



TRAFIKUTREDNING FÖR DETALJPLAN KV. MURSTENEN

PM

2024-02-01

iterio

Iterio AB

Beställare: HSB

Uppdragsnummer: 7264

Upprättad av: Lisa Lundström och Jonathan Höglund

Datum: 2024-02-01

Granskad av: Sofia Stolt

Datum: 2023-12-18

Innehållsförteckning

1	Inledning	4	4.4.1	Leveranser och avfallstransporter	15
1.1	Bakgrund.....	4	4.4.2	Utformning kvartersgata	16
1.2	Syfte	4	4.5	Parkering, mobilitet och angöring	17
2	Planeringsförutsättningar	5	4.5.1	Cykelparkering	17
2.1	Översiktsplan.....	5	4.5.2	Bilparkering	17
2.2	Cykelpolicy för Uppsala kommun.....	5	4.5.3	Mobilitetstjänster	18
2.3	Program för mobilitet och trafik	5	4.6	Trafikalstring	18
2.4	Parkeringstal för Uppsala	5	4.7	Tillgänglighet.....	19
2.5	Utformning	5	5	Samlad bedömning.....	20
3	Nulägesbeskrivning	6			
3.1	Området.....	6			
3.2	Gångtrafik	7			
3.3	Cykeltrafik	8			
3.4	Kollektivtrafik.....	9			
3.5	Motorfordonstrafik.....	10			
4	Föreslagna lösningar, konsekvenser och åtgärdsförslag	11			
4.1	Gångtrafik	12			
4.2	Cykeltrafik	13			
4.3	Kollektivtrafik.....	14			
4.4	Motorfordonstrafik.....	14			

2 Planeringsförutsättningar

2.1 Översiktsplan

Uppsalas kommunfullmäktige antog 2016 en ny översiktsplan, som aktualitetsförklarades år 2020, med sikte på 2050. Översiktsplanen visar hur kommunen planerar att utveckla bebyggelse, trafik och grönområden.

Planområdet för kvarteret Murstenen ligger i Stenhagen centrum, inom det område som enligt översiktsplanen benämns som stadsdelsnod. Stadsdelsnoder är befintliga och tillkommande platser med lokal centrumfunktion för en eller flera angränsande stadsdelar. Dessa är belägna längs stadsstråk med hög tillgänglighet till kollektivtrafik och har en koncentration av service och mötesplatser för såväl invånare som verksamma. Enligt översiktsplanen ska stadsdelsnoderna generellt utvecklas som lokala centrum för omgivande stadsdelar samt med en koncentration av bostäder, arbetsplatser och service.

2.2 Cykelpolicy för Uppsala kommun

Uppsala kommuns cykelpolicy antogs 2013. Enligt dokumentet syftar Uppsala kommuns arbete med cykeltrafiken till att förbättra folkhälsan i kommunen, skapa en attraktiv stadsmiljö samt att minska biltrafikens andel av andelen resor i kommunen. Syftet med policyn är att genomföra all planering och alla beslut för att målen för cykeltrafiken ska bli verklighet.

2.3 Program för mobilitet och trafik

Uppsala kommuns program för mobilitet och trafik antogs 2022. Dokumentet syftar till att visa vägen för arbetet med resor och transporter fram till år 2050 med målet att alla resor inom kommunen ska ske med hållbara färdmedel. Dokumentet syftar till att visa vägen för arbetet med resor och transporter fram till år 2050

med målet att alla resor inom kommunen ska ske med hållbara färdmedel, vilket kommunen definierar som färdmedel som är såväl miljö- och klimatomfattigt som ekonomiskt och socialt hållbara i varje specifikt sammanhang. Till programmet hör också en handlingsplan, vilken tydliggör hur detta mål ska nås.

2.4 Parkeringstal för Uppsala

Uppsala kommuns dokument Parkeringstal för Uppsala antogs 2016 och anger riktvärden för parkering på kvartersmark.

Parkeringsnormen är lägesbaserad med hänsyn till läget i staden och platsens förutsättningar för hållbart resande. Vidare finns enligt parkeringsnormen möjlighet till tillämpning av flexibla parkeringstal som innebär en reduktion av parkeringstalet baserat på tillämpning av mobilitetsåtgärder. I utredningsarbetet har denna parkeringsnorm inarbetats (se Avsnitt 4.5).

2.5 Utformning

Enligt teknisk handbok för Uppsala kommun bör följande riktlinjer följas gällande bredder av gång- och cykelbanor:

- En gångväg eller gångbana bör vara minst 2 meter bred utifrån ett gång- och tillgänglighetsperspektiv
- En cykelväg eller cykeldelen av en gång- och cykelväg bör vara 2,5 meter bred för att två cyklister ska kunna mötas. Vid högre trafikflöden och där förekomsten av mer platskrävande cyklar kan förväntas behövs en bredd om minst 3 meter.

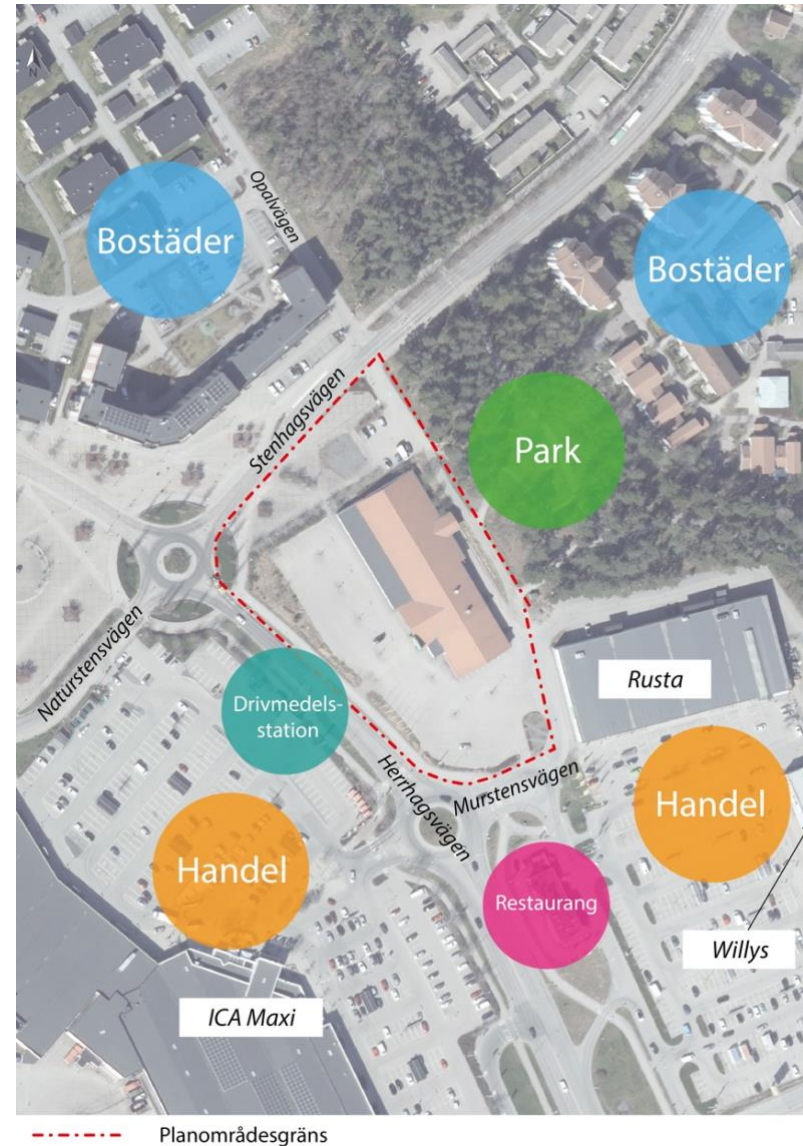
Enligt kommunen gäller att gång- och cykelbanor i Uppsala utformas med 1,75 meter för gång, 2,25 meter för cykel samt en 0,5 meter skiljeremsa ifall gång- och cykelbanan ligger mot körbana.

