

PM 2018:98

Thaddäus Tiedje
George Touma
Paulina Soliman

2019-06-14

Trafikutredning DP Sala

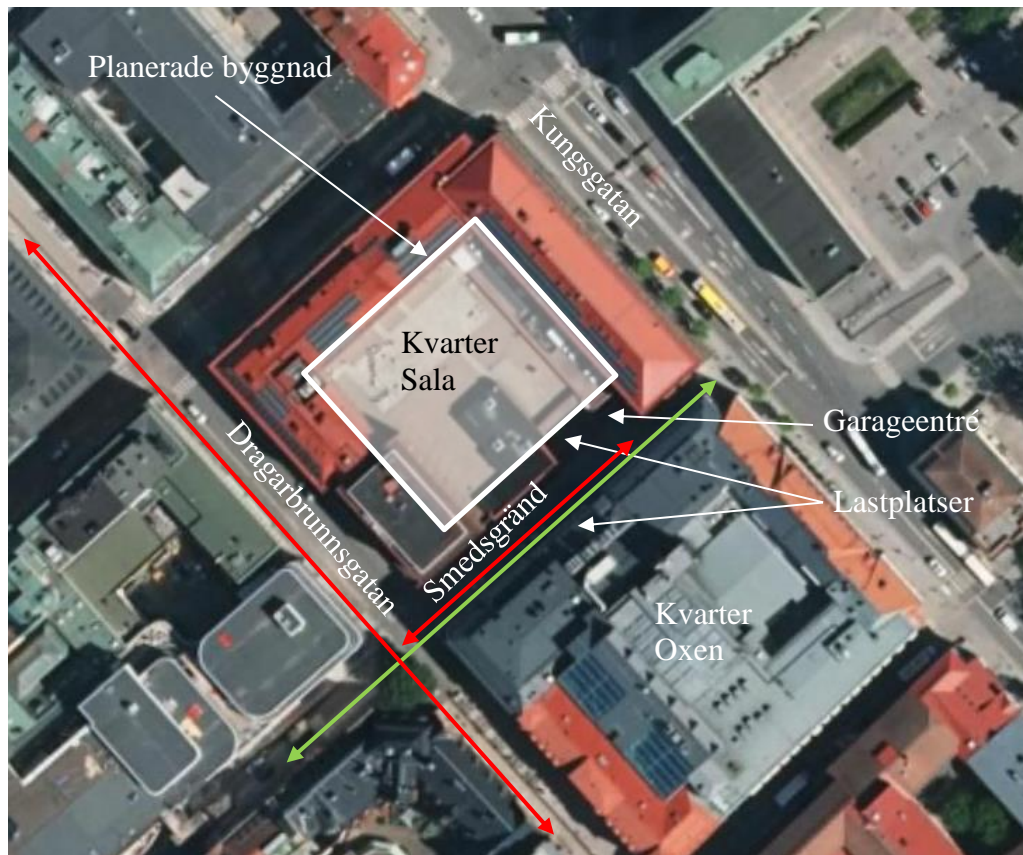


1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Vasakronan vill utveckla kvarteret Sala som ligger vid korsningen Smedsgränd/Dragarbrunnsgatan i centrala Uppsala och öppna upp gränden för att få en mer levande miljö. I gränden finns två varuintag för leveranser och sophämtning till verksamheter i kvarter Sala och i närliggande kvarter Oxen. I gränden finns det även infart till det publika parkeringsgaraget Smeden under kvarter Sala med cirka 80 platser varav 15% av dessa (cirka 12 platser) är förhyrda, se Figur 1-1.

Utvecklingen innefattar uppförande av en ny byggnad för kontor med totalt cirka 8000 kvm BTA ovanpå den befintliga byggnaden mellan biografen och Uppsala Tingsrätt samt att på sikt öppna upp fasaderna i gatuplan.



