



Uppdrag: Gränby Centrum 255737

Titel på rapport: Gränby Trafikutredning

Status: Fastställd

Datum: 2014-11-21

Medverkande

Beställare: Atrium Ljungberg AB

Kontaktperson: Daniel Kvant Suber

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Tony Karlsson

Handläggare: Kristina Glitterstam
Anna-Karin Ekström

Sophia Christanson

Johan Kjellberg

Kvalitetsgranskare: Kristina Glitterstam

Tyréns AB

118 86 Stockholm
Besök: Peter Myndes Backe 16
Tel: 010 452 20 00
www.tyrens.se

Säte: Stockholm
Org.Nr: 556194-7986

Innehållsförteckning

Inledning	5	Planerade utbyggnader	20
Bakgrund och syfte	5	Framtida vägnät och bilflöden	22
Omfattning och tidplan.....	7	Trafikprognos	23
Metod.....	8	Bilparkering.....	26
Kommunala mål med trafiken.....	8	Framkomlighet.....	28
Förutsättningar	9	Varutransporter	29
Dagens situation	9	Angöring	29
Vägnät och bilflöden	9	Framtida gång- och cykeltrafik	30
Bilparkering.....	10	Gångtrafik	34
Varutransporter	11	Cykeltrafik	34
Gångtrafik	12	Cykelparkering.....	35
Cykeltrafik	14	Framtida kollektivtrafik.....	36
Cykelparkering.....	14	Kollektivtrafik i Gränby.....	37
Kollektivtrafik	17	Knutpunkt Gränby.....	38
		Förslag till fortsatt arbete	41

Inledning

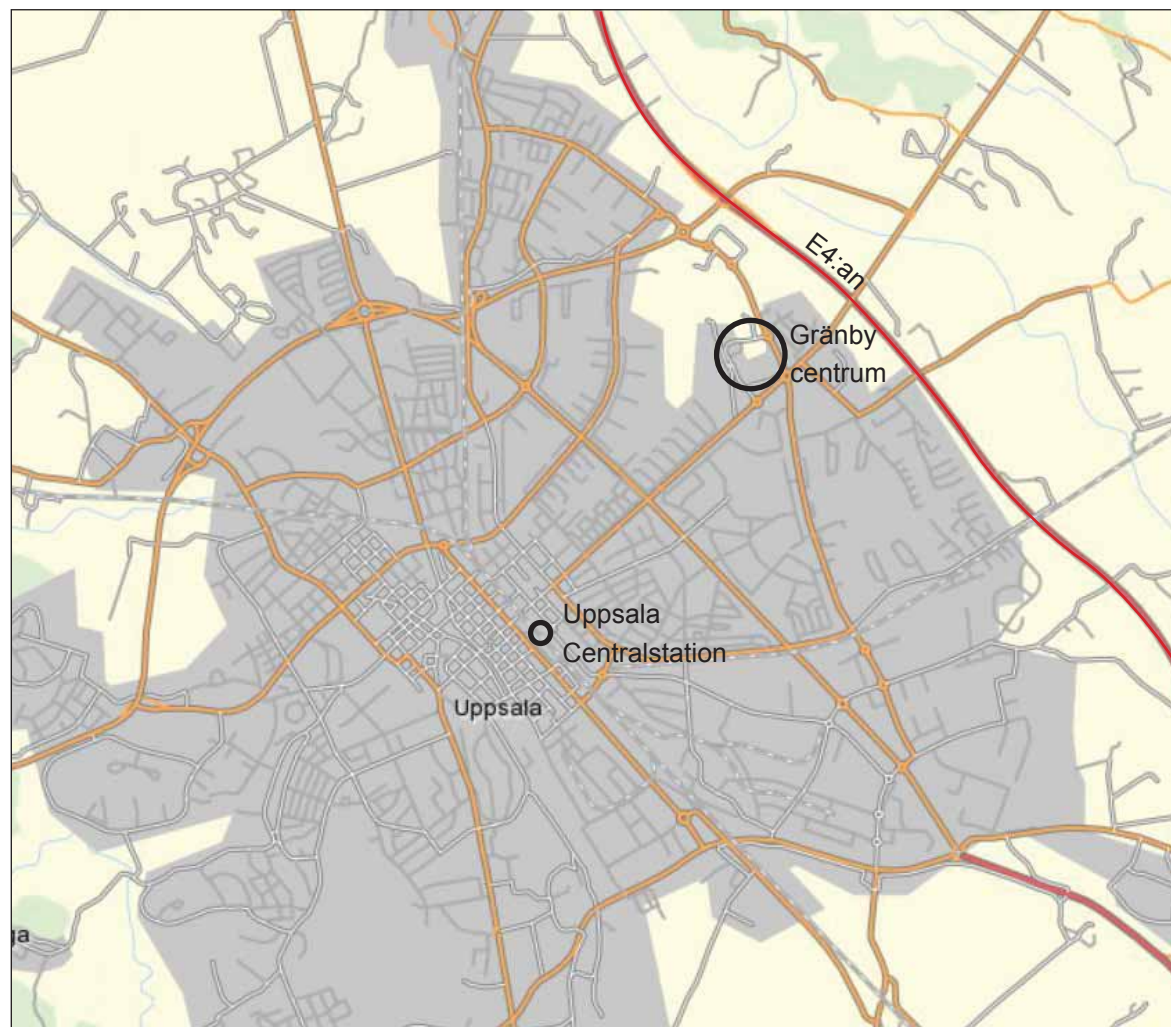
Bakgrund och syfte

Gränby centrum ägs av Atrium Ljungberg och ligger strategiskt nära trafikplats Bärbyleden vid E4 och bostadsstadsdelen Gränby med stor bebyggelse. Visionen är att Gränby ska utvecklas till en ny stadskärna. Nya Gränby ska innehålla bostäder, handel, arbetsplatser, upplevelser, kultur, torg, mötesplatser, evenemang och vara en attraktiv bytespunkt. Utvecklingsområdet är stort och indelat i flera detaljplaner.

Syftet med planläggningen av norra samt södra och västra Gränby är att möjliggöra en utökning av Gränby centrum och bostäder längs Marknadsgatan.

Syftet med denna utredning är att ge följande underlag till detaljplanen för södra och västra Gränby:

- Trafikflöden
- Parkering
- Gång och cykel
- Kollektivtrafik



Gränby centrums läge i förhållande till Uppsala Centralstation och E4:an.

En vision för Gränby centrum, med omnejd, har tagits fram. Den visar hur Gränby tillsammans med omgivande områden skulle kunna utvecklas i framtiden.

De delar som nu är aktuella för detaljplan är:

- *Gränby Centrum*, med ca 28 000 kvm handel,
- *Gränby Södra*, med 10 600 kvm handel och 170 lägenheter,
- *Gränby Västra* med 170 lägenheter samt mindre icke trafikalstrande verksamheter.



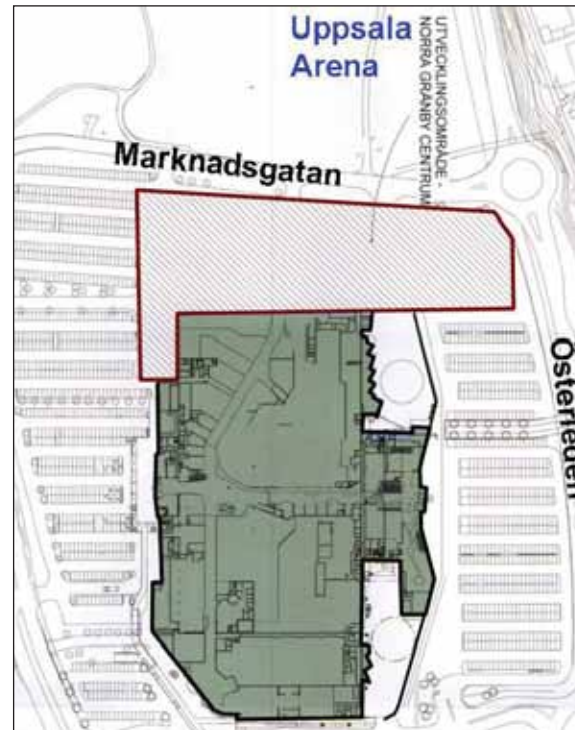
Planerad utbyggnad

Omfattning och tidplan

En planprocess för två detaljplaner är startad, en för södra och västra Gränby och en för norra. En antagen plan uppskattas finnas till hösten 2015. Det är dessa två detaljplaner som utredningen tar hänsyn till.

Detaljplanen i norr är en utökad byggrätt i Gränby centrum med en femvåningsbyggnad för handel, nöje och parkering i kvarteret Krämarens.

Atrium-Ljungberg har som fastighetsägare föreslagit planläggning för bostäder, handel och kultur i västra och södra Gränby centrum. Hushöjderna varierar mellan fyra och tio våningar. En förutsättning är att Marknadsgatan flyttas österut så att den nuvarande gatan kan bebyggas med bostäder samt att de nya och de befintliga parkeringarna placeras i källargarage.



Detaljplaneområdet för kvarteret Krämarens till vänster samt södra och västra Gränby till höger.

Metod

Arbetet utgår från det underlag som har tagits fram under de senaste tio åren. Dagens trafikflöden och prognoser är uppdaterade utifrån nya räkningar från 2012 och uppdaterade prognoser för år 2030. Kollektivtrafik och gång- och cykelvägar har tagits fram i samråd med Uppsala kommun och Upplands Lokaltrafik. Den antagna översiktsplanen från 2010 bildar grund till eventuella antaganden i rapporten.

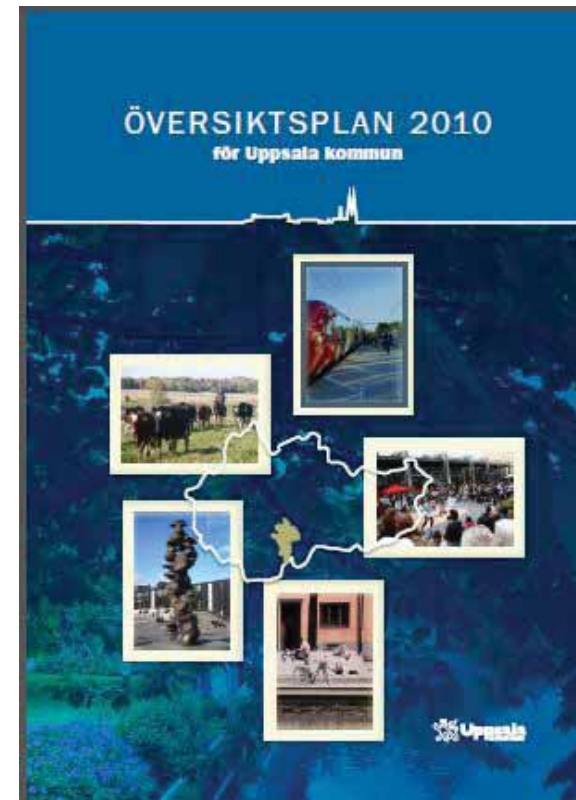
Kommunala mål med trafiken

Inriktningsmål för kommunen som helhet:

- Transportsystemet ska vid sidan om det nationella funktions- och hänsynsmålet bidra till utvecklingskraft och social sammanhållning i staden, i utvecklingsorterna och i kollektivtrafikstråken på landsbygden.
- Trafikens klimatutsläpp ska minska i samma takt som kommunens övergripande klimatmål. Kollektivtrafiken ska vara helt fossilbränslefri senast 2020.
- Trafikens miljöbelastning ska minska. Miljö kvalitetsnormerna för partikelhalt i luft, PM10 samt kvävoxider i luft, NOX ska inte överskridas något år.

Inriktningsmål för stadstrafiken:

- Av de motoriserade resorna ska kollektivtrafikens andel vara minst hälften år 2030.
- Gång- och cykeltrafikens andel av det totala trafikarbetet ska vara minst 40 procent år 2030.



Uppsala kommuns översiktsplan.

Förutsättningar

Dagens situation

Nedan beskrivs dagens situation kring Gränby Centrum avseende:

- Biltrafik och bilparkering.
- Gång- och cykeltrafik samt cykelparkering.
- Kollektivtrafik.

Vägnät och bilflöden

Gränby Centrum ligger strax sydöst om E4. Öster om köpcentrat passerar Österleden som går från Bärbyleden i norr, infartsväg från E4 norrifrån, till Vaksalagatan söder om köpcentrat och övergår därefter i Fyrislundsgatan vidare söderut.

Vaksalagatan, väg 288, är en viktig infart till Uppsala från öster, men har även en koppling till Österleden, trafikplats Bärbyleden och E4.