3 Nulägesbeskrivning

3.1 Området

Planområdet är en del av ett bilintensivt detaljhandelsområde med stora parkeringsytor. Området angränsar i sydöst till handelslokaler med bland annat Rusta och Willys. Intill dessa, direkt söder om planområdet, ligger en Burger King restaurang. Sydväst om planområdet ligger bland annat ICA Maxi. På den norra sidan av planområdet ligger bostadskvarter med flerbostadshus i två till sex våningar. Öster om planområdet ligger parkområdet Stenskogen. Intill parken är ytterligare bostadsområden belägna. På andra sidan Herrhagsvägen från planområdet ligger en drivmedelsstation.

Kvarteret Murstenen är ett förhållandevis lågt exploaterat kvarter. Platsen är idag bebyggd med en större butiksbyggnad i ett plan med tillhörande markparkeringsytor. Byggnaden uppfördes i början av 2000-talet, då som matvarubutik/handelsverksamhet. Idag används byggnaden som samlingslokal.



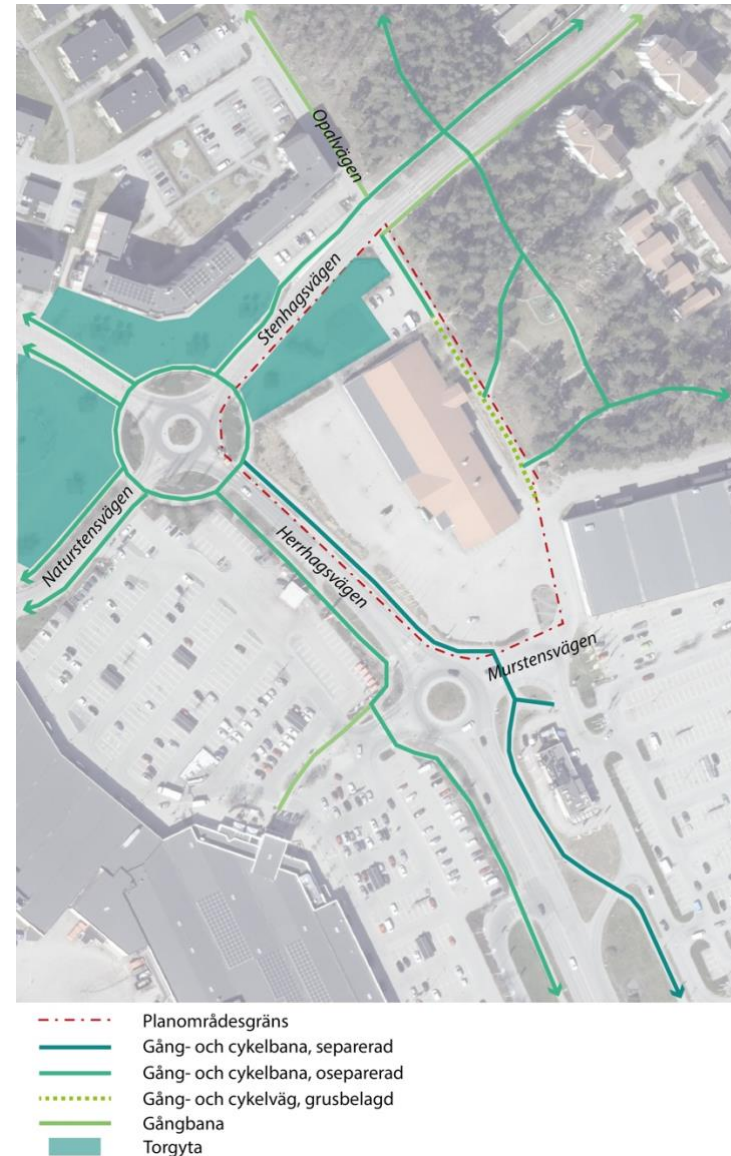
Figur 3. Befintliga målpunkter och verksamheter inom området ring planområdet.

3.2 Gångtrafik

Stenhagen har ett finmaskigt gång- och cykelvägnät av varierande karaktär. Det huvudsakliga gångvägnätet består av gång- och cykelbanor längs med de större huvud- och lokalgatorna. Utöver detta finns även helt trafikseparerade gång- och cykelvägar som är placerade i grönstråken som binder samman Stenhagen. Gångvägnätet är även försett med gångbanor på sträckor där gång- och cykelbanor saknas. Större torgytor finns placerade i planområdets norra del samt nordväst om planområdet.

Såväl parkstråken som de flesta av gång- och cykelbanorna längs vägnätet är utformade som oseparatorade, asfalterade gång- och cykelbanor. På dessa sträckor där separering från cykel saknas kan konflikter mellan gång- och cykeltrafikanter uppstå. På vissa sträckor längs huvudgatorna separeras dock trafikslagen genom målad linje. En dubbelriktad, separerad gång- och cykelbana är placerad längs Herrhagsvägen förbi planområdet. Parkstråken och de oseparatorade gång- och cykelbanorna har en generell bredd på cirka 2,5–3,0 meter. Separatorade stråk har en generell bredd på cirka 3,8 meter, varav 2,0 meter för cykel och 1,8 meter för gång. Cykeldelen av dessa stråk är alltså något underdimensionerad. Längs Opalvägen norr om planområdet är gångbanan som något underdimensionerad, med en bredd på cirka 1,8 meter.

Gångvägnätet kring planområdet upplevs generellt som framkomligt, orienterbart och trafiksäkert. Gång- och cykelbanan längs områdets östra sida tar dock slut i höjd med den södra delen av planområdets befintliga byggnad, vid möte av en lokalgata. Denna gång- och cykelbana är också delvis grusbelagd. Gångstråk saknas även in till vissa delar av handelsområdet, över parkeringsytorna. Detta minskar såväl orienterbarheten som trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på dessa platser.



Figur 4. Befintligt gångvägnät i området.

3.3 Cykeltrafik

Såväl huvudcykelstråk som lokala cykelstråk finns belägna invid planområdet. Cykelvägnätet sammanfaller till stor del med gångvägnätet kring planområdet. Längs Herrhagsvägen går ett av Stenhagens huvudcykelstråk, vilket passerar planområdets västra sida. Längs Stenhagsvägen norr om planområdet går ett lokalt cykelstråk. Utöver detta finns cykelstråk genom parker och grönområden, öster om planområdet.

Cykelstråken håller generellt en god standard, men är något underdimensionerade enligt minsta mått i Teknisk Handbok för Uppsala kommun och kommunens standarder. Förbi planområdets östra sida brister cykelstråket i utformning, då det tar slut söderut och inte ansluter till de större södergående stråket samt upphör som cykelstråk norrut.

