte skolan rådighet över alla varuleveransers tidplaner. Vissa varuleveranser kan alltså behöva komma till skolan under rusningstiderna.
- **Bedömning:** Varuleveranser bör planeras utanför rusningstider i så stor utsträckning som möjligt.

### 3.9.2 Under byggtid

Under byggtid är det viktigt att sträva efter att byggtrafiken inte ska behöva köra på Arne Tiseliuss gata framför skolan. Om det inte finns alternativa vägar bör det strävas efter att byggtrafiken minimeras under de tider barnen är på väg till och från skolan.

Under byggtid av spårvägen eller exempelvis området som ägs av Akademiska hus bör det strävas efter att hitta andra omledningsvägar än förbi skolan. Arne Tiseliuss gata kan dock i vissa fall behöva trafikeras av en del av trafiken som annars går på Torgny Segerstedts Allé. Alla hastighetssänkande åtgärder behöver vara på plats innan dess.

### 3.9.3 Multihuset

Det finns en planerad på- och avstigningsplats vid Multihuset, på Honungsgatans södra sida. För att hålla sig till kommunens utkast till riktlinjer om att hämta/lämna-platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet också ska vara på omkring 200 meters avstånd så bör dessa platser avskaffas.

I stället kan på- och avstigning ske på samma yta som för skolan, då skolans behov är främst dagtid medan multihusets behov är främst kvällar och helger. Viss överlappning kommer att kunna ske under sena eftermiddagar.

Det skulle också gynna Multihusets användare att de skulle skapas några korttidsparkeringar söder om på- och avstigningsplatsen för föräldrar som behöver följa med sina barn in till kultur- eller fritidsaktiviteter.

Nackdelen med lokalisering av både på- och avstigningsplatser och korttidsparkeringar är dels att barnen som ska till multihallen behöver korsa Arne Tiseliuss gata, dels ökar biltrafiken över korsningen mellan Arne Tiseliuss gata och Honungsgatan där många barn går och cyklar.

### **3.9.4 RHP för en anställd på skolan**

Det finns behov för att hitta en yta för RHP för en anställd på skolan. En RHP ska i första hand lösas inom fastigheten men för Rosendals skola finns det ingen god lösning för RHP inne på fastigheten.

Det finns tre RHP planerade vid skolan längs Arne Tiselius gatas västra sida. Dessa har planerats ha en tidsbegränsning på 4 timmar. Här föreslås den nordligaste av dessa inte ha en tidsbegränsning. På så sätt skulle den kunna nyttjas av en anställd på skolan under hela skoldagen. Parkeringen är dock på gatumark och det blir därför inte möjligt att reservera platsen utan vem som helst som har ärende till skolan eller bostäderna på andra sidan gatan skulle kunna ställa sig på platsen.

### **3.9.5 Ett scenario där inga garage byggs längs Arne Tiselius gata**

Det skulle självfallet vara en fördel om garagen inte skulle byggas men då det ändå inte går att skapa en helt bilfri zon framför skolan så kommer rekommendationerna att vara ungefär desamma oavsett om garagen byggs eller inte.

## 4 REKOMMENDATIONER

### Reglering/skyltning:

De regleringar som bedöms kunna vara lämpliga är någon av följande:

1. Motorfordonsförbud på sträckan mellan Betty Petterssons gata och Honungsgatan.
2. Enkelriktning söderut på sträckan mellan Betty Petterssons gata och Honungsgatan.
3. Förbud att stanna på Arne Tiseliuss gata vid fastigheterna Kåbo 71:1 och 72:1. Endast denna reglering eller exempelvis i kombination med enkelriktning.
4. Ingen bilbegränsande reglering utan endast utformning som håller nere hastigheten och indikerar att bilarna är gäster i gaturummet.

Under en period skulle allt från ingen bilbegränsande reglering till motorfordonsförbud kunna testas för att sedan utvärderas och ändras vid behov. Detta självfallet tillsammans med utformnings- och beteendepåverkande åtgärder. Det som är klurigt i Rosendal är att varken gatunätet eller området är färdigbyggt, vilket gör det svårare att utvärdera och resultaten kan också ändras i takt med att området byggs ut. Det är på ett sätt enklare att börja med den striktaste regleringen för att sedan lätta upp den i stället för tvärt om. Å andra sidan skulle det kunna visa sig att den minst strikta regleringen tillsammans med utformnings- och beteendepåverkande åtgärder räcker för att skapa en trygg och trafiksäker miljö.

Rekommendationen är att **under en testperiod inte införa några bilbegränsande regleringar utan i första hand fokusera på utformnings- och beteendepåverkande åtgärder**. Det är dock av största vikt att det blir en noggrann uppföljning av effekterna och skulle det exempelvis visa sig bli för höga trafikflöden eller problem med på- och avstigning på sträckan framför skolan kan förbud att stanna, enkelriktning eller motorfordonsförbud övervägas.

