



TRAFIKUTREDNING DETALJPLAN ROSENDAL UPPDATERAD TRAFIKPRGNOS

Rapport

2015-06-12

Upprättad av: Sofia Eriksson

Baserad på tidigare rapport ” Trafikutredning Detaljplan Rosendal 2015-02-12”

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

KUND

Uppsala kommun

KONSULT

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000
Fax: +46 10 7228793
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se


KONTAKTPERSONER

Uppsala kommun	Malin Danielsson
WSP	Christina Borg
WSP	Sofia Eriksson

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

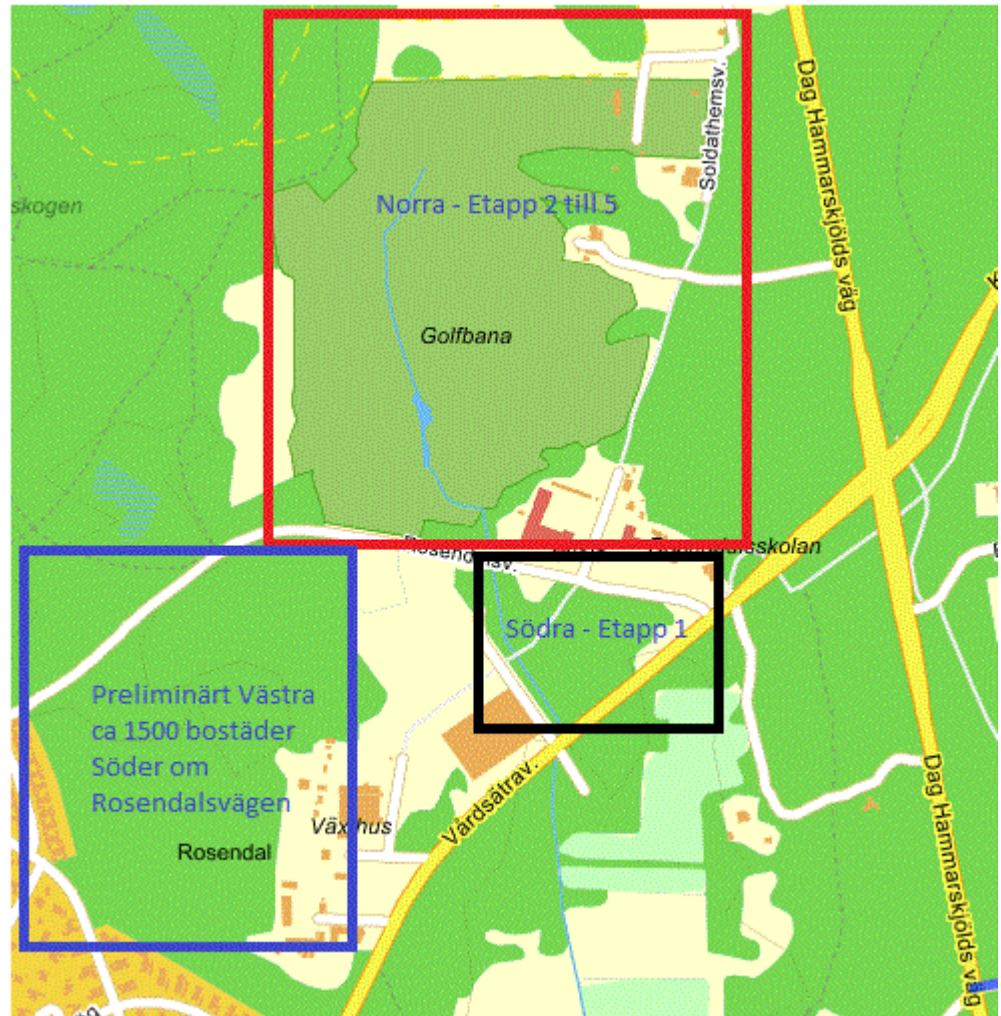
INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
2	ÖVERGRIPANDE STRUKTUR - ROSENDAL I UPPSALA	5
2.1	Motortrafik	5
3	TRAFIKFÖRSÖRJNING BILTRAFIK	7
3.1	Struktur	7
3.2	Genomfartstrafik	10
4	TRAFIKPROGNOS	11
4.1	Generell trafikökning	11
4.2	Närliggande områden trafikökning	11
4.3	Projektspecifik trafikökning	12
4.4	Trafikflöden	13
5	SLUTSATS	16
6	BILAGOR TRAFIKPROGNOS	17
6.1	Bilaga Närliggande områden trafikökning	17
6.2	Bilaga Projektspecifik trafikökning Norra Rosendal	18
6.3	Bilaga Nätutläggning	23

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	


1 INLEDNING

Detta PM redovisar revidering av trafikprognosen från PM *Trafikutredning Detaljplan Rosendal 2015-02-12*. Revideringen har gjorts för att få en grov uppskattning över hur omkringliggande exploateringsområden påverkar biltrafikmängden i Norra Rosendal. Områden som har tagits med i trafikprognosen för Norra Rosendal är Södra Rosendal och Västra Rosendal, se Figur 1.



Figur 1. Lokaliseringskarta för Norra, Södra respektive Västra Rosendal.

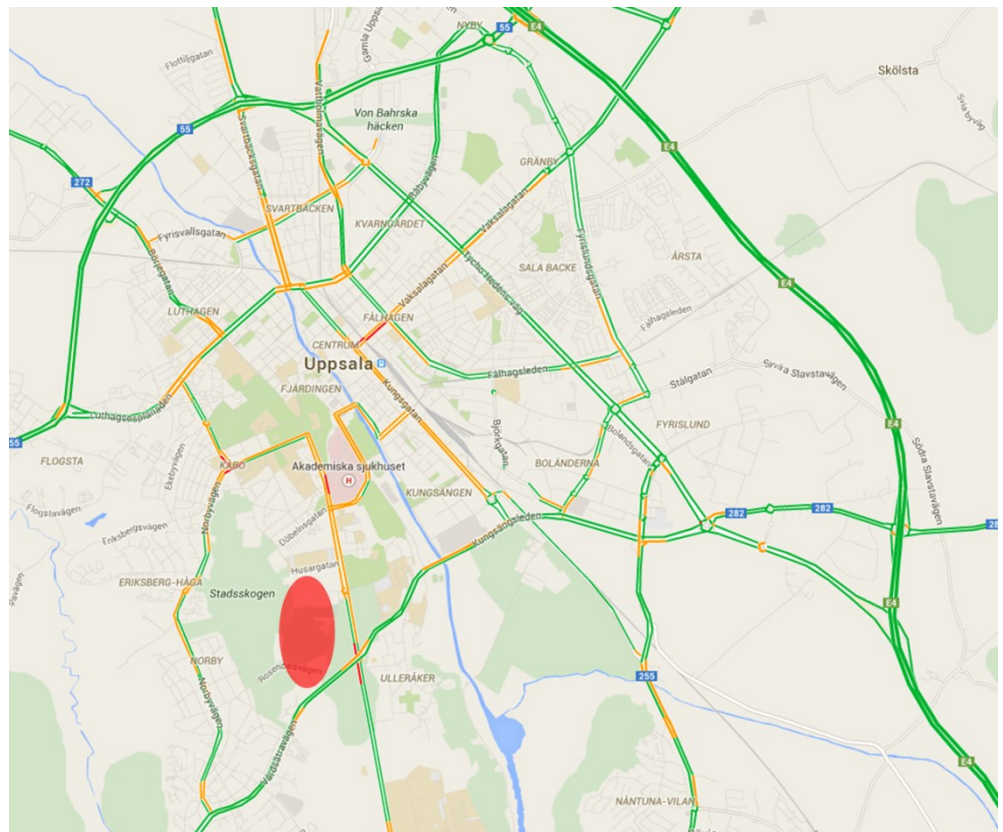
För strukturanalys för Norra Rosendal med avseende på kollektivtrafik, cykeltrafik, gångtrafik och biltrafik hänvisas till tidigare levererad trafikutredning "Trafikutredning *Detaljplan Rosendal 2015-02-12*".