Cykelparkering saknas i dagsläget inom kvarteret. Parkering i form av framhjulställ utan möjlighet till ramläsning samt utan väderskydd finns dock tillgänglig direkt norr om kvarteret, i anslutning till en befintlig busshållplats på Stenhagsvägen.

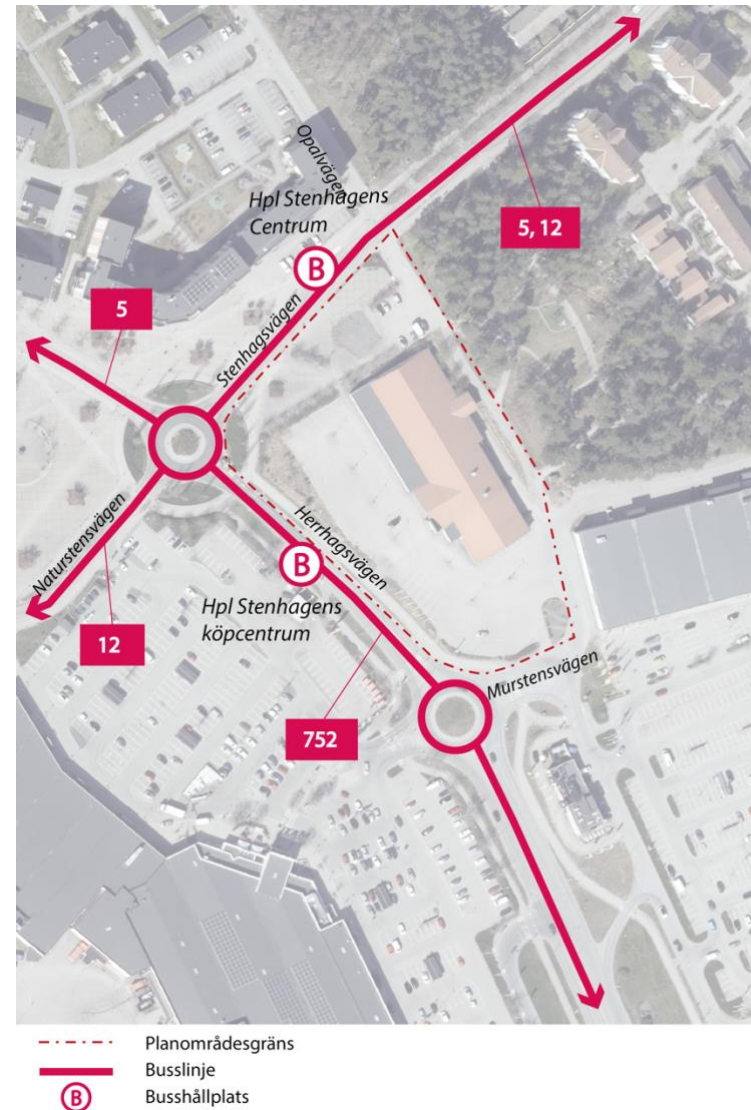


Figur 5. Befintligt cykelvägnät och cykelparkeringar i området.

3.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiknätet i närområdet består av stadsbusslinjer 5 (Stenhagen - Rickomberga - Luthagen - City - Kungsängen - Sävja) och 12 (Stenhagen - Flogsta - Eriksberg - Polacksbacken - Ulleråker - Ultuna) samt den regionala linjen 752 (Uppsala - Österbybruk - Forsmarks kraftverk). Bussresan från Stenhagen centrum till Uppsala centralstation tar cirka 15 minuter.

Närmaste hållplats för stadsbusslinjerna finns vid Stenhagens centrum på Stenhagsvägen, direkt norr om planområdet. Turtätheten för dessa busslinjer är cirka 10 minuter under vardagar och något glesare under helgdagar. Väster om planområdet samt längs med riksväg 55, cirka 200 meter söder om planområdet, finns busshållplatser för region- och länstrafiken med bussar mot bland annat Enköping och Heby. Planområdet har därmed en god kollektivtrafikförsörjning utifrån Trafikförvaltningens riktlinjer (2018), enligt vilka närmaste hållplats ska finnas inom motsvarande 400 meter radiellt avstånd.



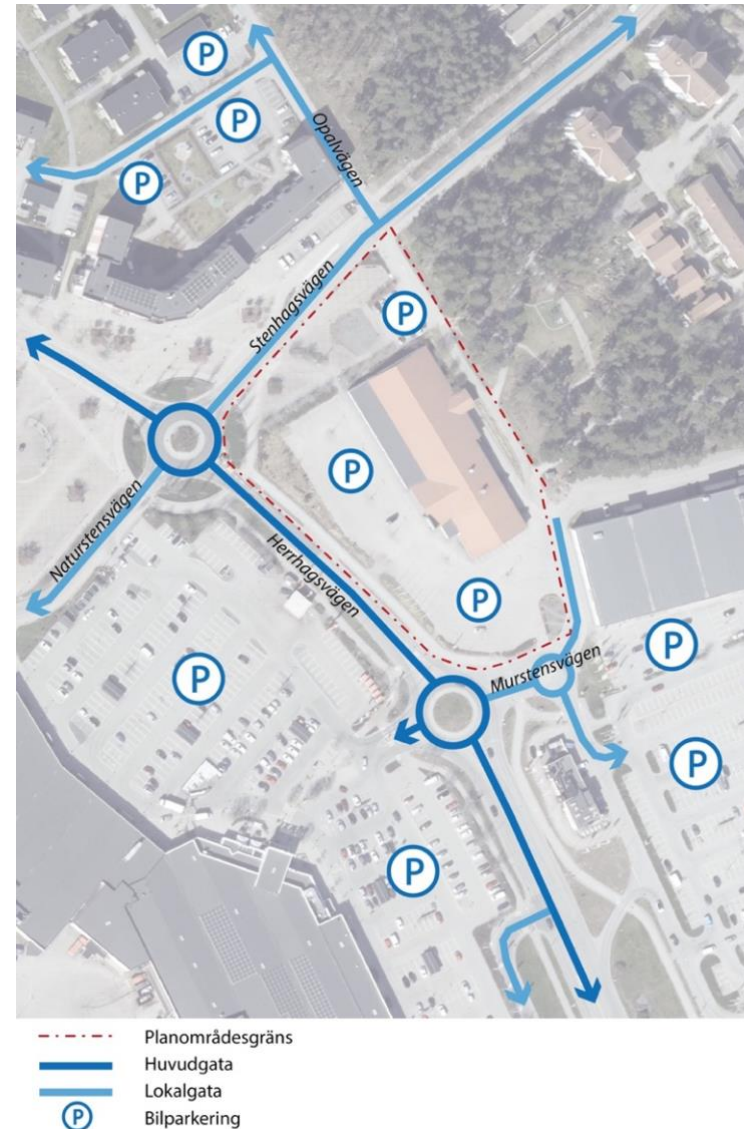
Figur 6. Befitnligt kollektivtrafiknät i området.

3.5 Motorfordonstrafik

Längs planområdets västra del går Herrhagsvägen, vilken utgör områdets huvudgata och sträcker sig från Enköpingsvägen i söder och genom hela Stenhagen. Gatan leder trafik såväl in till bostadsområdena som till detaljhandelsområdena. Herrhagsvägen har i dagsläget 1+1 körfält förbi planområdet. Norr om planområdet går lokalgatan Stenhagsvägen, vilken vid cirkulationsplatsen i planområdets nordvästra hörn byter namn till Naturstensvägen. Gatan utgör en viktig matargata som förbinder bostadsområdena i östra och västra Stenhagen. Murstensvägen, söder om planområdet, är en mindre angöringsgata för trafik in till fastigheten samt till det intilliggande detaljhandelsområdet. Planområdet angörs i dagsläget antingen söderifrån via Murstensvägen eller norrifrån via Stenhagsvägen. Angöringsvägen via Murstensvägen nyttjas i dagsläget även för varustransporter till de verksamheter som är belägna på den östra sidan av Herrhagsvägen.

