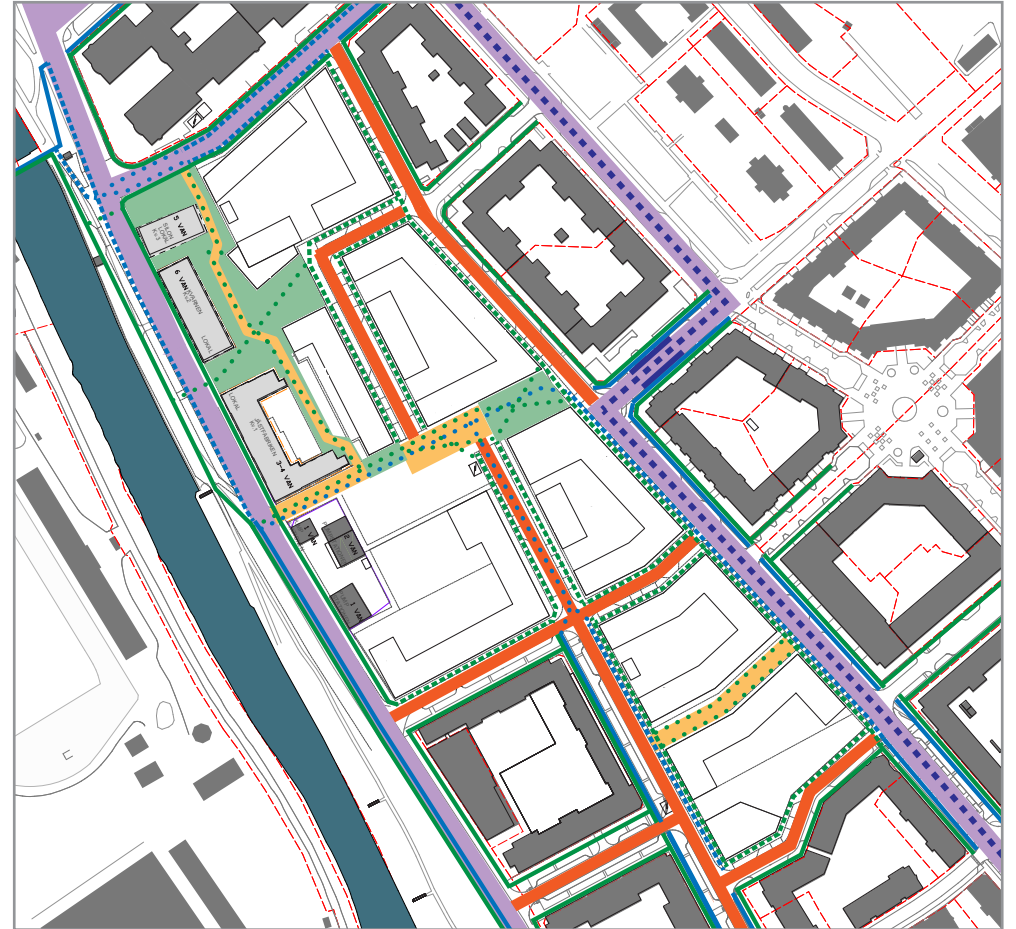


# Detaljplan Ångkvarnen, Kungsängen, Uppsala kommun

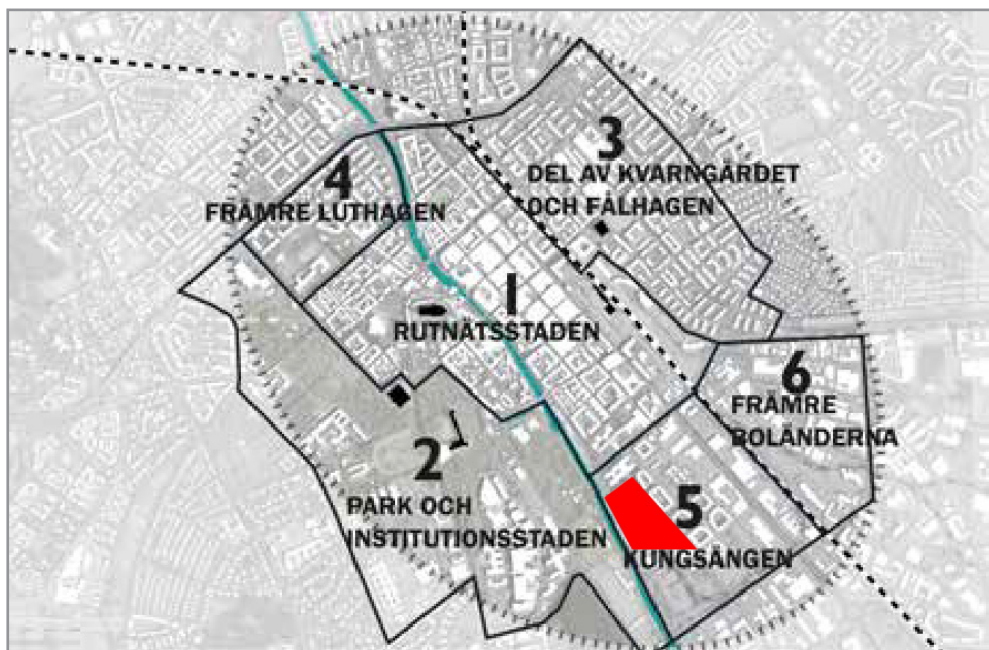
## PM Trafik



Therese Spinnars  
Ann Storkitt  
2018-12-21



<b>Innehållsförteckning .....</b>	<b>sid</b>	<b>.....</b>	<b>sid</b>
1 Inledning .....	3	6 Räddningstjänst.....	29
Bakgrund .....	3	Utrymning av byggnader .....	29
Detaljplaneområdet .....	4	Krav på uppställningsplatser och räddningsvägar	29
Uppdraget.....	4	Behov av räddningsvägar.....	29
2 Förutsättningar .....	5	7 Angöring .....	31
Inriktningsmål .....	5	Personbilsangöring till entréer .....	31
Planerade bostäder och verksamheter.....	7	Avfalls- och varutransporter.....	32
3 Framtida biltrafikflöden .....	8	8 Parkering .....	33
Alstrad biltrafik i området .....	8	Parkeringsbehov.....	33
Kontroll mot Trafikverkets alstingsverktyg .....	8	Cykelplatser.....	34
Fördelning av alstrad biltrafik på .....	8	Bilplatser.....	35
angränsande gator			
Antagen genomgående biltrafik.....	9		
Framtida biltrafik 2030 .....	10		
4 Trafiknät.....	11		
Gångnät.....	11		
Cykelnät.....	12		
Bussvägnät.....	13		
Bilvägnät.....	14		
Övriga allmänna ytor .....	17		
Principiella trafiknät .....	18		
5 Gatusektioner .....	19		
Östra Ågatan .....	20		
Islandsgatan .....	20		
Sågargatan .....	21		
Ångkvarnsgatan.....	22		
Industrigatan.....	23		
Lokalgata A och B.....	25		
Lokalgata 1 .....	26		
Lokalgata 2/ Torgstråk 2 .....	26		
Lokalgata 3.....	27		
Lokalgata 4.....	27		
Tullgarnsgatan.....	28		