Trafik till/från Gränby Centrum angör från Marknadsgatan i nordöst, från Österleden och

Vaksalagatan, samt via cirkulationsplatsen i korsningen Österleden/Vaksalagatan sydöst om området.

Dagens trafikflöden på vägarna kring Gränby Centrum framgår av bilden nedan och bygger på trafikräkningar genomförda av kommun 2012.



Biltrafiken idag.

Vägnätet och trafiken kring Gränby Centrum har studerats i tidigare utredningar kring Gränbyområdet. Korsningarna i anslutningarna till Gränby Centrum har bl a byggts om till cirkulationsplatser för att möta många av de förändringar som planeras i området. Framkomligheten på vägnätet och i korsningarna bedöms vara god.

Bilparkering

Idag finns ca 1 700 bilplatser på markparkering kring Gränby Centrum som fördelar sig på ca 400 platser i norr, 600 i öster, ca 230 i söder och ca 480 väster om anläggningen.

Med en yta på ca 57 000 kvm BTA erhålls därmed ett parkeringstal på ca 30 bilplatser/1000 kvm BTA för Gränby Centrum idag.

I maj 2013 gjordes en beläggningsstudie på parkeringsytorna kring Gränby Centrum, dels i samband med lönehelg, 24-25 maj (då det anses vara extra högt besöksantal på köpcentra), dels en "vanlig" helg 30-31 maj.

Beläggningsstudien visade på en genomsnittlig beläggning på som mest ca 75% fredag eftermiddag i lönehelg. Beläggningsgraden varierade emellertid över parkeringsytorna och var högst i södra delen där beläggningsgraden

låg på över 90%. Dessa ytor ligger närmast de större entréerna.

Parkering vid en större anläggning som Gränby Centrum bör maximalt ha en beläggningsgrad på 85-90% för att kunderna skall hitta en ledig



Parkering idag.

parkeringsplats relativt lätt utan för mycket söktrafik. Baserat på beläggningsstudien, besöksstatistik mm görs bedömningen att antalet bilplatser idag totalt sett är tillräckligt för att täcka behovet och att det finns en marginal att hantera ytterligare trafik. Ca 10-15 gånger per år, t ex vid storhelger, är beläggningen totalt sett högre och marginalerna krymper. Dessa situationer är emellertid inte dimensionerande för parkeringsbehovet för en anläggning som Gränby Centrum.

Varutransporter

Idag angör drygt 350 varutransporter per vecka Gränby Centrum. Huvuddelen, ca 250 av dessa, angör huvudlastintaget vid anläggningens nordöstra hörn, via Österleden och Marknadsgatan. Storleken på varutransporterna varierar och kan vara allt från mindre transportfordon till stora 24-meters lastbilar.



Varutransporter idag.

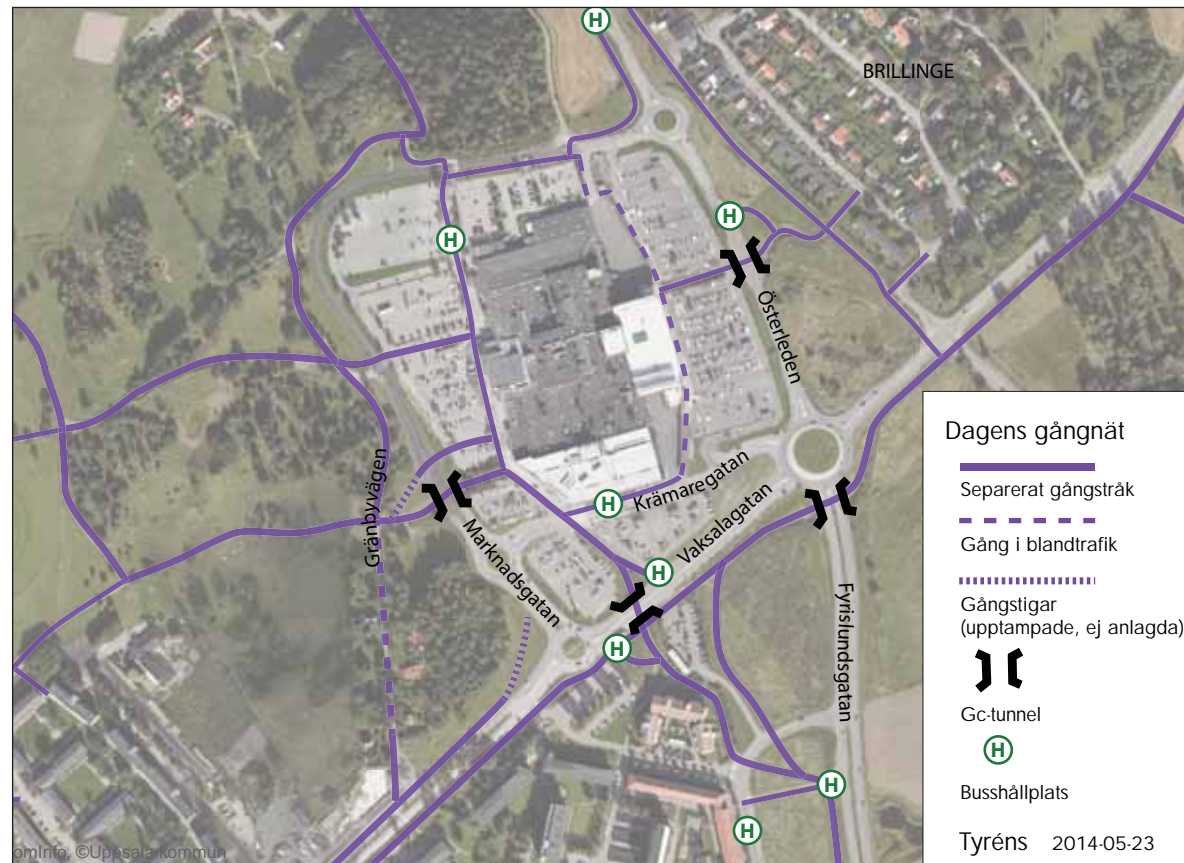
Gångtrafik

Gångnätet runt Gränby centrum är relativt väl utbyggt, se kartan till höger. I norr, öster och väster finns gång- och cykeltunnlar under de större vägarna. Upptrampade gångstigar visar dock att dessa inte alltid utnyttjas. Vissa fotgängare som kommer från sydväst längs med Vaksalagatan sneddar över gräsytan och vidare över Marknadsgatan istället för att använda tunneln under Marknadsgatan. Den räkning på gående som gjordes i maj 2014 visade att ca en tredjedel av fotgängarna korsar Marknadsgatan i plan, upp mot 200 st/dygn jämfört med knappt 600 st/dygn som utnyttjade tunneln, se kartor på nästa uppslag.

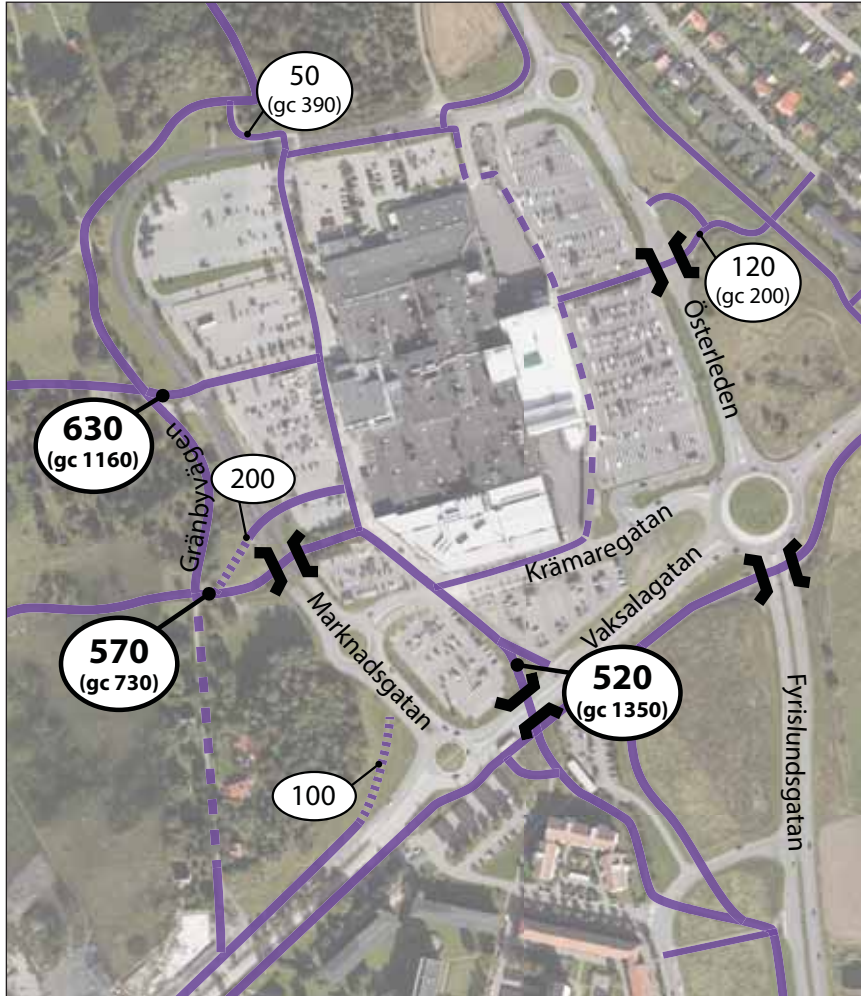
Gångräkningen genomfördes under en vardag (ons) och en lördag i maj 2014. Gångflödena räknades sedan om till dygnsflöden vilka redovisas i kartorna på nästa uppslag. Räkningarna visade att det största flödet av gående kommer västerifrån; 1200 respektive 1650 fotgängare, och därefter söderifrån där flödet var upp mot 600 fotgängare.

Flödet av gående norrifrån var mycket högre på lördagen än på onsdagen, 470 st/dygn jämfört med 50 st/dygn.

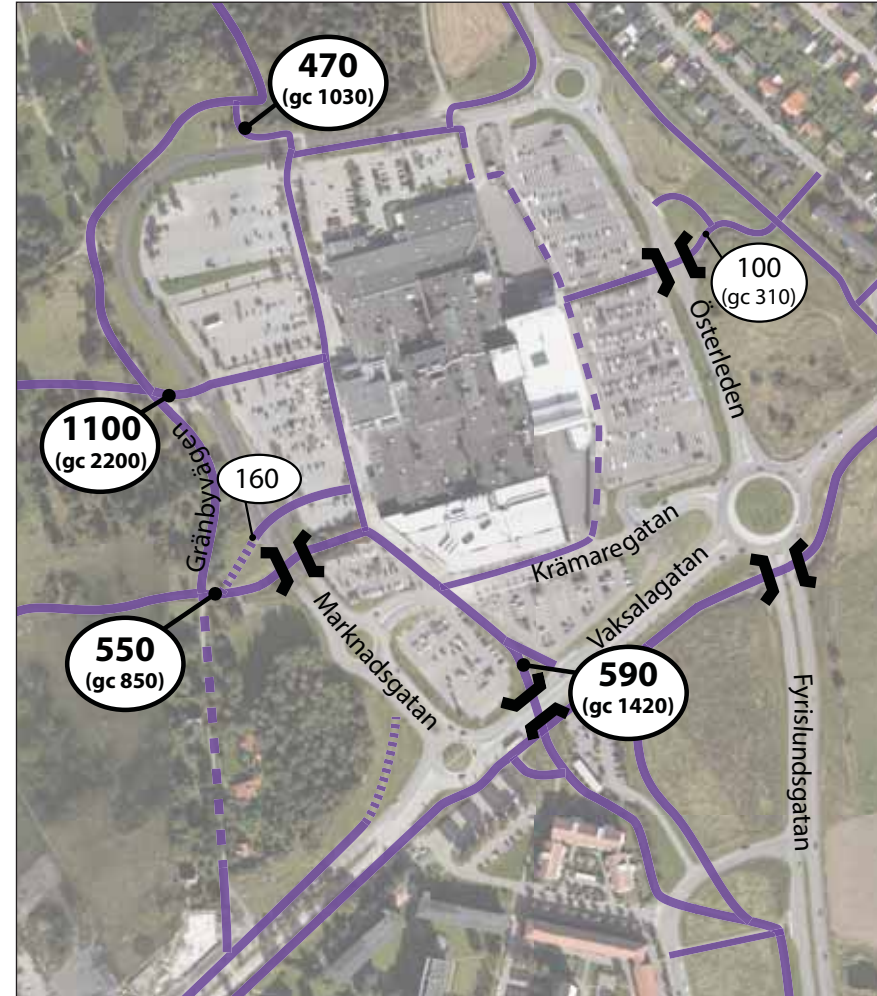
Flödet från bostadsområdet Brillinge i öster är endast ca 100 st/dygn.



