

Kv. Rosen

Trafik

Utredare

Therese Nyman
Linda Lundberg

STOCKHOLM 2015-01-23

Bakgrund – befintliga vägrum

Kvarteret Rosen angränsas av St. Göransgatan och Liljegatan. St. Göransgatan har en karaktär av en villagata med låghastighetsområde och har hastighetsbegränsning på 30km/h. Gatan har ett körfält i vardera riktningen med kantstensparkering västerut, större partier av gatan.

Liljegatan har två körfält i vardera riktningen med en avgränsande refug i mitten.

Hastighetsbegränsningen varierar mellan 50 km/h och 30 km/h. I norrgående riktning är det bitvis kantstensparkering.

Kvarteret Rosen

I detta PM sammanfattas den trafikutredning som gjorts för kvarteret Rosen. Nedan illustreras kvarteret Rosens tre byggnader och angränsande gator.



Figur 1: Illustration av kvarteret Rosens tre byggnader

Tillgänglighet och angöring

Gångbana

Samtliga gångbanor bör ha minst 2,5 meter i bredd för att tillgodose drift och underhåll under hela året. Detta är ett mått fritt från hinder, såsom t ex belysningsstolpar, stolpar till vägskyltar o.s.v.

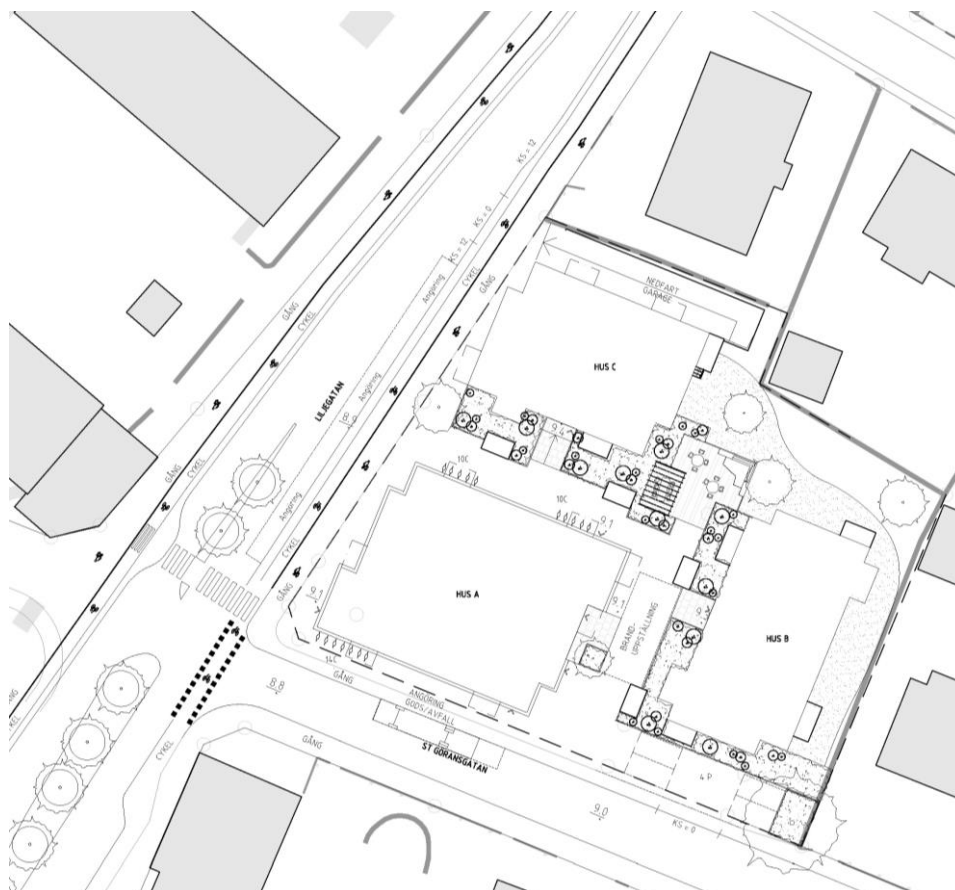
Logistik/ varustransporter

Avstånd mellan sopbil och miljörum/soprum får maximalt vara 10 meter för att klassas som god standard. För att uppnå önskad standard anläggs en lastplats längs med Liljegatan, se figur 5. Gångbanan ska vara 2,5 meter för att drift och underhåll ska kunna tillgodoses. Lastplatsen ska vara 2,5 meter för att fordonet inte ska påverka övrig trafik.