Figur: Kungsängens läge i Uppsala innerstad, ungefärlig utbredning av detaljplanen i rött

Källa: Bearbetning av bild ur Uppsala innerstadsstrategi 2016

## 1. Inledning

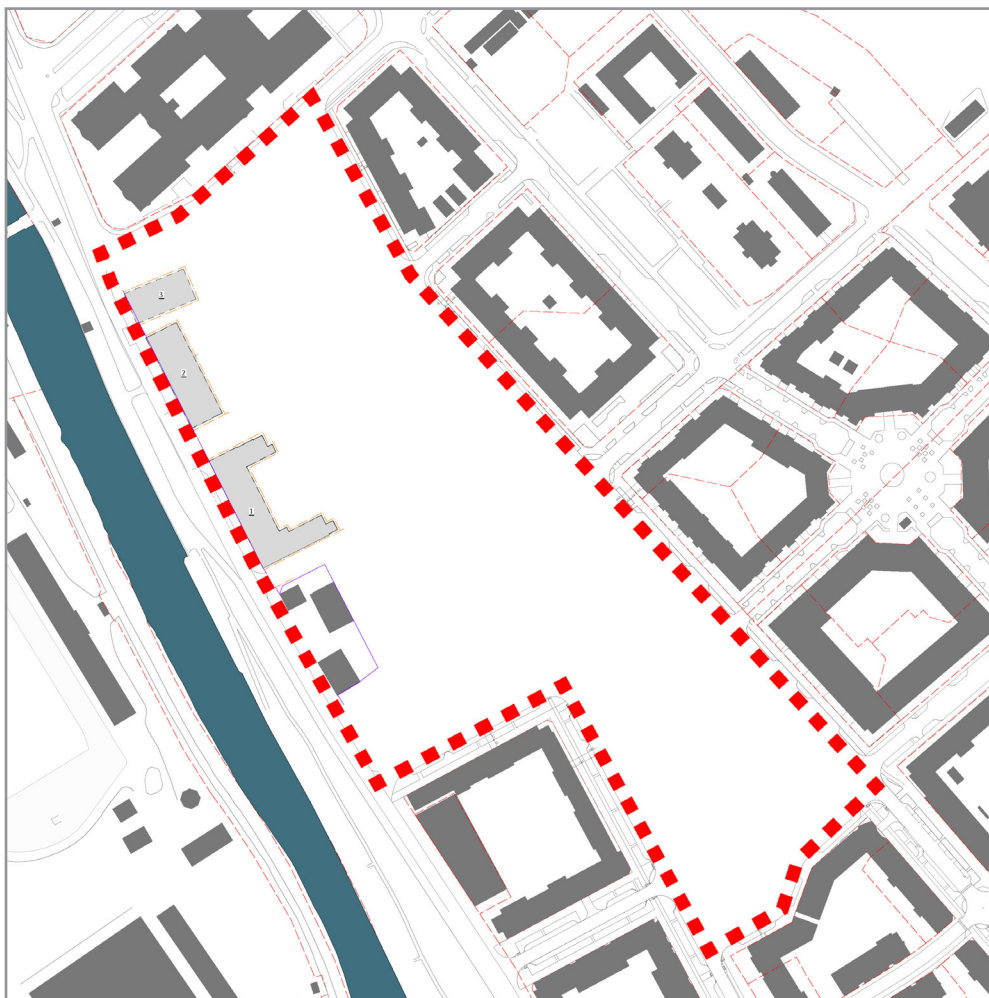
---

### Bakgrund

Stadsdelen Kungsängen ligger centralt, på Fyrisåns östra sida, söder om Strandbogatan, och sträcker sig österut fram till järnvägsspåren. Stadsdelen ligger söder om den centrala rutnätsstaden och tillhör Uppsala innerstad. Den södra avgränsningen är Kungsängsleden.

Kommunen arbetar med att successivt förnya stadsdelen. Kungsängen var ursprungligen en stor, ganska lågt utnyttjad areal, som med sitt centrala läge nu ges ett betydligt intensivare utnyttjande. Omvandlingen av området har påbörjats varav stora delar är färdigbyggda.

Området Ångkvarnen är en del av Kungsängen och har utvecklats från ängs- mark till industriområde och nu pågår en omvandling mot en kvartersstad med bostäder, service och handel. Stadens avsikt, enligt Uppsala innerstadsstrategi, är att området ska få en tydligare koppling till centrala staden och att nya byggnader och verksamhetslokaler ska tillföras för att skapa en mer blandad stad.



Figur: PM trafik beskriver trafikförhållanden inom område markerat med rött

## Detaljplaneområdet

Utredningsområdet avgränsas av den streckade linjen i vidstående figur.

Detaljplaneområdet inkluderar även Östra Ågatan. Östra Ågatan har utretts separat av kommunen och redovisas inte i denna PM. Gatan planeras bl.a. att kompletteras med en cykelbana väster om bilarnas körbana. Då utveckling av området Ångkvarnen ställer krav på gatufunktioner längs Östra Ågatan redovisas behov av trafikfunktioner i text.

Detaljplaneområdet förbereds för att kollektivtrafikförsörjas från en framtida busshållplats på Siktargatan.

## Uppdraget

PM Trafik redovisar:

- trafiknät för de olika trafikslagen; gående, cyklande, buss och bil
- beräkning av framtida biltrafikflöden inom området och på kringliggande gator,
- principutformning av gatusektionen (allmän platsmark) för de olika gatorna,
- bebyggelsens krav på räddningsvägar,
- förslag till angöring och parkering för personer med funktionshinder,
- förslag för tillgänglighet för avfallsfordon och varutransporter,
- angöring för övriga fordon samt
- pakeringsbehov och parkeringslösningar för cyklar och bilar inom området.

Denna PM Trafik har sammanställts av Civit på uppdrag av Sandviksvassen, som är beställare.

## 2. Förutsättningar

---

Förutsättningarna för föreslagen trafikstruktur för området Ångkvarnen har tagits fram gemensamt av Sandviksvassen och Uppsala kommun. Tidigare utredningar har studerats, bl.a. program för Kungsängen, innerstadsstrategin och trafikutredning för Å-stråket. Utgångspunkten har varit en övergripande trafikstruktur som till vissa delar avviker från övriga Kungsängen.

### Inriktningsmål

#### Program för Kungsängen

Under 2009 tog kommunen fram ett program för Kungsängen som godkändes i Byggnadsnämnden 2009-01-28. I programmet beskrivs ambitionen för trafikplaneringen.

Vad gäller gatorna anger programmet att gaturummen skall vara så breda att det går att parkera bilar på båda sidorna om en dubbelriktad körbana. Parkeering längs gata ska betjäna besökare, ej boende och verksamheter i området.

Gång- och cykeltrafiken ska på de mest trafikerade gatorna separeras från biltrafiken med en trädrad. Detta ger gaturum med ett bättre närklimat samtidigt som både luftföroreningar och ljud dämpas.

