

Avsedd för

Uppsala Skolfastigheter och Vasakronan

Typ av dokument

Granskningsversion

Datum

Mars, 2024

UNDEROFFICEREN TRAFIKUTREDNING

Ramboll
Krukmakargatan 21
Box 17009
10462 Stockholm

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

UNDEROFFICEREN TRAFIKUTREDNING

Projektnamn	Underofficeren trafikutredning
Projekt nr	1320067579
Mottagare	Annika Mässing, Skolfastigheter och Peter Bohman, Vasakronan
Typ av dokument	Granskningsversion
Version	1.0
Datum	2024-03-15
Förberett av	Lovisa Strandlund
Beskrivning	Utredning av trafik

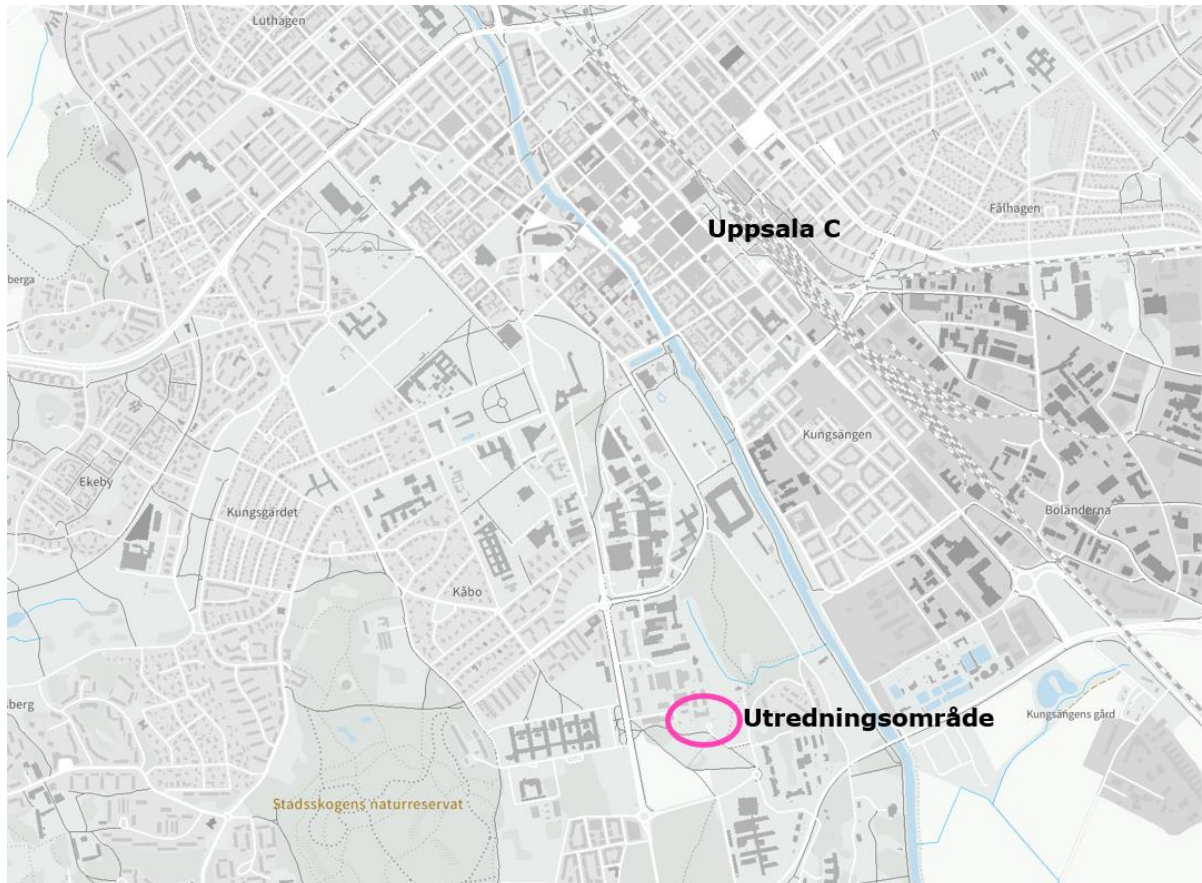
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte	2
2.	Förutsättningar trafik	3
2.1	Mobilitet och parkering	3
2.2	Angöring	3
3.	Platsen idag	4
3.1	Gång- och cykeltrafik	5
3.2	Kollektivtrafik	6
3.3	Motorfordonstrafik	7
3.4	Parkering	8
4.	Planförslaget	9
5.	Beräkning av parkering och alstring	10
5.1	Parkering	10
5.2	Trafikalstring	11
5.3	Möjliga tillfartsvägar till förskolan	12
5.4	Samlad bedömning	13
6.	Föreslagen trafiklösning	14
6.1	Gång	16
6.2	Cykel	16
6.3	Motorfordon	16
6.4	Leveranser och angöring	17
7.	Konsekvenser och rekommendationer	18

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

I Uppsala Science Park planeras för 18 520 kvm BTA nya kontor och laboratorium samt en ny förskola med åtta avdelningar med plats för 144 barn.



Kartbild med utredningsområdet markerat

1.2 Syfte

Syftet med detta PM är att presentera föreslagen trafiklösning för kontorshusen och förskolan samt förutsättningar som ligger till grund för förslaget.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR TRAFIK

2.1 Mobilitet och parkering

Kontor och laboratorium

Enligt Uppsalas riktlinjer för parkering ska 40 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA kontor och verksamheter anläggas. Cykelparkeringar ska placeras i strategiska lägen nära entréer och möjliggöra en säker förvaring.

Utgångsläget för bilparkeringstalet är 5 platser per 1000 kvm BTA för kontor och 3 platser per 1000 kvm BTA för verksamheter. En reduktion på parkeringstalet för bil är möjlig beroende på projektets platsspecifika förutsättningar.

Förskola

För att skapa en trafiksäker och lugn trafikmiljö kring förskolan bör hämtning och lämning av barn i så stor utsträckning som möjligt ske utan bil. För att möjliggöra det behövs goda förutsättningar att ta sig till förskolan med gång, cykel och kollektivtrafik.

Attraktiva cykelparkeringar underlättar för föräldrar att hämta och lämna barn med cykel. Cykelparkeringsplatser utomhus bör ha ramlås och vissa av platserna bör förses med skärmtak. Cykelparkeringsplatser för hämtning och lämning bör inrymmas inom 25 meter från entrén. Det är även positivt om föräldrar kan förvara sin cykel/cykelkärra väderskyddat och stöldsäkert för att sedan ta sig vidare till sin arbetsplats med t.ex. kollektivtrafiken.

Om utrymme finns bör även ett cykelförråd för förskolans personal och verksamhet inrymmas. Ett cykelförråd bidrar till möjligheten för förskolan att bli en cykelvänlig och attraktiv arbetsplats. Allt fler förskolor använder sig av el-lådcyklar och elcyklar med cykelkärror i verksamheten. Det är ett smidigt och miljövänligt sätt att ta med barngrupperna på utflykter. Cykelförråd för förskolans cyklar bör därför inrymmas om möjligt.

