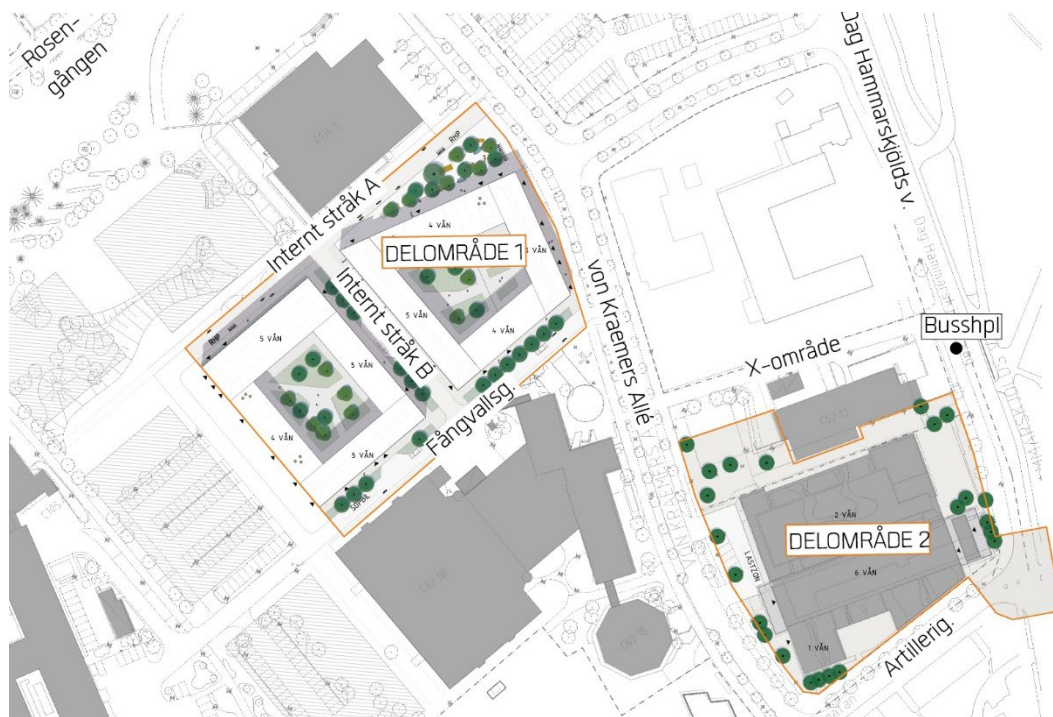


PM TRAFIK

DETALJPLAN FÖR KV. BLÅSENHUS, DELOMR. 3

White och Spacescape har på uppdrag av Akademiska Hus genomfört en konsekvensanalys för trafiksituationen på och kring fastigheten Kåbo 5:1, i Uppsala kommun. Utredningen är baserad på befintlig planbeskrivning och bedömningar av förändrade behov i och med den nya detaljplanen.



Figur 1: Översikt över detaljplaneområdet.

Bakgrund

Akademiska Hus AB har erhållit ett planbesked gällande ny detaljplan för delar av kvarteren Blåsenhus och Trädgårdsmästaren (Diarienummer: PBN 2021-003215). Detta PM Trafik tas fram som en del i arbetet med en ny detaljplan för området. Akademiska Hus AB önskar pröva möjligheterna att, utöver i befintlig detaljplan tillåten användning (undervisning, kontor och centrumverksamhet), även uppföra student- och forskarbostäder inom Kåbo 5:1, delområde 1 i Figur 1. Detta betyder att en flexibel detaljplan eftersträvas, där många användningar och program hålls möjliga, i väntan på framtida beslut. Akademiska Hus AB vill även pröva att utveckla Skandionkliniken med en vinterträdgård på takterrass, delområde 2 i Figur 1. Enligt det erhållna planbeskedet ingick att pröva patientbostäder inom delområde 3. Under processens gång har Akademiska hus avskrivit detta av olika skäl och platsen kommer att bibehålla sin befintliga användning. Varken delområde 2 eller 3 omfattas av detta PM.

Den nya planen har liksom den befintliga planen en hög grad av flexibilitet för att kunna möta olika utvecklingsscenarier. Det finns i nuläget, vid planens framtagande inget konkret behov av utbyggnad av boende för student- och forskare, för undervisning eller kontor.