#### Uppsalas innerstadsstrategi från 2016

Uppsalas innerstrategi är från 2016 och är ett fördjupat strategidokument som kopplar till arbetet med kommunens nya översiktsplan. En levande innerstad är en förutsättning för kommunens dragningskraft. Strategin bygger på en vision som mynnar ut i sex utgångspunkter för stadsliv.

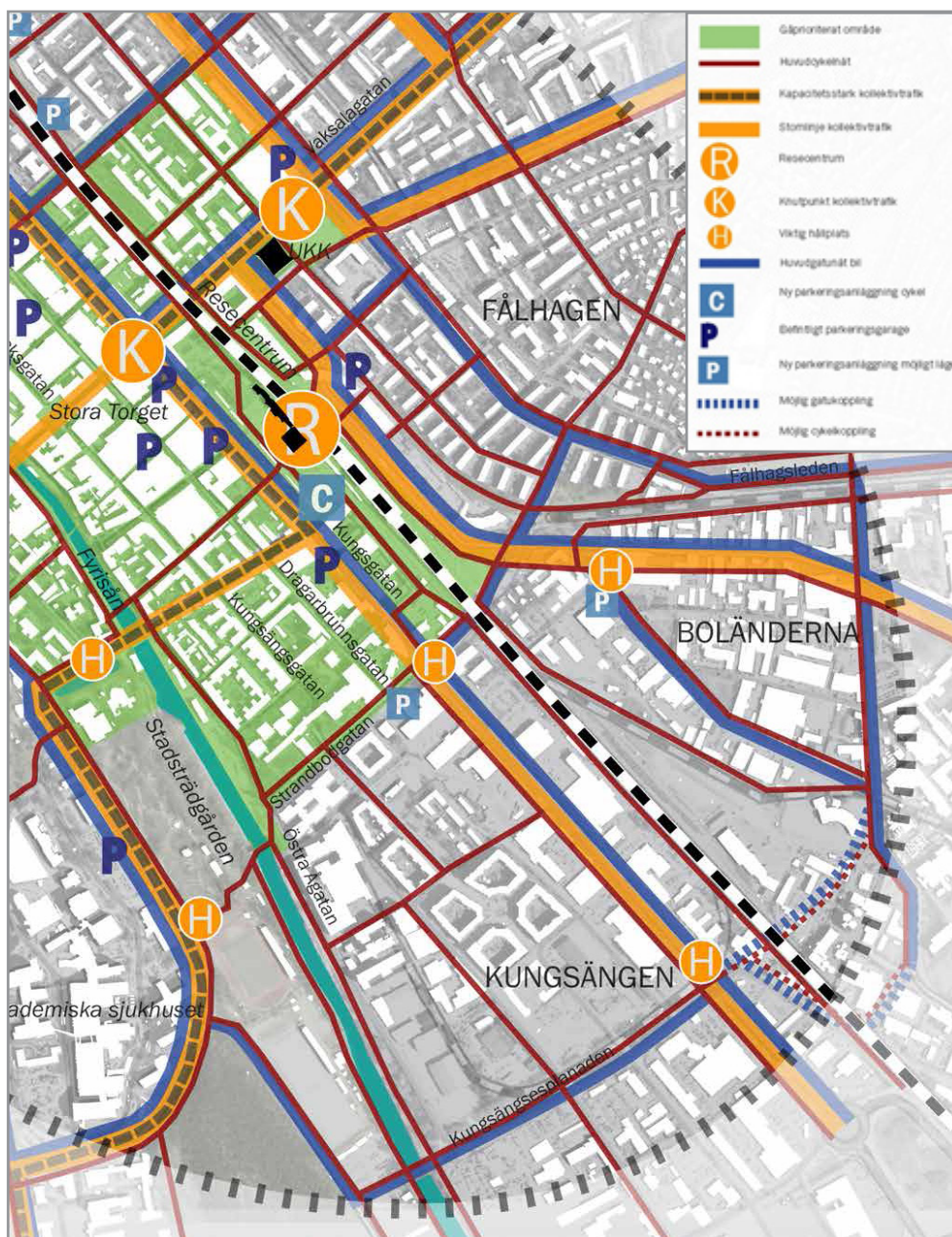
- Attraktiv gåstad
- Bättre cykelstad
- Tydlig kollektivtrafik
- Bilen på stadens villkor
- Smarta parkeringslösningar
- Samordnade leveranser

I strategin anges även inriktning för planeringen av Kungsängen så att området ska utvecklas till en blandad och verksamhetstät stadsbygd längs Strandbogatan, Kungsgatan samt förlängningen av Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan. Nedanstående riktlinjer är ett utdrag från strategin.

- Området ska få tydligare koppling mot stadskärnan, stationsområdet och främre Boländerna.
- Verksamhetslokaler ska tillkomma i bottenvåningar för att tillföra liv och variation i bostadsbebyggelsen. Detta är särskilt viktigt för bl.a. Östra Ågatan. Kungsängen bör utvecklas med fler verksamheter för att skapa blandstad.
- Nya byggnader ska tillföra ökad variation i arkitektur och gestaltning så att Kungsängen får ett mer mångfasetterat uttryck.
- Den kulturhistoriskt värdefulla bostadsbebyggelsen ska värnas. Flera av industribyggnaderna har ett eget uttryck som är värdefullt och bör därför sparas. På så vis bidrar de till variation av byggelsen, verksamheter och därmed stadslivet.

Innerstadsstrategin innehåller även konkreta mål för Kungsängen:

- Möjlighet till stadsliv ska skapas längs Östra Ågatan och i ett stråk mellan Siktargatan och Östra Ågatan.
- Huvudcykelstråk ska behållas eller skapas längs Östra Ågatan, längs Siktargatan samt mellan Siktargatan och Östra Ågatan.
- Ingen av gatorna ingår i huvudnätet för biltrafik.
- Gröna gaturum ska behållas eller skapas längs Sägargatan, södra delen av Ångkvarnsgatan samt Islandsgatan.