Intill planområdet trafikeras Herrhagsvägen på sträckan mellan Enköpingsvägen/väg 55 och cirkulationsplatsen sydväst om planområdet av 12 375 fordon per årsmedeldygn (september, 2022). Mellan cirkulationen vid Murstensvägen (sydväst om planområdet) och cirkulationen vid Stenhagsvägen (nordväst om planområdet) trafikeras Herrhagsvägen av 4 261 fordon per årsmedeldygn. Stenhagsvägen norr om planområdet trafikeras av 1 847 fordon per årsmedeldygn. Såväl Herrhagsvägen som Stenhagsvägen är skyltade med 40 km/h. Naturstensvägen är skyltad med 30 km/h.

Området i stort utgör ett bilintensivt detaljhandelsområde med stora parkeringsytor. Parkeringen vid ICA (se Figur 3) är skyltad som avgiftsfri kundparkering, 2 timmar, med parkeringsförbud 23.00-06.00. Parkeringen vid Willys är reglerad som 4 timmar avgiftsfri parkering. Befintliga parkeringsytor inom planområdet är avgiftsbelagda. Parkeringssytan i områdets nordöstra hörn är dock avgiftsfri och reglerad till 2 timmar.



Figur 7. Befintlig gatustruktur för motorfordonstrafik och parkeringsytor i området.

4 Föreslagna lösningar, konsekvenser och åtgärdsförslag

Planförslaget möjliggör uppförandet av cirka 200 lägenheter om totalt cirka 16 400 kvadratmeter ljus bruttoarea (BTA). I delar av bottenvåningarna längs Herrhagsvägen planeras även verksamhetslokaler om cirka 250 kvadratmeter.

Byggnaderna planeras att placeras i u-former som öppnar upp mot den angränsande parken öster om planområdet. Innanför byggnaderna planeras bostadsgårdar som ansluter mot parken och det intilliggande gång- och cykelstråket. Förgårdsmark längs med Herrhagsvägen skapar utrymme för entrétytor, cykelparkeringar och planteringar.

Genom planområdet föreslås en kvartersgata anläggas, som sträcker sig från Herrhagsvägen till kvarterets östra sida. Bilparkering till de nya bostäderna planeras att tillgodoseas i ett delvis nedgrävt garage, placerat under kvarterets norra byggnad.

I kvarterets östra del, i det sydvästra hörnet av parkområdet Stenskogen, planeras en transformatorstation att placeras.



Figur 8. Föreslagen ny struktur.

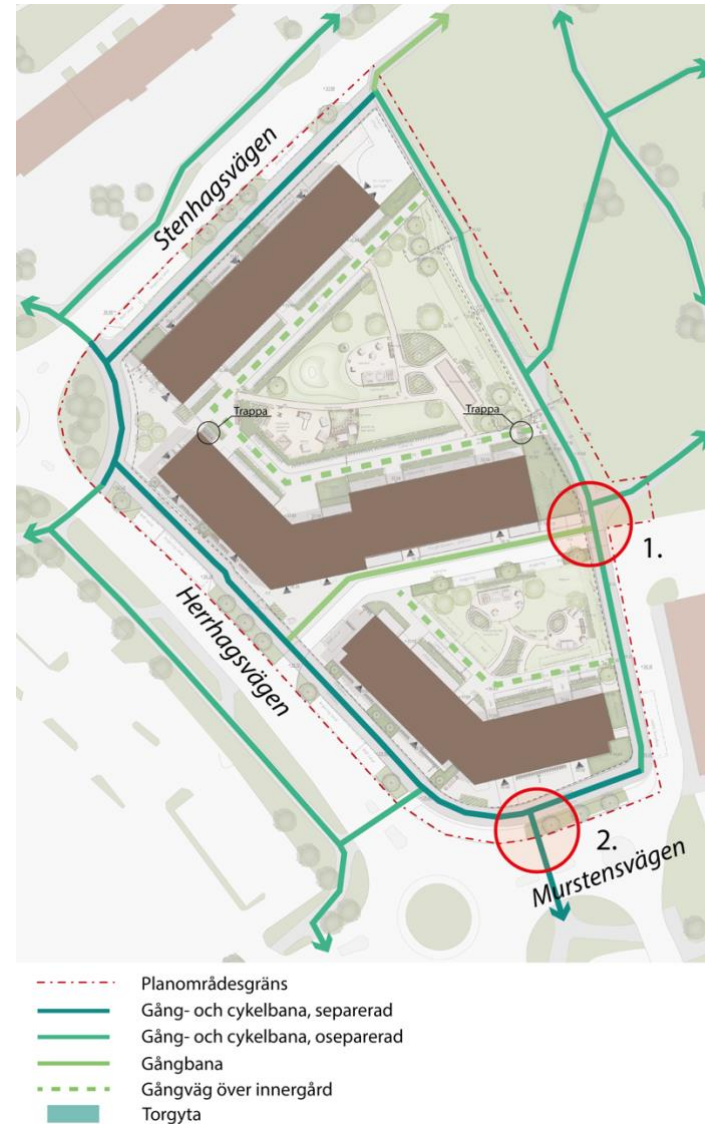
4.1 Gångtrafik

Planförslagets utformning innebär endast mindre förändringar i det befintliga gångnätet. Längs Herrhagsvägen och Stenhagsvägen föreslås gatusektionen ökas något. Detta möjliggör en breddning av gång- och cykelbanan längs Herrhagsvägen mot kvarteret till 3,0 meter cykelyta och 2,0 meter gångyta, vilket är enligt kommunens standard. Utökningen möjliggör även anläggande av en gång- och cykelbana längs kvarterets norra sida mot Stenhagsvägen. Den trafikseparerade, delvis grusbelagda gång- och cykelbanan längs kvarterets östra sida föreslås asfalteras och förlängas söderut längs Murstensvägen och ansluta till gång- och cykelbanan längs Herrhagsvägen. Stråket planeras få en bredd om 4,0 meter. Detta utgör ett gent stråk från det planerade bostadsområdet till handelsverksamheterna söder om planområdet. Genom planförslaget förbättras därmed gång- och cykelkopplingarna kring hela kvarteret och till intilliggande målpunkter.

Genom kvarteret föreslås en 2,5 meter bred gångbana anläggas längs den planerade kvartersgatan. Stråket kan användas för att nå målpunkter inom kvarteret samt för att nå parken Stenskogen i öst. Genom bostadsgårdarna föreslås hårdgjorda gångvägar att anläggas i anslutning till de planerade byggnaderna, vilka nås från kvartersgatan samt från det östra gång- och cykelstråket och parken. En av de två bostadsgårdarna är underbyggd med parkeringsgarage och har därför en annan nivå än de intilliggande gång- och cykelstråken samt övrig kvartersmark. Kopplingarna från denna gård till omkringliggande stråk utgörs därmed av trappor (för rekommendationer, se Avsnitt 4.6 *Tillgänglighet*).