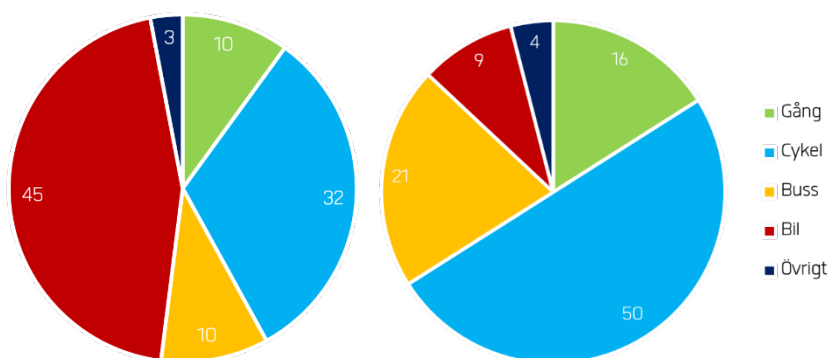
Generell utformning

Utformningen av gator på kvartersmark uppmanar till låga hastigheter och prioritet av fotgängare och cyklister genom materialval och breddmått. Gatorna utformas även med hög flexibilitet genom att nivåskillnader undviks.

Trafikflöden

I likhet med gällande detaljplan ger ny bebyggelse upphov till nya trafikströmmar och ökad trafik, men hur den i planeringen fördelas mellan transportsätt har förändrats. Uppsala har sedan gällande plans tillkomst antagit ett mål i Program för mobilitet och trafik (2022) om att alla resor och transporter i Uppsala kommun ska ske med hållbara färdmedel år 2050, vilket påverkar planeringen av trafiken i den nya bebyggelsen.

Färdmedelsfördelningen för boende inom Uppsala tätort samt studenter, vilka utgör en stor resenärsgrupp i området, från 2019 redovisas i Figur 2.

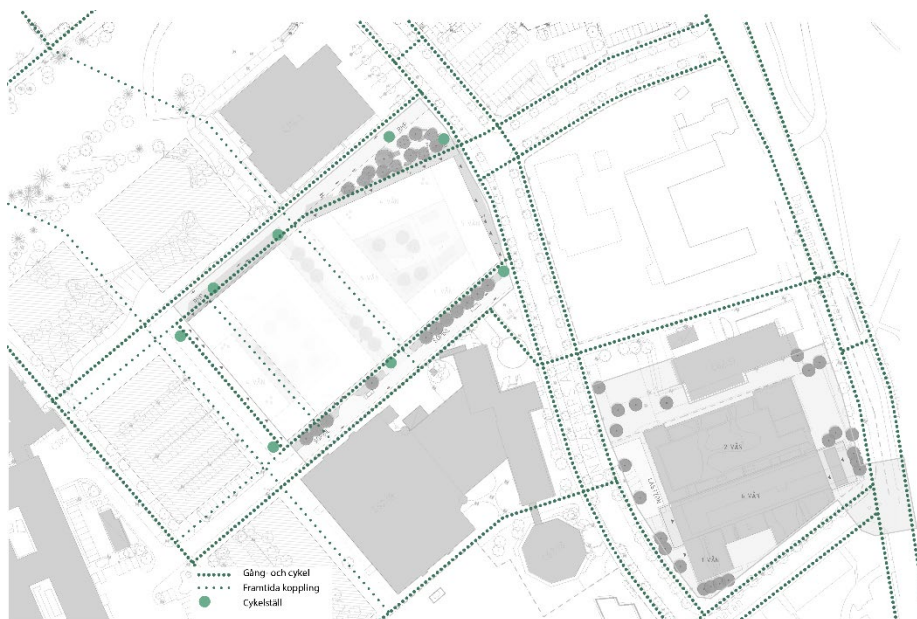


Figur 2: Färdmedelsfördelning (%) för förvärvsarbetande (t.v.) och studenter (t.h.) i Uppsala tätort (Uppsala kommun, 2019)

Oavsett färdmedelsfördelning kommer bostadsbebyggelse bidra till utvecklingen av universitetscampuset och leda till att området befolkas under en större del av dygnet.

Gångtrafik

Bostäder inom planområdet förväntas inte ge någon markant förändring av behoven i gångnätet.



Figur 3: Gång- och cykeltrafiknät i och kring detaljplaneområdet.