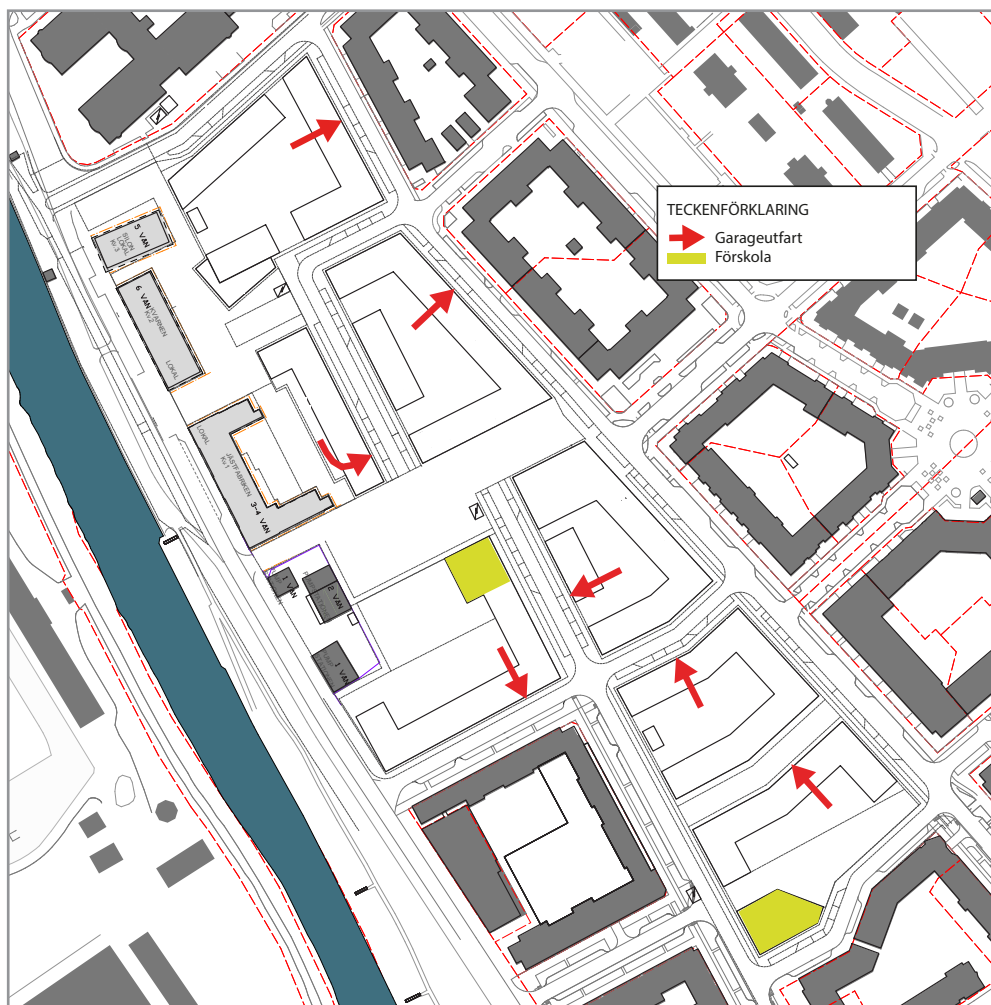
### Sammanfattning av målsättningar för Detaljplan Ångkvarnen

Området Ångkvarnen är en del av stadsdelen Kungsängen och områdesspecifika förutsättningar för trafikstrukturen har arbetats fram gemensamt av Sandviksvassen och kommunen. Tidigare program och strategier har varit utgångspunkter men gaturummets utformning kommer delvis att avvika från övriga delar av Kungsängen. De förutsättningar som har legat till grund för föreslagna lösningar är:

- Inom området planeras för bostäder, två förskolor, verksamhetslokaler samt service och handel.
- De kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna Jästfabriken, Kvarnen och Tegelsilon bevaras och värnas.
- Ett torg skapas centralt i området och platsbildningar anläggs kring Jästfabriken, Kvarnen och Tegelsilon.
- Verksamhetslokaler ska tillkomma i bottenvåningar i Kvarnen och Tegelsilon längs Östra Ågatan.
- Ankomstplatsen och Navet är utpekade platser för vistelse med verksamheter.
- Området ska få tydligare koppling mot stadskärnan, stationsområdet och främre Boländerna.
- Intentionen att låta de nya gatorna möta de befintliga gatornas läge och standard har inte alltid följts.
- Ett nytt cykelstråk ska knyta samman Östra Ågatan med Sägargatan i Siktargatans förlängning.
- Busslinjetrafik ska kunna trafikera Sägargatan och Siktargatan.

Figur: Principiell kartbild över strukturer för rörelse

Källa: Utsnitt för Kungsängen, Uppsalas innerstadsstrategi från 2016



Figur: Kvarteren inom detaljplanen med placering av garageutfarter och förskolor

## Planerade bostäder och verksamheter

Totalt planeras området innehålla ca 110 000 kvm BTA, varav ca 100 000 kvm bostäder, ca 2 000 kvm förskola och ca 6 300 kvm övriga lokaler. De nya kvarteren innehåller ca 100 000 kvm BTA, varav ca 94 000 kvm bostäder, ca 2 000 kvm förskola och ca 3 800 kvm övriga lokaler.

Användning av de befintliga byggnaderna i Kv. 1-3 är ännu oklar. Tills vidare har antagits i huvudsak bostäder i dessa byggnader, eftersom bostäder ger ett större parkeringsbehov. Dock planeras inga bostäder i Kv. 3 Tegelsilon.

### 3. Framtida biltrafikflöden

---

Den framtida biltrafiken i området kommer att bestå, dels av trafik som alstras från den tillkommande bebyggelsen inom detaljplanen, dels av trafik som passerar genom detaljplaneområdet.

#### Alstrad biltrafik i området

Nedanstående bedömningar ger att området antas alstra totalt ca 2 700 fordon vardagsmedeldygn (f/vd).

#### Trafik till/från garage

Eftersom det kommer att anläggas få bilplatser som gatuparkering antas biltrafik till och från området till största delen köra till och från garagen. Biltrafiken antas huvudsakligen att söka sig till garagenedfarterna som finns i kvarteren.

Varje bilplats i garagen antas alstra 3,5 bilförflyttningar ut från området per dag. Med ca 450 bilplatser antas garagen alstra ca 1 600 f/vd.

#### Trafik till/från förskolor

Inom området planeras ca 2 000 kvm BTA fördelat på två förskolor. I Uppsala kommuns *Program för lokaler i förskola och grundskola* från 2015 anges total programyta till 8,3-9,3 kvm/barn. Totalt antas ca 250 barn i de två förskolorna.

Ca en fjärdedel av barnen antas skjutas med bil till/från förskolan, varje skjutsad elev alstrar därmed fyra bilförflyttningar. Därtill krävs varuleveranser, avfallstransporter m.m. till varje förskola. Totalt antas förskolorna alstra 1,2 bilförflyttningar per barn eller ca 300 f/vd.

#### Biltrafik till/från entréer

Förutom biltrafik till garage och förskolor kommer området att alstra biltrafik till bostädernas och verksamheternas entréer. Detta är främst varuleveranser,

kunder och besökande till verksamheter, besökande med funktionshinder samt avfallstransporter.

I norra delen av Kv. 8 planeras för en mindre dagligvaruhandel på ca 1000 kvm. Denna butik kommer främst att betjäna boende och verksamheter i närområdet och bedöms därför inte generera tillkommande biltrafik från angränsande områden. Detsamma antas gälla för övrig handel och service i området, såsom kemtvätt, nyckelservice, skomakare m.m.

Totalt antas ett bilbesök (två bilförflyttningar) per dag och fyra lägenheter, och ett bilbesök (två bilförflyttningar) per dag och 50 kvm verksamheter. Dessa ca 770 f/vd antas sprida sig längs med gatorna i området.

#### Kontroll mot Trafikverkets alstringsverktyg

Kontroll har gjorts mot Trafikverkets alstringsverktyg, med de ytor för bostäder och verksamheter som anges under förutsättningar. Verktyget anger att området alstrar ca 2 900 personresor med bil, vilket motsvarar ca 2 350 f/vd eftersom ibland fler än en person reser i samma bil.