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	


2 ÖVERGRIPANDE STRUKTUR - ROSENDAL I UPPSALA

2.1 Motortrafik

Kring Uppsala skapar väg 55, E4an och väg 282 en halv ringlinje. Eftersom direkt koppling saknas mellan väg 55 och väg 282 väster om Uppsala används istället Norbyvägen eller Dag Hammarskölds väg för rörelser i nord-sydlig riktning. Figur 2 visar hastigheten för motorfordon en typisk tisdagsmorgon. Eftersom Dag Hammarskölds väg är högt belastad samt den problematiska korsningspunkten vid Vård-sättravägen – Kungsängsleden kan det tänkas att en stor andel väljer att ta Norbyvägen väster om Rosendal.



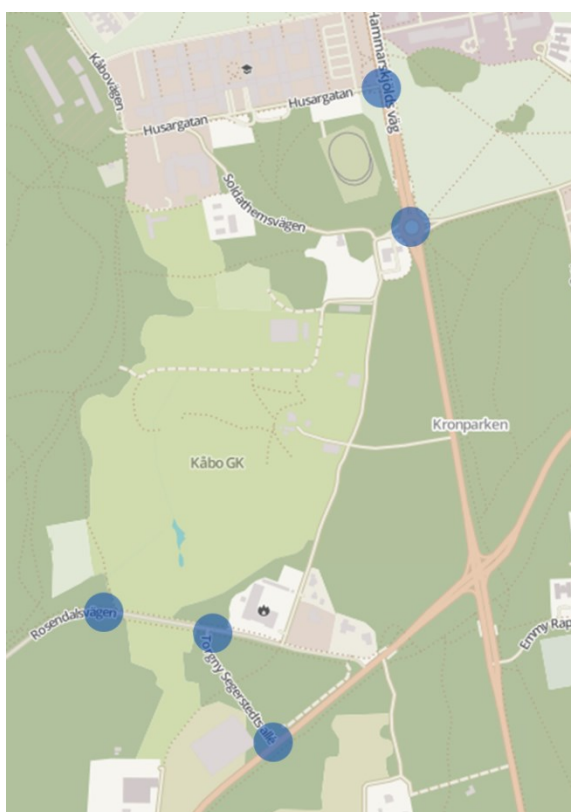
Figur 2. Typisk hastighet för motortrafik en tisdag kl. 08:00 (maps.google.se)

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

Beräknade flöden från tidigare utredning Trafikanalys Rosendal visar på följande flöde för nuläget 2011


- Rosendalsvägen 1 700 fordon/dygn
- Vårdsätravägen 12 800 fordon/dygn
- Kungsängsleden 25 300 fordon/dygn
- Norbyvägen 7300 fordon/dygn
- Kobåvägen 3 200 fordon/dygn
- Dag Hammarskölds väg N 14 300 fordon/dygn
- Dag Hammarskölds väg S 12 200 fordon/dygn
- Husargatan 1 700 fordon/dygn

Kopplingen till omkringliggande gatunät sker via Husargatan, Dag Hammarskölds väg, Torgny Segerstedts Allé och Rosendalsvägen, se Figur 3.



Figur 3. Koppling till omkringliggande gatunät markerade i blått (openstreet-map.org).

Detaljplanen illustrerar att huvudgatan Torgny Segerstedts Allé ska fungera som matargata för området. Trafikflödet i Figur 2 samt de nya kopplingarna i Figur 3 tyder på att det finns en risk att detaljplanens lokalgator kan komma att användas som transportsträckor, detta för att undvika Dag Hammarskölds väg för att på ett lättare sätt nå exempelvis väg 55. Genom gatornas struktur och fysiska utformning kan ett sådant beteende motverkas. Utformningen ska leda den största delen av motortrafiken via huvudgatan.

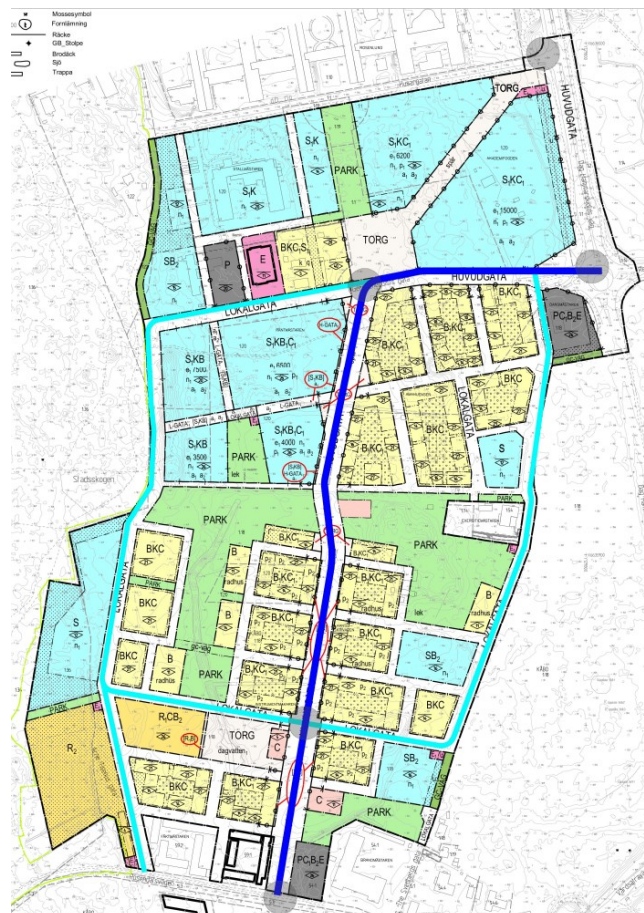
Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

3 TRAFIKFÖRSÖRJNING BILTRAFIK


Struktur och trafikförsörjning för de olika trafiklagen i Norra Rosendal redovisas ingående i *Trafikutredning Detaljplan Rosendal 2015-02-12*. Eftersom detaljplanen har uppdaterats sedan levererat PM har en bedömning gjorts av hur trafikflödet inom detaljplan påverkas av förändrad struktur. En kort sammanfattning följer nedan för biltrafik.