I följande punkter föreslås utformningen ses över i kommande skeden (se Figur 9):

1. Korsningspunkten mellan kvartersgata och gång- och cykelbana. Detta så att lösningens utformning blir trafiksäker



Figur 9. Föreslaget gångväg nät i området.

för oskyddade trafikanter. Gång- och cykelbanan bör separeras helt från körbar yta och kan med fördel göras genomgående för att visa på de oskyddade trafikanternas prioritet.

2. Placering av grönyta vid övergångsställe. Med inritad utformning är övergångsstället söder om planområdet delvis skymt av en grönyta med trädplantering. Övergångsstället bör säkerställas en korrekt utformning.

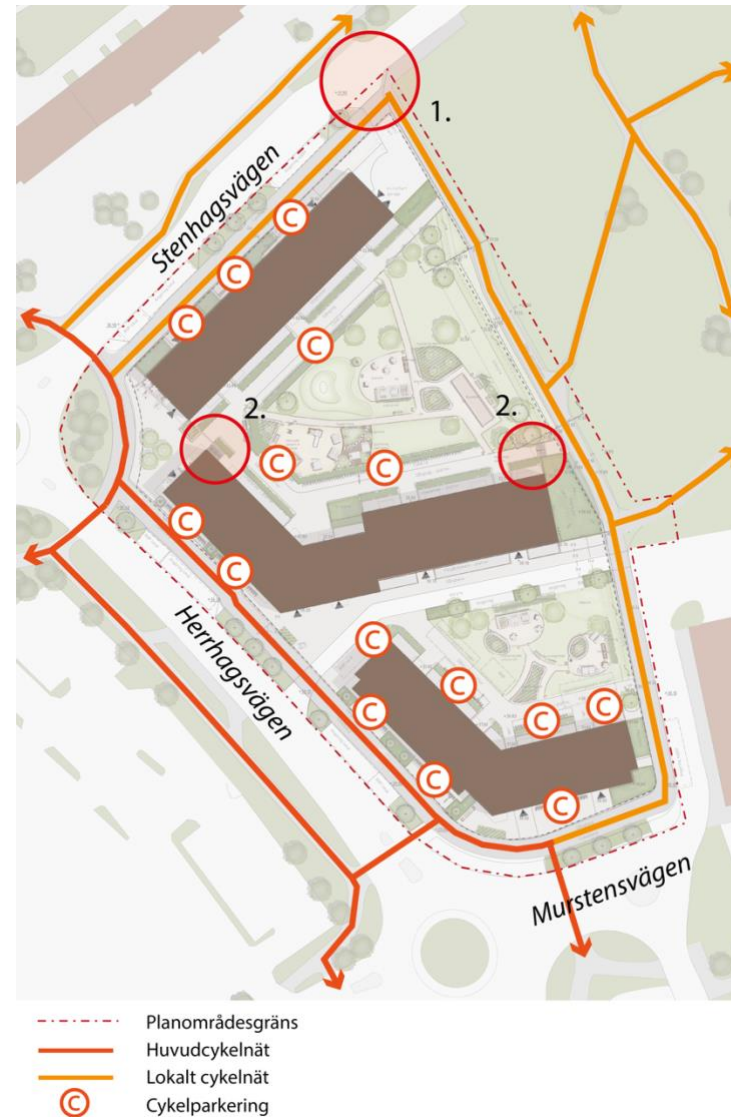
4.2 Cykeltrafik

Gång- och cykelbanan längs Herrhagsvägen, utmed kvarterets västra sida, hör till Stenhagens huvudcykelnät. Enligt planens föreslagna utformning breddas denna cykelväg, vilket därmed förbättrar kopplingen i nord-sydlig riktning förbi planområdet och till detaljhandelsområdet söder om kvarteret. Vidare medför planen att det lokala cykelvägnätet kring kvarteret kompletteras och stärks, vilket förbättrar kopplingarna från det kringliggande området till det nya bostadskvarteret samt från kvarteret till stadens anslutande cykelvägar.

Inom kvarteret anläggs enligt planförslaget cykelparkering dels i källaren, dels på förgårdsmark invid samtliga entréer mot Herrhagsvägen och Stenhagsvägen samt på gård. Detta förbättrar förutsättningarna för boende, verksamma samt besökande inom kvarteret att använda cykeln som färdmedel. Samtliga cykelparkeringar, speciellt de som förläggs i källare, bör göras lätta att nå.

I följande punkter föreslås utformningen ses över i kommande skeden (se Figur 10):

1. Planområdets nordöstra hörn. Fortsättningen österut utgörs endast av gångbana. Vidare finns ingen tydlig korsningspunkt över till gång- och cykelbanan på andra



Figur 10. Föreslaget cykelvägnät och cykelparkeringar i området.

sidan Stenhagsvägen i denna punkt. Koppling till kringliggande stråk bör ses över på platsen.

2. Tillgänglighet till cykelparkeringsplatserna på gården bör ses över till följd av nivåskillnaderna på platsen. Trapporna bör med fördel anläggas med transportbanor (ev. med draghjälp om trapporna utförs med en brant lutning).

4.3 Kollektivtrafik

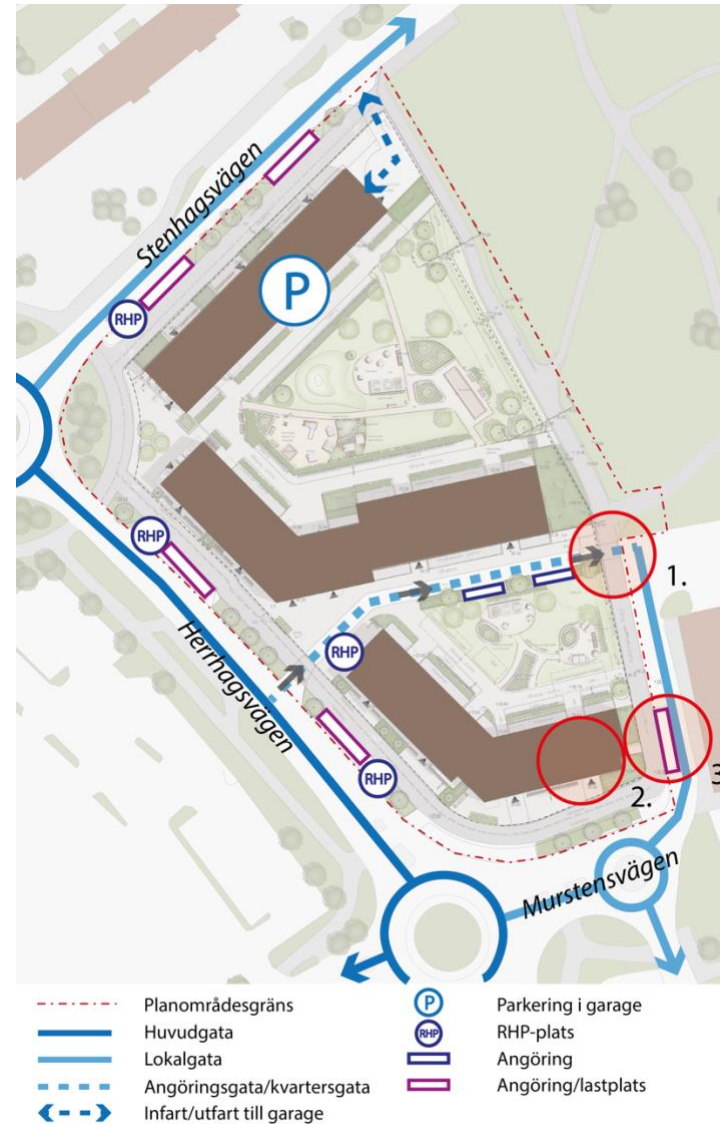
Planområdet innefattar varken Herrhagsvägen eller Stenhagsvägen där busslinjer går och busshållplatser är placerade. Vidare planeras inte den planerade kvartersgatan nyttjas för busstrafik. Planen har därmed ingen påverkan på kollektivtrafiken.