Figur 1-1 Flygbild över kvarter Sala och Oxen och närliggande gator med bland annat Smedsgränden. Den gröna pilen illustrerar genomgående gångstråk genom gränden och den röda pilen var motoriserad trafik får köra (källa: Eniro).

Vasakronan har behov av ett förslag på en fungerande trafiklösning i Smedsgränd där grändens funktioner i form av leveranser till verksamheterna, infart till parkeringsgaraget, entré till den nya kontorsbyggnaden samt gångstråk mellan centrum och stationsområdet kan samspela på ett bra sätt. Förslaget ska utgå från dagens förutsättningar med möjlighet att föreslå mindre förändringar.

1.2 Upplägg

Utredningen innefattar följande trafikspekter:

- ▶ Nulägesbeskrivning av leveranser i Smedsgränd
- ▶ Körspårsanalys
- ▶ Förslag på trafiklösning

2. Nuläge och planerad förändring

2.1 Smedsgränd - befintlig utformning och funktion

Gränden mellan Dragarbrunnsgatan och Kungsgatan är cirka 75 meter lång. Gränden har varierande bredd; den är 10 meter bred vid Dragarbrunnsgatan, sedan blir gränden bredare i höjd med lastplatsen med en bredd av cirka 18 meter och därefter blir gränden mycket smalare efter garagets entré och är dryg 5 meter bred i anslutningen till Kungsgatan. På den smalaste sträckan är motoriserad trafik förbjuden. Gränden är utformad som ett shared space med jämn gatunivå på hela gatans bredd. Beläggningen utgörs av betongmarksten i mitten på körbanan och större betongplattor på sidan av körbanan.

Från Dragarbrunnsgatan är Smedsgränd en återvändsgränd för motoriserad trafik men inte för gående och cyklister. Detta innebär att samtliga leveranser till lastplatser och sophanteringen samt tillgång till garaget idag sker från Dragarbrunnsgatan in i Smedsgränd.

Fri höjd vid Oxens lastficka, som har ett litet skärmtak som sticker ut i gränden, är 4 meter och fri höjd i taket vid infarten till garaget uppskattas till 2,5 meter¹.

Största möjliga vänddiameter i gränden finns vid lastplatsen till kvarter Sala och är cirka 13,5 meter vilket innebär backrörelser för sopbilar och större distributionsbilar vid vändning². Befintlig vändradie möjliggör dock att vanliga personbilar kan genomföra U-sväng i gränden.

I gränden finns även ett antal cykelparkeringar (båda vanliga cykelställ och tvåvåningsställ) längs med kvarter Sala för besökare till omkringliggande verksamheter.

¹ Fri höjd i infarten till garaget är 2,05 meter

² En vanlig sopbil är cirka 9 meter lång och behöver som minst 18 meter svängradie för att kunna göra en U-sväng.



Figur 2-1 Smedsgränd sett från Dragarbrunnsgatan med cykelparkeringen längs med kvarter Sala. I bakgrunden syns till vänster garageentré samt lastplatsen till kvarter Sala. Mitt emot cykelparkeringarna finns lastplatsen till kvarter Oxen med skärmtaket.

2.2 Frekvens av sophantering och leverans

Traditionell sophämtning sker i gränden 5 gånger per vecka mellan klockan 6 och 9 till både kvarter Oxen och Sala med ett cirka 9 meter långt fordon (baklastad). Utöver detta trafikerar även RagnSells gränden för att hämta pappersavfall med en mindre skåpbil.

Utöver sophantering så sker även på vardagar flera leveranser till kringliggande verksamheter i Smedsgränd. I Tabell 2-1 sammanställs leveranser som sker idag. Inte alla verksamheter har svarat på enkät och förmodligen är det flera leveranser som sker till båda kvarter via lastplatserna.

Slutsatserna från sammanställningen är att de flesta leveranser sker på förmiddag och att det i snitt sker 4 leveranser via Smedsgränd till båda kv. Sala och Oxen (upp till 5 per dag enligt underlaget). Enligt de som svarat på enkäten varierar storlek på leveransfordonen mycket beroende på mängd varor som levereras.