Trafikverkets alstringsverktyg bedömer endast personresor och tar inte hänsyn till nyttotrafik. Trafikverket anger dock förslag till schablonpåslag för nyttotrafik om 15 % för bostäder och 5 % för verksamheter. Detta skulle ge ett bilflöde under vardagar på 2 640 f/vd, d.v.s. ungefär detsamma som den manuella bedömningen.

#### Fördelning av alstrad biltrafik på angränsande gator

De tre olika kategorierna alstrad biltrafik i området antas fördelas ut på de anlutande gatorna:

25 % antas välja Östra Ågatan norrut och

20 % antas välja Östra Ågatan söderut,

20 % antas välja Islandsгатan eller Siktargatan mot nordost och

35 % antas välja Industrigatan eller Sågargatan mot sydost.





Figur: Utdrag ur Uppsala kommuns biltrafikprognos ÅDT för 2030 Scenrio S2  
 Detaljplanens ungefärliga läge visad med streckad svart linje

## Antagen genomgående biltrafik

Gatunätet inom detaljplaneområdet kommer även att belastas av biltrafik som passerar genom området. Uppsala kommun har gjort en prognos för biltrafiken i området 2030, benämnd Scenario S2. Prognosen visar flöden på huvudgator och större lokalgator.

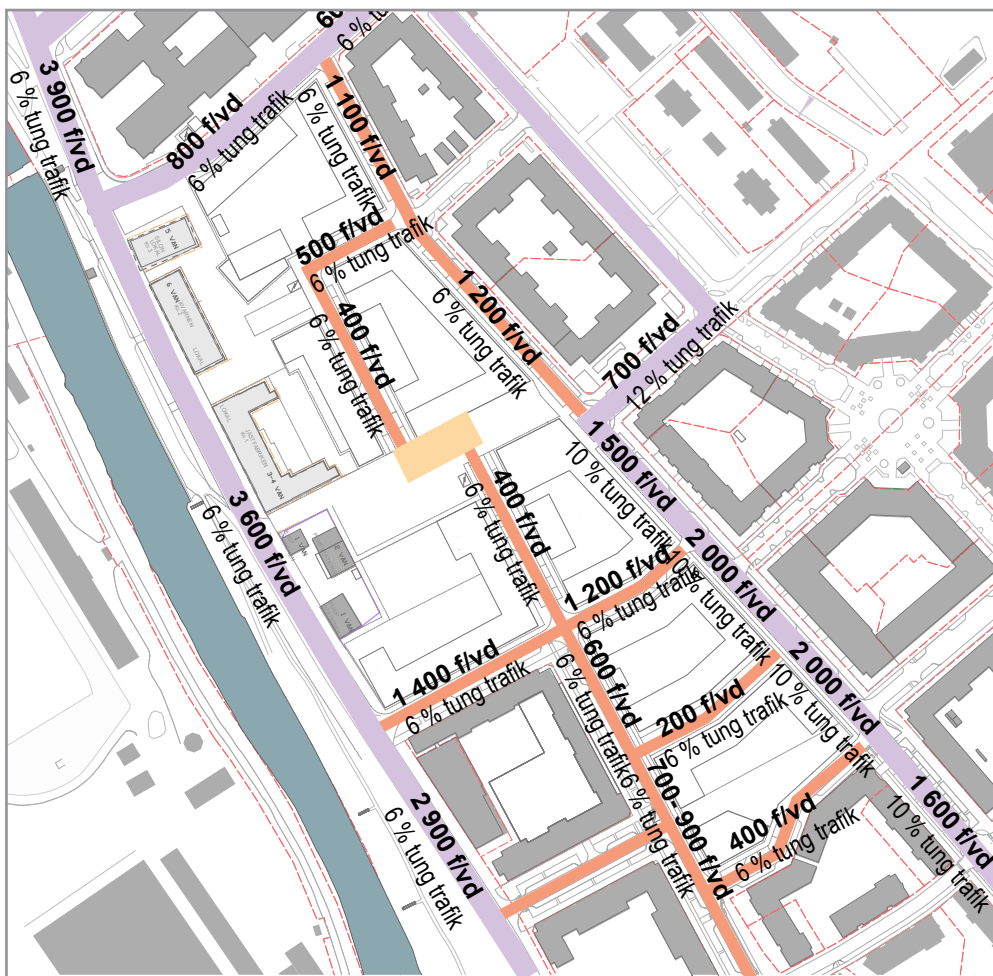
Prognosen anger biltrafik i årsmedeldygn vilket motsvarar ca 0,9 andelar av ett vardagsdygn. Prognosens värden för Östra Ågatan om 3 500 f/årsmedeldygn motsvarar därmed ca 3 900 f/vd.

Hur Östra Ågatans anslutning mot den framtida Kungsängsesplanaden ska utformas är ännu oklart. Prognosen antar en fullständig korsningspunkt där alla svängande fordonsrörelser är tillåtna. Diskussion finns om en alternativ korsningsutformning där endast högersvängar in och ut på Östra Ågatan tillåts. Detta skulle minska bilflödet längs södra delen av gatan.

Med ledning av prognosens flöde längs norra delen av Östra Ågatan och bedömd altrad trafik i området har genomgående biltrafik antagits, se tabell nedan. Anslutningen mot Kungsängsesplanaden antas bara tillåta högesvängande biltrafik.

Tabell: Antagen genomgående biltrafik år 2030 f/vd

	ÖÅN	Isg	Hug	Sig	Tgg	Öå S	Idg	Såg	Totalt
<b>Östra Åg N</b>		50	20	150	50	2150	330	500	<b>3 250</b>
<b>Islandsg</b>			0	0	30	100	60	100	<b>340</b>
<b>Huging</b>				0	10	10	20	30	<b>90</b>
<b>Siktarg</b>					90	100	20	30	<b>390</b>
<b>Tullgg</b>						0	90	240	<b>510</b>
<b>Östra Åg S</b>							0	0	<b>2 360</b>
<b>Industrig</b>								0	<b>520</b>
<b>Sägarg</b>									<b>900</b>