Följande krav och riktlinjer gäller för angöring och parkering:

- Enligt Uppsala kommuns riktlinjer för parkering *Parkeringstal för Uppsala* ska en förskola utanför innerstaden inrymma 0,4 cykelparkeringsplatser och 0,1 bilparkeringsplatser per barn.
- Om det inte finns tillräckligt utrymme för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta i enlighet med PBL.
- Minst en parkeringsplats för rörelsehindrade samt uppställningsplats för färdtjänst ska finnas inom 25 meter från entré. Möjlighet att skapa ytterligare en parkeringsplats för rörelsehindrade ska finnas vid behov.
- Enligt *Parkeringstal för Uppsala* ska platsen för hämtning och lämning ordnas på kvartersmark inom fastigheten eller på en plats en bit bort från skolan eller förskolan om det finns en trafiksäker väg mellan hämta- och lämnaplatsen och förskolan.

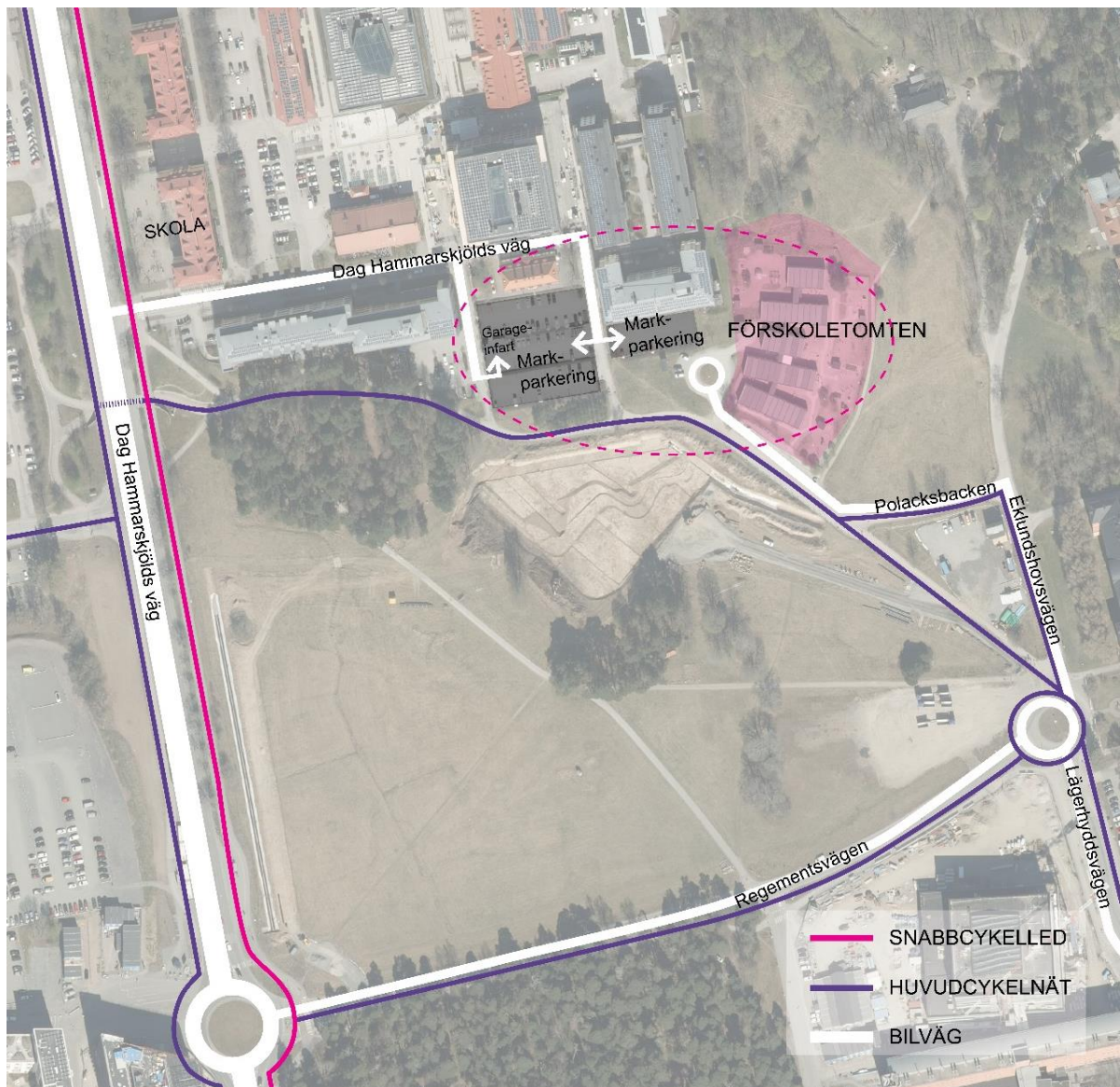
2.2 Angöring

För ökad trafiksäkerhet i anslutning till förskolan ska vändning ske utan backrörelser och tunga transporter ska separeras från barns vistelseytor. Leveranser ska möjliggöras för fordon upp till 12-14 meter, enligt kommunens riktlinjer.

3. PLATSEN IDAG

Planområdet angränsar till ett huvudcykelstråk i söder, en markparkering som nås från Dag Hammarskjölds väg i väster samt av Polacksbacken i sydöst. På platsen där förskolan planeras har en temporär förskola med tillfälligt bygglov varit verksam i moduler som nu är bortmonterade. Föräldrar och personal kunde nå modulförskolan med bil via Polacksbacken vilken tidigare endast tillåtit gång- och cykeltrafik. Servitutet som tillfälligt tillåtit allmän biltrafik på Polacksbacken planeras att tas bort.

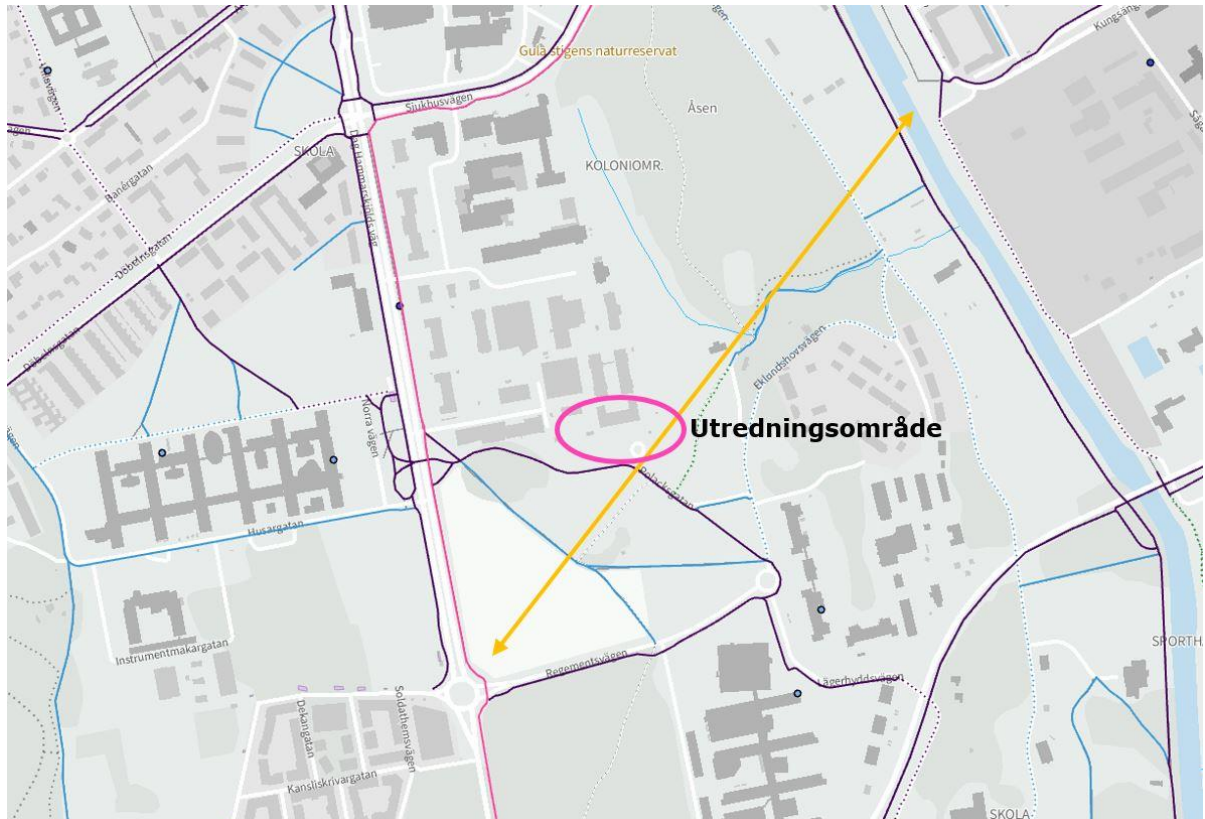
De nya kontoren planeras uppföras på markparkeringen intill förskolan där även ett underjordiskt parkeringsgarage finns. Marken tillhör Uppsala Science Park.