Till verksamheten i byggnad A kommer varustransporter till varumottaget, se figur 5. I samråd med Uppsala kommun har lastplatsen placerats längs kantsten. Gatubredden är så pass smal att när

lastplatsen nyttjas kommer inte fordon att kunna mötas. För att minimera påverkan på trafiken föreslås att lastplatsen tidsregleras. Tiden då varor levereras går även att avtalsreglera med hyresgästen.

I befintlig lokal är en livsmedelsbutik. Hyresgästen kommer inte vara kvar och det är inte bestämt vad för verksamhet som kommer vara i bottenplan, vilket även påverkar antalet leveranser.



Figur 2: Illustration av parkering i markplan och lastplats

Entré

Inom kvarteret Rosen finns tre entréer för boende, en entré till miljörum och en till varutransporter. Samtliga entréer, måste utformas utan trappsteg och med ett vilplan för att vara tillgänglighetsanpassade.

Till varje entré ska behov av handikapparkering tillgodoses med ett maximalt avstånd på 25 meter (enligt PBL). Till varje byggnad ska fem procent av det totala antalet parkeringsplatser vara anpassade för funktionshindrade vilket resulterar i att en parkeringsplats till varje byggnad ska vara anpassad för funktionsnedsatta. Parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning skall enligt kommunens riktlinjer vara fem meter breda, om inte ytan till höger eller vänster om parkeringsplatsen kan nyttjas.

Byggnad A, B och C finns handikapparkeringar placerade i garaget men även möjlighet till på markplan. Till byggnad A finns även en entré till lokal, handikapparkering kan angöras längs Liljegatans kantstensparkering, se figur 5.

Parkering

Boendeparkering

Antalet parkering kommer att anläggas enligt Uppsala kommuns parkeringsnorm, se bilaga. Antalet parkeringsplatser dimensioneras efter boarea, antal lägenheter och i vilken boendezon kvarteret ligger inom. Antalet parkeringsplatser dimensioneras efter att kvarteret Rosen ligger inom kommunens zon ett. Nedan redovisas antal boendeparkering samt parkering för verksamhetens personal och besökare.

	BOA	Antal lägenheter < 46 m2	Antal lägenheter > 46 m2	Boendeparkering
Bostadshus A	1645	0	15	12
Bostadshus B	1244	0	18	14,4
Bostadshus C	1064	0	18	14,4
Totalt	3953	0	51	41

	Handel BTA	Personal	Besökande	Totalt
Bostadshus A	534	1,068	8,01	9

Inom kvarteret ska 41 boendeparkeringar finnas varav två ska vara handikapparkering. För verksamheterna ska det finnas åtta besöksparkeringar och en personalparkering, varav en handikapparkering.

Garage

I byggnad C kommer ett garage att anläggas. Garagein- och utfarten kommer att vara mot Liljegatan. För att föraren ska ha god sikt får hinder ej vara högre än 0,8 meter samt att 2,5 meter från utfarten ska vara hinderfritt. Vid utfarten ska ett vilplan på fem meter med en maxlutning på fem procent placeras. Garage ned- och utfarten ska ha en lutning på 1:8 (12,5 procent) för låg standard och svängda ramper 1:10 (10 procent) låg standard¹. Rampen ska dessutom vara halkfri (snö och isfri). Enligt grundkartan har Liljegatan +9,1 i höjd. Vid husfasad antas +9,3 i höjd. Garageplanet har en planerad höjd på +5,6.

Förslagen ramp kommer vara svängd och variera i lutning. Rampen kommer att ha låg standard med en lutning av svängda ramper på 10 procent.

I garaget finns 40 parkeringsplatser varav två handikapparkering med 5,0 meter i bredd och en parkeringsplats med 4,6 meter bredd², se figur 3.