Gångtrafiken är knapphändigt beskriven i den befintliga planen (Uppsala kommun, 2008) men oavsett bebyggelse typ medför den ett ökat antal gående i området rent generellt. Stadsstrukturen med många öppna ytor och punkthus gör det enkelt att gena och gångtrafiken kan väntas spridas ut. Busshållplatserna på Dag Hammarskjölds väg, Norbyvägen och Sjukhusvägen blir viktiga målpunkter där sträckan markerad som x-område i Figur 1 samt von Kraemers allé är de mest gena vägarna från planområdet. Här ses i arbetet med detaljplanen möjlighet att ytterligare stärka kopplingen mellan planområdet och busshållplatserna genom att tydliggöra ett genare gångstråk som kopplar x-området till Fångvallsgatan, framför Arkivcentrum. Om detaljplanen nyttjas för boende kommer de att vara studenter och universitetspersonal vilket sannolikt ger större gångflöden inom campusområdet än om platsen bebyggs med kontor, och mer specifikt kan planområdets interna stråk, gång- och cykelbanan i sydväst samt gångbanor österut mot Batteriparken väntas få ökad användning.

Cykeltrafik

Andelen cykelresor till och från planområdet förväntas bli hög redan med den befintliga byggrätten, baserat på färdmedelsfördelningen i Figur 2. För resor mot centrum kommer sannolikt huvudsakligen von Kraemers allé och Rosengången användas, men även Blåsenhusgatan och Dag Hammarskjölds väg.

Kollektivtrafik

Området är mycket väl försörjt med kollektivtrafik. Inom 400 meter från kvarteret finns i nuläget fyra stadslinjer, två av dem angör cirka 100 meter bort på Dag Hammarskjölds väg och övriga två angör hållplats Blåsenhus på Norbyvägen. Inom 600 meter nås stomlinjestråket Sjukhusvägen med tio olika busslinjer, både lokala och regionala.

Uppsala kommun planerar även för att anlägga spårväg redo att tas i drift 2030, med tänkt hållplatsläge vid Akademiska sjukhusets södra sida. Det blir om så sker en viktig målpunkt som ytterligare förbättrar de kollektiva resmöjligheterna.

Biltrafik



Figur 4: Biltrafiknät inom och kring detaljplaneområdet.

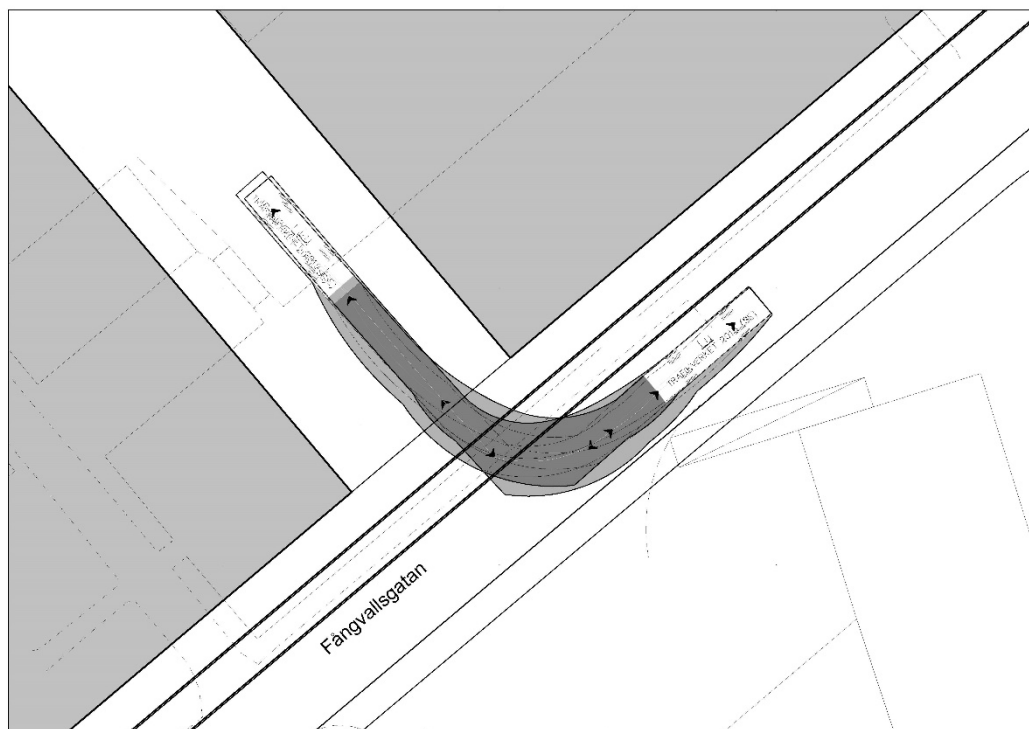
Tillkomsten av bostäder påverkar ej den befintliga planens redogörelse för vilka gator som bilister använder. Majoriteten av trafikanterna väntas köra norrut mot Dag Hammarskjölds väg, antingen via Blåsenhusgatan eller von Kraemers allé, medan Villavägen samt Artillerigatan söder om allén inte påverkas nämnvärt.