Dagens gångnät



Fotgängardygnstrafiken under en onsdag i maj 2014



Fotgängardygnstrafiken under en lördag i maj 2014

Cykeltrafik

Gränby centrum ligger endast 3 km från centrala Uppsala vilket innebär att det ligger på ett mycket bra cykelavstånd.

Cykelnätet är på det stora hela gemensamt med gångnätet vilket innebär att även det är relativt väl utbyggt ut till Gränby Centrum.

Uppsala kommun har en cykelplan där de beskriver nuvarande och planerat cykelvägnät. Nätet delas in i fyra kategorier - snabbcykelled, huvudcykelled, huvudcykelväg och lokalcykelväg.

Bostadsområdet Brillinge nås via en planskildhet under Österleden mitt för köpcentrumet. Längs Vaksalagatan ligger ett stråk på södra sidan, detta passerar Fyrislundsgatan planskilt söder om Gränby Centrum. Även Marknadsgatan i väster och Vaksalagatan söder om Gränby centrum passeras planskilt.

Cykelräkningar genomfördes en lördag och en onsdag i maj 2014. Dessa räknades sedan om till dygnsflöden vilka redovisas i kartorna på nästa uppslag.

Cykelräkningarna visade att flödet söderifrån var 830 cyklister båda dagarna. Det största flödet var dock västerifrån under lördagen då det uppgick till ca 1400 cyklister vilket var knappt hälften av flödet under onsdagen.

Även norrifrån var cykelflödet knappt hälften så stort under onsdagen jämfört med flödet på ca 700 cyklister på lördagen. Österifrån var flödet knappt 100 på onsdagen och drygt 200 på lördagen.

Cykelräkningarna visade även att många cyklister använde bilvägen längs med Marknadsgatan norr om Gränby centrum. Även väster om Gränby centrum utnyttjade vissa cyklister Marknadsgatan istället för Gränbyvägen.

För de många cykelburna besökarna är det viktigt att det finns cykelparkeringsplatser i närheten av de olika entréerna.

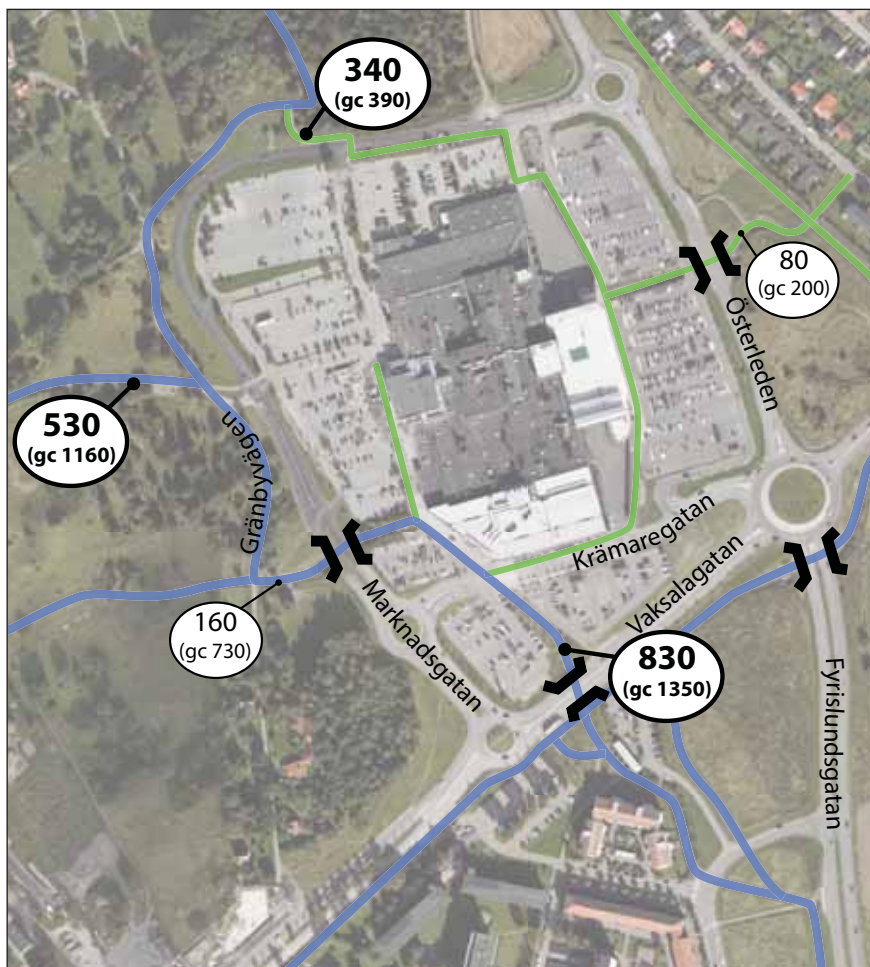
Cykelparkering

Idag finns ca 500 cykelplatser vid Gränby Centrum, varav 8 med plats för cykelkärra. Cykelplatserna är huvudsakligen placerade på västra och södra sidan av Gränby centrum.

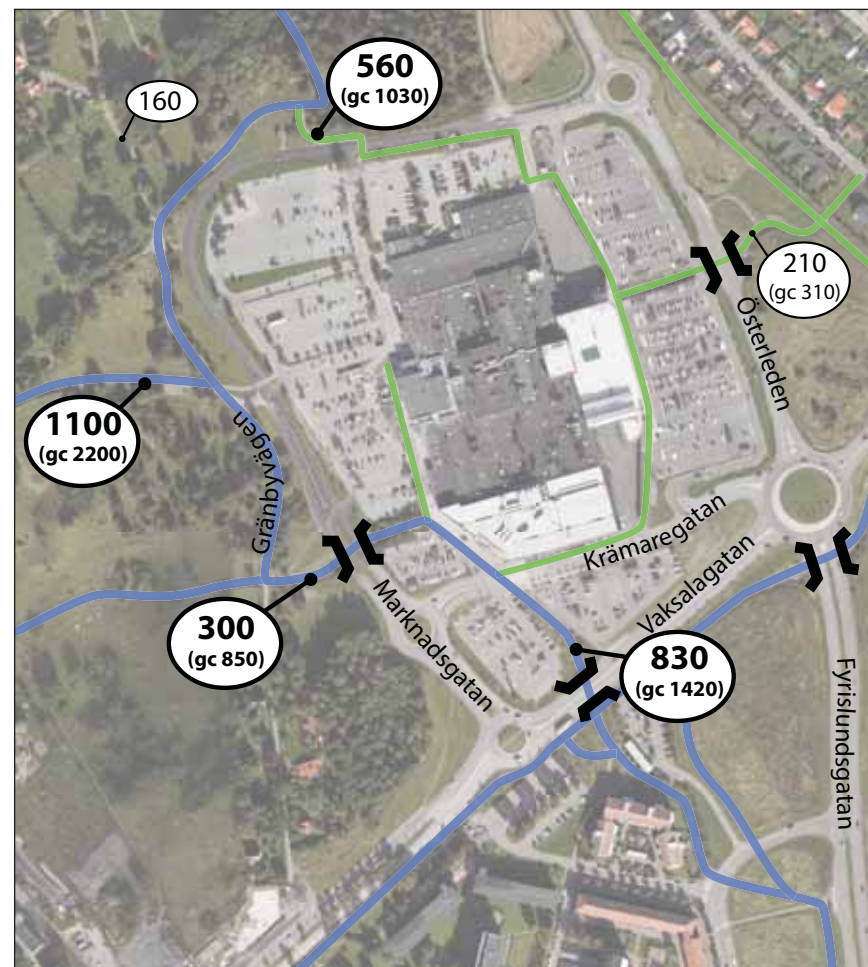


Dagens cykelvägnät

Uppdrag: Gränby Centrum 255737
 Beställare: Atrium Ljungberg AB



Cykeldygnstrafiken under en onsdag i maj 2014



Cykeldygnstrafiken under en lördag i maj 2014

Kollektivtrafik

Dagens kollektivtrafiknät i Uppsala är uppdelat på stadstrafik och regiontrafik. Stadstrafiken har hållplatser i nära anslutning till Gränby centrum entréer medan regionallinjernas hållplatser ligger ute på Vaksalagatan och Österleden. Gränby centrum har en stark koppling mot Uppsala centralstation där det går att byta till regional och nationell tåg- och busstrafik. Från Gränby går det också att ta sig direkt till bland annat Hallstavik och andra regionala målpunkter och arbetsplatser. Stadstrafiken har passning med pendeltågen till och från Stockholm.

Dagens kollektivtrafiksystem kan beskrivas:

- Hållplatslägena för stadstrafiken och den regionala trafiken ligger separerade från varandra med Vaksalagatan som barriär för resenärerna i ena riktningen. För ovan eller sällanresenärer kan det vara svårt att hitta till rätt hållplats.
- Det går idag inte att använda regionaltrafiken för lokala resor till och från Gränby.

- Hållplatserna för stadstrafiken, Mjuka linjen, ligger utspridd i norra delen av Gränby.
- Tvärförbindelserna vid Gränby kan utvecklas.
- Det finns idag ingen nattrafik i direkt anslutning till Gränby centrum.



Sammanfattning av dagens kollektivtrafik vid Gränby centrum.

STADSTRAFIKEN

Stadstrafiken trafikerar Uppsala centrum till Gränby Centrum (linje 10). Trafiken till Norra Årsta (linje 9) går en bit söder om Gränby. Längs Österleden går stadstrafik (linje 127) som en tvärförbindelse. Mjuka linjen (linje 41) går både via Gränby centrum och Marknadsgatan. Linjen är Gränbys tvärförbindelse mot bland annat Sala Backe.

Förutom dessa linjer går det också skolbussar och sjukresetrafik i Gränby. Dessa är inte öppna för alla resenärer.

LINJE	SYFTE	UTBUD	KOMMENTAR
9 Uppsala C – Norra Årsta	Arbets- och skolresor samt nöjes- och serviceresor	Heldagstrafik	Går inom Årsta, långt gångavstånd till Gränby. Vissa avgångar via Gränby C
10 Gränby Centrum – Centralstationen – Biomedicinsk centrum	Arbets- och skolresor samt nöjes- och serviceresor	Heldagstrafik	Hög turtäthet hela dagen.
41 Coop Forum – Gränby C - Eriksberg	Serviceresor	Dagtrafik	Mjuka linjen.
127 Storvreta - Fyrislund	Arbets- och skolresor	Högtrafik	Stannar ute på Österleden.

Sammanfattning av stadstrafiken i Gränby



Kartor över mjuka linjen till vänster samt stadstrafiken som trafikerar Gränby till höger. Källa UL 2014

REGIONALTRAFIKEN

Regionbussarna trafikerar Vaksalagatan från Uppsala centrum. Med den regionala kollektivtrafiken går det bland annat att resa mot Hallstavik (linje 805), mot Östhammar (linje 811) och mot Alunda (linje 886).

Bussarna stannar för påstigning på väg ut från Uppsala och för avstigning på väg mot Uppsala centrum. De regionala bussarna kan inte nyttjas för transport från exempelvis Brillinge till centrum. Längs Österleden går enstaka expressbussavgångar morgon och eftermiddag.



Karta över den regionala trafiken, källa Kollektivtrafikförvaltningen (UL) 2014.