¹ TFK - Parkeringsanläggningar

² Uppnår Uppsala kommuns parkeringsnorm med 5 meter i bredd



Figur 3: Garageplan

Markplan

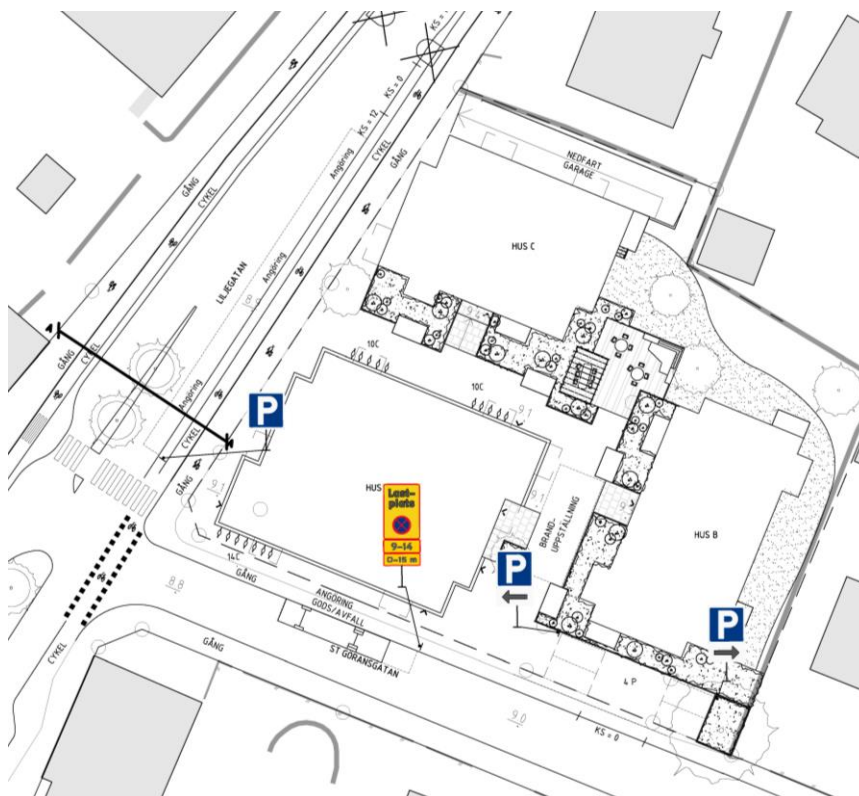
I denna utredning har antalet parkeringsplatser dimensionerats för 534 kvm verksamhet och 3953 kvm bostäder. Enligt parkeringsnormen ska 41 parkeringsplatser dimensioneras för boendeparkering, 40 parkeringsplatser har placerats i parkeringsgarage och en i markplan. Med angiven verksamhet ska 9 parkeringsplatser reserveras för besökande och personal.

Liljegatan

För att tillgodose behovet för verksamhetens personal och besökande finns det idag parkeringsplatser längs Liljegatan. Det finns yta att placera parkeringsplatserna på kvartersmark men befintliga parkeringsplatser har föreslagits att ligga kvar på grund av utformning av ny cykelbana. Liljegatans körfältsbredd är 5,4 meter, med parkeringsfickor längs gatan minskas körfältsbredden till 3,25 meter. Efter kvarteret går hastigheten ner till 30 km/h och vägmiljön ska bjuda in till låg hastighet. I samråd med Uppsala kommun ska därför parkeringsfickorna ligga kvar som avsmalning och kvartersmarken nyttjas istället för gående. Längs Liljegatan placeras totalt sex parkeringsplatser.

St. Göransgatan

Längs St. Göransgatan har resterande fyra parkeringsplatser placerats. Då parkeringsplatserna ska vara inom kvartersmark, enligt parkeringsnormen, kör bilarna över gångbanan för att parkera. För att undvika backande rörelse över gångbanan har parkeringsplatserna placerats parallellt mot gatan.



Figur 4: Illustration av parkeringsplatser tillhörande kvarteret.³

Cykel

Antalet cykelparkeringar kommer att anläggas enligt Uppsala kommuns parkeringsnorm. Antalet parkeringsplatser dimensioneras efter boarea, antal lägenheter och i vilken boendezon kvarteret ligger inom. Kvarteret Rosen ligger inom kommunens undantag för zon ett, inom undantaget behöver inga cykelparkeringar för besökande anläggas till verksamheterna.

	BOA	Antal lägenheter < 46 m ²	Antal lägenheter > 46 m ²	Cykel - långtid	Cykel - korttid
Bostadshus A	1645	0	15	38	15
Bostadshus B	1244	0	18	45	18
Bostadshus C	1064	0	18	45	18
Totalt	3953	0	51	128	51

Cykelparkering för långtidsparkering är en plats med säker förvaring och väderskyddad. I garaget har 130 cykelparkeringar placerats, cyklarna kommer att parkeras i garageplan, se figur 4.