Ortofoto med det ungefärliga planområdet inringat. Ortofotot visar även närområdet med dagens trafikförutsättningar markerade

3.1 Gång- och cykeltrafik

En separerad gång- och cykelbana som utgör en del av huvudcykelnätet angränsar till planområdet i söder. Huvudcykelvägen har höga cykelflöden då det är den genaste kopplingen mellan stora studentområden och Uppsala tekniska högskola. Stråket kopplar samman snabbcykelleden läng Dag Hammarskjölds väg i väster med Lägerhyddsvägen i öster. Gång- och cykelvägen har en planskild passage under Dag Hammarskjölds väg.



Kartbild över Uppsala kommuns cykelnät. Gul pil visar en koppling som kommunen önskar förstärka framöver

Uppsala kommun har planer på att förstärka GC-kopplingarna i området, framför allt mellan Rosendal i sydväst och centrum via den nya bron som anläggs över Fyrisån, Tullgarnsbron.



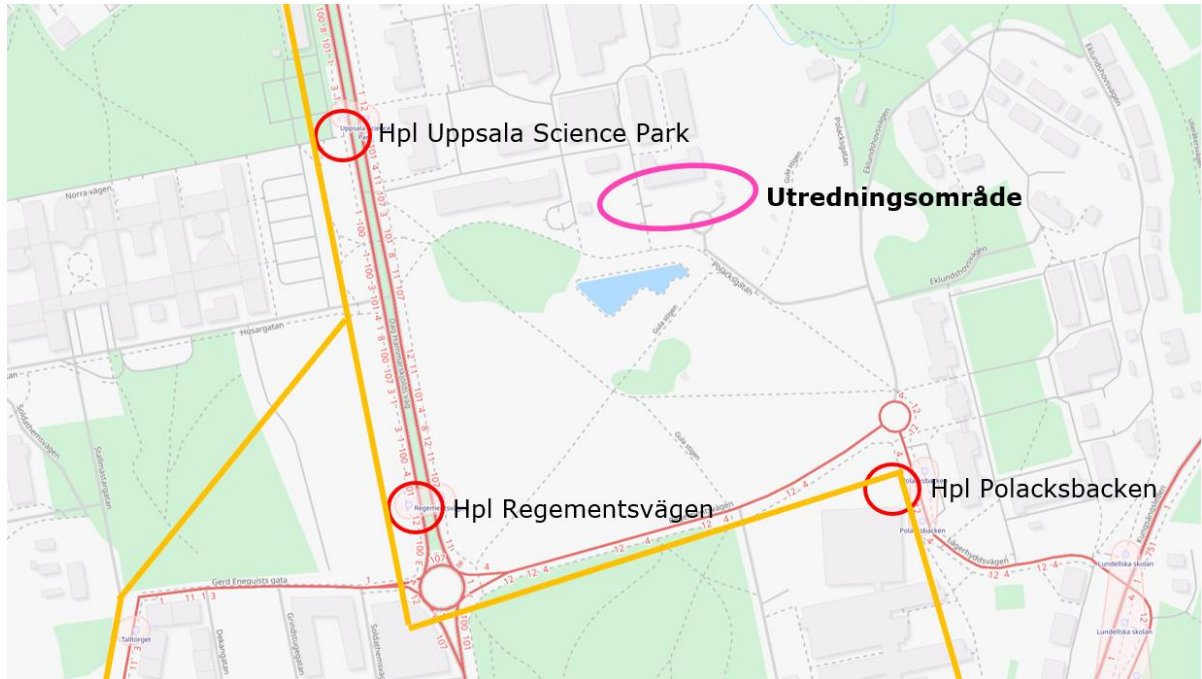
Gång- och cykelbanan söder om planområdet



Gång- och cykelbanans planskilda korsning med Dag hammarskjölds väg

3.2 Kollektivtrafik

Området har god tillgång till kollektivtrafik. Närmsta busshållplatser är Uppsala Science Park på Dag Hammarskjöldsväg, ca 250 meter från planområdet, och hållplats Polacksbacken på Lägerhyddsvägen ca 340 meter sydöst om planområdet. Hållplats Uppsala Science Park trafikeras av busslinje 1, 3, 4, 8, 11, 12 m. fl. och hållplats Polacksbacken trafikeras av busslinjerna 4 och 12. Under rusningstid trafikerar linje 3 med 7-minuterstrafik, linje 4 och 12 med 10-minuterstrafik och linje 11 med 15-minuterstrafik.



Kartbild över busslinjer intill utredningsområdet. Gul linje visar spårvägens planerade sträckning

Kollektivtrafiken kommer förstärkas ytterligare i området då utbyggnad av spårväg planeras längs Dag Hammarskjölds väg med planerad trafikstart år 2029. Spårvägen sträcker sig från Uppsala centralstation till den nya järnvägsstationen Uppsala Södra och är cirka 17 kilometer lång.