LINJE	SYFTE	UTBUD	KOMMENTAR
751 Uppsala C – Forsmark	Arbetsresor	Fåtal avgångar	
775 Uppsala C – Östhammar	Arbets- och skolresor	Fåtal avgångar	På och avstignings restriktioner vid Gränby.
805 Uppsala C – Hallstavik	Arbets- och skolresor samt nöjes- och serviceresor	Heldagstrafik	På och avstignings restriktioner vid Gränby.
811 Uppsala C – Öregrund / Östhammar	Arbets- och skolresor samt nöjes- och serviceresor	Heldagstrafik	På och avstignings restriktioner vid Gränby.
822 Vattholma – Kumla	Arbets- och skolresor	Fåtal avgångare	På och avstignings restriktioner vid Gränby.
816 Uppsala C - Kölinge	Arbets- och skolresor	Fåtal avgångare	Vissa avgångar med byte till Gränby.
886 Uppsala C Alunda	Arbets- och skolresor samt nöjes- och serviceresor	Heldagstrafik	På och avstignings restriktioner vid Gränby.
887 Snabbuss Uppsala C -Alunda	Arbets- och skolresor	Fåtal avgångare	På och avstignings restriktioner vid Gränby.
889 Uppsala C - Skölsta	Arbets- och skolresor samt nöjes- och serviceresor	Heldagstrafik	

Sammanfattning av regionaltrafiken i Gränby

Planerade utbyggnader

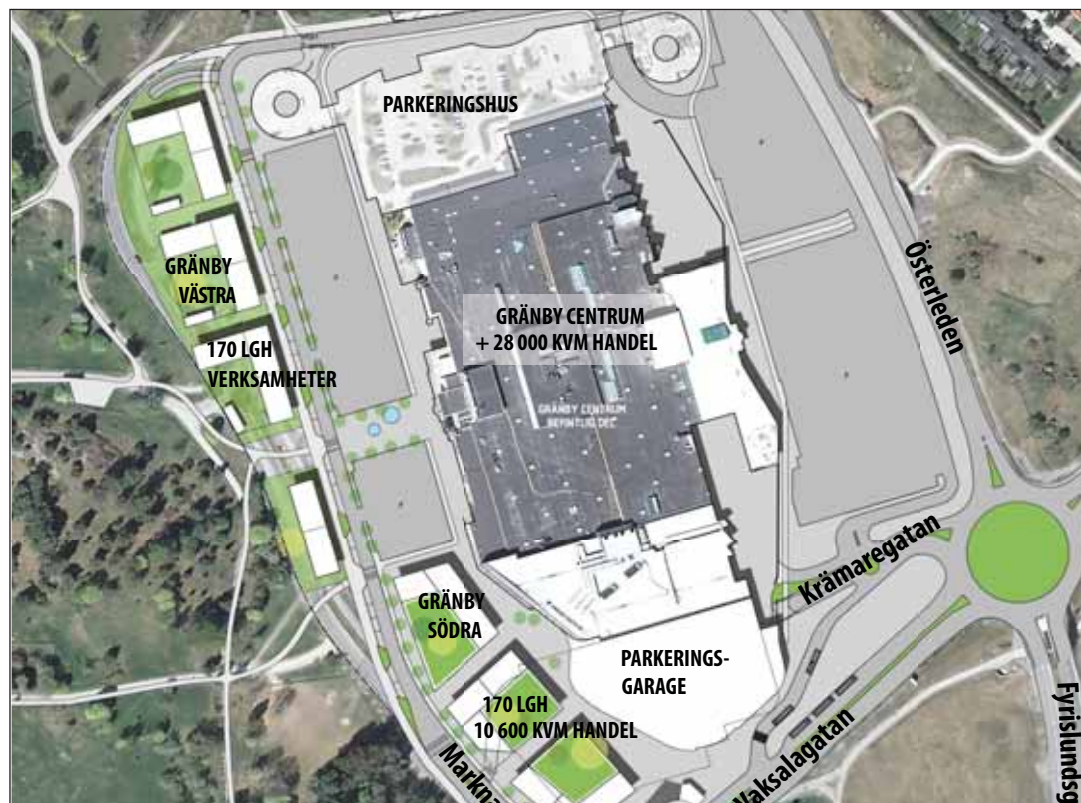
Gränby Centrum planeras byggas ut med 28 000 kvm handel. I sydvästra Gränby, Gränby Södra, planeras för 10 600 kvm handel och 170 lägenheter medan det i Gränby Västra planeras för 170 lägenheter och mindre ytor med icke trafikaltstrande verksamhet.

För att ersätta de bilplatser som utgår till följd av de planerade utbyggnaderna ovan samt för att möta ett ökat parkeringsbehov till följd av utbyggnaderna planeras för ett parkeringshus i tre plan i norra delen av Gränby Centrum, innehållande ca 1200 bilplatser, samt ett parkeringsgarage i ett plan under södra delen av köpcentrat, innehållande ca 300 bilplatser.

Parkeringsytorna öster om Gränby Centrum, ca 580 bilplatser, är i stort sett orörda medan parkeringsytorna väster om centrat minskas till ca 240 platser.

Totalt beräknas antalet bilplatser i öppna anläggningar efter de planerade utbyggnaderna

uppgå till 2 320 stycken. Till dessa kommer ytterligare 136 bilplatser för bostäderna i Gränby Västra, vilka finns i låsta anläggningar inom den egna fastigheten.



Planerad utbyggnad.

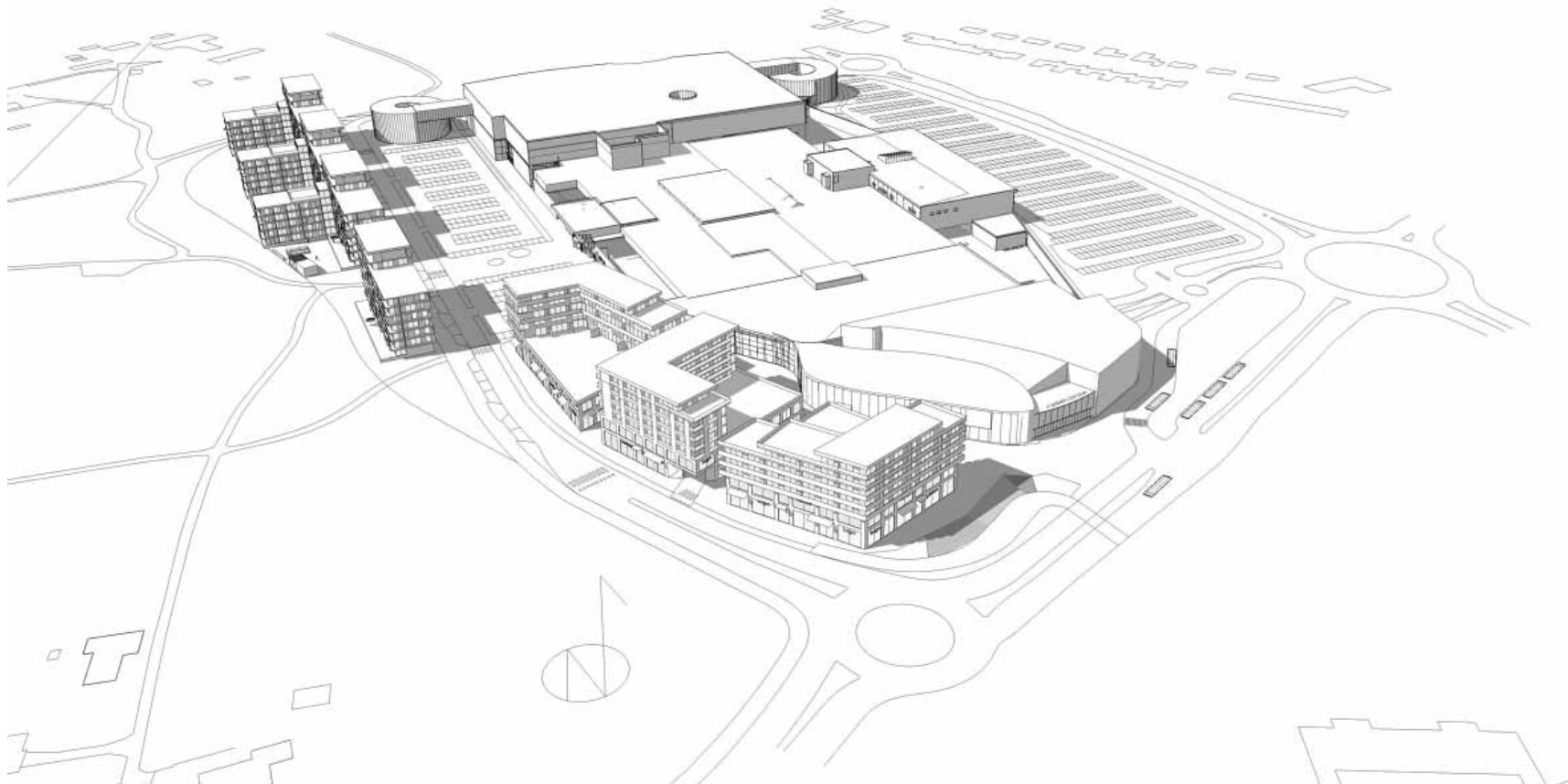


Illustration av planerad utbyggnad, perspektiv från sydväst.

Framtida vägnät och bilflöden

Gränby Västra kommer att ta delar av Marknadsgatan samt delar av de befintliga parkeringsytorna väster om Gränby Centrum i anspråk. Likaså kommer Gränby Södra och utbyggnaderna i söder att ta stor del av Krämaregatan och parkeringsytorna i sydöstra delen av området i anspråk.

Detta innebär att Marknadsgatan får en ny sträckning. Cirkulationsplatsen i korsningen Marknadsgatan/Krämaregatan utgår och Krämaregatan blir endast infartsväg från cirkulationsplatsen vid Österleden/Vaksalagatan mot köpcentrals östra sida.

Utformningen av anslutningarna till parkeringshuset i norr och parkeringsgaraget i söder, men även till markparkeringarna utmed Marknadsgatan, bör studeras närmare bl a med avseende på ev passager av gång- och cykeltrafik när förslaget till gång- och cykelnätet tagit fastare form.



Framtida vägnät

Trafikprognos

Utbyggnaderna av Gränby Centrum, Gränby Södra och Gränby Västra medför att trafikflödet till/från anläggningen på vägnätet kring området ökar, men även övriga utbyggnader i Uppsala påverkar trafikflödet på det omgivande vägnätet. Vägnätet kring Gränby Centrum har redan byggts om för att möta många av de förändringar och utbyggnader som planeras i området kring Österleden och Fyrislundsgatan.

De tillkommande handelsytorna bedöms inte alstra lika mycket trafik som de befintliga ytorna, trafikstringen förväntas inte öka proportionellt mot ökningen av handelsytan. Tillkommande handel är i stor utsträckning ett substitut eller komplement till befintlig handel, ytterligare t ex en inredningsbutik eller klädaffär, och attraherar bara i viss utsträckning nya kunder. Däremot medför större handelsytor att uppehållstiden kan bli längre, dvs att man stannar längre och har därmed sin bil parkerad under längre tid.

Vid Gränby Västra och Gränby Södra planeras för bostäder och för ytterligare handelsytor.

TYP	ANTAL	ALSTRINGSTAL, FORDON/DYGN IN+UT	TOTAL ALSTRING , FORDON/DYGN, IN+UT
Gränby Västra, bostäder	170 lgh	3 fordon/lgh	510 fordon/dygn
Gränby Södra, bostäder	170 lgh	3 fordon/lgh	510 fordon/dygn
SUMMA			1020 FORDON/DYGN

Trafikalstring från tillkommande bostadsbebyggelse.

Bostäder har en annan trafikstringsnivå än handel och har också en annan tidsvariation än handelstrafiken.

Hur mycket trafik som alstras från ett bostads- eller verksamhetsområde beror på flera faktorer som läge i staden, kollektivtrafiktillgång, parkeringstillgång och prissättning, cykelvägnät mm. Det finns emellertid inget konkret underlag som visar på i vilken storleksordning man kan minska bilresandet och parkeringsbehovet till följd av satsningar på en stark kollektivtrafik. Men en utbyggd kollektivtrafik i någon form - fasta linjer, evenemangsbussar, spårburen trafik – tillsammans med ett utbyggt gång- och cykelnät och eventuellt även ett minskat bilplatsutbud skapar förutsättningar för att minska, eller åtminstone bibehålla, bilresandet på dagens nivåer.

Uppsala har tagit fram trafikprognoser för staden för prognosåret 2030. Prognoserna är bl a baserade på följande förutsättningar:

- Utgångspunkten är gällande Översiktsplan (ÖP).
- Prognosen avser scenario Trend 1 från ÖP med oförändrade kostnader för bil och kollektivtrafik.
- Vision Österleden finns med i prognosen, dock finns ingen utbyggnad med boende vid Gränby Centrum med.
- Någon överflyttning mellan bil och kollektivtrafik enligt det mål som Uppsala kommun har i sin översiktsplan finns inte med i denna trafikprognos.

Scenariot bedöms av kommunen vara det mest troliga av de tillgängliga scenarion som har prövats.

I trafikprognosen beräknas ett utbyggt Gränby Centrum alstra ca 30 800 fordon/dygn, vilka fördelas på de tre infartsvägarna – Marknadsgatan från Österleden (12 600 fordon/dygn) respektive Vaksalagatan (12 100 fordon/dygn) samt Krämaregatan, via cirkulationsplatsen vid Österleden/Vaksalagatan, (6 100 fordon/dygn).