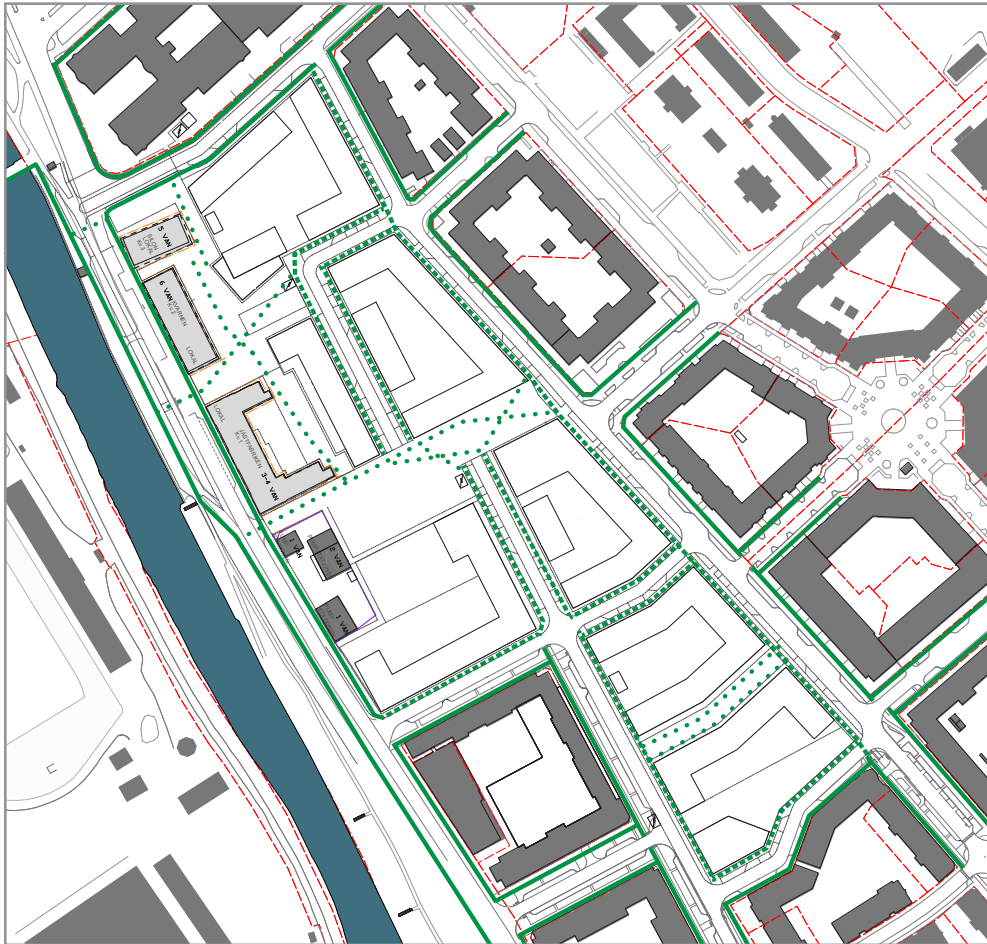
Figur: Beräknade trafikflöden 2030 inom detaljplanen, fordon/vardagsdygn

## Framtida biltrafik 2030

Beräknad alstrad trafik inom området summerad med passerande biltrafik genom området ger skattade biltrafikflöden 2030. De största flödena fås längs Östra Ågatan med ca 3 900 f/vd i den norra delen och ca 2 900 f/vd i den södra delen av planområdet. Sågargatan bedöms belastas med som mest ca 2 000 f/vd.

Den mest belastade lokalgatan väntas bli tvärförbindelsen Industrivägens öst-västliga del och dess förlängning österut (Lokalgata 3) eftersom del av biltrafik mellan Sågargatan i söder och Östra Ågatan i norr kan komma att välja denna väg. Bedömt flöde är 1 200- 1 400 f/vd. Detta bilflöde bör om möjligt förmås att välja andra vägar, t.ex. genom att framkomlighet på alternativa vägar garanteras.

Lokalगतornas namn, se efterföljande bilder eller sid 19.



*Figur: Befintliga gångbanor visas som heldragen grön linje, föreslagna nya gångbanor som streckad grön linje och behov av framkomlighet för gående som gröna prickar*

## 4. Trafiknät

### Gångnät

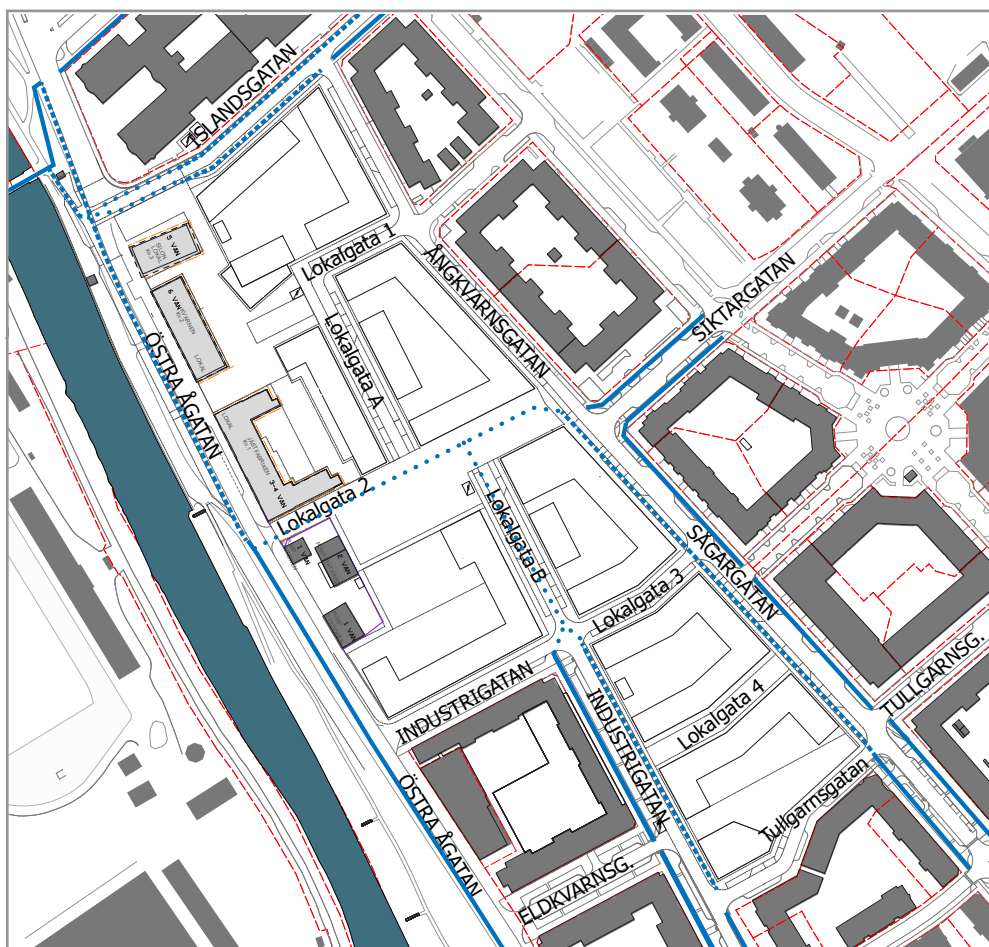
En målsättning är att skapa ett gent, tryggt och tillgängligt nät för gående. Gående ska prioriteras högst av trafikantgrupperna. De gator som ansluter till redovisningsområdet har alla gångbanor på båda sidor om gatorna. De nya gatorna i området föreslås utformas med gångbanor på båda sidor. Undantaget är Lokalgata 4, som föreslås utformas såsom gångfartsområde.

Gångbanorna utförs minst 1,75 meter breda, ibland 2,0 meter, då de går parallellt intill cykelbanor. Separata gångbanor utförs minst 2,5 meter breda. Vid ytor och stråk som är utpekade för vistelse, torg och platsbildningar behöver ytorna utökas för att klara andra behov än från gående.

Alla ytor som planeras vinterväghållas ska alltid ha minst 2,5 meter fritt mellan hinder.

Längs med Ångkvarnsgatan och Sågargatan föreslås att den långsgående gångbanan görs genomgående över de anslutande gatorna Lokalgata 1, Lokalgata 3, Lokalgata 4 och Tullgarnsgatan. På så sätt ges gående företräde samtidigt som det markeras att gatorna inne i området är lokala gator.