Tabell 2-1 Sammanställning av leveranser vid lastplatserna till verksamheter i kvarter Sala och Oxen.

Kvarter	Verksamheter	Antal leveranser/ kommentar	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag
Sala	TGR	Leverans varje onsdag	-	-	leverans 5-20 pallar med stor lastbil (6:30-9:30)	-	-
Sala	Sandy's	Leveranser alla dagar i veckan	Leverans med stor lastbil av 2-3 burar kl.8-10.	Leverans av 1 bur med lastbil av varierande storlek	Leverans med stor lastbil av 2-3 burar kl.8-10.	Leverans med stor lastbil, 1 bur.	Leverans med stor lastbil av 2-3 burar kl.8-10. Leverans av 1 bur med lastbil på varierande storlek
Sala	Ohlsson Tyger	Leveranser i form av burar (2-3), som kommer med stora lastbilar tisdag och fredag, vissa veckor varje dag	-	Leveranser i form av burar (2-3), som kommer med stora lastbilar	-	-	Leveranser i form av burar (2-3), som kommer med stora lastbilar
Sala	Haga Hem	Inga leveranser via Lastkajen	-	-	-	-	-
Sala	X-Core	Dagliga leveranser via lastkajen mestadels på morgonen	-	-	-	-	-
Sala	Uppsala Foto-Kompaniet	1 pall i veckan via lastkajen	-	-	-	-	-
Sala	Life	1 pall leverans varje måndag vid lunch	-	-	-	-	-
Oxen	Systembolaget	Stora leveranser varje veckodag mellan 10-20 pallar. 1-2 gånger per dag på FM.	Kl:07:45-08:00 Carlsberg ca 12 pallar Kl:11:00-13:00	Kl:07:45-08:00 Carlsberg ca 15palllar	Kl:11:00-13:00 Xsam ca 12 pallar	Kl: 07:45-08:00 Carlsberg ca 20 pallar KL:11:00-13:00	Kl: 08:00 Spendrup s ca 12 pallar.

			Xsam ca 18 pallar			Xsam ca 12 pallar	
Oxen	Stadsteater	I snitt 4-5 leveranser per dag med varierande storlek på bil. Vid premiärer kan det under någon dag dubbleras då man ska bygga scenen. Ca 10 premiärer per år.	4-5 leveranser per dag*	4-5 leveranser per dag	4-5 leveranser per dag	4-5 leveranser per dag	4-5 leveranser per dag

*Sannolikt är merparten av dessa leveranser små och sker inte via lastkajen.

2.3 Framtida bebyggelse

Den framtida bebyggelse planeras byggas ovanpå den befintliga byggnaden mellan biografen och Uppsala Tingsrätt. En del av byggnaden planeras kraga ut från fasaden över Smedgränd och den befintlig fasad mot gränden kommer rivs och ersättas med en ny fasad ca. 2 m indragen jämfört med den befintliga för att öppna upp i gränden. Detta innebär att gränden blir breddare och att förhållandena för manövreringen förbättras något.

Möjligheten i framtiden att öppna upp gränden på Kungsgatan även för motoriserad trafik för att ytterligare underlätta manövreringsmöjligheterna till och från lastplatser och undvika back rörelse är dock utesluten på grund av att Tingsrätten av säkerhetsskäl inte tillåter trafik framför den nya entrén i den delen av gränden där enbart gående och cyklister kan färdas.