Busstrafik på Dag Hammarskjöldsväg vid infarten till Uppsala Science Park

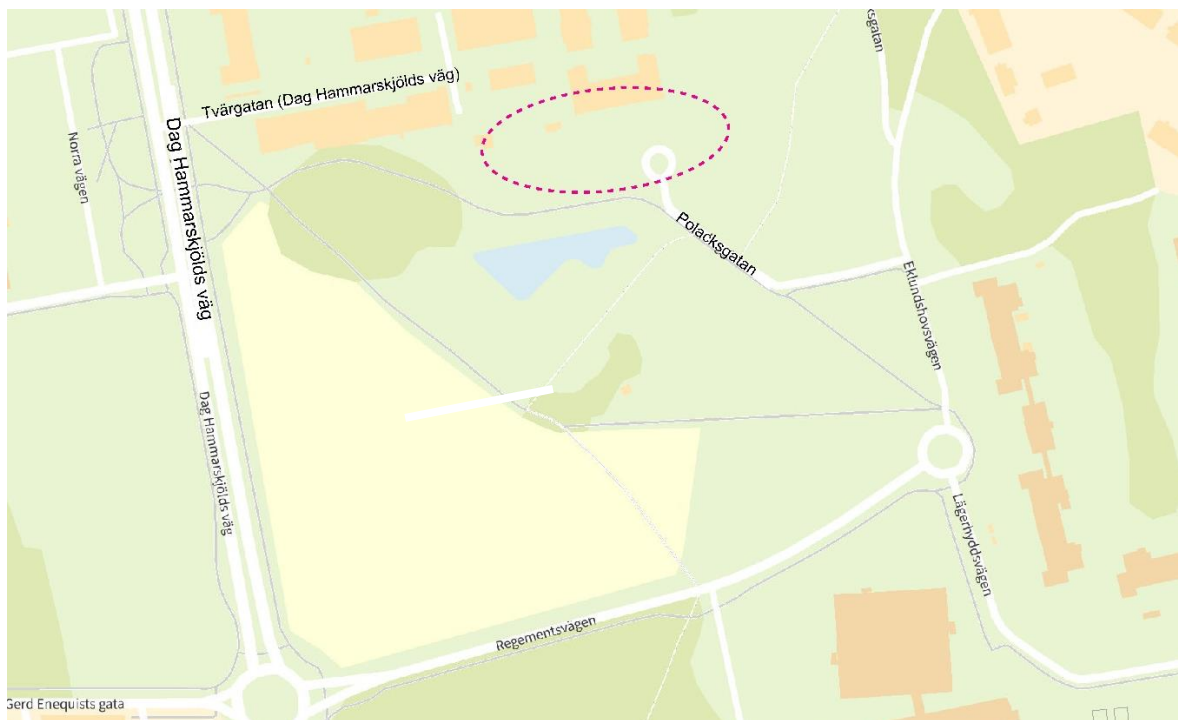


Busshållplatser på Dag Hammarskjöldsväg

3.3 Motorfordonstrafik

Dagens markparkering och garage nås från Dag Hammarskjölds väg via en tvärgata, även den kallad Dag Hammarskjölds väg (hädanefter kallad tvärgatan). Till modulförskolan som tidigare legat på platsen har angöringstrafiken skett via Polacksgatan. I och med att Polacksgatan ska återgå till att endast tillåta gång- och cykeltrafik är tvärgatan den enda möjliga tillfartsvägen även till förskolan framöver.

Dag Hammarskjölds väg har skyltad hastighet 30 km/tim intill korsningen med tvärgatan. Dag Hammarskjölds väg har två körfält i vardera riktning och trafikeras av ca 15 500 motorfordon/vardagsdygn. Gatan har få korsningspunkter med gående.



Kartbild över gatunätet intill utredningsområdet

I samband med att spårväg anläggs längs Dag Hammarskjölds väg kommer gatan minska från två till ett körfält per riktning.



Tvärgatan in till området



Dag Hammarskjölds väg vid korsningen med tvärgatan

3.4 Parkering

I inom planområdet och närområdet har Vasakronans idag ca 1700 cykelparkeringsplatser och 895 bilparkeringsplatser, varav 110 bilparkeringsplatser i markplan utgår i och med uppförandet av den nya bebyggelsen. Ingen beläggningsstudie har genomfört inom ramen för denna utredning, men enligt uppgifter från Vasakronan har varken cykel- eller bilparkeringsplatserna full beläggning idag.



Cykelparkering på tvärgatan i anslutning till planområdet



Bilparkering på yta där nya kontor och laboratorium planeras

4. PLANFÖRSLAGET

Förslaget syftar till att tillskapa en förskola med 8 avdelningar för totalt 144 barn samt ca 18 000 kvm BTA kontor och laboratorium fördelat på två huskroppar.

Planområdet angörs via en ny angoringsgata som ansluter till tvärgatan Dag Hammarskjölds väg i norr. Den västra huskroppen uppförs ovanpå befintligt underjordiskt garage vilket behålls. De flesta markparkeringsplatserna som finns på platsen idag utgår med undantag för ca 15 platser norr om den mellersta huskroppen. I den östra delen av planområdet möjliggörs en ny förskola i två plan med cykel- och bilparkering på den södra delen av förskoletomten. Nya gångbanor anläggs i området och cykling sker i blandtrafik.

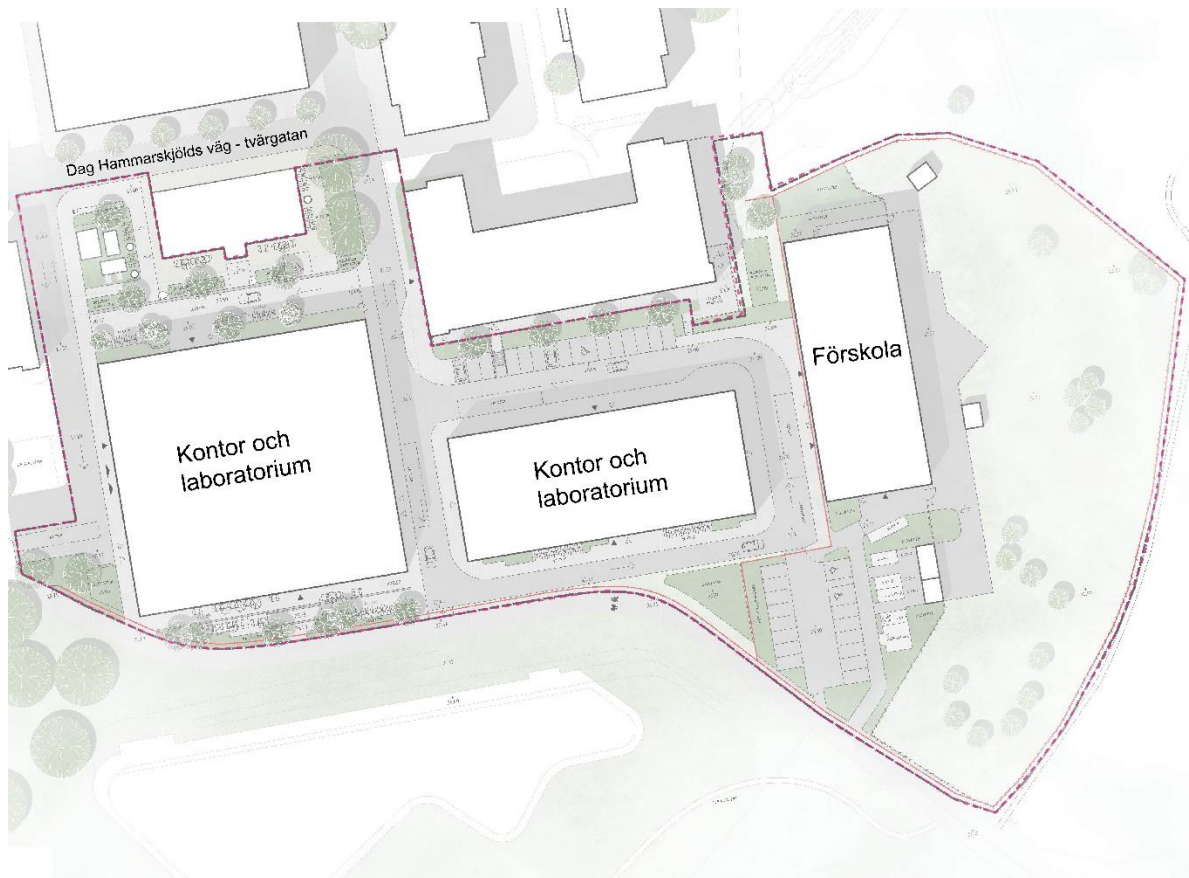


Illustration över planförslaget

5. BERÄKNING AV PARKERING OCH ALSTRING

5.1 Parkering

I *Parkeringstal för Uppsala* anges riktvärden för parkering på kvartersmark. Riktlinjerna är utgångspunkten för beräkning av behovet av parkeringsplatser inom planområdet.