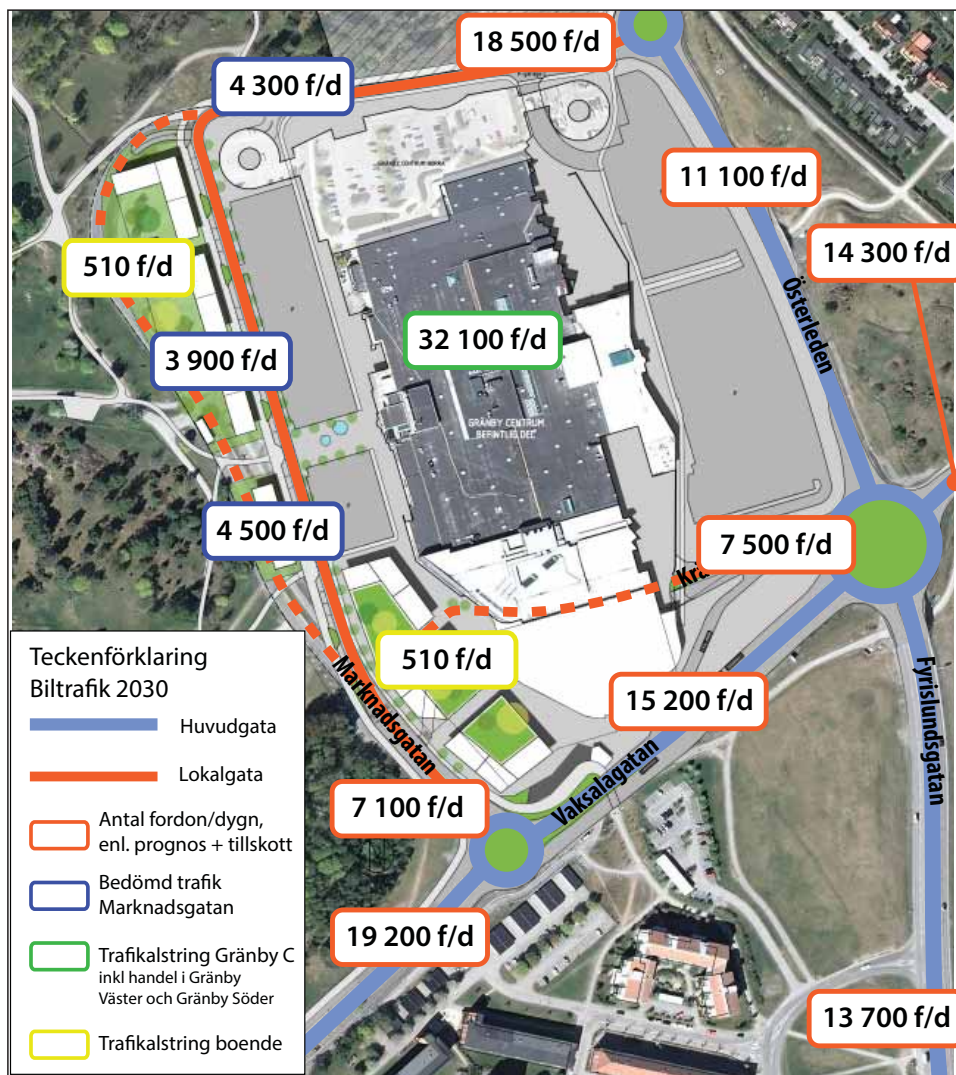
Till de prognostiserade flödena enligt kommunens prognos har ett tillskott för de planerade bostäderna inom området gjorts. Ett mindre tillskott har också gjorts för de handelsytor som tillkommer i Gränby Västra och Gränby Södra. Det scenario som har studerats är två infarter till parkeringsgaraget i söder, från Marknadsgatan och från Krämargatan, och utfart endast vid Krämaregatan. Det norra parkeringshuset har infart i den nordöstra delen och endast utfart i den nordvästra delen.

I prognosmodellen tas inte hänsyn till var parkeringsmöjligheterna finns, varför en stor del av trafiken, drygt 8 000 fordon, som ansluter via korsningen Marknadsgatan/Vaksalagatan bör parkera i parkeringshuset i norra delen av köpcentrat. Denna trafik kan i verkligheten välja att köra antingen via Marknadsgatan eller, vilket är önskvärt, på huvudvägnätet via Vaksalagatan och Österleden istället.

För att få trafik som avser att parkera i parkeringshuset att välja denna väg bör Marknadsgatan, på delen förbi Gränby Västra, utformas på ett sätt som begränsar framkomligheten utmed gatan till förmån för en snabbare körväg via Österleden. En sådan ”omfördelning” av infartstrafiken kan också understödjas av ett parkeringsledningssystem som redan innan man väljer infart visar hur många lediga bilplatser som finns på de olika parkeringsanläggningarna. Med tiden lär sig också kunderna var det är bekvämast att parkera med avseende på hur lätt man hittar en ledig plats och hur man upplever tillgängligheten till butikerna från parkeringsanläggningen.

Omfördelningen av trafik från Marknadsgatan kan emellertid motverkas av trafiksituationen på Vaksalagatan mellan Marknadsgatan och Österleden, där kollektivtrafikens behov av hållplatsytor mm kan påverka framkomligheten för biltrafiken. Likaså är bedömningen att om fördröjningarna i cirkulationsplatsen Österleden/Vaksalagatan blir för stora, dvs om vänstersvängen blir för besvärlig lönar det sig att köra via Marknadsgatan, oavsett vilken utformning denna har. Marknadsgatans nya sträckning innebär också att denna blir något kortare än den är idag, vilket också motverkar att välja att köra via Österleden. Genom att enbart tillåta utfart från det nordvästra parkeringshuset blir det mer attraktivt att välja infarten till parkeringshuset i nordostligaste hörnet via Vaksalagatan och Österleden.

I förslaget är Marknadsgatan förbi Gränby Västra utformad som en 6,5 m bred gata med ett körfält i varje riktning. Passager för oskyddade trafikanter i söder, mitt på sträckan och i norr förutsätts utformas för att säkra en körhastighet på max 30 km/tim förbi dessa, t ex



Scenario för biltrafiken 2030 med Marknadsgatan utformad för att motverka genomfartstrafik.

genom att passagera är upphöjda tvärs gatan. Även hastighetsbegränsningen på sträckan bör vara max 30 km/tim och delar av gatan kan exempelvis utformas som gångfartsgata. Parkeringsfickorna på gatans västra sida bidrar ytterligare till att gatan upplevs som mer stadsmässig vilket motverkar genomfartstrafik.

Bedömningen är att ca 3000-4000 fordon, av trafiken som skulle använda Marknadsgatans södra och västra del med mål parkeringshuset i norr kan omfördelas till Vaksalagatan och Österleden. Detta under förutsättning att Marknadsgatan utformas på ett sätt som medför en märkbar dämpning av körhastigheterna.

Bilden redovisar prognostiserade trafikflöden på gatenätet, fordon/dygn, för prognosåret 2030, med utgångspunkt i kommunens trafikprognos med tillskott för bostäder och viss handel. Trafiken har omfördelats med hänsyn till dämpad framkomlighet på Marknadsgatan och att endast utfart sker i parkeringshusets nordvästra del.

Andelen tung trafik på Marknadsgatan, i ett framtidsperspektiv, har bedömts till 2-3% i det minst belastade avsnittet.

Bilparkering

Huvudsyftet med parkeringsnormen är att säkerställa att fastighetsägare löser sitt parkeringsbehov på ett sätt som inte belastar allmän plats. Parkeringsnormen för bil vid boende syftar till att garantera en fast plats för långtidsparkering, medan parkeringsnormen för bil vid verksamheter i större utsträckning kan tjäna som ett medel att påverka val av färdmedel, framför allt vad gäller arbetsresor.

Parkeringsbehovet för området efter de

planerade utbyggnaderna har beräknats till ca 2 800 bilplatser.

Bedömningen är att ett parkeringstal på 30 bilplatser/1000 kvm handel är tillräckligt för Gränby centrum även efter utbyggnaden. Detta då beläggningsstudien för dagens situation tyder på att det finns viss marginal i parkeringsbeläggningsen redan idag, men också då man kan förvänta sig att tillkommande ytor inte kommer att alstra lika mycket trafik som befintliga handelsytorna. Den genomsnittliga uppehållstiden blir emellertid längre. Efter att Atrium & Ljungberg har jämfört parkeringstalen för andra köpcentrum har dock en samlad bedömning gjorts att ett parkeringstal på 26 bilplatser/1000 kvm handel bör vara tillräckligt.

Parkeringstal för bostäder är hämtade från Uppsala kommuns parkeringsnorm, antagen 2013-12-12.

Som tidigare redovisats beräknas tillgången på bilplatser i öppna anläggningar totalt uppgå till 2 320 bilplatser.

I Gränby Västra planeras för viss verksamhet/handel. Denna handel kommer dock inte att kräva några extra platser då ytorna inte är ren handel utan service kopplat till bostäderna.

Bostäderna i Gränby Västra förutsätts lösa sitt parkeringsbehov inom den egna fastigheten där minst 136 bilplatser i låsta anläggningar i parkeringsgarage under husen anordnas.

För bostäderna i Gränby Södra förutsätts parkeringsbehovet på totalt 136 bilplatser lösas inom parkeringsgaraget i södra delen av området. Detta kan göras genom friköp, dvs att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp per bilplats eller genom sk avlösen, dvs att fastighetsägaren tecknar ett långsiktigt avtal med annan part för de efterfrågade platserna.

VERKSAMHET		PARKERINGSTAL	PARKERINGSBEHOV
Gränby Centrum handel	85 000 kvm	26 bilplatser/1000 kvm	2 210 bilplatser
Gränby Södra handel	10 600 kvm	26 bilplatser/1000 kvm	276 bilplatser
Gränby Södra bostäder	170 lgh	0,8 bilplatser/lgh	136 bilplatser
Gränby Västra bostäder	170 lgh	0,8 bilplatser/lgh	136 bilplatser
SUMMA			2 758 BILPLATSER

Parkeringstal, bl a enligt Uppsala kommuns parkeringsnorm, och beräknat parkeringsbehov.

Oavsett lösning kan de erforderliga platserna vara låsta eller öppna för samnyttjande.

Om platserna är låsta minskar tillgången på bilplatser i öppna anläggningar med 136 bilplatser, till ca 2 180 bilplatser och handelsverksamheten får ett teoretiskt underskott på bilplatser på 300 bilplatser.

Olika verksamheter har olika tidsanspråk på en bilplats. Om bilplatserna för boende i Gränby Södra är öppna kan dessa samnyttjas med handelsverksamheten och det totala parkeringsbehovet kan därmed minska.

I tabellen redovisas möjligheten att samnyttja de bilplatser i området som finns i öppna anläggningar, dvs är tillgängliga för alla.

Det kan konstateras att med samnyttjande av bilplatserna kan parkeringsbehovet minskas till ca 2 430 bilplatser, vilket ställt mot tillgången på 2 320 bilplatser ger ett litet underskott på 110 bilplatser.

SAMNYTTJANDE	BRUTTO-BEHOV	VARDAGAR 10-16		FREDAG 16-19		LÖRDAG 10-13		NATTETID 22-06	
		ANDEL	ANTAL	ANDEL	ANTAL	ANDEL	ANTAL	ANDEL	ANTAL
KATEGORI (BEHOV)									
Bostäder boende	136	75%	102	55%	75	50%	68	90%	122
Handel besök	2486	40%	994	90%	2237	95%	2361	0%	0
NETTOBEHOV	2622		1096		2312		2429		122

Möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser.



Förslag till framtida parkering.

Framkomlighet

Kapacitetsberäkningar har genomförts i tidigare utredningar kring Gränbyområdet. De trafikprognoser som då utgjorde underlag hade generellt högre trafikflöden på det omgivande vägnätet än nu gällande trafikprognoser. Däremot var trafikflödet till/från Gränby Centrum något lägre.

De tidigare kapacitetsberäkningarna visade att framkomligheten i anslutningarna till Gränby Centrum, cirkulationsplatserna vid Österleden/Marknadsgatan och Vaksalagatan/Marknadsgatan samt cirkulationsplatsen vid Österleden/Vaksalagatan, var god, även om belastningsgraden i Fyrislundsgatans anslutning till cirkulationsplatsen var något hög. I den nya prognosen är trafikflödet på såväl Fyrislundsgatan som Vaksalagatan österut lägre varför framkomligheten i denna bedöms vara god i framtiden.

Varutransporter

Med utbyggnaderna kommer varutransporterna till området att öka. Antalet varutransporter beräknas i framtiden uppgå till ca 500 transporter/vecka, varav majoriteten, 60% angör området i nordöst via Österleden och Marknadsgatan.