Färdmedelsfördelningen i Figur 2 och faktumet att parkeringskravet för bostäder är lägre än om samma yta exploateras med kontor- och/eller utbildningslokaler talar för att bostäder ger ett betydligt lägre tillskott i bilflödena än om planområdet bebyggs med kontor.

Beträffande godstrafiken sker stora förändringar inom logistikbranschen. Utvecklingen går mot allt fler hemleveranser, men med mindre fordon och ökad samordning av uthämtningsställen genom exempelvis paketboxar. Förändringen går snabbast för privathushålls leveranser och paketboxar finns i nuläget inom gångavstånd i korsningen mellan Villavägen och Artillerigatan. Avfall hanteras i miljörum med entré mot Fångvallsgatan och sopbilar vänder likt idag vid Geocentrums varumottagning. Leverans- och avfallshanteringsfordon förväntas inte utgöra ett problem i området tack vare att övrig motorfordonstrafik endast består av angöringstrafik till och från detaljplaneområdet och Arkivcentrums och Geocentrums varumottagning. Kvartersmarken reserverad för gatufunktion är också bred nog att kunna anpassas efter framtida behov. Möjliga ytor för vändning samt uppställning i anslutning till huvudentréer och miljörum redovisas i Figur 4. När användning av byggrätt fastlagts kan angöringslägen låsas. Skulle en utfart mot von Kraemers allé, för enstaka fordon, vara ogörlig kan en vändzon inordnas på kvartersmark.

Vid behov kan även trafikfunktioner, angöring och gångstråk till nytta för planområdet också anordnas på angränsande privatägd kvartersmark utanför planområdet. I dagsläget är detaljplanens nordvästra del och angränsande kvartersmark en och samma fastighet, Kåbo 5:1 och fastighetsägaren har rådighet över hela området.

Utryckningsfordon angör på Fångvallsgatan alternativt på de interna stråken, vilka uppfyller dimensionerande mått i Uppsalas vägledning för uppställningsplatser (Uppsala brandförsvär, 2020). Figur 5 redovisar in- och utfart från Fångvallsgatan till internt stråk B.



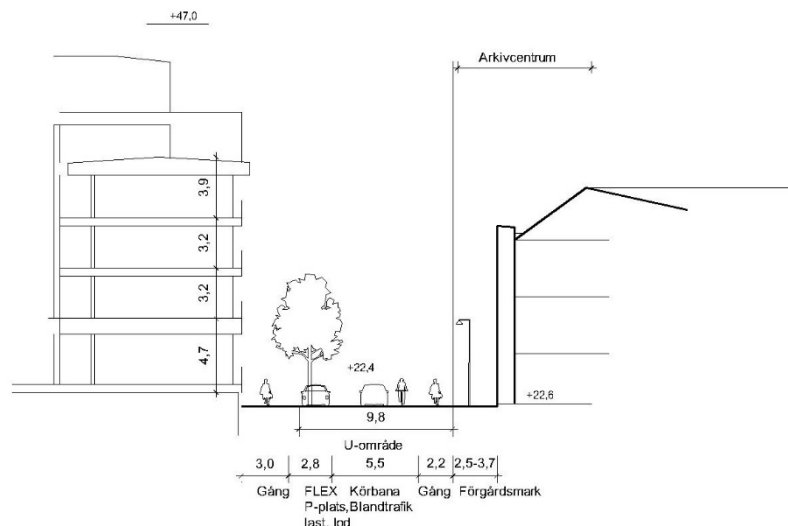
Figur 5: Körspår med utryckningsfordon (Lu) mellan internt stråk B och Fångvallsgatan. Den gråmarkerade ytan redovisar sveparean och hjulparen syns som linjer innanför.

Sedan gällande plan togs fram har biltrafikflödena på omgärdande gator förblivit desamma. Nyare mätningar visar att mängden biltrafik är oförändrad på Dag Hammarskjölds väg norr om Thunbergsvägen (2022), Norbyvägen (2017), Villavägen mellan Döbelnsgatan och Artillerigatan (2017). På Artillerigatan saknas nya mätningar.