Planerad exploatering

- En förskola med 144 barn
- Ca 18 500 kvm BTA kontor och laboratorium (varav ca 9 250 kvm BTA kontor och ca 9 250 kvm BTA laboratorium). Laboratorium innebär en lägre persontäthet än för kontor då laboratorium är mer ytkrävande.

Cykelparkering

- Riktlinjer för förskola: 0,4 platser/per barn
- Riktlinjer för kontor och övriga verksamheter: 40 platser/1000 kvm BTA

Till förskolan behövs enligt kommunens riktlinjer $144 \times 0,4 = 58$ cykelparkeringsplatser
Till kontor och laboratorium behövs enligt kommunens riktlinjer $18,5 \times 40 = 740$ cykelparkeringsplatser.

Enligt uppgifter från Vasakronan förväntas antalet anställda på planerade kontor/laboratorium uppgå till ca 30–40 per 1000 kvm BTA, vilket motsvarar 555–740 anställda. Om 740 cykelparkeringar anläggs, i enlighet med kommunens riktlinjer, skulle det innebära drygt 1 cykelparkeringsplats per anställd, vilket bedöms som för högt. Uppsala kommun genomför återkommande resvaneundersökningar (RVU), där den senast publicerade är från 2015. Planområdet är lokaliserad nära gränsen mellan område *City*, som hade en cykelandel på 38%, och område *Eriksberg/Norby*, som hade en cykelandel på 37%. Om cykelandelen till de nya kontoren/laboratorierna uppgår till 38% krävs 211–274 cykelparkeringsplatser.

För att främja ett hållbart resande föreslås att cykelparkeringsplatser för kontor/laboratorium utgår från en cykelandel på 50%, vilket ger 278–370 cykelparkeringsplatser.

Bilparkering

- Riktlinjer för förskola: 0,1 platser/ per barn
- Riktlinjer för kontor: 5 platser/1000 kvm BTA

Enligt *Parkeringstal för Uppsala* är en reduktion på parkeringstalet för bil möjlig för kontor och verksamheter beroende på projektets platsspecifika egenskaper. Planområdet ligger mindre än 300 m från en hållplats med hög turtäthet vilket ger en reduktion på 0,5 platser. Områden som är lokaliserade inom 2000 meter från Uppsala centrum kan ges en reduktion på 1,0. Det aktuella planområdet ligger precis intill gränsen för detta avstånd varför en reduktion på 0,75 bedöms som rimlig. Det platsspecifika parkeringstalet för kontor blir då 3,75 platser/1000 kvm BTA kontor.

*Till förskolan behövs $144 \times 0,1 = 15$ bilparkeringsplatser, därutöver behövs RHP
Till kontor behövs $18,5 \times 3,75 = 70$ bilparkeringsplatser*

5.2 Trafikalstring

En trafikalstring tas fram för att uppskatta hur många resor som den nya exploateringen ger upphov till. Antalet resor fördelas därefter på olika färdmedel; gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik. Planområdet är lokaliserad nära gränsen mellan område *City*, som hade en bilandel på 23%, och område *Eriksberg/Norby*, som hade en bilandel på 31%, enligt RVU från 2015. Uppsala kommun arbetar för ett mer hållbart resande och en mobilitet som är anpassad efter situation och sammanhang. I programmet för mobilitet och trafik finns ett mål om att alla resor och transporter i Uppsala kommun år 2050 ska ske med hållbara färdmedel, vilket innebär en hög prioritet på gång, cykel och kollektivtrafik i stadsrummet. Kommunen tar även fram en handlingsplan med åtgärdsförslag för att påverka resandet. Med det som mål samt planerad utbyggnad av spårväg i nära anslutning till förskolan finns goda förutsättningar att andelen bilresor minskar jämfört med svaren från RVU 2015.

Utöver personresor tillkommer ett antal resor för exempelvis sophämtning och leveranser men det bedöms vara ett mindre antal rörelser per dag och inkluderas inte i denna trafikalstringsberäkning.

För att ringa in ett troligt intervall på antalet resor till och från kontoren beräknas ett högre och ett lägre scenario. I det högre scenariot antas en bilandel på 31%, vilket motsvarar resultatet i RVU för området Eriksberg/Norrby från 2015. I det lägre scenariot antas en bilandel på 15% vilket förutsätter ett effektivt arbete med hållbart resande av Uppsala kommun. Förmiddagens maxtimme antas vara dimensionerande för trafiksituationen.

Trafikalstring och prognoser baseras på vid tillfället kända förutsättningar och innehåller alltid ett mått av osäkerhet.

Kontor/laboratorium

De anställda antas alstra 2,5 resor per dag. I det högre scenariot antas 40 anställda per 1000 kvm BTA. I det lägre scenariot antas 30 anställda per 1000 kvm BTA. Det totala antalet personresor per dag till och från kontoren beräknas till 1388- 1850.

I det högre scenariot beräknas antalet bilresor per dag uppgår till 574 varav ca 30% antas genomföras under förmiddagens maxtimme, vilket ger 184 resor i maxtimme. Antalet bilresor i det lägre scenariot beräknas till 208 per dag varav 67 antas ske på förmiddagens maxtimme.

	Resenärsgrupp	Personer	Resor per dag	Total resor	Bilandel	Samåkning	Total bilresor	FM max
Scenario hög	40 anställda/1000 kvm BTA	740	2,5	1850	0,31	1	574	184
Scenario låg	30 anställda/1000 kvm BTA	555	2,5	1388	0,15	1	208	67

Antaganden och beräknad trafikalstring för kontor/laboratorium.

Förskola

Tidsperioden då barn lämnas på förskolan (ca 07-09) antas vara kortare än det tidsintervall då barnen hämtas (ca 14-18). Därför antas förmiddagens maxtimme vara dimensionerande för trafiksituationen.

Barnen som går på förskolan bedöms alstra 4 resor per dag genom lämna- och hämta-trafik. Personalen antas göra 2 resor per dag (en till och en från arbetet). Det totala antalet personresor per dag till och från förskolan beräknas till 636.