3.1 Struktur

I Norra Rosendal är Torigny Segerstedts Allé huvudgata och ska fungera som huvudkopplingen mellan Norra Rosendal till det omgivande nätverket samt mellan planområdena norr och söder om Rosendalsvägen. Ytterligare kopplingen till omkringliggande gatenät sker förutom via Torigny Segerstedts Allé via Husargatan, Gerd Enequists gata och Rosendalsvägen. Gerd Enequists gata, Arne Tiselius gata, Soldathemsvägen, Husargatan och gatan i södra delen av detaljplaneområdet (östvästlig riktning) fungerar som lokalgator. Strukturen och gaturummen ska föra trafikanterna till huvudgatan och lokalgatorna ska användas främst då dessa leder till/via en målpunkt. Se Figur 4.



Figur 4. Huvud- och lokalgator i Norra Rosendal. Korsningspunkter och kopplingar till omkringliggande vägnät markerat med grå cirkel.


Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

Hur mycket biltrafik det blir på olika gatuavsnitt är främst beroende av hur och med vad som kvarteren bebyggs, var passage över spår kan ske, vilka höger och vänstersvängar som blir möjliga samt om några gator blir enkelriktade eller får andra begränsningar för biltrafiken.

Sen den senaste trafikutredningen har uppdateringar av detaljplanen gjorts i sydöstra delen av planområdet. Förändringar redovisas i Figur 5 markerade med rött till höger i bilden.



Figur 5. Revideringarna i detaljplanen markerat med rött till höger i bilden.

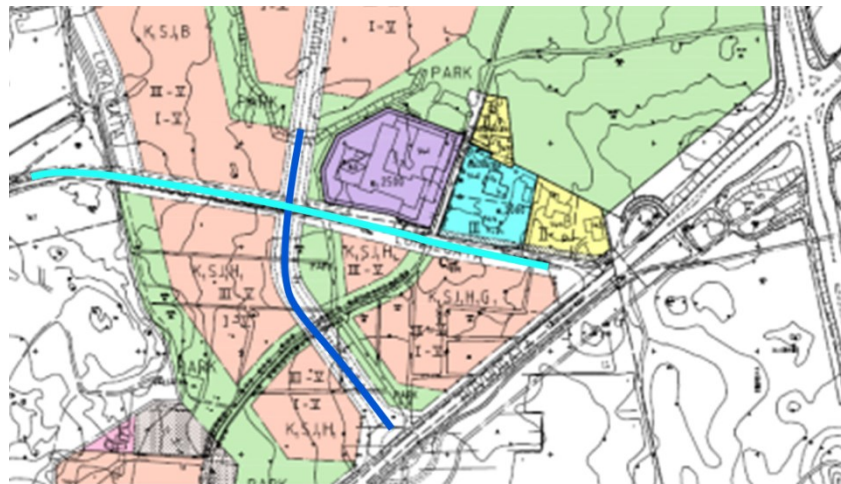
Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

I Trafikutredning Detaljplan Rosendal 2015-02-12 redovisades nord-sydlig kvartersgata som dubbelriktad, se Figur 6. I och med att parkområdet norr om de väst-östliga kvartersgatorna försvinner kan dessa inte vara dubbelriktade. Förändringarna innebär något mer cirkulerande trafik och något ökad trafikmängd på Soldat-hemsvägen, dvs. östra lokalgatan.




Figur 6. Ny föreslagen struktur på kvartersgatorna, äldre version t.v. och ny detaljplan t.h.

Även för planområdena söder om Rosendalsvägen, Södra och Västra Rosendal, fortsätter Torgny Segerstedts Allé fungera som huvudgata. Rosendalsvägen är i dagsläget stängd, och ska så förbli, som koppling till Dag Hammarskölds väg.



Figur 7. Detaljplan över Västra Rosendal från 2007. Blå markering symboliserar huvudgata och turkos lokalgata.


Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

3.2 Genomfartstrafik

Detaljplanen för Norra Rosendal visar på en struktur som inte inbjuder till att välja lokal- och kvartersgator för genomfart. Ska du ta dig igenom detaljplaneområdet, eller mellan två punkter, väljer du med största sannolikhet Torgny Segerstedts Allé.

Korsningen Dag Hammarskölds väg – Vårdsätravägen är under högtrafik högt belastad. Detta innebär att en viss genomfartstrafik kan förväntas via Torgny Segerstedts Allé i Norra Rosendal över Rosendalsvägen till Södra och Västra Rosendal.

Västra parkområdet i Västra Rosendal samt strukturen i Norra Rosendals nordvästra del skapar en svängig och smal struktur längs med hela Rosendals västra sida. Detta hindrar biltrafikanter att använda Arne Tiselius gata som genomfartsgata för att nå väg 55 eller målpunkter placerade i västra delen av planområdet.

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

4 TRAFIKPROGNOS

Hur trafiken fördelar sig inom detaljplanen beror på målpunkter och gatustruktur, dvs. möjlighet till vänstersväng och enkel eller dubbelriktning. Detaljplanen alstrar trafik vilken fördelar sig i omkringliggande vägnät. Fördelningen baseras på en framtagen resmatris.

Nedan redovisas trafikökning och trafikflöde. Beskrivning och tillvägagångsätt redovisas i kapitel 6 Bilagor Trafikprognos.

4.1 Generell trafikökning

Ingen ny biltrafik läggs på nuvarande trafik som en generell uppräkning, den ökning som tillkommer är ny exploatering med hänvisning till Uppsala Kommuns Översiktsplan. I översiktsplanen finns en inriktning till att prioritera hållbara färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik framför personbilstrafik.


4.2 Närliggande områden trafikökning

Trafikalstringen för Uppsala Nya Hem, Södra Rosendal och Västra Rosendal redovisas i Tabell 1. Alstingstal för områdets olika bebyggelse typer bygger på p-tal, RVU Uppsala 2010 och trafikalstringstal för trafikprognoser vid bebyggelse planering. Se 6.1 Bilaga Närliggande områden trafikökning.

Tabell 1. Trafikalstring närliggande områden.

Tillskott trafik	
Nyttillskott biltrafik	Fordonsrörelser/dygn
Uppsala Hem	264
Södra Rosendal	2500
Västra Rosendal	3750

Tillskottet har i viss mån adderats till trafikprognosen för Norra Rosendal, se vidare 6.3 Bilaga Nätutläggning.