3. Körspårsanalys med framtida förutsättningar

3.1 Metod

Analysen med körspår syftar till att utreda tillgängligheten till lastplatser samt garageentré för fordon med olika längd och vilka vändmöjligheter som finns med de framtida förutsättningarna i gränden med minskat lastplatsutrymme (se del 2.3). De olika fordonslängder som har utreds i denna analys är följande:

- ▶ 12 meter lång lastbil
- ▶ 9,4 meter samt 9 meter lång lastbil som motsvarar vanligt mått för sopbil³
- ▶ 4,7 meter lång bil som motsvarar längden på en vanlig personbil

Eftersom det i framtiden inte kommer vara möjligt att öppna upp gränden till Kungsgatan för motoriserad trafik (se 2.3) bygger samtliga studerade alternativ på att in- och utfart sker via Dragarbrunnsgatan. En annan förutsättning är att samtliga fordon som ska genomföra leveranser till lastplatsen vid kvarter Sala ska stanna med bakdelen mot kajen. Detta innebär att dessa fordon måste backa in längs med befintlig garageentré. För leveranser till lastplatsen för kvarter Oxen parkerar lastbil parallellt med lastplatsen. En ambition har också varit att i möjligaste mån minska backrörelser eftersom det medför en risk för oskyddade trafikanter samt att begränsa den yta som fordon kör på för att minimera potentiella konflikter med oskyddade trafikanter⁴.

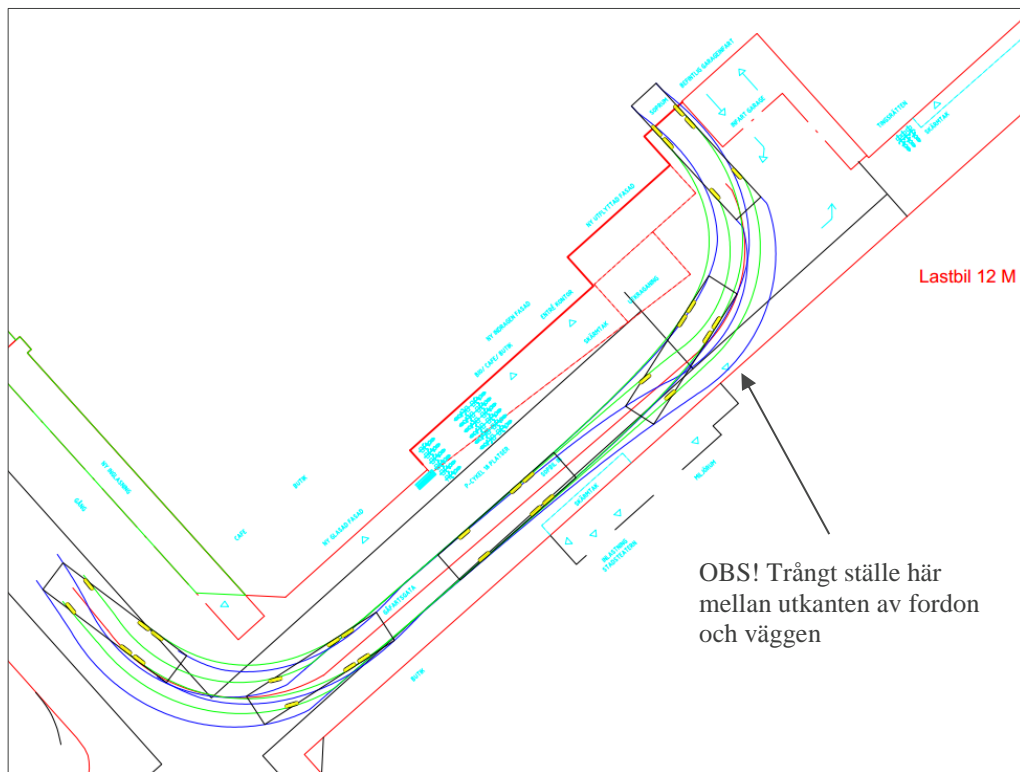
3.2 Resultat av analys med körspår

Lastbil, 12 meter

För en 12-metersbilar är det inte möjligt att vända i gränden, de behöver backa in från Dragarbrunnsgatan till båda inlastningszonerna. Detta är inte optimalt ur trafik-säkerhetsperspektiv och förbud mot den typen av lastbil in i gränden bör övervägas. Alternativ kan vara att styra leveranserna till en fast tid eller kräva lots.