Personalen antas resa var för sig men för barnen antas en viss samåkning, exempelvis att syskon går på samma förskola och att de därför reser gemensamt. En del av förskolans barn antas ha ett syskon att resa tillsammans med, därför antas en samåkningsfaktor på 1,5 barn per bilresa. En andel av föräldrarna antas arbeta i närområdet och parkera inom gångavstånd till förskolan vilket minskar antalet tillkommande bilresor. I scenario hög antas detta vara 10 % och i scenario låg 20 %.

I det högre scenariot beräknas antalet bilresor per dag uppgå till 138 varav ca 50 av dessa genomförs under förmiddagens maxtimme. Antalet bilresor i det lägre scenariot beräknas till 61 per dag varav 22 antas ske på förmiddagens maxtimme.

	Resenärsgrupp	Personer	Resor per dag och resenärsgrupp	Total resor	Bilandel	Samåkning	Arbetar i närområdet	Total bilresor	FM max
Scenario hög	Förskolebarn	144	4	576	0,31	1,5	0,1	107	
	Personal	30	2	60	0,31	1,0		19	
	TOTAL	174	6	636				126	50
Scenario låg	Förskolebarn	144	4	576	0,15	1,5	0,2	46	
	Personal	30	2	60	0,15	1,0		9	
	TOTAL	174	6	636				55	22

Antaganden och beräknad trafikallsträng för förskolan.

Med antagandena ovan bedöms antalet bilresor till och från kontor, laboratorium samt förskolan under förmiddagens maxtimme uppgå till ungefär 89 – 234 resor.

5.3 Möjliga tillfartsvägar till förskolan

Modulförskolan som tidigare låg på platsen hade sin tillfartsväg via Polacksgatan. I ett tidigt skede av förskoleutredningen diskuterades frågan om förskolans hämta-lämnatrafik skulle fortsätta använda Polacksgatan eller inte. Detta för att minska belastningen på då Dag Hammarskjölds vägs korsning med tvärgatan, vilken har höga flöden av cykel- och biltrafik. En utredning av förskolans påverkan på korsningen har därför genomförts för att bedöma om den nya förskolan kan utformas med huvudsaklig tillfartsgata via tvärgatan.



Dag Hammarskjölds korsning med tvärgata



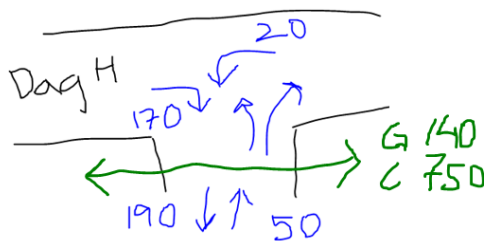
Morgonrusning i korsningen Dag Hammarskjölds väg/tvärgatan

I planarbetet för spårvägen som planeras på Dag Hammarskjölds väg har kapacitetsutredningar genomförts i korsningarna utmed gatan, bland annat *PM Trafikflöden och kapacitet* (WSP, 2020-

11-26) och *Kompletterande kapacitetsberäkningar* (WSP, 2023-03-21). En trafikprognos för år 2050 antogs för dessa, där trafikmängden under eftermiddagens maxtimme är ca 750 fordon på Dag Hammarskjölds väg och ca 150 fordon på tvärgatan mot Uppsala Science Park.

I det framtida gaturummet krävs att korsningen regleras med trafiksignal. Signalreglering kommer medföra att det kommer bli enklare att köra in till tvärgatan eftersom det inte kommer finnas någon korsande trafikrörelse som får köra samtidigt. Samtidigt medför det en ökad fördröjning för gående och cyklister som rör sig längs med Dag Hammarskjölds väg.

Ett platsbesök med stickprovsräkning av nuläget flöden under förmiddagens maxtimme genomfördes 2023-08-29. Antalet fordon som körde rakt fram på Dag Hammarskjölds väg räknades inte. Som en jämförelse noterades högre fordonsflöden vid stickprovsräkning på förmiddag 2023 än prognosen för eftermiddag maxtimme 2050 (-40%). Antalet gående och cyklister antas däremot öka rejält fram till år 2050 (+100%).



Antagen FM-max 2023 baserad på stickprovsräkning

Vid platsbesöket noterades att kan det dröja innan bilister som svänger in på tvärgatan till Uppsala Science Park hittar en lucka. Detta på grund av det höga flödet av bil-, cykel- och gångtrafik längs med Dag Hammarskjölds väg under maxtrafik. Situationen kan leda till viss stress, men de köer som stundtals uppstod avvecklades relativt snabbt.

5.4 Samlad bedömning

De beräknade trafikscenarierna för förskolan bedöms inte alstra en hög trafikmängd som ger stor påverkan på närliggande korsningspunkter.

På sikt kommer kollektivtrafiken till området stärkas genom utbyggnad av spårväg. Korsningen med Dag Hammarskjölds väg kommer signalregleras vilket fördelar tillgänglig kapacitet mellan olika svängrörelser. För bilister som idag kan uppleva det som stressigt att hitta en lucka för att svänga i korsningen kommer situationen förbättras med en signal. Dock bedöms en signalreglering av korsningen medföra ökad fördröjning för gående och cyklister som färdas på stråket som löper längs med Dag Hammarskjölds väg.

Det framtida bilresandet antas minska jämfört med nuläget i enlighet med Uppsala kommuns program för mobilitet och trafik. Därför bedöms att förskolan kan utformas med huvudsaklig tillfartsgata via tvärgatan till Dag Hammarskjölds väg.

6. FÖRESLAGEN TRAFIKLÖSNING

Gående och cyklister kan förväntas ansluta till planområdet från GC-stråket som löper längs södra delen av planområdet. Gående kan även förväntas ansluta från kollektivtrafiken på Dag Hammarskjölds väg via tvärgatan. Befintliga infartsvägar från tvärgatan in i området behålls och en ny angöringsgata anläggs vilken enkelriktas motsols runt den mittersta huskroppen. Leveranser och sophantering sker från angöringsgatorna.