4.4 Motorfordonstrafik

Planförslaget innebär endast mindre förändringar i det befintliga gatunätet. Gatorna kring planområdet kvarstår med samma sträckningar som i dagsläget.

Herrhagsvägen och Stenhagsvägen får genom planförslaget ökade sektioner. Detta medför dels att gång- och cykelbanor kan breddas, dels att angöringsplatser, lastfickor och parkeringsplatser för rörelsehindrade till de planerade lokalerna kan anordnas längs gatorna. Inom kvarteret, mellan de planerade bostadsbyggnaderna, föreslås en kvartersgata för angöring att anläggas (se Figur 11). Gatan föreslås att göras enkelriktad med infart från Herrhagsvägen och utfart mot den befintliga angöringsvägen i kvarterets östra del som nås via Murstensvägen. Gatan förväntas endast nyttjas för angöring till bostäderna.

Under kvarterets norra byggnader planeras ett parkeringsgarage att anläggas. In- och utfart till detta föreslås placeras vid Stenhagsvägen i kvarterets nordöstra hörn. Parkering för rörelsehindrade planeras att placeras utmed Herrhagsvägen och Stenhagsvägen samt i garage.



Figur 11. Föreslagen gatustruktur för motorfordonstrafik i området.

I följande punkter föreslås utformningen ses över (se Figur 11):

1. Kvartersgatans avslutning mot intilliggande fastighet. Utformningen av kvartersgatans avslut österut vid koppling till befintlig angöringsgata bör ses över (se Avsnitt 4.4.2).
2. Kvarterets södra byggnad. Parkering för rörelsehindrade för bostäderna planeras att placeras i garaget, men enligt föreslagen utformning för garaget (se Figur 12) kopplar inte garaget till denna byggnad och det är därmed oklart hur parkering för rörelsehindrade ska lösas inom rekommenderade avstånd (se Avsnitt 4.7).
3. Angöringsfickans placering. Fickan är tänkt att användas för att angöra det intilliggande soprummet, men är placerad utanför plangränsen och kan komma att påverka framkomligheten för andra fordon (se Avsnitt 4.4.1).



Figur 12. Till vänster: Föreslagna placeringar för lokaler och soprum. Till höger: Föreslagen placering av parkeringsgarage. Underlag hämtat från Arkitekterna Krook & Tjäder AB.

4.4.1 Leveranser och avfallstransporter

Tunga fordon, såsom leveranser och avfallshantering, förväntas endast behöva angöra Herrhagsvägen och Stenhagsvägen. Lastfickor planeras att anordnas utmed båda av dessa gator, vilket säkerställer tillgängligheten till lokaler och verksamheter inom kvarteret (se Figurer 11 och 12). Dessa har i förslaget utformats med bredd 3,0 meter och längd 15,0 meter, vilket möjliggör angöring. Fickorna kan med fördel smalnars av till 2,5 meter för att inte göra gatusektionen överbred. Varuleveranser till verksamheter sydöst om planområdet planeras även fortsättningsvis ske från infart via Murstensvägen.

Dragvägen mellan soprum och avfallsfordon bör vara max 10 meter. Det planerade soprummet i kvarterets norra del (se Figur 12) planeras nyttja den närliggande angöringsfickan (se Figur 11), vilken är placerad så att kravet för längsta dragväg inte överskrids. Vid det planerade soprummet i kvarterets södra del (se Figur 12) är också en angöringsficka inritad (se Figur 11). Även denna placering ligger inom kravet för längsta dragväg. Dock behöver placeringen av denna angöringsficka ses över av följande skäl:

1. Angöringsfickan är placerad utanför plangränsen, på mark som den intilliggande fastigheten har rådighet över
2. Angöringsfickan är placerad på ett sådan sätt att framkomligheten på angöringsvägen vid Murstensvägen kan komma att påverkas, framför allt då ett avfallsfordon står på platsen
3. Angöringsfickan kan bara nå antingen via kvartersgatan eller helt på den intilliggande fastighetens mark genom vändning, vilket ger konsekvenser för båda dessa gator.

Problematiken föreslås lösas genom att soprummet flyttas, förslagsvis till byggnadens västra hörn. Detta säkerställer att den planerade intilliggande angöringsfickan/lastfickan på Herrhagsvägen kan nyttjas vid sophämtning.

4.4.2 Utformning kvartersgata

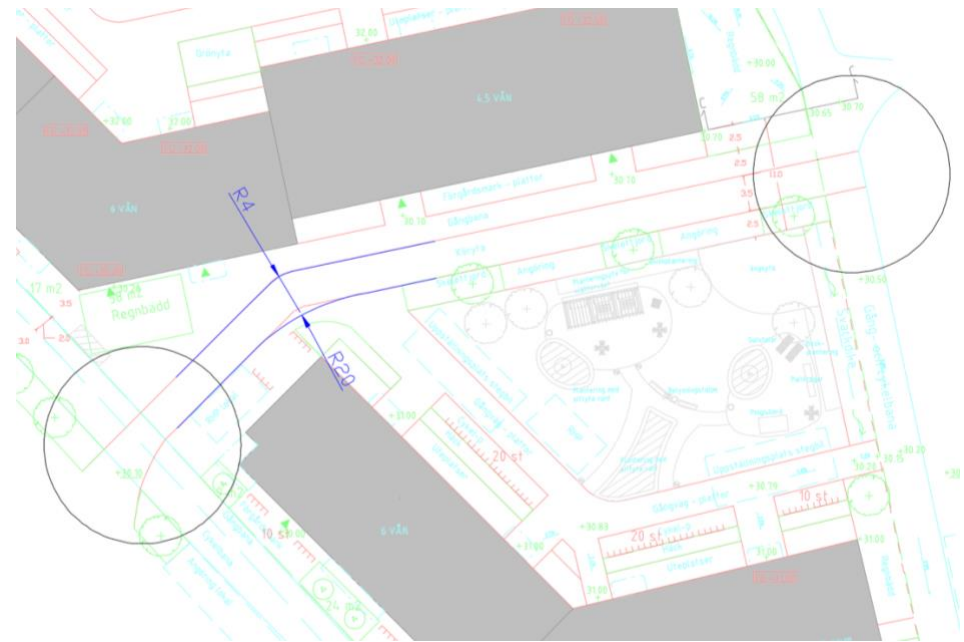
Den planerade kvartersgatan föreslås, som tidigare nämnt, sträcka sig från Herrhagsvägen till den befintliga angöringsvägen i kvarterets östra del. Gatan föreslås att göras enkelriktad i östlig riktning och utformas med en 3,5 meter bred körbana och en 2,5 meter bred gångbana på den norra sidan. Söder om gatan planeras angöring och en gårdsyta. Kopplingen till den befintliga angöringsvägen i öst behöver ses över.