³ Längden på sopbilarna som trafikerar gränden varierar mellan 9 och 9,6 meter.

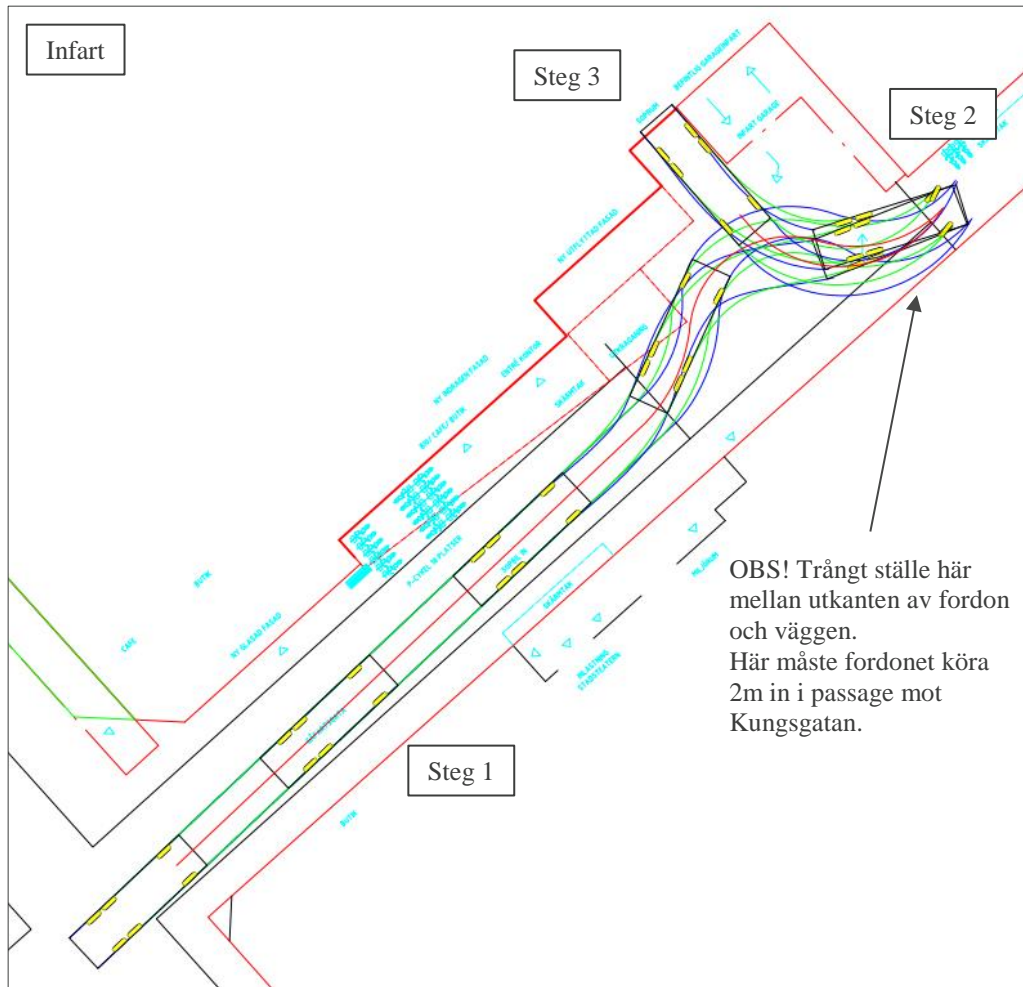
⁴ Riktlinjer hämtat från dokumentet, "Handbok för avfallsutrymmen" tagit fram av Avfall Sverige.