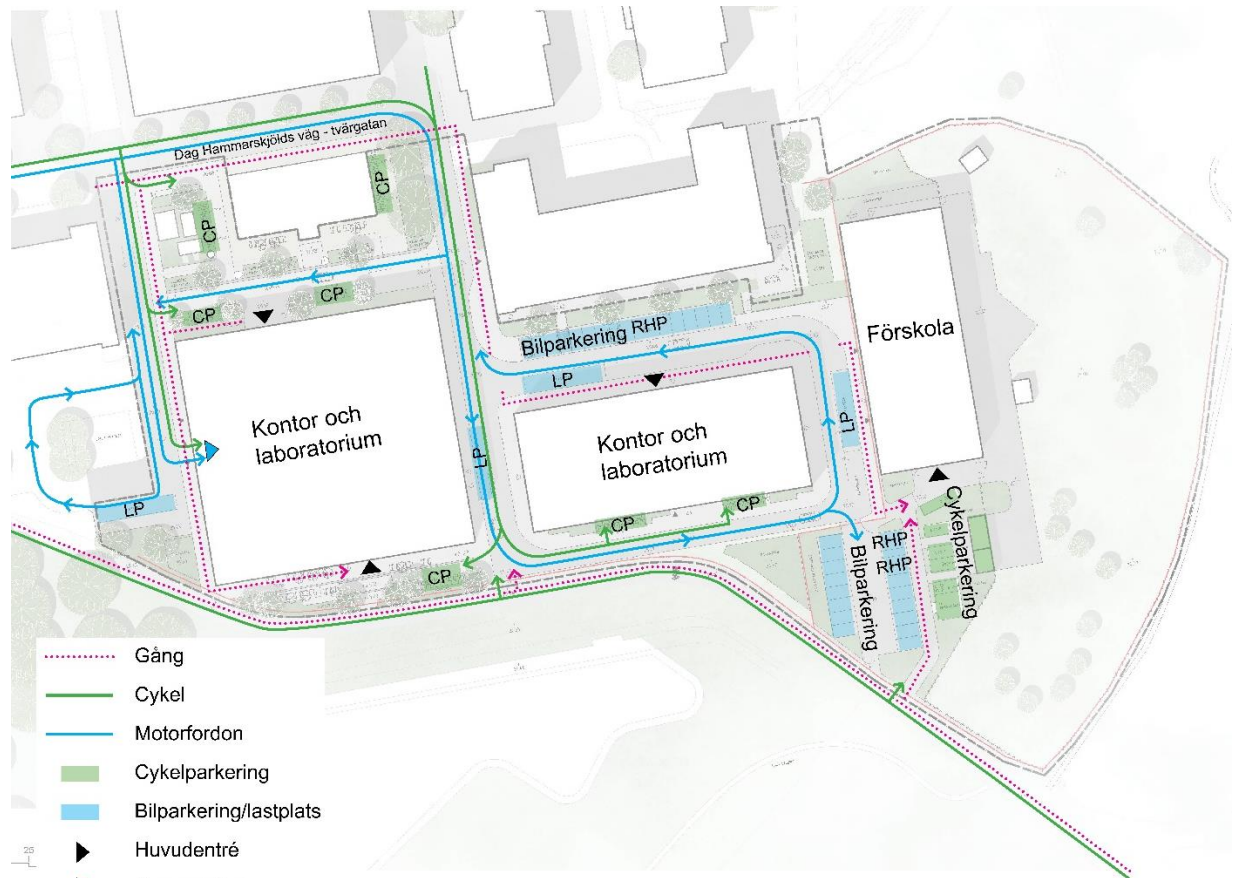
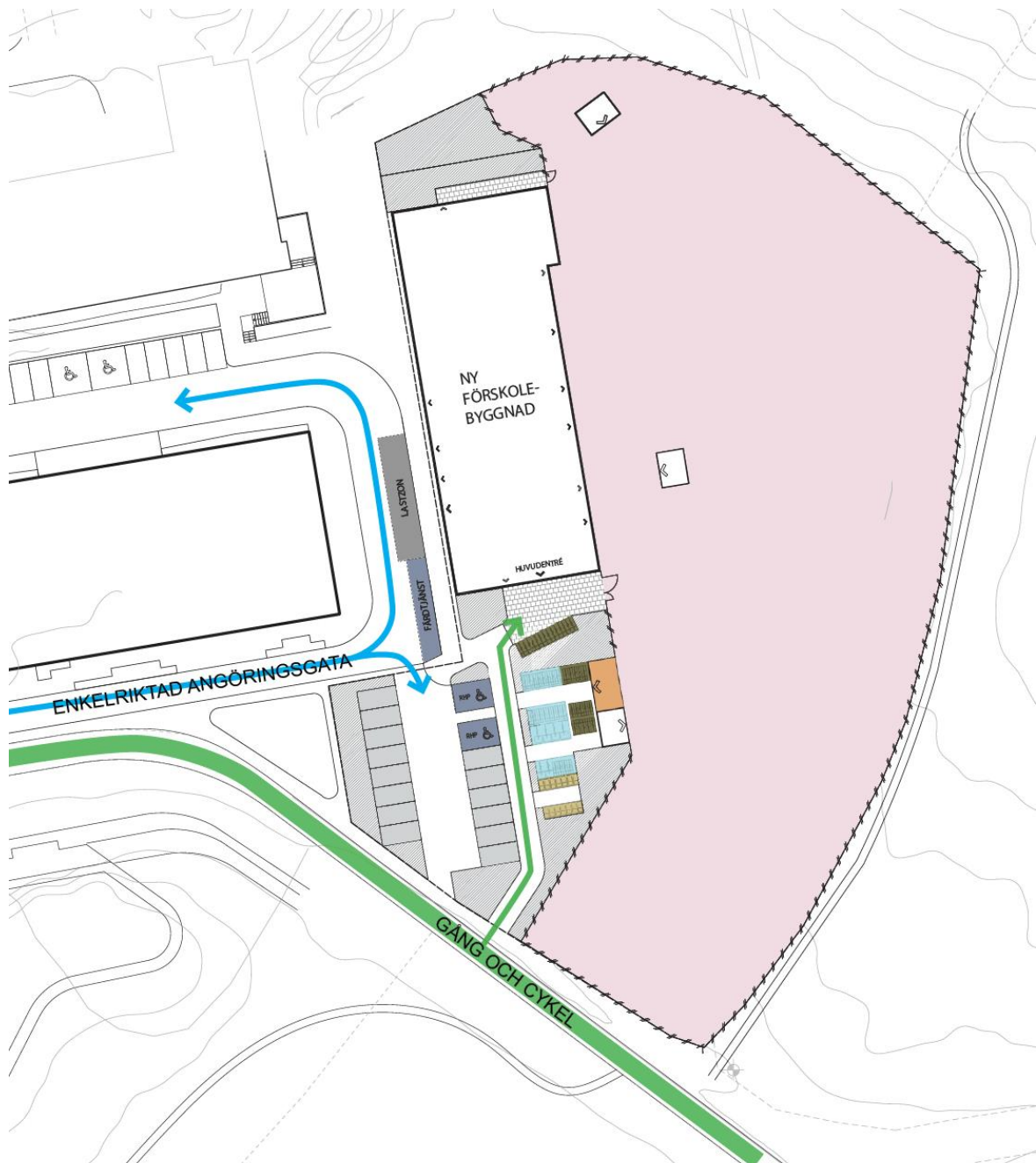










Illustration över trafikrörelser inom planområdet

En inzoomad illustration över trafiklösning för förskolan redovisas på nästa sida.

Förskolan placeras på den västra delen av planområdet intill den nya angöringsgatan från vilken leveranser och sophantering sker. Bilparkering placeras sydväst om förskoletomten och nås även den från den nya angöringsgatan. Gående och cyklister når förskolan från GC-vägen söder om förskolan samt från tvärgatan i norr.



PARKERING OCH ANGÖRING

 Cykelparkering utan tak, 29st cyklar	 Cykelparkering för verksamhet i förråd, 5st cyklar, 3st laddcyklar	 Lastzon	 RHP, 2st
 Cykelparkering med tak, 20st cyklar, 6st laddcyklar	 Barnvagnsparkering, 15st	 Parkering personbil, 14st	 Färdtjänst

Situationsplan (Liljewalls arkitekter) där föreslagen trafiklösning för förskolan redovisas

6.1 Gång

Gångbanor saknas bitvis inom planområdet. För gående som kommer från kollektivtrafiken på Dag Hammarskjölds väg via tvärgatan finns sammanhängande gångbanor inom planområdet för att nå samtliga entréer. Området nås även från GC-vägen som löper i söder. Förskolans huvudentré är placerad på förskolans södra kortsida. Från GC-vägen nås förskolans entré utan att bilvägar korsas. Mellan GC-vägen och entrén finns cykel- och barnvagnsparkering. Vissa gångbanor föreslås utföras i samma nivå som körbanan, vilket riskerar att fordon olovligt angör och parkerar på gångytan.