Där gångstråk från Lokalgata 1 och Lokalgata 2 når Östra Ågatan bör gåendes möjlighet att passera Östra Ågatan markeras och hastighetssäkras.



*Figur: Befintliga cykelbanor som behålls visas med heldragen blå linjer, föreslagna nya cykelbanor med streckade blå linjer och behov av framkomlighet för cyklande som prickar*

## Cykelnät

Idag finns det tre cykelstråk i nord/sydlig riktning i området. Ett av stråken går längs Sägargatan, ett längs Industrigatan och ett längs Östra Ågatan. Det enda stråket som är komplett är det längs Östra Ågatan.

En målsättning i planeringen är att knyta samman befintliga cykelstråk i området. Där det är höga bilflöden ska separerade cykelbanor skapas medan vid lägre bilflöden kan cykeltrafiken tillåtas gå i blandtrafik. Utformningen ska följa Uppsalas riktlinjer, vid avsteg i föreslagna sektioner nedan redovisas motiven.

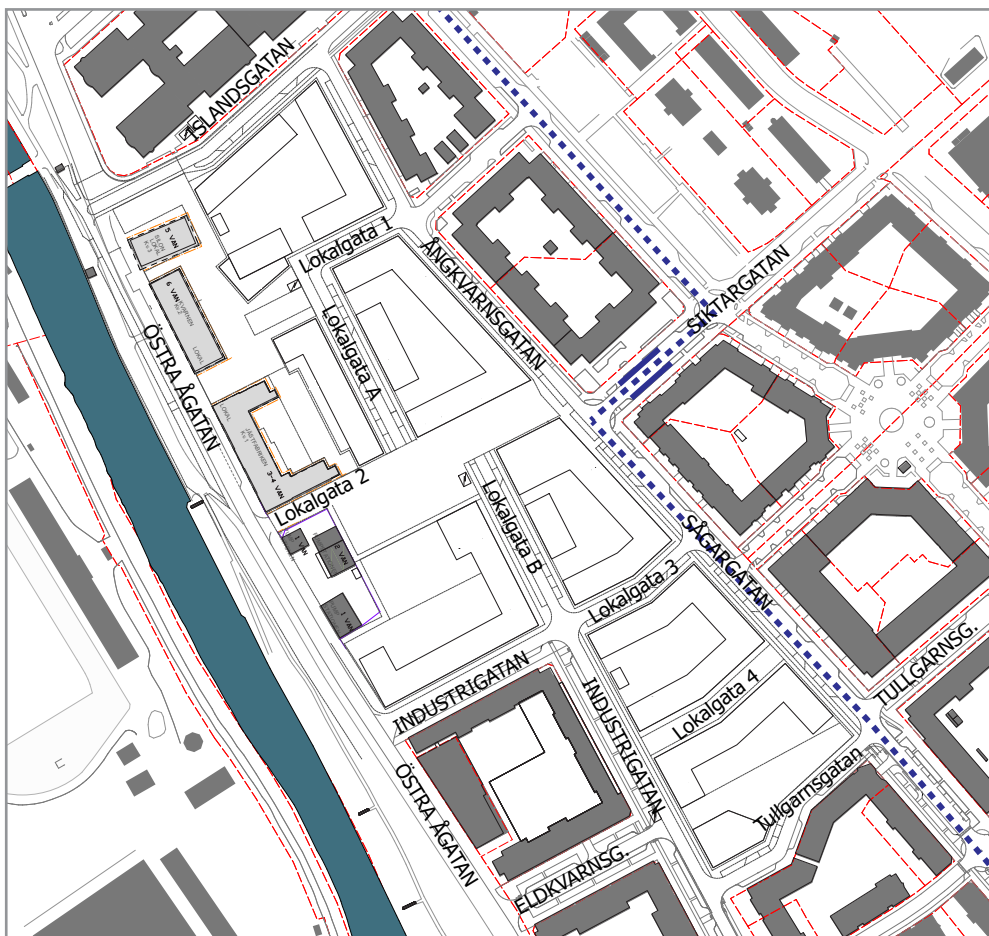
Idag finns enkelriktad cykelbana i nordlig riktning längs Sägargatan. Denna avses kompletteras med en enkelriktad cykelbana i sydlig riktning med 2,0 meters bredd. Cykelstråket längs Sägargatan avses kopplas mot Kungängsgatan via Siktargatan, som har befintliga cykelbanor. Siktargatan ligger utanför detaljplanens område.

Cykelstråket längs Sägargatan föreslås även kopplas mot väster och cykelstråket längs Å-rummet. Denna koppling går genom området längs Lokalgata 2 och över ett torg. Dessa sträckor har låga fordonshastigheter och låga fordonsslöden och där föreslås ingen separat cykelbana.

Längs Industrigatans nord/sydliga del finns idag längs den västra sidan en enkelriktad cykelbana. Kommunen önskar att denna kompletteras med en cykelbana längs den östra sidan. Stråket är inget huvudstråk för cyklister och den tillkommande cykelbana längs Industrivägen föreslås få 1,75 meters bredd. Norrut längs Lokalgatan B beräknas biltrafikflödet vara lågt och där föreslås inga cykelbanor.

Det befintliga cykelstråket längs Östra Ågatan och Fyrissan kommer att kompletteras för att ge bättre framkomlighet och säkerhet, men behandlas inte här.

Längs Islandsgatan finns idag en kort enkelriktad cykelbana längs ett kvarter öster om Ångkvarnsgatan. I tidigare program och strategier har inga separata



Figur: Behov av framkomlighet för buss i linjetrafik blå streckad linje

cykelytor föreslagits längs gatan. Kommunen önskar dock att, då planer finns att öppna Islandsgatan mot nordost, detta cykelstråk kompletteras med cykelytor i båda riktningarna och kopplas mot cykelstråket längs Östra Ågatan och Fyrisån.