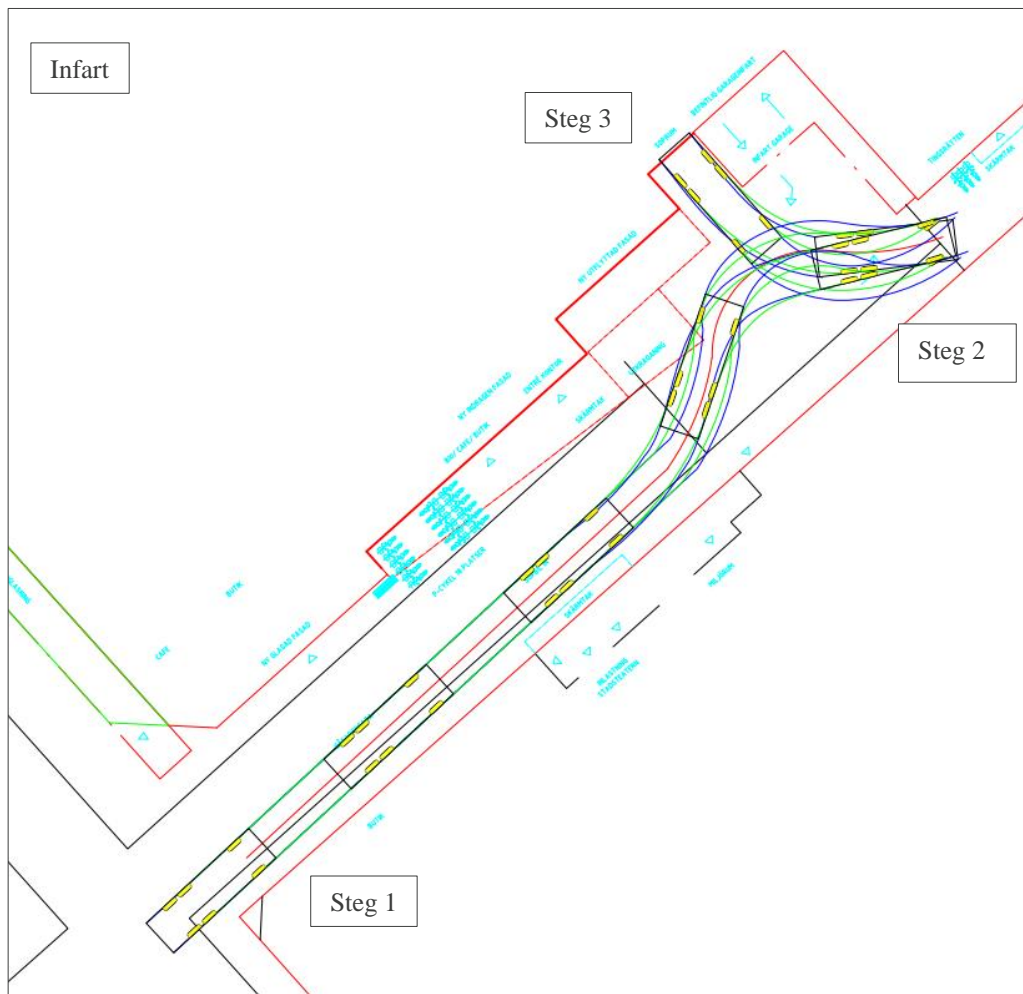
Figur 3-1 Körspår för 12 meter långa lastbilar.