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

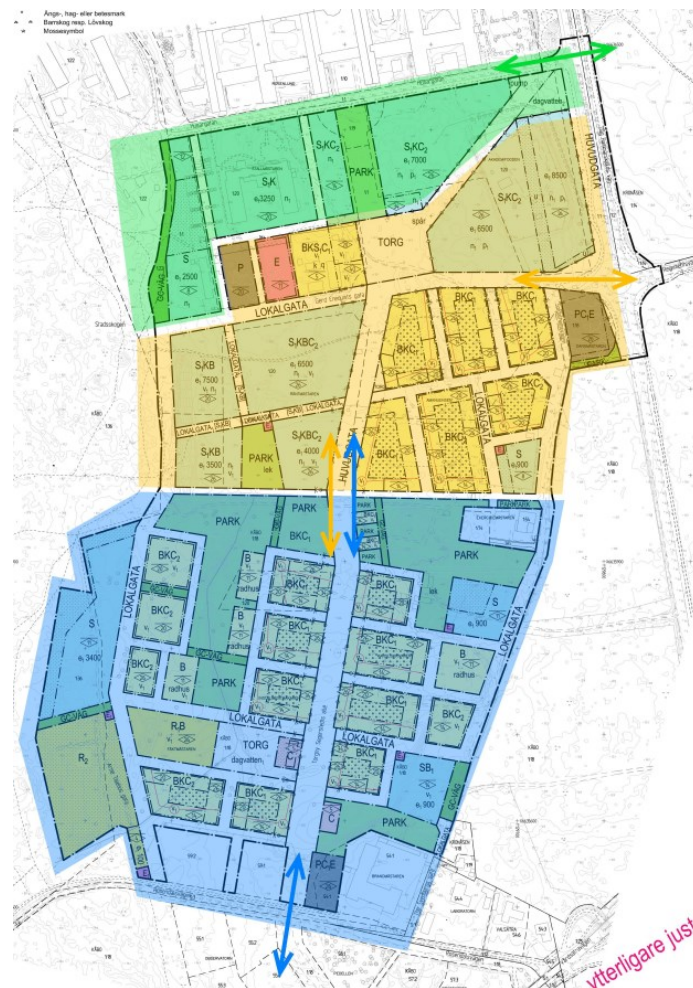
4.3 Projektspecifik trafikökning

Alstingstal för områdets olika bebyggelsetyper bygger på p-tal, RVU Uppsala 2010 och trafikstringstal för trafikprognoser vid bebyggelse planering. Se 6.2 Bilaga Projektspecifik trafikökning Norra Rosendal.

Detaljplanens trafikstring bygger på en fullt utbyggd detaljplan För detaljplanen har biltrafikillskottet för de planerade exploateringarna beräknats, se Tabell 2 och Figur 8.

Tabell 2. Tillskott trafik inom detaljplan Norra Rosendal.

Tillskott trafik	
Område	Fordonsrörelser/dygn
Område norra (grönt)	320
Område mellan (orange)	5710
Område södra (blått)	4350
Summa	10380



Figur 8. Norra Rosendal indelning alstringsområden.

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

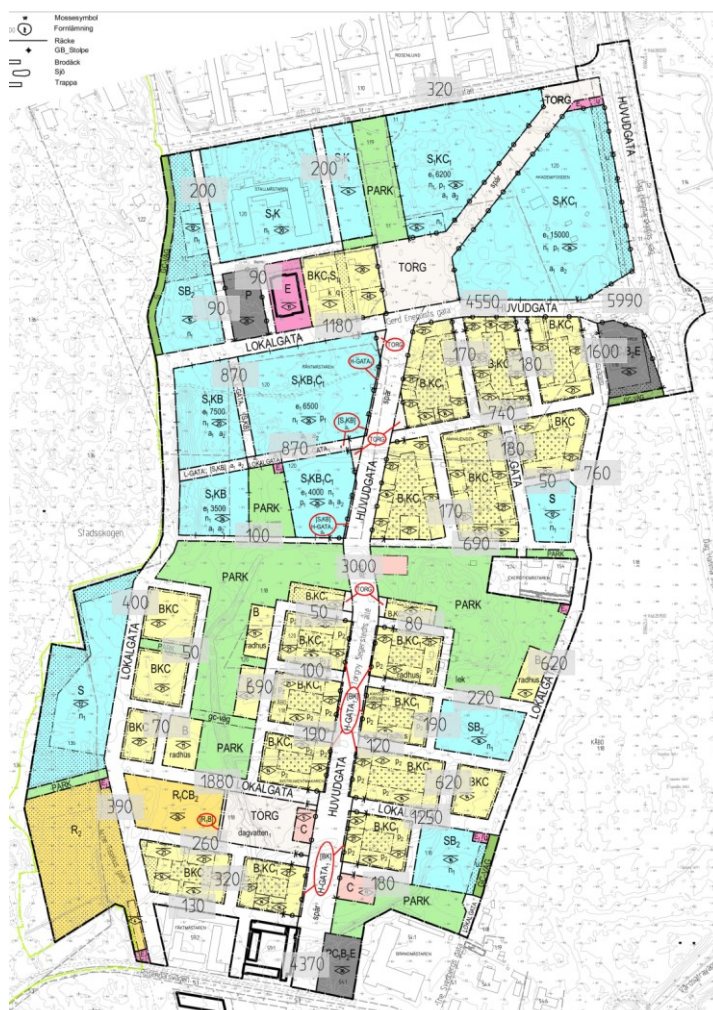
4.4 Trafikflöden

Utgångspunkten för flödenas fördelning i vägnätet bygger på beskriven struktur med avseende på dubbel- eller enkelriktat för motorfordon samt målpunkternas läge, se *Trafikutredning Detaljplan Rosendal 2015-02-12*. Antaganden och tillvägagångssätt beskrivs i 6.2.1 Alstringstal och 6.2.2 Trafikalstring.


4.4.1 Inom detaljplan

Flödet, ÅDT (årsdygnstrafik) redovisas i Figur 9 (finns även bifogad större bild sist i rapporten). Flödet baseras på alstringstal, exploatering och trafik från närliggande områden har i viss mån adderats. Se vidare 6.3 Bilaga Nätutläggning.

Flödet är som störst på lokalgator och längs med huvudgatan. De mindre enkelriktade kvartersgatorna varierar mellan ett ÅDT på ca 50-300, undantaget är gatan norr om parken i väst-sydlig riktning, det höga flödet beror på placering av garageinfart och skolans placering. De dubbelriktade kvartersgatorna har något högre ÅDT, mellan ca 50-800.