### Utformning:

- Upphöjt övergångsställe för gång- och cykelstråket i norr, upphöjning och övergångsställe vid Svärmgatan som redan planerat samt upphöjd korsning vid Honungsgatan. Den upphöjda korsningen utformas på ett sätt som ökar trafiksäkerheten för gående och cyklister samtidigt som den markerar den södra änden av "skolgatan".
- Upphöjda delar plattsatta för att tydliggöra att de är konfliktområden.
- Asfalterade körytor mellan upphöjda delar för att tydliggöra kontrast mot de upphöjda plattsatta ytorna. Ytorna kan med fördel målas med bilder eller text.
- Körbanebredd på <6 meter kan övervägas på sträckan mellan gång- och cykelstråket och Honungsgatan, dock inte smalare än 5,5 meter. Körspårsanalys kan behövas.
- De temporära hämta/lämna-platserna framför skolan bör flyttas omedelbart. Detta för att föräldrarna inte ska vänja sig vid att kunna släppa av barnen rakt framför skolan
- Hämta/lämna korttidsplatser på Betty Petterssons gata och på Arne Tiseliuss gata söder om Lydia Wahlströms gata. På- och avstigningsplatser på Arne Tiseliuss gata söder om Honungsgatan. Alla platserna kan användas både för skolan och multihuset.
- Upphöjt, hastighetssäkrat övergångsställe över Honungsgatan vid parken.

Andra medel som rekommenderas för att styra trafiken än med trafikreglering:

- Entréer till "skolområdet" rekommenderas på tre ställen; norr om gång- och cykelstråket, söder om övergångsstället vid Honungsgatan samt på Honungsgatan innan korsningen med Arne Tiseliuss

gata. Här rekommenderas om möjligt att samma typ av skyltning används vid flera skolor för att skapa igenkänning. Portalen skulle kunna bestå av skyltbågar på var sin sida gatan med skyltar som indikerar att här är det barn/skola i närheten.

- Varuleveranser rekommenderas planeras utanför rusningstider i så stor utsträckning som möjligt.

Digitala skyltar som visar aktuell hastighet och eventuellt en glad eller sur gubbe kan vara en kompletterande åtgärd om det visar sig i uppföljningen att hastigheten är för hög trots utformningsåtgärderna.

#### **Drift:**

- Säkerställa att **vintercykling** fungerar, inte bara inne i Rosendalsområdet utan också genom Stadsskogen fram till skolan.

#### **Beteendepåverkande åtgärder:**

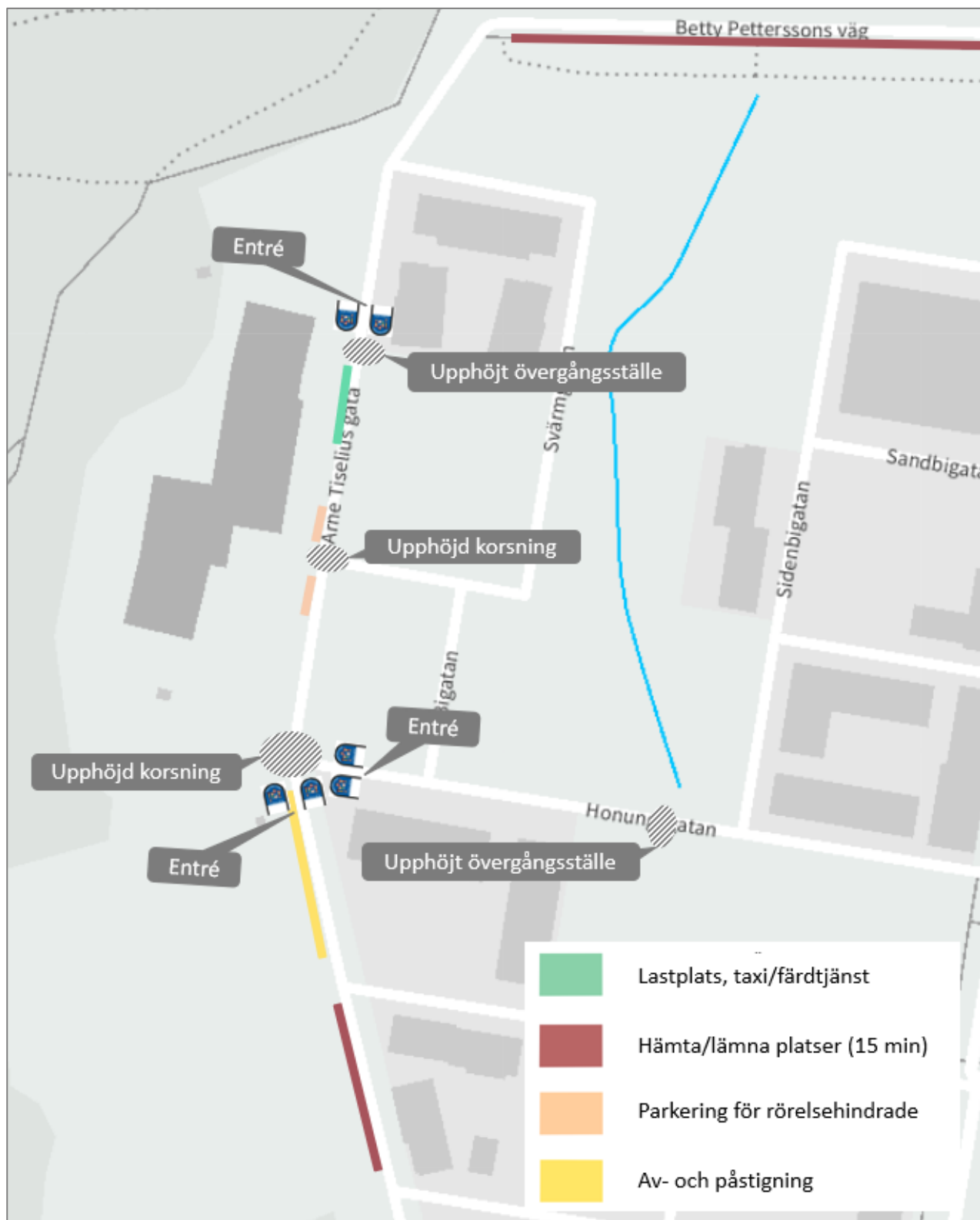
- Fokus behöver ligga på regelbunden information till föräldrar och personal samt regelbunden undervisning för eleverna.