Ytterligare mätningar i planområdet visar att Dag Hammarskjölds väg ovanför området, mellan Artillerigatan och Norbyvägen, har ett biltrafikflöde på 6800 fordon/dygn (2017). Villavägen har i samma snitt 600 bilar per dag (2017).

Gatunät

Fångvallsgatan

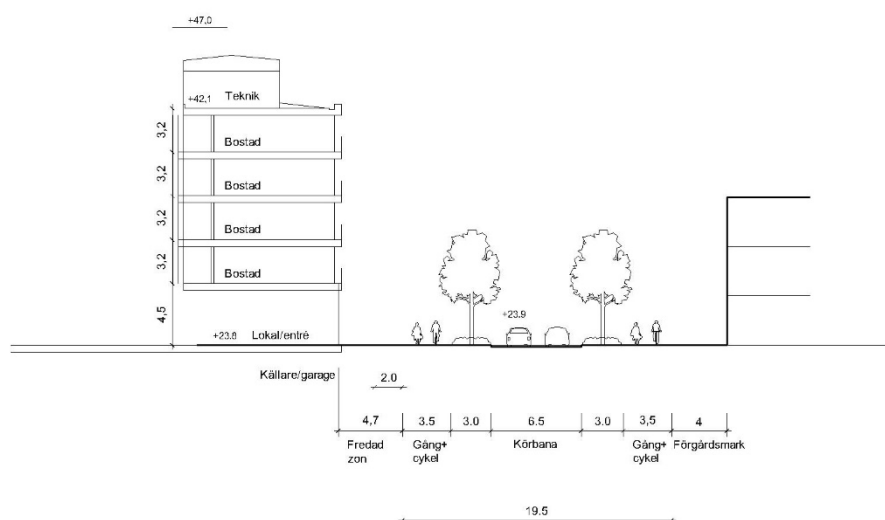


Figur 6: Fångvallsgatan, förslag på sektion. I detaljplanen är den totala bredden på sektionen säkerställd genom att denna mark inte får bebyggas. Indelningen i olika ytor utgör ett förslag.

Fångvallsgatan, i befintlig planbeskrivningen benämnd "matargata" (Uppsala kommun, 2008), är ej längre att betrakta som en sådan. Gatan utgörs av kvartersmark som reserveras för trafik (prickad mark) och den omvandlas till en lokal gata med trafik till och från planområdets bebyggelse, Arkivcentrum och Geocentrum. Prickmarken möjliggör en eventuell framtida omvandling till enkelriktad trafik om Fångvallsgatan förlängs exempelvis i sydostlig riktning fram till Artillerigatan, via kvarteret Blåsenhus delområde 6 (se Figur 4). För att utgöra en attraktiv, trafiksäker och trygg miljö är det viktigt att gatan får en utformning som tydligt signalerar låg hastighet.

Den totala sektionens bredden rymmer en körbana anpassad för möte mellan lastbilar och en ny gångbana. Utrymmet i korsningen med von Kraemers allé är oförändrat och in- och utfart med lastbil fungerar likt idag. Här angör 12m-fordon till Geocentrum och till Arkivcentrum. Trafiken till Geocentrums varumottagning utgörs av cirka tio leveranser med lätt lastbil per dag, två till tre leveranser med tung lastbil per vecka samt leveranser med stor lastbil med och utan trailer ungefär tio gånger per år. Arkivcentrum har få transporter, enstaka 12m-fordon och sopbil. Ca två gånger per år kommer container. Tillägget med bostäder kommer inte att generera trafik av större fordon än i dagsläget. Godstrafiken i området bedöms inte påverkas i funktion.

von Kraemers allé



Figur 7: von Kraemers allé, förslag på sektion. Befintlig sektion på gata och redovisning av möjlig breddning enligt kommunens önskemål.