Lastbil, 9,4 meter (sopbil)

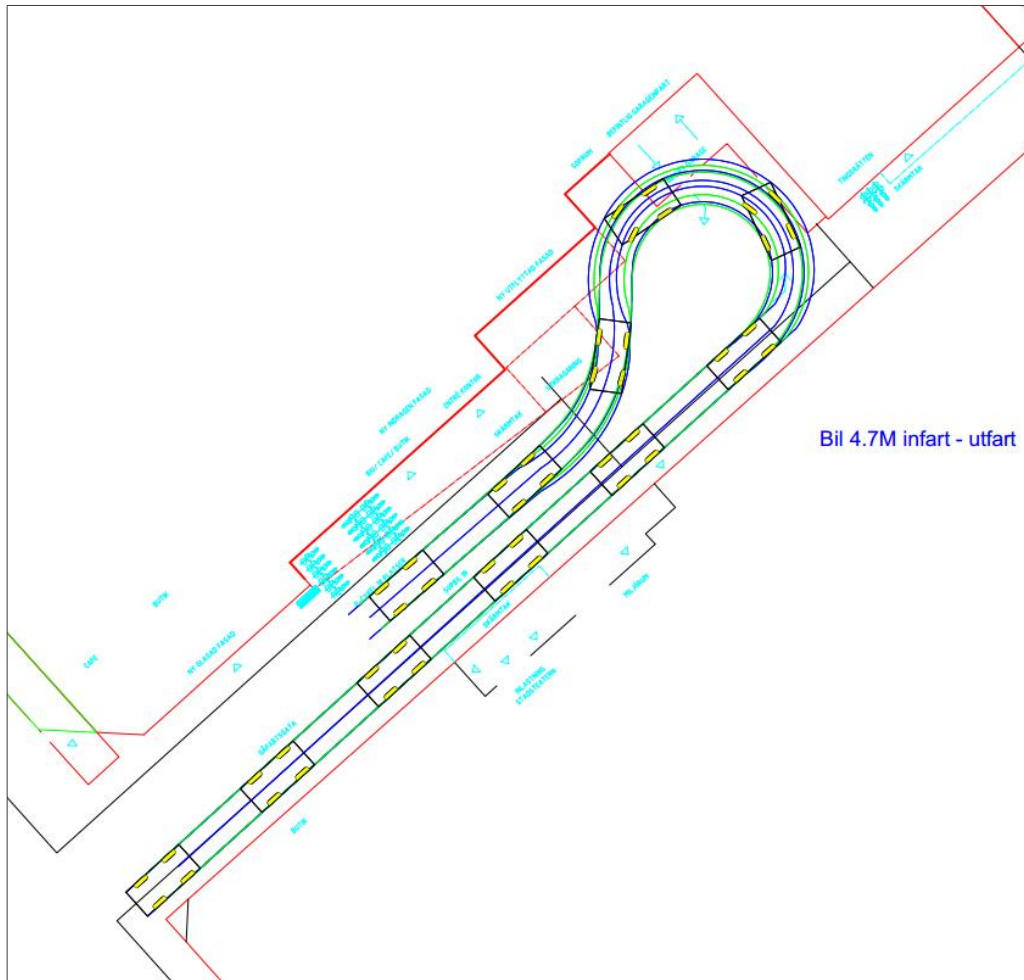
Sopbilar kan efter ombyggnaden göra en T-vändning i gränden, dvs köra in i gränden och backa in mot kajen, men marginalerna på vissa ställen är mycket små se Figur 3-2 och Figur 3-3.



Figur 3-2 Körspår för 9,4 meter långa lastbilar. Infart från Dragarbrunnsgatan till lastplatsen vid kvarter Sala.



Figur 3-4 Körspår för 9 meter långa lastbilar. Infart från Dragarbrunnsgatan till lastplatsen vid kvarter Sala.



Figur 3-6 Körspår för personbilar (4,7 meter lång).

4. Slutsatser

4.1 Leveranser

Körspårsanalys visar att de framtida förutsättningarna ej påverkar manoevreringsmöjligheter in i gränden som kvarstår som de är idag. Lastbilar som kör in i gränden måste antingen backa hela vägen från Dragarbrunnsgatan (gäller för 12 meters lastbilar) eller göra en T-sväng (sopbilar) med låg manövreringsmarginal.