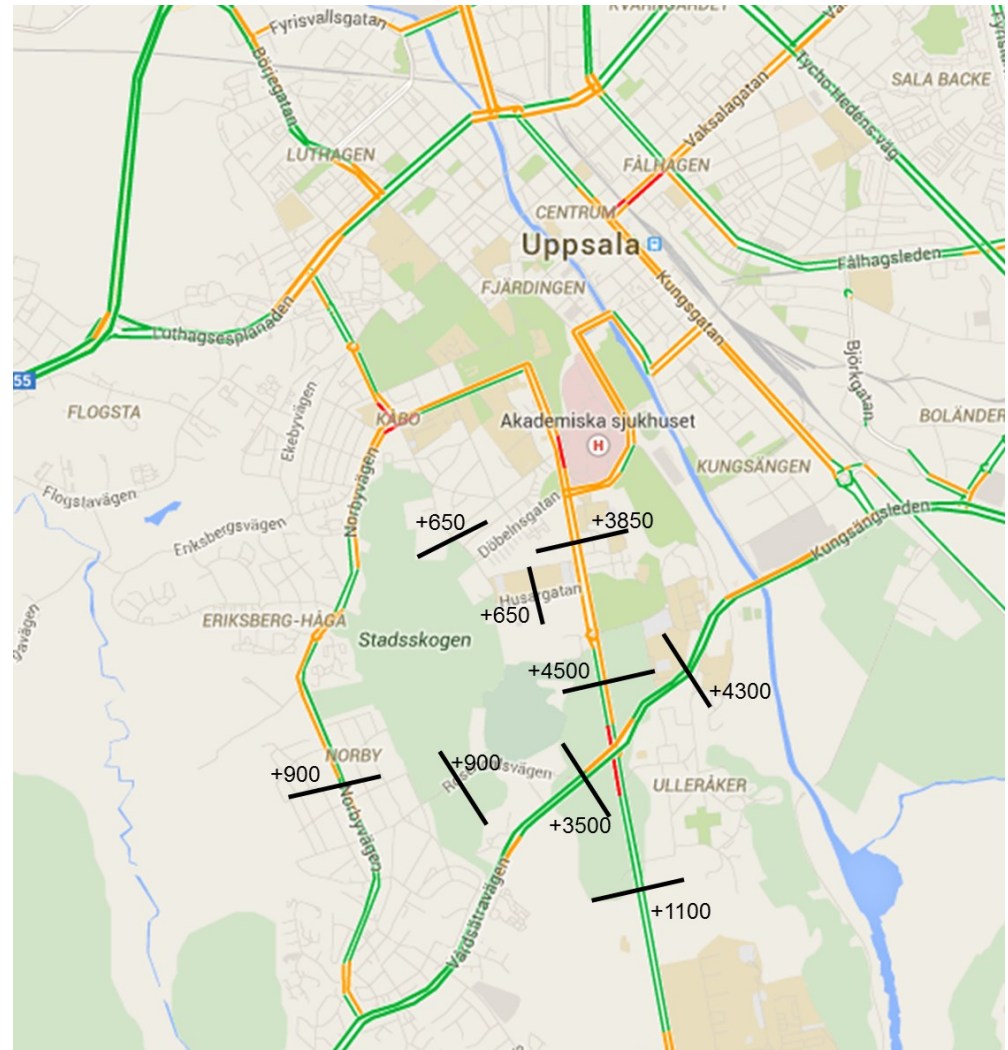
Figur 9. Trafikflöde inom detaljplan.

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	


4.4.2 Omkringliggande vägnät

Nedan redovisas hur detaljplanens flöde för Norra Rosendal påverkar omkringliggande vägnät.

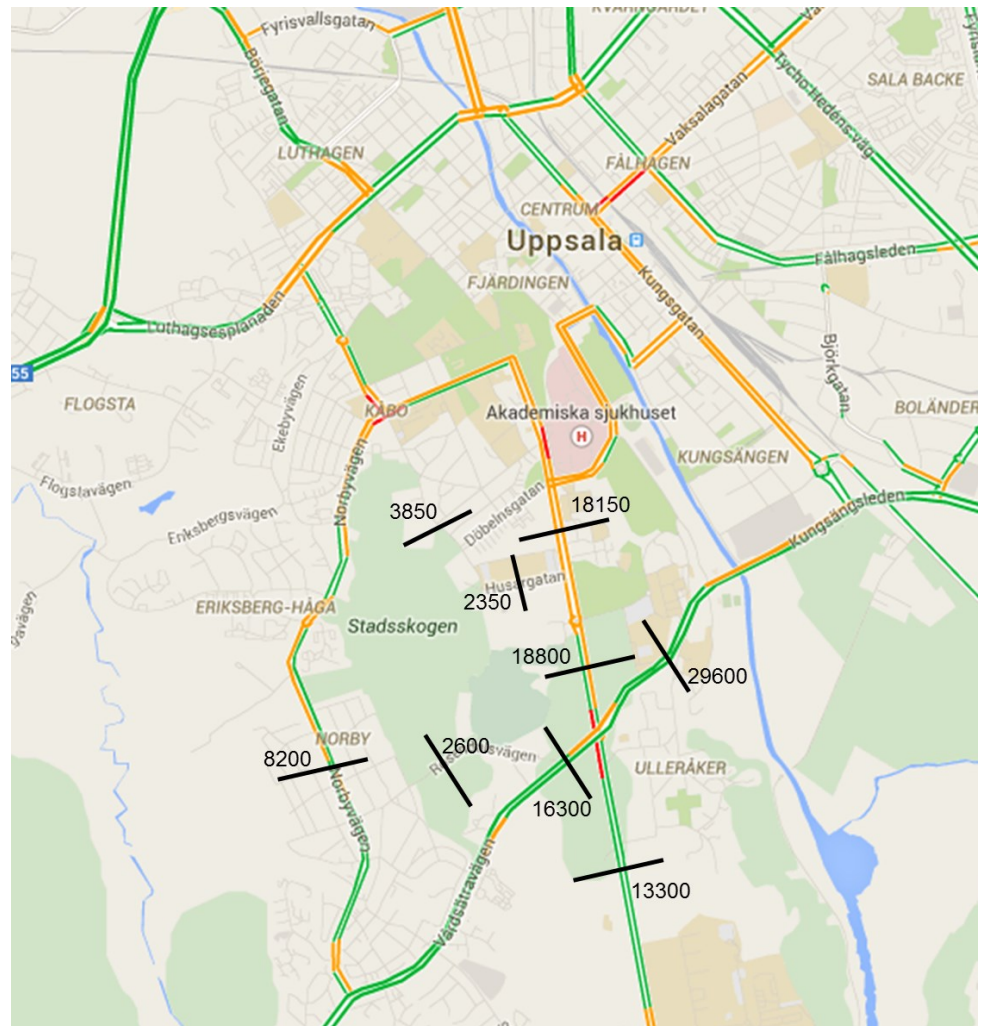
Baserat på resmatris och nätstruktur har ökningen av årsdygnstrafik bedömts enligt Figur 10. Se vidare 6.3.2 Omkringliggande nät.




Figur 10. Ökning av ADT omkringliggande vägnät.

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

Adderas dessa flöden till årsdygnstrafiken från Trafikanalys Rosendal ser flödeskartan ut enligt följande i Figur 11.



Figur 11. ÅDT fullt utbyggt detaljplan omkringliggande vägnät.


Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

5 SLUTSATS

Exploateringarna i Norra Rosendal innebär en trafikökning. Trafikflödet fördelar sig dels inom detaljplanen för Norra Rosendal dels på omkringliggande vägnät. Inom detaljplanen är trafikflödet som störst på Torgny Segerstedts Allé. Ca 4000-6000 fordon/dygn trafikerar detaljplanens södra respektive norra anslutning. Lokalgatorna har betydligt lägre trafikflöde på mellan ca 500-2000 fordon/dygn. Beräknade trafikflöden i Norra Rosendal bedöms fungera väl inom detaljplanen.

Trafikflödet bygger på mängden exploatering, trafikstringstal, detaljplanens struktur samt en bedömning av benägenheten för närliggande exploateringsområden att välja Torgny Segerstedts Allé istället för exempelvis Dag Hammarskölds väg. Just benägenheten att välja Torgny Segerstedts Allé är starkt beroende av hur väl det omkringliggande nätet fungerar sett ur ett kapacitets- och framkomlighetsperspektiv. Eftersom korsningspunkten Dag Hammarskölds väg – Vårdsätravägen redan idag, utan adderad trafikstring för Norra Rosendal, är högt belastad finns det risk för att bedömd genomfartstrafik ligger i underkant. Även faktorn att trafikökningen från Västra och Södra Rosendal ej är utlagd på omkringliggande nät ökar risken för överbelastning och kapacitetsproblem kring Södra staden.