#### **Samordning med andra skolområden:**

- Det skulle vara en fördel om det finns en röd tråd i reglering och utformning vid flera skolor i Uppsala. Både reglering och utformning är naturligtvis beroende av den lokala trafiksituationen men vissa delar kan vara lika eller liknande, exempelvis någon typ av entréskyltning.
- Eventuellt skulle benämningen på de bilfria zonerna kunna vara den samma, exempelvis "skolgata" eller liknande som i så fall skulle kunna skrivas på tilläggsskylt vid entréerna.
- Eventuella cykelöverfarter rekommenderas att ses över i ett större sammanhang än enbart för Rosendals skola. Rekommendationen är ändå att utforma upphöjningarna vid gång- och cykelvägen i norr samt vid Honungsgatan så att det finns utrymme för att införa cykelöverfarter eller -passager.

#### **Planering, ansvarsfördelning och uppföljning:**

- Kommunen behöver besluta om ett åtgärds paket och utifrån det behöver tidplan, ansvarsfördelning och uppföljning tydliggöras.
- Det är lämpligt att bestämma en testperiod, exempelvis på ett år, för att sedan följa upp effekterna av åtgärderna och införa ändringar vid behov. Just i Rosendal behövs det tät uppföljning under en längre period eftersom förutsättningarna ändras allt efter som stadsdelen växer.
- Eventuellt behöver vissa åtgärder vara temporära tills området är fullt utbyggt. Det behöver även planeras för olika etapper i utbyggnad av spårvägen på Torgny Segerstedts Allé.
- Byggtrafik bör i största möjliga utsträckning undvikas på sträckan förbi skolan.



Figur 13. Schematisk överblicksbild över föreslagna åtgärder. Bakgrundskarta: (Uppsala kommun, 2024)

## 5 REFERENSER

Ramböll. (2020). *Rosendals skola, systemhandling, dialogprocess bygglov, utemiljö, utkast.*

SKL. (2009). *Åtgärds katalog för säker trafik i tätort.*

Statens vegvesen. (2017). Hämtat från Fartsdempende tiltak, Håndbok V128:  
<https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2583740/HB-V128-2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Transportstyrelsen. (2025). Hämtat från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/trafikregler-och-vagmarken/trafikregler/Generella-trafikregler/Gagata-cykelgata-och-gangfartsomrade/>

Uppsala kommun. (2017). *Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik.* Hämtat från  
<https://www.uppsala.se/contentassets/33837fb9c94849598d9566069c3a5f33/handlingsplan-cykeltrafik-.pdf>

Uppsala kommun. (2024). *Karta över Uppsala kommun.* Hämtat från  
<https://kartportal.uppsala.se/portal/apps/webappviewer/index.html?id=4d2d58592a9047f4ba3c1d9c8a02cf32>

WSP. (2018). *Trafikutredning Rosendal, trafikstring och trafikprognos.*

## 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**