Förbipasserande fotgängare och cyklister kommer att behöva stanna och vänta när en 12 meter lastbil backar in till lastkajen vid kvarter Sala eftersom hela bredden av gränden kommer tas i anspråk av fordonet. Vid en T-vändning som är möjligt med mindre lastbilar kommer det dock vara fortsatt möjligt att gå igenom Smedsgränden längs med kvarter Oxen.

4.2 Cykelparkering för tillkommande kontor

För tillkommande kontor behöver enligt Uppsala parkeringsnorm⁵ 320 cykelplatser anläggas. Detta innebär ett behov av utrymme av ca. 270 kvm vid användningen av tvåvåningsställ inklusive korridorutrymme⁶. Parkering för anställda kan med fördel anordnas i garage men det behöver också anordnas platser i gatuplan i anslutningen till samtliga entréer för besökare. Var dessa ska placeras återstår att lösa.

4.3 Bilparkering

Inga nya parkeringsplatser tillskapas för de tillkommande kontor och de 80 befintliga platser i det publika parkeringsgaraget Smeden planeras i möjligaste mån behållas.

En reserverade parkeringsplats för rörelsehindrade bör anläggas inom 25m från entré i enlighet med Boverkets byggregler. Avståndet ska mätas utifrån gångavstånd och markbeläggningen ska vara fast, jämn och halkfri. Om inte intilliggande yta kan användas ska parkeringsplatsen vara 5m bred⁷.

⁵ Uppsala kommun, 2016. Parkeringstal för Uppsala - Riktvärden för parkering på kvartersmark. Enligt normen behöver det anläggas minst 40 cykelplatser per 1000 kvm BTA för kontorsverksamheter. Den planerade exploateringen kommer bli 8000 kvm BTA.

⁶ Med tvåvåningsställ tar en parkerad cykel 0,4 kvm yta i anspråk. Utöver detta krävs även utrymme för att kunna ta cykeln till och från platsen. Utrymme bakom ett tvåvåningsställ ska vara minst 2 meter.

⁷ Uppsala kommun, 2016. Parkeringstal för Uppsala - Riktvärden för parkering på kvartersmark.

4.4 Levande gatumiljö – möjlighet och utmaning

Det är sannolikt att det i framtiden är ännu fler som går eller cyklar via Smedsgränd för att ta sig mellan centrum och stationsområdet. Att öppna upp gränden för att få en mer levande gatumiljö där fler vistas är ingen enkel utmaning med tanke på de leveranser som sker i gränden och de backande rörelser de föranleder. Ambitionen bör vara att utforma gaturummet så att motorfordonen upplever att de färdas på gående och cyklisters villkor.

Möjliga lösningar att studera vidare:

- ▶ För att minska konflikten mellan oskyddade trafikanter och fordonstrafik kan det införas restriktioner avseende fordonsstorlek och tid när leveranser får ske.
- ▶ Arbeta med beläggning och möblering.
 - ▶ Göra en "gångbana" längs med fasaden på kvarteret Sala eller kvarteret Oxen genom avvikande beläggning. Kräver att cykelparkeringen flyttas. Kan förstärkas av att fasaderna öppnas upp med glas.
 - ▶ Att Vasakronan ställer krav på att leveranser till butiker som finns i kv. Sala och Oxen samlas - ett fordon som levererar till samtliga butiker.
 - ▶ Att Vasakronan ställer krav på mindre leveransbilar (t ex max 9 meter)
 - ▶ Att Vasakronan samråder med kommunen om möjlighet att utveckla en samlastningslösning för Dragarbrunnsgatan där Smedsgränd och andra tvärgator inkluderas.
 - ▶ Be kommunen reglera Smedsgränd som gångfartsområde med lämpligt vägmärke (se bilden nedan).



Figur 4-1 Vägmärke för gångfartsområde.

På ett gångfartsområde gäller att man inte får köra fordon med högre hastighet än gångfart. Man får inte parkera fordon på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser. Förare har väjningsplikt mot gående.