Angöring

Möjlighet till korttidsangöring, t ex för taxi, för att lämna av och hämta upp passagerare, bör anordnas i direkt anslutning till köpcentrats huvudentréer. Möjlighet till korttidsangöring bör också studeras vid Gränby Södra i samband med utformningen av torget.

Utmed Marknadsgatan mot de planerade bostadshusen i Gränby Västra planeras för parkeringsfickor utmed gatans västra sida, mot Gränby Västra. Dessa avses för korttidsangöring för boende och besökande till boende och handel.



Framtida gång- och cykeltrafik

En målsättning är att gång- och cykelvägnätet för det planerade området skall vara tydligt och ansluta till omgivande gång- och cykelvägar. Eftersom Gränby centrum kompletteras med både bostäder och arbetsplatser är det avgörande att kopplingar till framför allt Uppsala centrum och omkringliggande bostadsområden görs attraktiva, gena och framkomliga. Generellt sett ska minst samma funktionalitet för GC-kopplingar bibehållas. Nya lösningar ska inte innebära en försämring i vare sig standard, restid eller säkerhet för resenären. Kartorna på nästa uppslag presenterar två olika alternativ för det framtida gång- och cykelvägnätet.

Alternativ 1 innebär att gång- och cykeltunneln under Vaksalavägen flyttas väster om cirkulationsplatsen mellan Vaksalavägen och Marknadsvägen så att gång- och cykelstråken får en genare koppling till Marknadsvägen. Alternativet kan dock innebära problem eftersom tillgängligheten till kollektivtrafiken försämras för de boende i norra Salabacke och risken öka att fotgängare går över Vaksalagatan i plan.

Ägarfrågorna för alternativet är komplicerade samt att det bor vattensalamandrar i området där tunneln skulle läggas.

Alternativ 2 innebär istället att tunneln ligger kvar i samma läge men gång- och cykelbanan svänger av väster om den nya bebyggelsen enligt bilden nedan. På så sätt skär inte gång- och cykelrampen itu ytorna vid ny bostadsbebyggelse och cykelstråket slipper korsa stora fotgängarflöden vid

centrumtréerna. Dragningen av rampen innebär dock att gång- och cykelbanan kommer att passera infarten till parkeringsgaraget vid Marknadsgatan, vilket kan leda till konflikter och lägre framkomlighet för cyklisterna. Det är därför viktigt att dessa passager utformas på ett trafiksäkert sätt.

En nackdel med alternativet är att cykelstråket tvingas korsa Marknadsgatan för att kopplas på de omgivande cykelvägarna.



Förslag till ny dragning för gång- och cykeltunneln under Vaksalagatan.

Alternativ 3 innebär att tunneln under Vaksalagatan utgår helt och ersätts med en gång- och cykelpassage i plan i anslutning till cirkulationsplatsen vid Marknadsgatan.

I detta alternativ får gång- och cykelstråket en genare koppling till stråket utmed Marknadsgatan och ytterligare ytor skapas kring den nya bostadsbebyggelsen och centrumentréerna. Gång- och cykelbanan kommer emellertid även i detta alternativ passera infarterna till parkeringarna, vilket kan leda till konflikter och lägre framkomlighet för cyklisterna. Dessa passager måste därför utformas på ett trafiksäkert sätt.

En nackdel är även här att cykelstråket tvingas korsa Marknadsgatan för att kopplas på de omgivande cykelvägarna. Det finns dock goda möjligheter att utforma trafiksäkra passager i plan i direkt anslutning till cirkulationsplatsen.

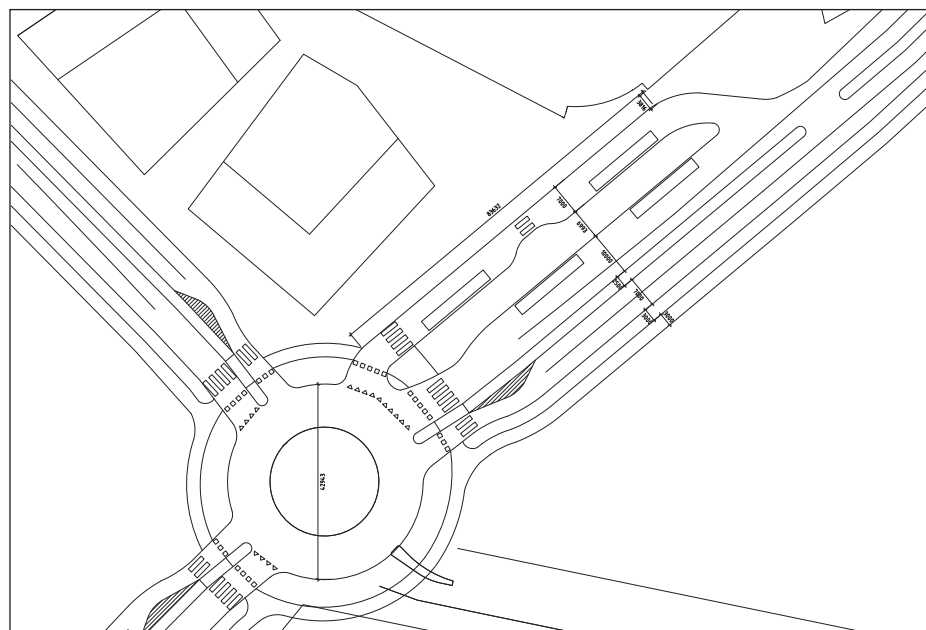
För gång- och cykeltrafiken är ett körfält genom cirkulationplatsen att föredra. Vid två körfält försvinner den hastighetsreducerande

effekten av linjeföringen då bilister kan nyttja båda körfälten. Om till- eller frånfarter har mer än ett körfält bör hastighetssäkringen kompletteras med upphöjda övergångsställen och cykelöverfarter.

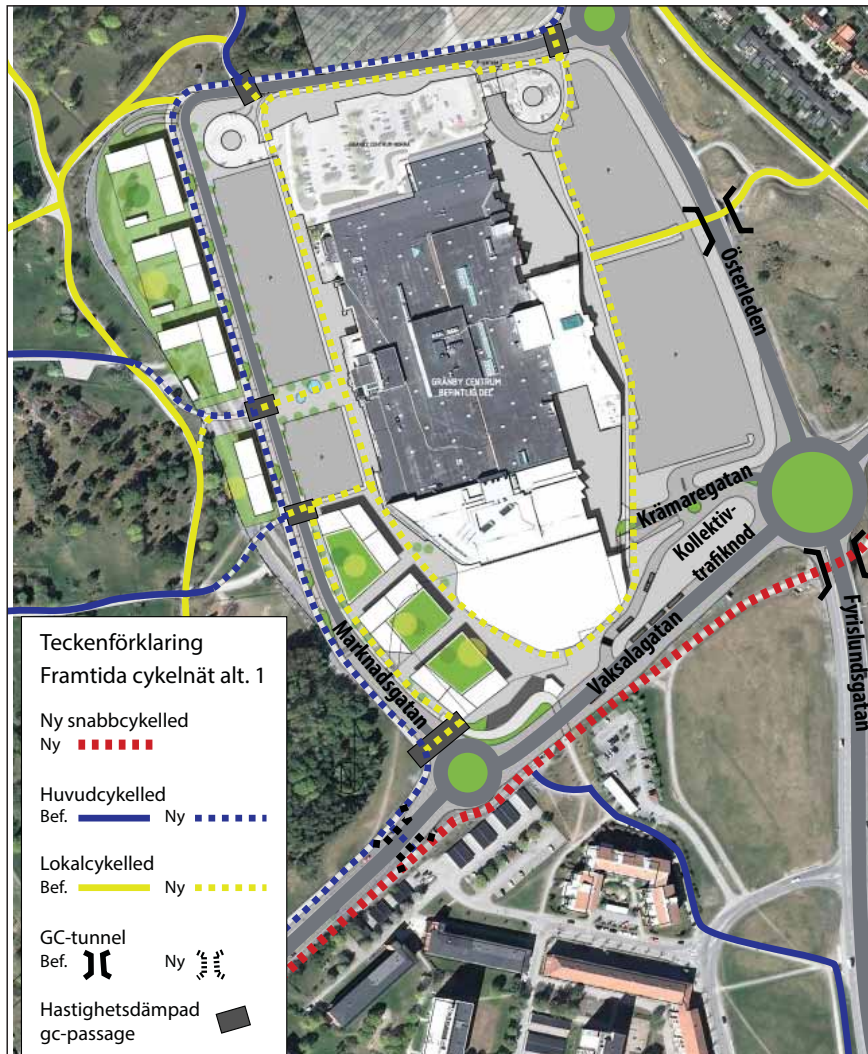
Vid stora trafikmängder bör övergångsställen och cykelöverfarter placeras en bit från cirkulationen så att fordon på väg ut från cirkulationen ges plats att släppa förbi fotgängare och cyklister

utan att hindra fordon inne i cirkulationen. Vid en sådan utformning är det mycket viktigt att övergångsställe och cykelöverfart förses med upphöjning eftersom hastigheterna hinner bli högre ut ur cirkulationen.

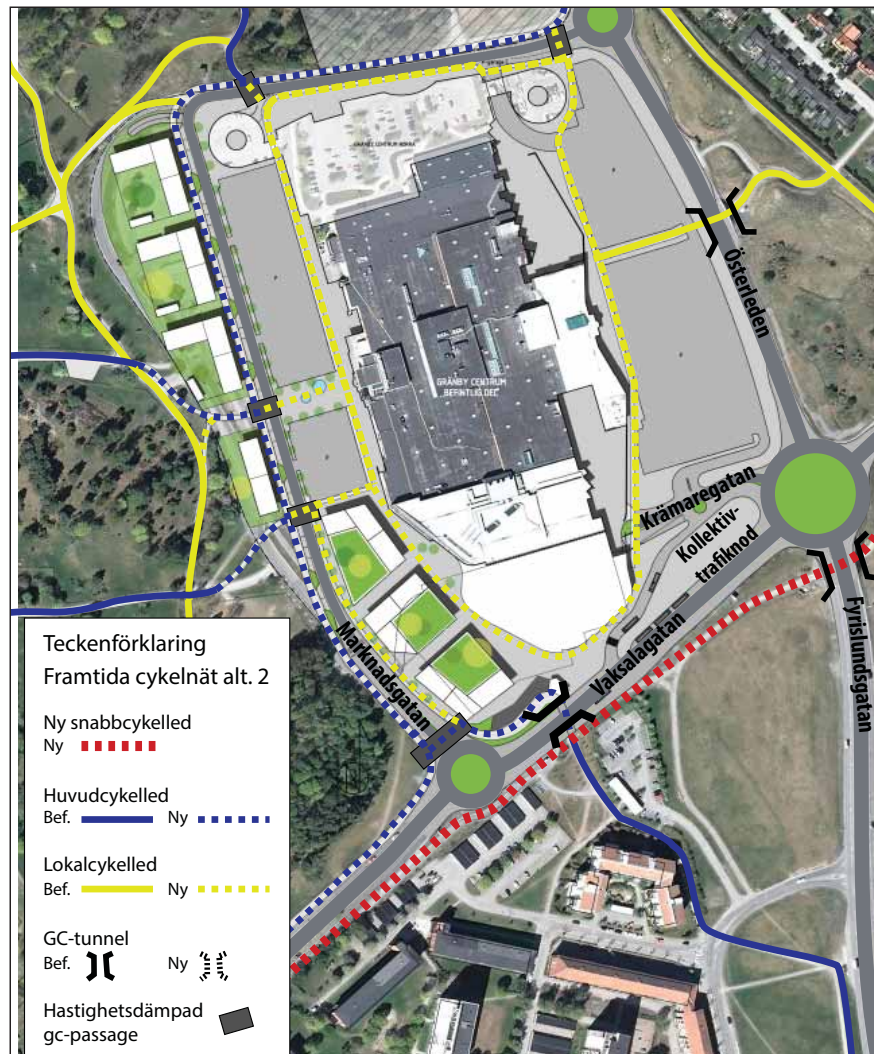
Här får cirkulationsplatsen i praktiken ett extra ben för kollektivtrafiken i västergående riktning vilket ställer extra krav på utformningen.



Exempel på trafiksäkrad gång- och cykelpassage i plan vid Vaksalagatan/Marknadsgatan.



Framtida gång- och cykelnät alternativ 1.