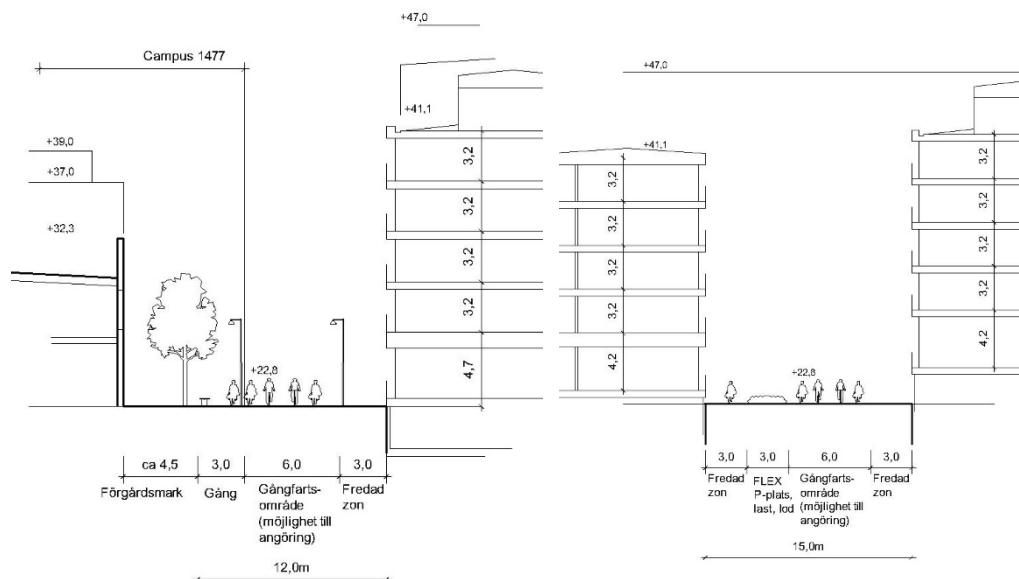
Uppsala kommun har lyft möjligheten att i framtiden kunna göra en viss breddning av gång- och cykelbanan på von Kraemers Allés västra sida. Planen säkerställer att marken två meter innanför stråket inte bebyggs, för att inte omöjliggöra en framtida breddning.

Med ökade gång- och cykelflöden på Fångvällsgatan kan även ett behov av att kunna korsa von Kraemers allé i dess förlängning uppstå, i synnerhet om allén fortsatt har en enkelriktad cykelbanan. Här finns det en förberedd passage från Arkivcentrums vändplan som ansluter direkt till x-området öster om von Kraemers allé, redovisad i Figur 3.

Rosengången

Det som i befintlig plan beskrivs som ett informellt stråk mellan Villavägen och Dag Hammarskjölds väg (Uppsala kommun, 2008) har sedan den befintliga planen vann laga kraft uppgraderats till en formell gång- och cykelbana vid namn Rosengången, och kommer ej påverkas av den pågående planläggningen.

Interna stråk



Figur 8: Interna stråk A och B, förslag på sektion. Total bredd på sektionerna säkerställs genom begränsning av hur stor andel av planområdet som får bebyggas.

De interna stråken utformas som gångfartsområden utan nivåskillnader. Stråken är väl tilltagna för att vara flexibla och kunna anpassas efter framtida funktionskrav. Möjlig sektionsindelning redovisas i Figur 8. Detaljutformning och gestaltning av gaturummen för att garantera låga och trafiksäkra hastigheter hanteras i projekteringskedet.

Parkering

Tabell 1: Beräkning av områdets parkeringsbehov.

Användning	BTA	BOA	P-norm cykel	Antal	P-norm bil	Antal
Student- och forskarbostäder	23200	17400	40 pl/1000 kvm BOA	696	3 pl/kvm BOA	52,2
Kontor och/eller utbildning	23970		40 pl/1000 kvm BOA	958,8	3,5 pl/kvm BOA	83,9

Cykelparkering

Parkeringstal för cykel har tillkommit sedan den ursprungliga detaljplanen upprättades.

P-talet för förslaget följer "Parkeringstal för Uppsala" där antalet är 40 platser per 1000 kvm BOA för bostäder och 40 platser för 1000 kvm BTA för kontor/verksamheter.

Cykelparkeringstalet för bostäder ger närmare 700 st cykelplatser, baserat på förslagets 23 300 kvm BTA. Dessa tillgodoses i byggnadernas bottenvåningar och i cykelförråd på gårdsnivå samt utomhus, på strategiska platser på kvartermark.

I bebyggelse scenariot med kontors- och/eller utbildningsfunktioner har också nyckeltal från aktuella projekt (exempelvis Blåsenhus och Segerstedthuset) i angränsande områden studerats. För att nå en så flexibel plan som möjligt (det kommer dröja avsevärt innan program, som

exempelvis andel föreläsningssal eller administration, fastlagts, varför underlag till en särskild parkeringsutredning i dagsläget ej är möjligt) har riktvärdet för kontor/verksamheter tillämpats. Maximal byggrätt (23 970 kvm BTA kontor) ger behovet 959 cykelplatser. Cykelparkering tillgodoses i cykelförråd i bottenvåning, lätt tillgänglig i garage-/källarvåning (i scenariot helt underbyggd) samt utomhus, på strategiska platser på kvartersmark.