Då alla leveranser och sophämtning planeras ske längs Herrhagsvägen och Stenhagsvägen förväntas kvartersgatan *endast* nyttjas för angöring till bostäderna. För att möjliggöra för flyttbilar att angöra gatan föreslås den dimensioneras efter LOS (typfordon sopbil, 9 meter). Gatans bredd anses vara väl dimensionerad för dessa typer av fordon. För att möjliggöra för dessa större typer av fordon att ta sig fram föreslås radierna i gatans krökning att ses över. I befintlig utformning har radie 4 meter ritats in. Den inre delen i kurvan föreslås breddas upp till radie 20 meter för att säkerställa större fordons framkomlighet (se Figur 13). Radierna vid kopplingen till den befintliga angöringsvägen i öst bör utredas vidare i kommande skede, för att säkerställa att dessa typer av fordon kan svänga ut.

För att prioritera gång- och cykeltrafik i korsningspunkterna (markerade med cirklar i Figur 13) föreslås gång- och cykelbanorna i dessa punkter att göras genomgående. Detta innebär att trafiken som ska angöra gatan måste köra på gåendes och cyklisters villkor. Det fungerar även som en typ av hastighetsdämpande åtgärd och kan minimera risken att bilar nyttjar gatan för genomfart, samt att bilister uppmärksammar utfarten och eventuellt korsande trafik på angöringsvägen extra noga.

Då gatan endast förväntas nyttjas för angöring till bostäderna antas trafikflödena på denna gata vara väldigt låga. All parkerande trafik

angör garaget via Stenhagsvägen. Det är därmed endast trafik så som färdtjänst, taxi, budleveranser, transporter vid flytt etc. samt personer som behöver nyttja parkeringsplatsen för rörelsehindrade som förväntas angöra gatan. Totalt förväntas detta endast uppgå till cirka 10 fordonrörelser per dag (se Avsnitt 4.6 *Trafikalstring*). Till den transformatorstation som planeras placeras direkt norr om kvartersgatans korsning med den befintliga angöringsvägen i öst förväntas fordon endast komma några få gånger per år.



Figur 13. Planerad utformning av kvartersgatan. De blå linjerna utgör föreslagen utformning i gatans krökning. Cirklarna markerar korsningspunkterna med det kringliggande gatunötet.

4.5 Parkering, mobilitet och angöring

4.5.1 Cykelparkering

Bostäder

Cykelparkering bör göras trygg och attraktiv samt möjliggöra för fastslåsning i ramen. Cykelparkeringsplatser bör enligt Uppsala kommuns parkeringsstrategi utformas enligt kraven i BBR med tillhörande standarder. Vidare ska parkeringsplatser för längre förvaring enligt Uppsala kommuns parkeringsstrategi anläggas på platser som medför säker förvaring och där parkeringsplatserna är väderskyddade, såsom i cykelrum som är lätta att nå eller på innergård. Besöksparkering bör anordnas i nära anslutning till huvudentréer.

Enligt Uppsala kommuns parkeringsstrategi uppgår cykelparkeringsbehovet för bostäder till 40 parkeringsplatser per 1 000 kvm BOA. BOA antas vara 80 % av byggnadens BTA. Bostäderna inom kvarteret Murstenen planeras uppgå till ca 16 375 kvm ljus BTA, vilket motsvarar 13 100 kvm BOA. Utifrån dessa förutsättningar uppgår parkeringsbehovet för cykel till 524 parkeringsplatser.

I förslaget har cirka 400 parkeringsplatser för cykel ritats in, varav 190 i cykelförråd placerat i källaren och cirka 210 på gård och förgårdsmark. Man bör därmed se över möjligheten att utöka antalet platser till att nå parkeringsbehovet. Cykelparkeringsplatserna i förråd har planerats att utformas i två våningar.

Verksamheter

Cykelparkeringsplatser för verksamheter ska enligt parkeringsstrategin vara lättillgängliga, placeras så nära entréer som

möjligt, möjliggöra säker förvaring samt om möjligt vara väderskyddade.

Enligt Uppsala kommuns parkeringsstrategi uppgår cykelparkeringsbehovet för kontor och övriga verksamheter till 40 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA. Inom kvarteret Murstenen planeras totalt 250 kvm lokalarea (LOA) uppdelat på fyra lokaler. För att omvandla LOA till BTA kan en omvandlingsfaktor på 1,2 användas^{1 2}. 250 kvm LOA motsvarar därmed 300 kvm BTA. I nuläget är det ännu oklart vilken typ av verksamhet som kommer flytta in, därmed anses ovan nämnda cykelparkeringsplatser vara en bra utgångspunkt för att kartlägga parkeringsbehovet. Cykelparkeringsbehovet uppgår till 12 parkeringsplatser. För andra verksamheter såsom handel, restauranger och andra anläggningar som alstrar mycket besöks trafik krävs dock särskild parkeringsutredning. En sådan utredning rekommenderas göras om det skulle vara aktuellt inför bygglov.

4.5.2 Bilparkering

Bostäder

Utgångsläget för parkeringstal för bostäder uppgår enligt Uppsala kommuns parkeringsnorm till 8 bilplatser per 1 000 kvm BOA, där BOA antas vara 80 % av byggnadens BTA. Avdrag kan sedan göras med hänsyn till bostädernas tillgänglighet till kollektivtrafik, tillgänglighet till service och tillgänglighet med cykel.

Bostäderna inom kvarteret Murstenen planeras uppgå till ca 16 375 kvm ljus BTA, vilket motsvarar 13 100 kvm BOA. Vidare är kvarteret beläget nära en hållplats med hög turtäthet, men långt ifrån innerstaden/lokala centrum (Zon ABC i centrala Uppsala). Baserat på detta kan ett bilparkeringstal om 7,5 parkeringsplatser per 1 000

¹ Grytt, H & Johansson, S. (1993) *Byggnadsstyrelsens handböcker: Area och volymberäkning*. Stockholm: Byggnadsstyrelsen.

² Skatteverket (2012). *SKV A 2012:12, Allmänna råd*. Stockholm: Skatteverket.

kvm BOA för bostäder tillämpas inom kvarteret Murstenen. Detta motsvarar totalt 98 bilparkeringsplatser.

I det planerade garaget har 111 parkeringsplatser för bil ritats in, vilket alltså är ett överskott. Även om det faktiska antalet parkeringsplatser i garaget minskar något i kommande projektering till följd av pelarplaceringar med mera bör parkeringsbehovet kunna tillgodoses i det planerade garaget.

Enligt Boverkets krav måste boendeparkering för personer med rörelsehinder kunna garanteras och placeras lättillgängligt inom 25 meter från entréer (placering i garage är möjlig). I den kommande planeringen bör 2–3 % av det totala antalet parkeringsplatser reserveras för rörelsehindrade.

Besöksparkering ska enligt Uppsala kommuns parkeringsstrategi samnyttjas inom kvartersmark eller på allmänna parkeringsytor om möjligt. Besöksparkering föreslås därför anordnas på närliggande parkeringsytor för detaljhandel, förslagsvis direkt väster om planområdet på andra sidan Herrhagsvägen. Förutsättningarna för detta föreslås utredas tillsammans med berörd fastighetsägare.

Verksamheter

Parkeringsstalen för verksamheter angivna i Uppsala kommuns parkeringsstrategi utgör riktvärden för parkeringsbehovet, men den slutgiltiga bedömningen ska enligt parkeringsstrategin göras utifrån vilken verksamhet som ska bedrivas samt platsens specifika förutsättningar.