För att se över och åtgärda eventuella kapacitetsproblem i Södra staden rekommenderas att ett helhetsgrepp på hur trafikförsörjningen ska ske utreds. Detta kombineras till fördel med mobilitetsåtgärder för att minska antalet bilresor och skapa ett hållbart resande i linje med Uppsala kommuns visioner och mål.

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

6 BILAGOR TRAFIKPROGNOS

6.1 Bilaga Närliggande områden trafikökning

Alstringstal som redovisas nedan är för de mindre lägenheterna Uppsala Hem och Rosendal Västra och Södra.

6.1.1 Alstringstal

För lägenheter bygger alstringstalet på ett parkeringstal på 0,8 och för de mindre lägenheterna på ett parkeringstal på 0,2-0,3. En bil gör i snitt 3 rörelser per dag. Se Tabell 3.

Tabell 3. Alstringstal bostäder


Område	Typ	Alstringstal	
Uppsala Hem	Små lägenheter	1	Antal resor/dygn
Södra Rosendal	Lägenheter	2,5	Antal resor/dygn
Västra Rosendal	Lägenheter	2,5	Antal resor/dygn

6.1.2 Trafikalstring

Trafikalstringen beräknas för respektive område i Tabell 4. Alstringen justeras sedan till tillskott, hur stort tillskottet blir beror delvis på om trafiken redan idag finns på vägnätet dels på om trafikalstringen kan antas påverka Norra Rosendal. Justeringen görs för att undvika dubbelräkning.

Tabell 4. Trafikalstring som påverkar Norra Rosendal.

Trafikalstring Uppsala Hem, Södra och Västra Rosendal					
Typ	Mängd	Enhet	Fordonsrörelser/dygn	Kommentar	Tillskott
Lägenheter Uppsala hem	264	lgh	264	Fördelar sig likt Norra Rosendals södra del och kommer att fungera som ett nyttillskott av trafik i området	264
Lägenheter Västra Rosendal	1500	lgh	3750	10 % bedöms påverka Torgny Segerstedts Allé i Norra Rosendal	375
Lägenheter Södra Rosendal	1000	lgh	2500	10 % bedöms påverka Torgny Segerstedts Allé i Norra Rosendal	250
Summa avrundad			6510		880

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

6.2 Bilaga Projektspecifik trafikökning Norra Rosendal

6.2.1 Alstringstal

Alstringstalen för bostäder, verksamheter och Akademiska Hus redovisas i Tabell 5.

Tabell 5. Alstringstal bostäder, Akademiska Hus och verksamheter

Trafikalstringstal		
Lägenheter	2,5	Antal resor/dygn
Radhus	4	Antal resor/dygn
Akademiska Hus (AH)	40	Antal resor/1000 kvm
Verksamheter	60	Antal resor/1000 kvm

För lägenheter bygger alstringstalet på ett parkeringstal på 0,8 och för radhusen på att de i snitt har 1,3 bilar. En bil gör i snitt 3 rörelser per dag. Akademiska Hus alstringstal bygger på antagen redovisade i Tabell 6 och Tabell 7.

Tabell 6. Uppsala Universitet i siffror (uu.se, uka.se).

Uppsala Universitet idag		
Yta	400 000	kvm
Anställda	7 700	stycken
Studenter	40 000	stycken


Tabell 7. Bedömning av Akademiska Hus förutsättningar i Rosendal.

Akademiska Hus		
Antal personal	0,02	Personal/kvm verksamhet
Andel personal bil	40%	Enligt RVU Uppsala 2010 färdmedelsfördelning
Besökare/Studenter	0,1	Student/kvm
Andel studenter bil	14%	Enligt RVU Uppsala 2010 färdmedelsfördelning

Alstringstalen för förskola, skola och idrottsanläggning redovisas i Tabell 8.

Tabell 8. Alstringstal förskola, skola och idrottsanläggning.

Trafikalstringstal		
Förskola samtliga	18	antal resor/dygn/avdelning
Skola personal	6%	andel personalresor/dygn
Skola elever	25%	Andel elever som skjutsas per dygn
Idrott	37%	Av besökarna enligt RVU Uppsala 2010

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

Alstringstalen bygger på följande antaganden för förskola och skola bygger på följande antaganden, se Tabell 9 och Tabell 10.

Tabell 9. Bedömning av förskolors förutsättningar i Rosendal.


Förskola	
Barn/avdelning	18
Antal personal/avdelning	4
Andel bilskjuts elever	40%
Andel personal bil	40%*

* Enligt RVU Uppsala 2010 färdmedelsfördelning.

Tabell 10. Bedömning av skolors förutsättningar i Rosendal.

Skola	
Antal personal/elev	0,07
Andel bilskjuts elever	25%
Andel personal bil	40%*

* Enligt RVU Uppsala 2010 färdmedelsfördelning.

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

6.2.2 Trafikalstring

Trafikalstringen beräknas för vart kvarter, se Figur 12 för kvartersindelning. Alstringen justeras sedan till tillskott. Hur stort tillskottet blir beror delvis på om trafiken redan idag finns på vägnätet dels på om trafikalstringen kan antas ingå i en annan delresa. Justeringen görs för att undvika dubbelräkning. Justeringen baseras på följande antaganden

- Barn som skjutsas till skolan i bil är ofta en del av en annan resa, exempelvis till jobbet, bedöms trafikalstringen från skolorna adderas till 20 % av den beräknade trafikalstringen.
- Hälften av resorna som genereras pga. centrumverksamhet antas ingå i övrig trafikalstring, dvs. 50 % av den beräknade trafikalstringen adderas.
- Befintlig trafik inom detaljplanen sammanfattas i Tabell 11.