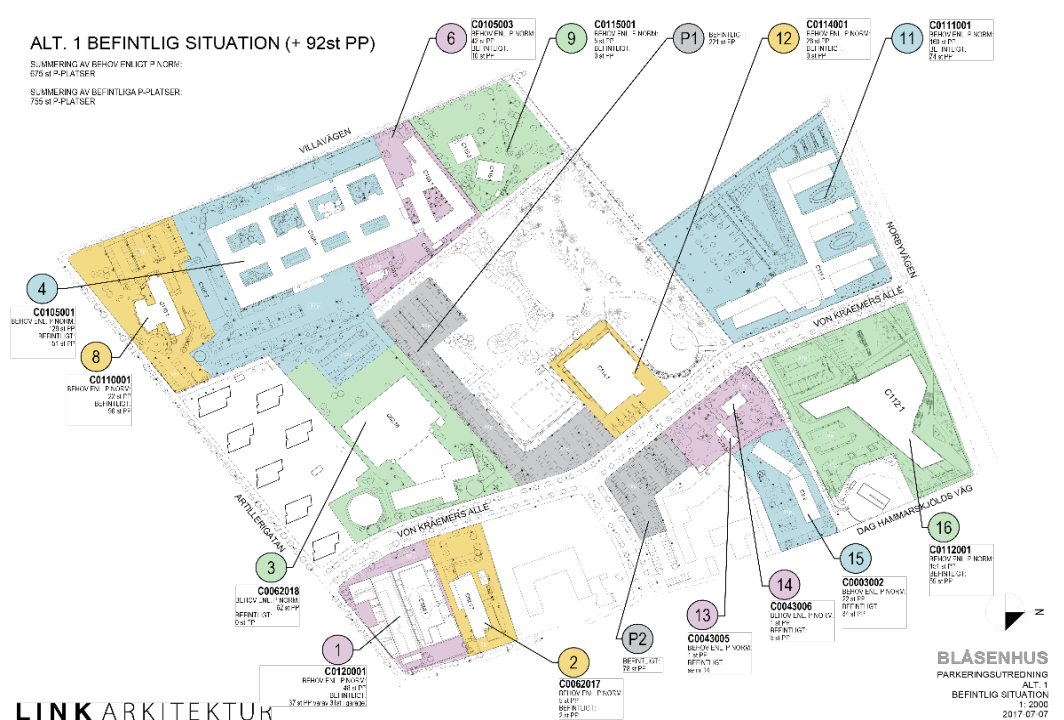
Inom byggrätt och utomhus finns goda möjligheter att möjliggöra ett större antal cykelparkeringar än så om det skulle behövas. En beräkning av lämpligt antal platser i enlighet med kommunens parkeringstal kommer att tas fram i bygglovskedet.

Bilparkering

Eftersom den planerade bostadsbebyggelsen avser student- och forskarbostäder är det förväntade bilinnehavet lågt och kravet på nya bilparkeringar är lägre än för kontors- och/eller utbildningslokaler. Akademiska Hus uppdrag är att utveckla student- och forskarbostäder och det går inte i nuläget att specificera om bostäderna vänder sig till en särskild målgrupp. En blandning kan också vara möjligt. För en uppskattning av parkeringsbehov för student- och forskarbostäder har därför referens Aquila, Rosendal Kåbo 1:20 använts. Bilparkering utgår från nyckeltalet 3 bilplatser per 1000 kvm BOA. I planförslaget ger detta 52 bilplatser. Dessa avses i första hand lösas i garage-/källarvåning under del av kvarteret. Tillgängliga angöringsplatser för besökare och verksamheter ordnas på kvartersmark avsedd för gatufunktioner. Slutligt parkeringsbehov behöver beräknas specifikt i enlighet med parkeringsnorm, det görs i samband med bygglov utifrån det innehåll som då är aktuellt. Nyckeltalet för bilparkering är relativt högt satt och utgör ett "worst case". En beräkning av lämpligt antal platser i förhållande till då fastslagen användning och i enlighet med kommunens parkeringstal kommer att tas fram i bygglovskedet.