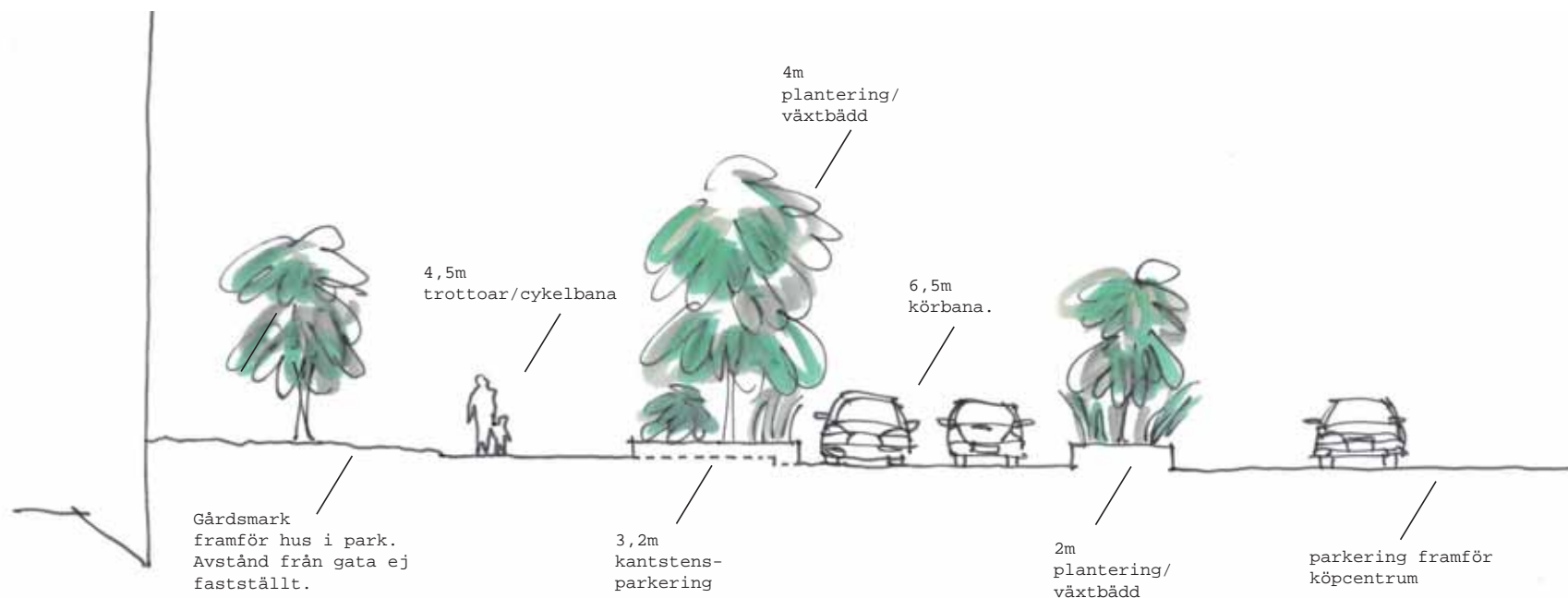


Framtida gång- och cykelnät alternativ 2.

Ytterligare en stor förändring är Marknadsgatan nya sträckning samt omgestaltningen av denna. Större delen av dagens breda väg föreslås göras om till en 6,5 meter bred gata med endast två körfält, en 3 meter bred trottoar och en 2,5 meter bred, dubbelriktad cykelbana samt trädplanteringar. Längs hela Marknadsgatan föreslås hastighetsdämpande åtgärder.

I bilderna till höger illustreras utformningen av den framtida Marknadsgatan. På den södra delen av gatan planeras bebyggelse längs den östra sidan och längs den norra delen planeras bebyggelse på den västra sidan. För att kunna möjliggöra tänkt utbyggnad av den södra bebyggelsen måste den befintliga gång- och cykeltunneln under Marknadsgatan tas

bort. Eftersom gatan byggs om till en stadsgata med mindre trafik och lägre hastighet finns inte samma behov av en planskild korsning. Ett förslag är därför att ersätta tunneln med en hastighetsdämpad gång- och cykelöverfart i plan. Tunneln är i dagsläget relativt dåligt utnyttjad, det största gång- och cykelflödet korsar Marknadsgatan i korsningen norr om tunneln och gångräkningar visar dessutom



Sektion över Marknadsgatan (källa Sweco).

att det var ca en tredjedel av fotgängarna som korsade Marknadsgatan i plan istället för att utnyttja tunneln. Att fotgängare hellre korsar i plan än att utnyttja tunneln kan tyda både på att den uppfattas som otrygg och att den inte den genaste vägen.

Gångtrafik

Visionen är att Gränby ska utvecklas till en ny stadskärna med bostäder, handel, upplevelser, kultur, torg, mötesplatser och vara en attraktiv bytespunkt. En sådan utveckling är mycket positiv för fotgängarna då detta skapar en tryggare miljö genom att området befolkas även kvällstid efter att Gränby centrum har stängt.

Omvandlingen till stad innebär även att Gränby centrum som idag domineras av biltrafiken och dess anspråk på ytor och framkomlighet får en estetiskt mer tilltalande gestaltning. Att biltrafiken på Marknadsgatan tonas ner, både med avseende på flöde och anspråk

på gaturummet, innebär vidare en ökad tillgänglighet för fotgängarna. Dessutom ökar orienterbarheten när många stora öppna ytor bebyggs och ersätts med en kvartersstruktur.

Om den planskilda gång- och cykeltunneln under Marknadsgatan tas bort skulle detta visserligen innebära att en trafiksäkerhet passage försvinner. Å andra sidan medför den hastighetsdämpad passage i plan som ersätter tunneln att fotgängarna kan passera Marknadsgatan på ett mer trafiksäkert sätt jämfört med idag då många går över gatan där relativt snabb biltrafik finns.

Ytterligare en förändring som påverkar fotgängarna är den föreslagna kollektivtrafikknutpunkten på Vaksalagatan. Det är viktigt att denna utformas på ett trafiksäkert sätt då det finns en risk att fotgängare genar över Vaksalavägen istället för att välja den planskilda gång- och cykeltunneln. Beroende på kollektivtrafikknutpunktens utformningen och placering måste den antingen stödja en säker passage i plan, eller omöjliggöra en sådan genom exempelvis staket.

Cykeltrafik

Cyklister påverkas till stor del på samma sätt som fotgängarna av den planerade utbyggnaden av Gränby centrum. Förutom ökad trivsel, trygghet, och tillgänglighet innebär den förändrad utformning av Marknadsgatan med ny cykelbana även ökad trafiksäkerhet då cykelräkningarna visade att en del cyklister idag utnyttjar Marknadsgatan istället för Gränbyvägen.

Den borttagna gång- och cykeltunneln under Marknadsgatan påverkar cyklister i större utsträckning än fotgängarna då den medför att framkomligheten försämras eftersom cyklister är känsligare för stopp.

Genomgående cykeltrafik behöver en cykelförbindelse som inte kommer i konflikt med större flanörstråk vid centrum.

Cykelparkering

Gränby centrum som idag är 57 000 kvm stort har en parkeringstillgång på 500 cykelplatser (cpl) vilket innebär ett parkeringstal på 8,8 cpl/1000 kv. Utbyggnaden av Gränby centrum omfattas dock av Uppsala kommuns nya cykelparkeringsnorm som redovisas i den övre tabellen.

I den undre tabellen redovisas det ökade cykelparkeringsbehovet p.g.a. den planerade utbyggnaden. Eftersom lägenhetsfördelningen inte är känd i detta tidiga sked av planeringsprocessen utgå beräkningen av cykelparkeringsbehovet ifrån en skattad lägenhetsfördelning där 10 % av bostäderna antas utgöras av lägenheter med 1,5 rum och kök eller färre.

Totalt beräknas utbyggnaden av Gränby centrum innebära ett ytterligare behov av ca 2100 cykelparkeringsplatser.

Det är viktigt att cykelparkeringens utformning och placering anpassas efter målgrupp,

anställda ställer högre krav på komforten med väderskydd, belysning och låsbarhet medan besökande ställer högre krav på tillgängligheten och närheten till entréer.

	CYKELP-NORM
Handel	25 cpl/1000 kvm BTA
Flerbostadshus lgh \geq 2 rok	3,5 för lång- och korttidsuppställning
Flerbostadshus lgh \leq 1,5 rok	1,5 för lång- och korttidsuppställning

Uppsala kommuns parkeringsnorm för cykel.

UTBYGGNAD	HANDEL	BOSTÄDER
Gränby Centrum	28 000 kvm BTA	
Gränby Södra	10 600 kvm BTA	170 lgh
Gränby Västra		170 lgh
Cykelparkeringsbehov	965	1122

Cykelparkeringsbehov för boende, besökare och personal p.g.a. Gränby Centrums utbyggnad.

Framtida kollektivtrafik

En väl utbyggd kollektivtrafik är en nödvändig förutsättning för att, åtminstone på sikt, minska biltrafiken och nå de mål som Uppsala kommun har för hållbara transporter. Det måste finnas alternativa resesätt till målpunkterna för att man överhuvudtaget skall överväga att lämna bilen hemma. En satsning på stark kollektivtrafik bör också kombineras med begränsningar för biltrafiken, t ex i form av färre parkeringsplatser, för att vara effektivt.

Sedan 2012 har Kollektivtrafikförvaltning/UL och kommunen ett samarbete och en gemensam organisation i syfte att samverka och samordna allt arbete som rör kollektivtrafiken i syfte att nå det gemensamma målet om fördubblad kollektivtrafik genom projekt "Handlingsplan för kollektivtrafik", 2014-03-19.

Syftet är att samordna kommunens och regionala kollektivtrafikens arbete för en högkvalitativ kollektivtrafik för att uppnå målet om 2020 (basår 2006) samt möjliggöra en fördubblad kollektivtrafikandel till 2030.

Effektmålen ska i sin tur stödja Uppsalas kommuns mål:

- Omgående inleda införandet av stombus-system hög framkomlighet, hög turtäthet, "tänk spårvagn – kör buss".
- Hälften av de motoriserade resorna ska bestå av kollektivtrafik 2030.
- Längs stomlinjestråk och stadsstråk prioriteras tillskott av bostäder, verksamheter och besöksfunktioner.
- Skapa innerstadskaraktär.
- Utveckla och ge identitet till ytterstaden.
- Knut- och bytespunkter utvecklas till målpunkter med servicefunktioner.
- Ger förutsättningar för stadsliv.
- Buller och luftkvalitet.
- Effektiv markanvändning.
- Fossilbränslefri fordonsflotta 2020.