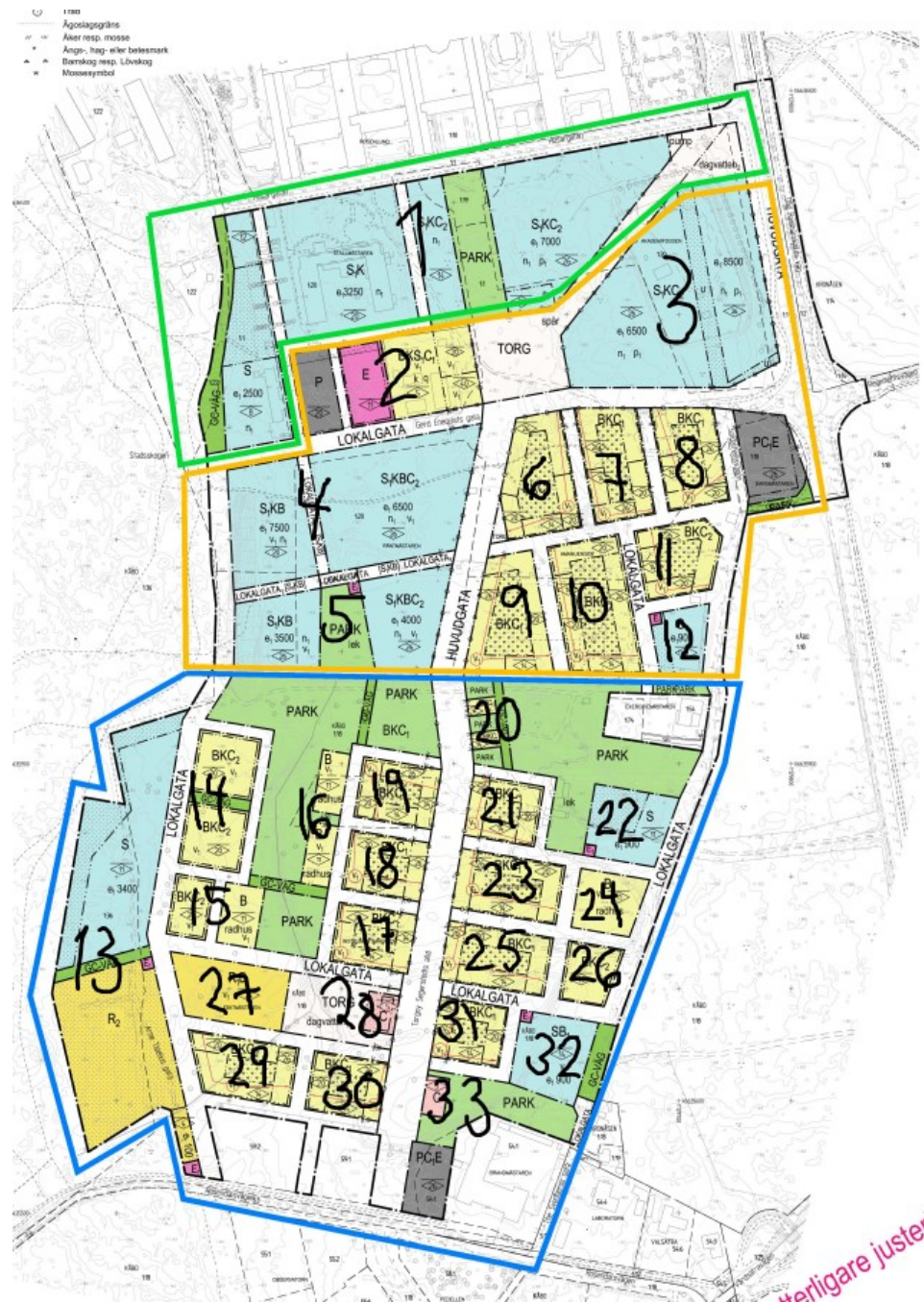
Tabell 11. Befintlig biltrafik.

Befintlig biltrafik					
Typ	Mängd	Enhet	Fordonsrörelser/dygn	Kommentar	Tillskott
Gymnasieskola	390	antal elever	141	Bedöms redan finnas i vägnätet, främst på Husargatan	0
Skola f-5	300	antal elever	124	Bedöms redan finnas i vägnätet, främst på Husargatan	0
Summa avrundad			260		0

Övriga antaganden


- Trafikalstringen bygger på att detaljplanen är fullt utbyggd
- Angivna höjder på exploateringen är jämt fördelade inom fastighetsgräns
- Idrottshallens yta är jämförbar med Spånga Bollcenter som har 300 besökare per dag.

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	




Figur 12. Indelning detaljplan trafikallsträng.

R:\3655\10197660\36_PM_Rapport2_Trafik\Trafikutredning detaljplan Rosendal_20150612.docx

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson		

Tabell 12. Trafikalstring detaljplan fullt utbyggd.

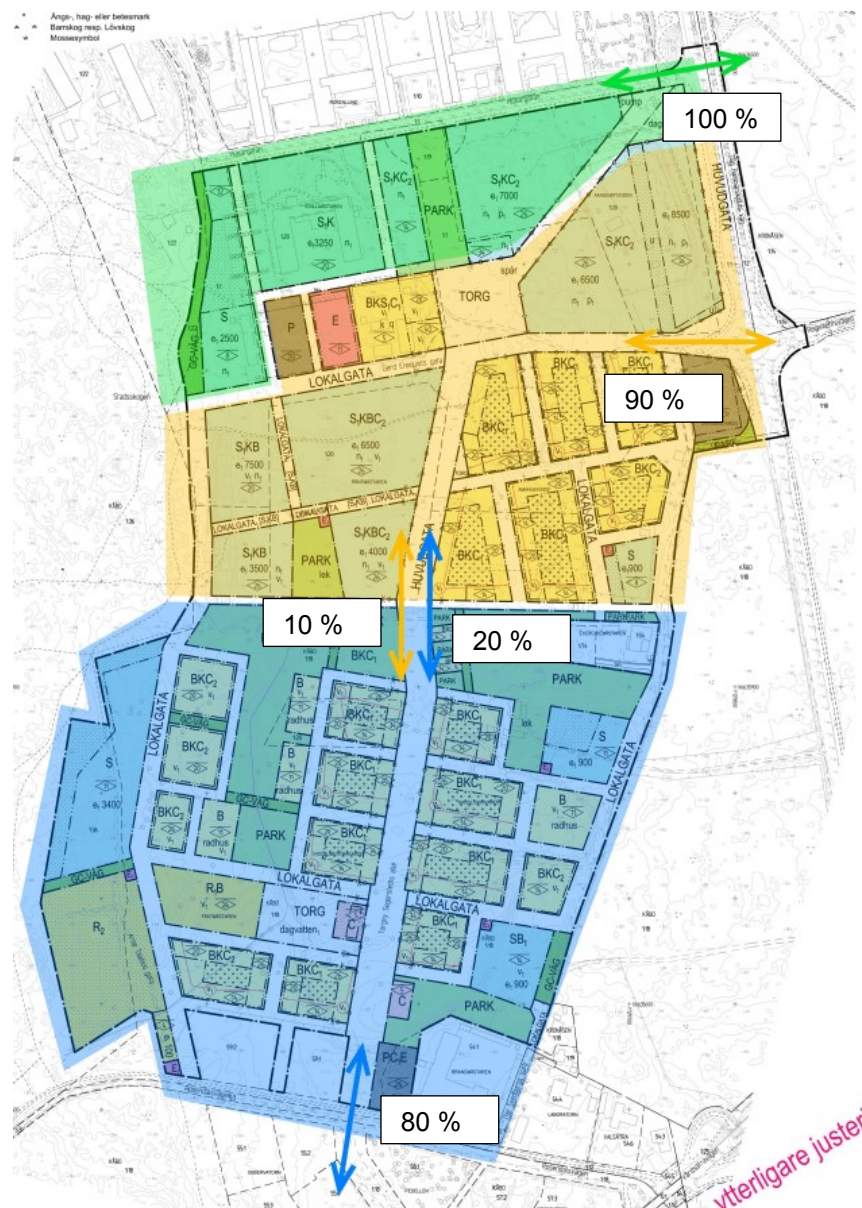
Detaljplan fullt utbyggd						
Alstring biltrafik	Typ	Mängd	Enhet	Fordonsrörelser/dygn	Summa	Tillskott
Område 1	Akademiska Hus (AH)	9000	kvm		324	324
	Gymnasiekola	390	antal elever		119	0
	Skola f-5	300	antal elever		92	0
					443	324
Område 2	Lägenheter	130	antal		325	325
	Verksamheter	2000	kvm		120	60
					445	385
Område 3	Akademiska Hus (AH)	16500			1188	1188
					1188	1188
Område 4	Akademiska Hus (AH)	15500	kvm		1116	1116
					1116	1116
Område 5	Akademiska Hus (AH)	9000	kvm		648	648
					648	648
Område 6	Lägenheter	140			350	350
	Verksamheter	2100	kvm		126	63
Område 7	Lägenheter	120			300	300
Område 8	Lägenheter	150			375	375
Område 9	Lägenheter	160			400	400
	Verksamheter	1600	kvm		96	48
Område 10	Lägenheter	190			475	475
Område 11	Lägenheter	140			350	350
Område 12	Förskola	4	antal avdelningar		70	14
					2542	2375
Område 13	Skola	650	antal elever		199	40
	Förskola	8	antal avdelningar		141	28
					340	68
Område 14	Lägenheter	130	antal		325	325
Område 15	Radhus	20	antal		80	80
	Lägenheter	50	antal		125	125
Område 16	Radhus	30	antal		120	120
Område 17	Lägenheter	110	antal		275	275
	Verksamheter	1660	kvm		100	50
Område 18	Lägenheter	110	antal		275	275
	Verksamheter	770	kvm		46	23
Område 19	Lägenheter	110	antal		275	275
	Verksamheter	770	kvm		46	23
					1667	1571
Område 20	Lägenheter	30	antal		75	75
	Verksamheter	250	kvm		15	8
Område 21	Lägenheter	50	antal		125	125
	Verksamheter	770	kvm		46	23
Område 22	Förskola	6	antal avdelningar		106	21
	Lägenheter	120	antal		300	300
Område 23	Verksamheter	770	kvm		46	23
	Radhus	30	antal		120	120
Område 24	Lägenheter	160	antal		400	400
	Verksamheter	770	kvm		46	23
Område 25	Radhus	20	antal		80	80
					1359	1198
Område 27	Idrott	3500	kvm		111	111
	Lägenheter	90	antal		225	225
Område 28	Verksamheter	860	kvm		52	26
Område 29	Lägenheter	150	antal		375	375
Område 30	Lägenheter	110	antal		275	275
	Verksamheter	1660	kvm		100	50
					1137	1062
Område 31	Lägenheter	150	antal		375	375
	Verksamheter	770	kvm		46	23
Område 32	Förskola	8	antal avdelningar		141	28
Område 33	Verksamheter	640	kvm		38	19
					600	445
Summa					11486	10380