Enligt Uppsala kommuns parkeringsstrategi uppgår bilparkeringstalen för kontor och övriga verksamheter till 5 respektive 3 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA. Inom kvarteret Murstenen planeras totalt 250 kvm lokalarea vilket motsvarar 300

kvm BTA. Givet ett spann på 3–5 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA blir parkeringsbehovet 1–2 platser.

För andra verksamheter som alstrar mycket besöks trafik krävs en särskild parkeringsutredning. En sådan utredning rekommenderas göras inför bygglov, om det skulle vara aktuellt när man vet mer om vilka verksamheter som flyttar in.

Enligt Uppsala kommuns parkeringsstrategi ska personalparkering för verksamheter anordnas på kvartersmark. Den eller de platser som behövs för detta ändamål föreslås placeras i garaget. Besöksparkering till verksamheterna föreslås, på samma sätt som för bostäder, anordnas på närliggande parkeringsytor för detaljhandel.

4.5.3 Mobilitetstjänster

Enligt Uppsala kommuns parkeringsstrategi finns möjlighet att ytterligare sänka parkeringstalet för bil mot åtagandet att införa mobilitetstjänster. Dessa tjänster innefattar exempelvis implementerandet av bilpool, cykelpool, cykelservice inom fastigheten, leveransskåp, reseinformation med mera. Möjligheten att implementera mobilitetstjänster inom kvarteret Murstenen föreslås utredas vidare i kommande skede.

4.6 Trafikalstring

Områdets planerade exploatering av främst bostäder genererar främst trafik ut från området under förmiddagens maxtimmar mellan klockan 07.00- 09.00, samt in i området under eftermiddagens maxtimmar mellan klockan 16.00-17.00.

Givet ett uträknat parkeringsbehov på 98 bilparkeringsplatser, och ett antagande att varje plats genererar i genomsnitt cirka tre resor per dag alstras cirka 294 fordon per dygn. Tre resor per dygn är ett genomsnittligt antagande per parkeringsplats för vardagsresor för boende (t.ex. till/från jobbet samt till/från mataffären). Utöver

bostäderna genereras även viss trafik från de planerade verksamhetslokalerna (totalt fyra stycken), de två soprummen samt på kvarteretsgatan där det planeras för en RHP och två angöringsplatser. Då det ännu inte finns uppgifter på vilken typ av verksamhet som kommer flytta in är det svårt att uppskatta dess trafikallsträng. Givet att det planeras för enbart små lokaler antas enbart några få fordon för leveranser och besökare (RHP) genereras till verksamheterna varje dag. De två soprummen förväntas generera två resor per dygn. RH-platsen på kvarteretsgatan förväntas generera i genomsnitt tre resor per dag och angöringsplatserna sex resor vardera per dag (mer frekvent använda platser för t.ex. kortare angöring vid budleveranser och flytt).

Exploateringen förväntas således generera ett tillskott på strax över 310 fordon per dygn vilket inte bedöms påverka det omkringliggande vägnätet negativt. Trafikalstringen bedöms som liten i jämförelse med tidigare handelsverksamhet som fanns på platsen. Det omkringliggande gatunätet är redan dimensionerat för ett större trafikflöde.

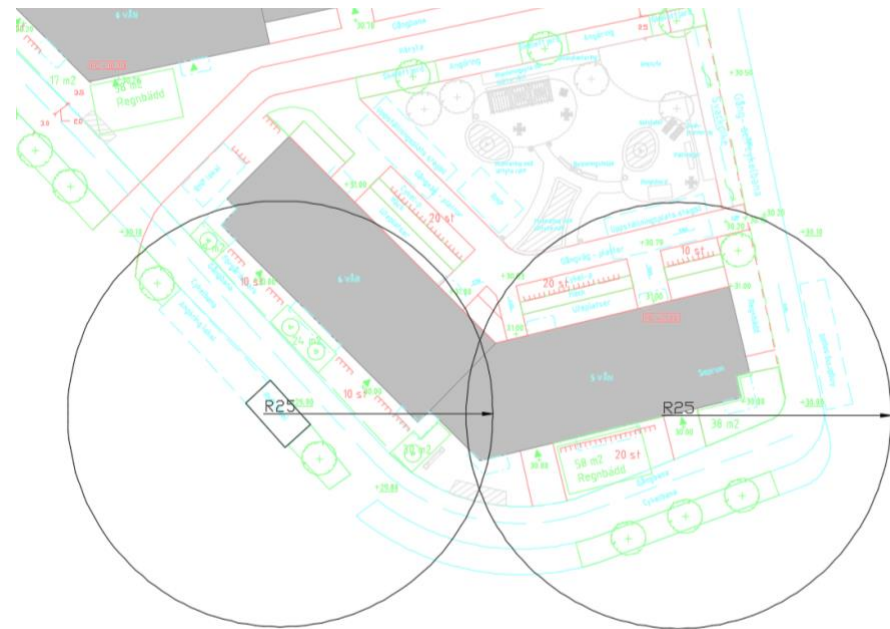
Nästan all trafik förväntas köra till/från garaget från Stenhagsvägen. Exploateringen förväntas öka trafikmängden på Stenhagsvägen med cirka 16%.

4.7 Tillgänglighet

Gångkopplingar till den norra bostadsgården föreslås anläggas med trappor på grund av underbyggnaden med garage. Detta påverkar gårdens tillgänglighet om inte trapporna även kompletteras med ramper/transportbanor.

Parkering för rörelsehindrade (RHP) ska finnas tillgänglig inom 25 meter från varje entré. RH-platser för planerade verksamhetslokaler anordnas enligt planförslaget längs med Herrhagsvägen och Stenhagsvägen. Dessa har i förslaget utformats med bredd 3,6 meter

och längd 7,0 meter, vilket är enligt kommunens tekniska handbok. För bostäderna i kvarterets norra del, de som har koppling till garaget (se Figur 12) föreslås RH-platser placeras i garage där bostäderna nås via trapphus med hiss. Garaget kopplar dock inte till kvarterets södra byggnad. Som illustrerat i Figur 14 hamnar de två entréerna längst österut i denna byggnad inte inom 25 meter från den närmast inritade RHP-platsen längs Herrhagsvägen. En ny RH-plats måste därmed anläggas inom den högra cirkeln illustrerad i Figur 14.



Figur 14. Cirklar som markerar 25 meters avstånd. Den vänstra cirkeln markerar avstånd från inritad RHP-plats till kringliggande entréer. Den högra cirkeln markerar 25 meters avstånd från den bortensta entrén. Inom detta område måste en RHP-plats anläggas.

5 Samlad bedömning

Planförslaget innebär endast mindre förändringar i det befintliga gatunätet. Gatorna kring planområdet kvarstår med samma sträckningar som i dagsläget, men genom planförslaget möjliggörs högre standard på gång- och cykelstråken kring planområdet. Exploateringen förväntas generera ett tillskott på cirka 310 fordon per dygn, vilket inte bedöms påverka det omkringliggande vägnätet negativt. Då den planerade kvartersgatan endast förväntas nyttjas för angöring till bostäderna antas trafikflödena på denna gata vara väldigt låga.

Det finns några punkter kopplade till respektive trafikslag att se över i kommande skeden. Dessa bedöms dock kunna lösas inom detaljplanen och kommande projektering.