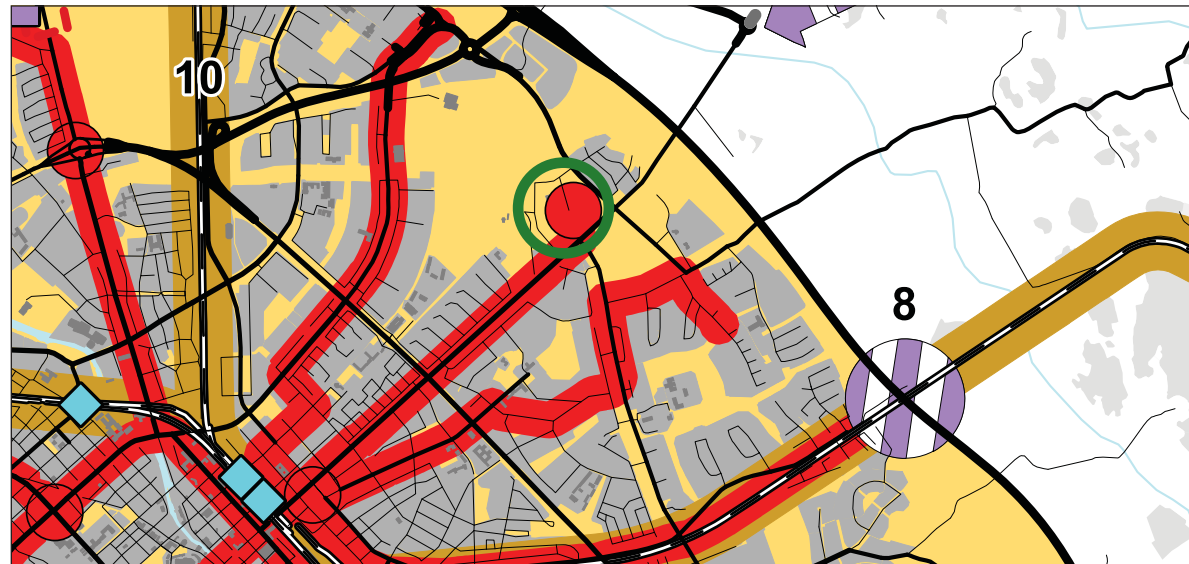
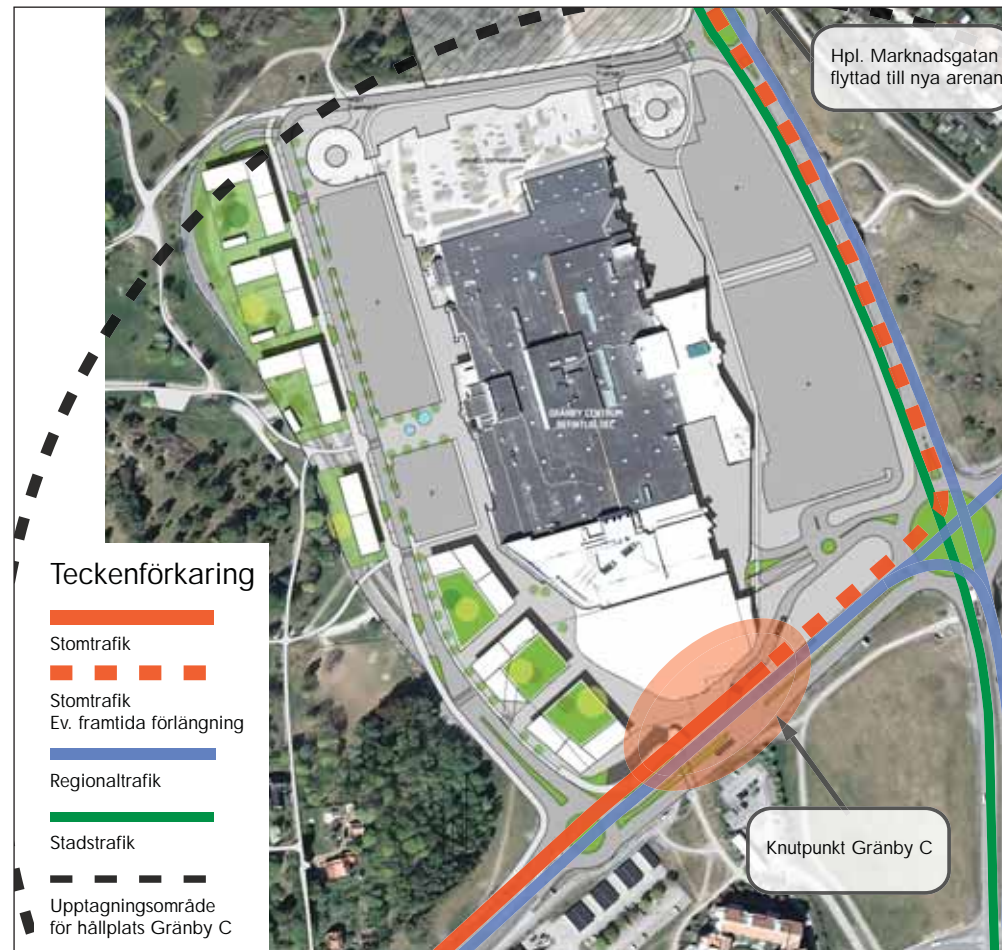


Bild från Uppsala översiktsplan. De röda linjerna illustrerar stomtrafiknätet, de röda prickarna viktiga knutpunkter och den gröna ringen pekar ut Gränby centrum.

Kollektivtrafik i Gränby

För Gränby innebär projektet "Handlingsplan för kollektivtrafik" att:

- En stomlinje inrättas och ersätter linje 10. Stomtrafiken skapar en högkvalitativ förbindelse mellan Gränby och centrala Uppsala via Vaksalagatan. Troligen kommer stomlinjen fortsätta längs Österleden mot den planerade Uppsala Arena och vidare mot köpstaden.
- Stomlinjen ska ha en hög turtäthet och god framkomlighet. Busskörfält anläggs på Vaksalagatan genom att använda två befintliga körfält.
- Stomlinjen ska kunna konverteras till spårtrafik i framtiden. Den framtida spårtrafiken planeras att ligga i mitten av Vaksalagatan och med mittförlagda hållplatser.
- Alla befintliga och nya, lokala och regionala busslinjer som passerar Gränby centrum ska trafikera den planerade "Knutpunkt Gränby" vid Gränby centrum södra del, invid Vaksalagatan.



Framtida kollektivtrafikstruktur vid Gränby.

- Kollektivtrafiken ska ge förutsättningar för stadsliv i Gränby.
- Hållplats Marknadsgatan ute på Österleden förutsätts flyttas till öster norr om korsningen Marknadsgatan / Österleden för att där bli tillgänglig för en eventuell ny Uppsala Arena.

Knutpunkt Gränby

Planeringsförutsättningarna för den nya knutpunkten och bytespunkten "Knutpunkt Gränby" är följande:

- Gränby utvecklas till en knut- och bytespunkt med en hög service och goda förutsättningar för byte mellan samma eller olika trafikslag.
- Tre hållplatser per riktning skapas. Två för stomtrafik/stadstrafik samt en för den regionala trafiken.
- Hållplatserna ska dimensioneras för att klara den trafiken som planeras fram till att stomtrafik trafikerar knutpunkten i form av stomtrafik eller spårväg.
- Önskemål om att ingen reglering sker i

knutpunkten. Plats för reglering skapas vid annan punkt i anslutning till Gränby.

- All utformning av knutpunkten ska utgå från de radier som en boogibuss har.
- Knutpunkten ska utformas attraktiv och tillgänglig.
- Det ska vara lätt att orientera sig och sä-

kert att gå till målpunkter i närområdet.

På längre sikt ska planen inte omöjliggöra stomtrafik i form av spårväg med en trolig mitthållplats/station på Vaksalagatan.

I det följande visas förslag på olika utformningar. Busstrafiken ligger inte i

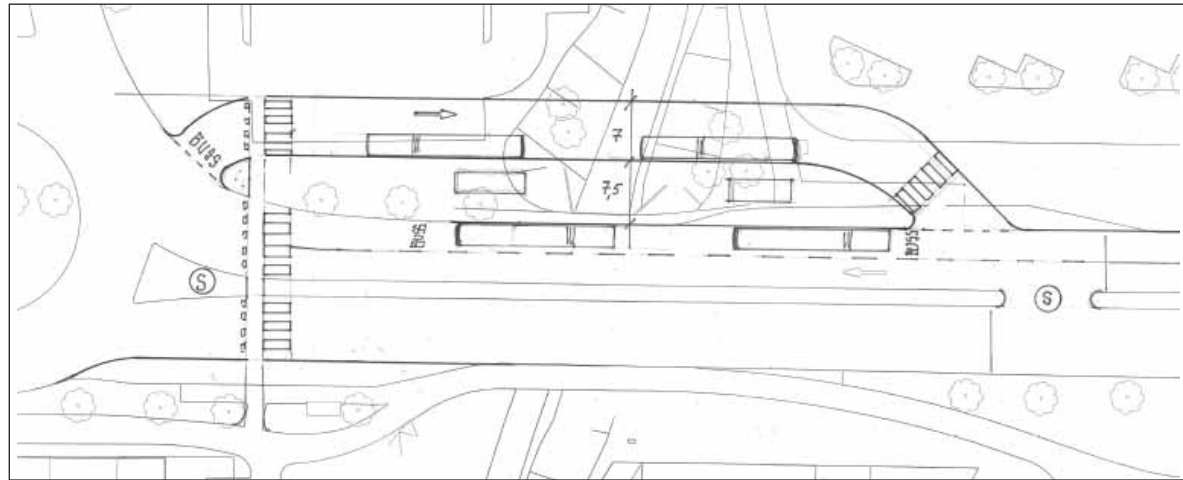


Bilden ovan och de två bilderna på nästa sida visar förslag på utformning av knutpunkt vid Gränby.

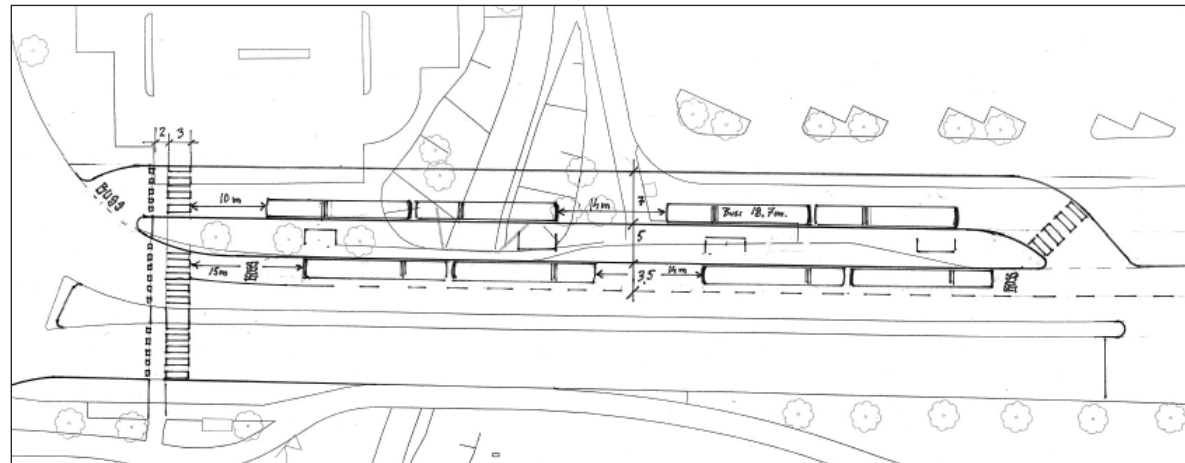
direkt anslutning till de alternativa lägena för p-däcken, men utfarten från knutpunkten längs Vaksalagatan sker via parkeringstrafikens anslutning till cirkulationsplatsen vid Österleden/Vaksalagatan. Detta kan medföra framkomlighetsproblem om p-däcket placeras i sydöstra delen. Behov av signalprioritering vid utfarten kan då bli aktuell tidigare än om p-däcket ligger vid Marknadsgatan.

Som ett alternativ till ett hållplatsläge ovan har ett läge närmare Marknadsgatan tagits fram. Den bygger på att busstrafiken använder cirkulationen för att komma in i en ö-terminal norr om Vaksalagatan. Den kollektivtrafik som ska vidare österut korsar Vaksalagatan med hjälp av signalprioritering.

Fyra olika varianter har tagits fram för ett alternativt läge vid Gränby centrum och med olika dimensioneringar vad gäller antal fordon i knutpunkten, varav två redovisas här



Alternativ 1, med rak inkörning från Vaksalagatan i busskörfält.



Alternativ 2, dimensioneringen på bytespunkten utifrån Kollektivtrafikförvaltningen (UL) långsiktiga önskemål.

Figuren till vänster nedan visar ett exempel på en framtida hållplats/station i Gränby som förslagsvis ligger mitt på Vaksalagatan med behov av säkra gångvägar både norrifrån och söderifrån.

Figuren visar också på vilken prioritet kollektivtrafiken kräver i cirkulationer med egna kollektivtrafikfält.



Skiss på hur en framtida spårvägsstation/busshållplatser skulle kunna se ut på Vaksalagatan.



Gränby torg med knutpunkt i mitten från Gränby Centrum Visionsprogram 2.0 2014.

Förslag till fortsatt arbete

Trafikutredningen visar att det behövs fördjupade och kompletterande utredningar ur en rad aspekter. Allteftersom utformningen av området och den nya bebyggelsen tar form ökar också behovet av kompletterande utredningar.

Kollektivtrafik

- Utformning av bytespunkt.
- Samordning med Kollektivtrafikförvaltningen (UL) om framtida kollektivtrafiksystem.

Gång- och cykeltrafik

- Gång- och cykelpassagen tvärs Vaksalagatan och Marknadsgatan.
- Koppling mellan gång- och cykelsystemet och ny kollektiv knutpunkt.
- Gång- och cykelbana längs Österleden.

Gator och vägar

- Utformning av Marknadsgatan för att hindra genomfartstrafik.

Biltrafik och bilparkering

- Samordning av parkering inom området och med omgivande anläggningar t ex Uppsala Arena.
- Buller - bostäder utmed Marknadsgatan och nära den mer trafikerade Vaksalagatan medför att bullersituationen bör studeras för att fastställa vilka krav som ställs på utformning, fönster och fasader mm. Även med avseende på ev kollektivtrafik på Marknadsgatan.
- Utformning av trafiksäkra gång- och cykelpassager tvärs gator och anslutningar till parkeringsanläggningar.

Allmänt

- Samordning med Uppsala Arena.
- Luftkvalitet PM¹⁰ och NO₂.