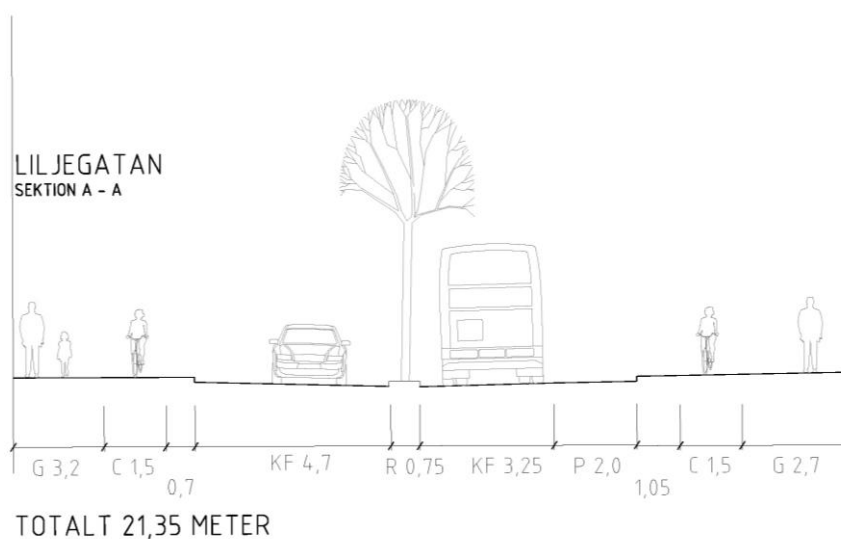
³ Skyltningen är endast illustrativ.



Figur 5: Exempel på cykelparkering i våningsplan

Korttidsparkering ska vara lättillgänglig och placerad nära entréer. Inom kvarteret har upp till 66 cykelparkeringar placerats för att tillgodose behovet av korttidsparkeringen.

Nuvarande gång- och cykelbana sträcker sig från Liljegatan till St. Göransgatan. Uppsala kommun har planer på att förlänga gång- och cykelvägen till Torkelgatan. Förlängningen kommer bli med en min. 3,5 m bred enkelriktad gång- och cykelbana längs bägge sidor av körbanan. Befintlig gångbana kommer att ligga kvar och byggas ut med en 1,5m bred cykelbana. Detta kommer främja cyklandet i området vilket är positivt för framtida trafiksituation i området.



Figur 6: Gatusektion med ny gång- och cykelbana

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikförsörjningen inom området är mycket god. Drygt 500 meter från kvarteret finns Uppsala stationsgata med busstorg och järnvägsstation. Inom cirka 150 meter finns närmsta busshållplats.

Kvarterets påverkan på omgivningen

Med ett antagande att 1,2 fordonsrörelse per boende⁴, med två boende per lägenhet, kommer kvarteret att alstra 137 fordonsrörelser per dygn. Det saknas trafikflöden för området och därför kommer ingen procentuell ökning kunnat redovisas.

Området har god kollektivtrafikförsörjning och närhet till cykelbanor. För att öka miljömedvetenheten samt att möta behovet av bil kan en parkeringsplats i garaget reserveras till bilpool om intresse finns.

⁴ Inregia AB, april 2005

Bilaga

Nedan, Uppsala kommuns parkeringsnorm, redovisas de faktorer som legat till grund för antalet parkeringsplatser.

Bil Boende	bpl/lgh
Flerbostadshus lgh \geq 2 rok (46 m ² BOA)	0,8
Flerbostadshus lgh \leq 1,5 rok (45 m ² BOA)	0,2
En- och tvåbostadshus	1

Parkeringsnorm verksamheter

Bil bpl/ 1 000 m² BTA		
Verksamhet	Zon 1	
Personal	Besök	Personal
Kontor	8	
Industri	3	
Småskalig verksamhet i bostadskvarter	2	
Handel	2	6
Handel livsmedel	2	15
Hotell	0,5	4
Lager**		

Cykel Boende		cpl/lgh
Långtidsuppställning		Korttidsuppställning
Flerbostadshus lgh \geq 2 rok (46 m ² BOA)	2,5	1,0
Flerbostadshus lgh \leq 1,5 rok (45 m ² BOA)	1,0	0,5