I bebyggelse scenariot med kontors- och/eller utbildningsfunktioner har nyckeltal från aktuella projekt i angränsande områden studerats. Här anger "Parkeringstal för Uppsala" 5 bilplatser per 1000 kvm BTA kontor, och efter lägesbaserat avdrag anges 3,5 bilplatser per 1000 kvm BTA kontor, vilket också bedömts applicerbart. Maximal byggrätt ger behovet 84 bilplatser. Bilparkeringsbehovet löses i garage-/källarvåning (med maximal byggrätt helt underbyggd) inom fastigheten. Tillgängliga angöringsplatser för besökare ordnas på kvartersmark avsedd för gatufunktioner.

Närområdets parkeringsbehov



Figur 9: Illustration av områdets parkeringsbehov, framtagen 2017 av Link arkitekter. Uppdatering av totalt antal parkeringsplatser är gjord våren 2023.

I samband med byggnation kommer markparkeringsytor inom fastigheten att bebyggas. 137 p-platser utgår om hela den möjliga ytan inom planområdet bebyggs. Området har idag totalt 755 platser. Efter byggnation av området kvarstår då 618 platser.

En utredning av Link redovisar antal p-platser enligt 2017-års parkeringsnorm, jämfört med befintligt antal p-platser. Befintligt antal p-platser har därefter inventerats våren 2023 och är 755 i stället för 767 st (korrigerat i Figur 9, summering). En stickprovsundersökning av fem olika byggnader (redovisade som Figur 10) inom området visar att 2017 års uträkning enligt den då gällande normen, och troligen i till exempel av detaljplaner fastslagna parkeringsbehov, låg högre än dagens norm – en verklighet som också framhålls i "Parkeringsplan för Uppsala kommun" (2016). I nu gällande p-norm anges 3,5 p-platser/1000 kvm BTA kontor (med lägesbaserat avdrag) som därför borde vara tillämplig som högsta nyckeltal.

Akademiska Hus arbetar i dialog med bland annat Uppsala universitet för att ytterligare minska behovet av bilparkeringar och gynna hållbara transportslag. Bland annat har ett cykelhus byggts vid byggnad Blåsenhus, där också ett flertal cykelplatser är under tak. Det centrala läget, närheten till kollektivtrafik och centrala staden talar för att reduktion bör vara rimlig att tillgodoräkna, särskilt när ny kapacitetsstark kollektivtrafik med hållplatser nära Blåsenhus byggs.

Slutsatsen är att området är välförsett med bilparkeringsplatser som helhet och skulle man räkna om samtliga byggnaders bilparkeringsbehov utifrån nu gällande norm, och därtill en lägesreduktion, skulle ett ännu större överskott av p-platser finnas inom området.

Därmed bedöms att man i planförslaget inte behöver hantera mer parkering än behovet som den nya bebyggelsen i sig genererar. På lång sikt, om ytterligare byggrätter som idag nyttjas för markparkerings bebyggs, planeras en av byggrätterna utredas som parkeringsbyggnad med mobilitetsfunktioner.

<i>Byggnad</i>	<i>BTA (kvm)</i>	<i>Angivet behov i Links utredn. (antal bilpl)</i>	<i>Resulterande P-norm bilpl./1000 kvm</i>
Akademiska Hus kontor C110:1 (8)	2736	22	8
Arkivcentrum (stor del arkiv) (3)	15530	62	4
Segerstedthuset (16)	22472	151	6,7
C0003002 (15)	2758	22	8
Blåsenhus-huset (11)	25708	160	6
SGU+Geocentrum (4+6)	22950 (17175 +5775)	171 (129 + 42)	7,5

Figur 10: Stickprovsundersökning av fem byggnader inom närområdet

Källor

Uppsala brandförsvär (2020). Utrymning med hjälp av Uppsala brandförsvär.

<https://www.uppsalabrandforsvar.se/contentassets/bf753e2604374cba9558e8ba93c5df54/utrymning-med-hjalp-av-uppsala-brandforsvar-2020-04-02.pdf>

Uppsala kommun (2008). Detaljplan för Kv. Blåsenhus, delområde 3, del av Kåbo 5:1 och Kåbo 5:7. Planbeskrivning. Dnr. 2006/20015-1.

Uppsala kommun (2016). Parkeringstal för Uppsala kommun. Reviderad 2018.

https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parkeringstal_for_uppsala_rev_dec_2018.pdf

Uppsala kommun (2019). Cykelåret 2019.

https://www.uppsala.se/contentassets/ce2d8e340a1542a6bcbf65daf414f783/cykelbokslut_2019_webb.pdf

Uppsala kommun (2022). Program för mobilitet och trafik.

<https://www.uppsala.se/contentassets/63089fdb340e4b1c872fbb64613215f9/program-for-mobilitet-och-trafik.pdf>