6.2 Cykel

Cykling sker i blandtrafik inom planområdet. Vissa gator föreslås enkelriktas. För att förbättra tillgängligheten för cyklister bör cykling tillåtas mot enkelriktat.

De flest cyklister kan förväntas komma från huvudcykelstråket som ligger i direkt anslutning till planområdet i söder. Från stråket nås cykelparkeringar i markplan samt ett större cykelgarage i det västra kontorshuset. Garaget nås via den västra angöringsgatan men koppling saknas till huvudcykelstråket och cyklister behöver leda cykeln längs en gångbana, se figur till höger.

För kontoren upprättas ca 110 cykelparkeringar i markplan varav de flesta anläggs i anslutning till entréerna. Därutöver upprättas ca 270 cykelparkeringsplatser i det befintliga parkeringsgaraget. Totalt anläggs ca 380 cykelparkeringsplatser vilket inte uppfyller Uppsala kommuns riktlinjer för kontor. Enligt riktlinjerna ska antalet parkeringsplatser vara 740 platser, vilket bedöms högt med hänsyn till att antalet anställda förväntas uppgå till 555-740.

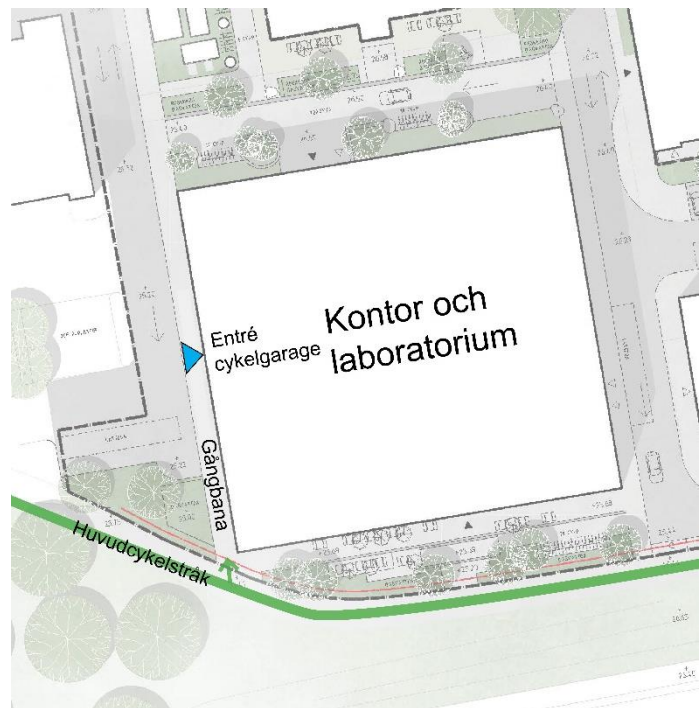


Illustration som redovisar en saknad koppling mellan huvudcykelstråket och cykelgaraget

Intill förskolan upprättas totalt 55 cykelparkeringsplatser för föräldrar, barn och personal varav 6 platser anpassas till cykelkärvar/lådcyklar. Samtliga cykelparkeringsplatser föreslås förses med ramlås och vissa av platserna förses med väderskydd. Utöver dessa platser ryms ett cykelförråd med plats för 8 cyklar till förskolans verksamhet, varav 3 stycken lådcyklar. Totalt ryms 63 cykelparkeringsplatser vilket uppfyller Uppsala kommuns riktlinjer för en förskola med 144 barn.

6.3 Motorfordon

En ny angöringsgata anläggs som enkelriktas motsols kring den mittersta huskroppen. Biltrafik kommer främst förekomma på den västra tillfartsvägen till planområdet från vilken

arbetsplatsernas garage nås. Därutöver kommer förskolans parkering samt ytterligare en markparkering alstra viss biltrafik.

I och med att markparkering som finns inom området idag bebyggs minskas antalet markparkeringsplatser från ca 125 till 15 platser. På grund av vissa anpassningar behövs i det befintliga garaget utgå ett antal parkeringsplatser även där. Vasakronan har idag totalt ca 900 parkeringsplatser på sin fastighet vilka minskas till ca 775. Till de nya kontoren/laboratoriet behövs 70 bilparkeringsplatser för att uppfylla kommunens riktlinjer. Då det idag finns en överkapacitet bedömer Vasakronan att detta behov kommer uppfyllas. Parkering för rörelsehindrade inryms i garage för den västra huskroppen och på markparkeringen norr om den östra huskroppen.

Bilparkeringsplatser för hämtning och lämning av barn till förskolan samt för förskolans personal anläggs i södra delen av området nära förskolans huvudentré. Parkeringen nås från den nya angöringsgatan.

Totalt inryms 16 bilparkeringsplatser till förskolan varav 2 stycken för rörelsehindrade, vilka inryms inom 25 meter från entrén. Därmed uppfylls Uppsala kommuns krav om 16 platser för en förskola med 8 avdelningar och 144 barn.

6.4 Leveranser och angöring

Tillgänglig angöring är möjlig inom 25 meter från samtliga entréer. Angöring till lastintag och soprum för leverans- och avfallsfordon sker intill kantstöd från den nya angöringsgatan. Angöring för leveranser, sophämtning och färdtjänst till förskolan sker på en angöringsyta intill gångbanan framför förskolan.

En körspårsanalys har genomförts med 12-meters fordon som visar på godtagbara gatudimensioner med undantag för den östra infarten där en avsmalning av körbanan föreslås. Avsmalning av körbanan behövs för att undvika tunga laster på det underliggande garagets konstruktion. I kommande skeden behöver avsmalningens utbredning studeras närmare för att undvika att tyngre fordon sveper över gångbanan på motsatta sidan av gatan.

7. KONSEKVENSER OCH REKOMMENDATIONER

Området har goda förutsättningar för hållbara resor. Närheten till kollektivtrafik är god och gång- och cykelnätet är väl utbyggt.

Konsekvenser av förslaget:

- Uppsala kommuns riktlinjer för bilparkering uppfylls.
- Uppsala kommuns riktlinjer för cykelparkering uppfylls för förskolan men inte för kontoren.
- Angöringsgatan dimensioneras för leveransfordon som klarar angöring utan backrörelser.

Följande punkter bör beaktas i den fortsatta planeringen:

- Om kommunens planer på ett nytt diagonalt GC-stråk mellan Rosendal i sydväst och den nya Tullgarnsbron verkställs bör en ny grind samt cykelparkeringar anläggas i den nordöstra delen av förskoletomten för en genare koppling till dem som kommer till förskolan från den nya bron.
- Uppsala kommun arbetar för ett mer hållbart resande och en mobilitet som är anpassad efter situation och sammanhang. I takt med att de hållbara resorna ökar i kommunen bör en minskning av dagens bilparkeringsplatser ske till förmån för fler cykelparkeringsplatser.
- I det fortsatta arbetet bör möjligheten att skapa en gen cykelkoppling mellan cykelparkeringen i garaget och huvudcykelstråket studeras.