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	


6.3 Bilaga Nätutläggning

6.3.1 Inom detaljplan

Baserat på Rosendals läge i Uppsala och med detaljplaneområdets kopplingar till det övriga vägnätet bedöms biltrafik till och från områdets södra delar (blått område på kartan nedan) till 80 % välja Rosendalsvägen och övrig trafik Dag Hammarskölds väg via Gerd Enequists gata. Den mellersta (orange) delen av området bedöms i huvudsak trafikförsörjas via Gerd Enequists gata, 90 %, medan den nordligaste (gröna) delen försörjs via Husargatan.



Figur 13. Övergripande fördelning av trafik.

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	

Fördelningen i vägnätet bygger på


- Detaljplanens struktur med avseende på enkel- och dubbelriktat.
- Detaljplanen målpunktsplacering.
- 30 % av bilägarna i lägenheterna i etapp 2 antas använda parkeringshuset vid Soldathemsvägen.
- Där entréer ej är fastställda har dessa placerats i största möjliga mån mot dubbelriktad gata för att undvika cirkulerande trafik.
- Bedömd troligast vägval med avseende på målpunkt, gatusektion och resmatris.

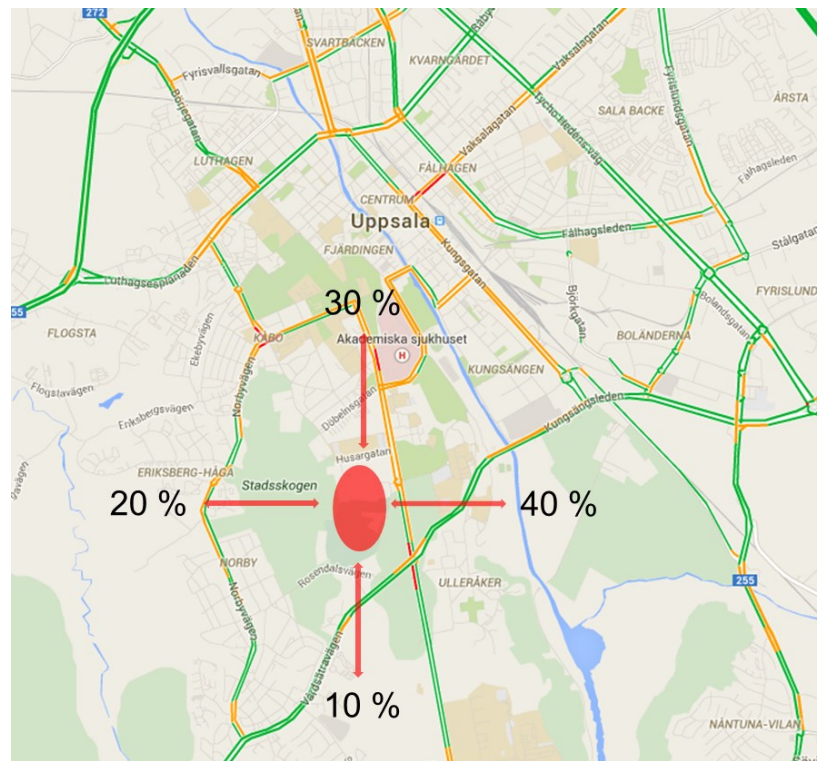
6.3.2 Omkringliggande nät

För att se hur trafiken till och från Rosendal påverkar det omkringliggande vägarna har en övergripande resmatris tagits fram. Resmatrisen bygger på resvaneundersökningar, flöde på befintliga vägar och gator, befintliga arbetsplatser och befintliga bostäders lokalisering. 30 % förväntas röra sig från/mot Uppsala C, 20 % från/mot E4N/Väg 55, 40 % från/mot E4S/Knivsta/Stockholm och 10 % från/mot Sunnersta, Figur 14 och Tabell 13 nästa sida.

Tabell 13. Resmatris.

Matris	
Uppsala C	30%
E4 S Stockholm/Knivsta	40%
Sunnersta	10%
E4 N/Väg 55	20%

Uppdragsnr: 10197660		
Daterad: 2015-06-12		
Reviderad:		
Handläggare: Sofia Eriksson	Status: Levererad	



Figur 14. Matris fördelning i omkringliggande vägnät.

Kommentar: Olika matriser för attrahering och generering studerades först, då dessa blev snarlika samt analysen är övergripande används en för båda typer av resor.

Tillskottet av flöde fördelar sig enligt Tabell 14 vilka sedan har lagts ut i vägnätet.

Tabell 14. Fördelning i vägnätet.

Till/utfarter	Tillskott ÅDT	Uppsala C	E4 S Stockholm/Knivsta	Sunnersta	E4 N/Väg 55
TGS Söder	4370	1311	1748	437	874
TGS Norr	5990	1797	2396	599	1198
Husargatan	320	96	128	32	64

- Mossesymbol
- Fornlämning
- Räcke
- GB Stolpe
- Brodäck
- Sjö
- Trappa