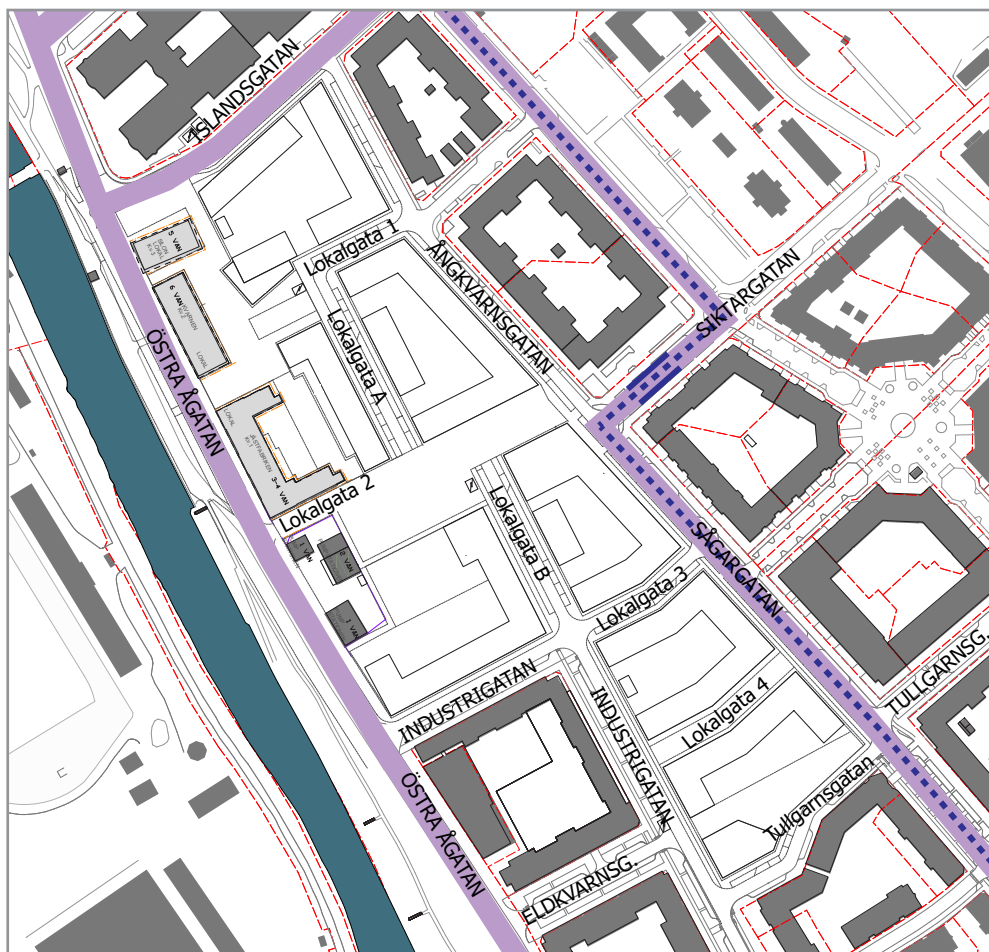
Utanför detaljplaneområdet, ett kvarter norrut, sträcker sig Strandbodgatan med ett cykelstråk av hög standard i öst/västlig riktning.

### Bussvägnet

Ingen reguljär busslinje trafikerar idag genom eller i anslutning till detaljplaneområdet. En hållplats för norrgående bussar längs Siktargatan används av en skolbusslinje. Tidigare har en linje för mindre bussar trafikerat Sågargatan och Siktargatan.

Kommunen planerar för att ge möjlighet till en framtida busslinje längs med Sågargatan och Siktargatan. Om Siktargatan-Sågargatan ska trafikerats av normalstora bussar med busshållplats på Siktargatan behöver västra delen av Siktargatan byggas om. Utrymme behövs för väntande passagerare och väntkurer på båda sidor om gatan samtidigt som standard på gång- och cykelbanorna behöver behållas. Med en avsmalnad körbana och timglashållplats kan intrång på kringliggande kvarter undvikas. Även korsningen Sågargatan-Siktargatan bör utformas för att klara framtida busstyper. ULs riktlinjer ska följas.

En busshållplats längs Siktargatans västra del ger korta gångavstånd till detaljplaneområdet och kan därmed ge god kollektivtrafik till området.



Figur: Detaljplaneområdet kommer att biltrafikförsörjas från kringliggande gator

## Bilvägnät

### Angränsande gator

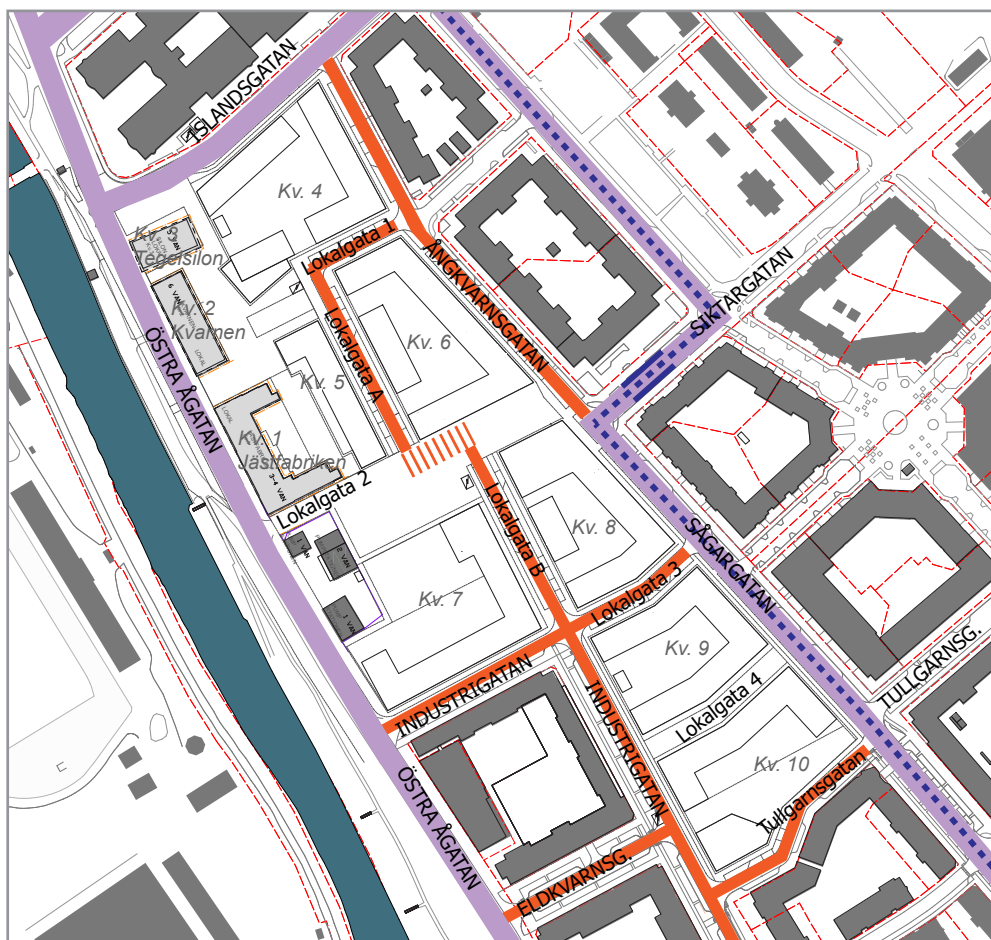
Området avgränsas i väster mot Fyrisån av Östra Ågatan, i norr av Islandsgatan och i öster av Sågargatan och Ångkvarnsgatan. Dessa gator, utom Ångkvarnsgatan, har uppsamlande funktion för biltrafiken och är markerade med lila i nedanstående kartbild.

Islandsgatan är idag närmast en lokalgata. I framtiden kommer gatan eventuellt att förlängas till Kungsängsgatan, vilket kan ge den en mer övergripande funktion. Islandsgatan markeras därför i vidstående bild som gata med uppsamlande funktion.

Det högsta bilflödet väntas på norra delen av Östra Ågatan, ca 3 500 årmedeldygnstrafik. I tidigare trafikutredningar redovisas att gatan i framtiden kan komma att stängas mot Kungsängsesplanaden. Infart till området med biltrafik från Kungsängsesplanaden kan då komma att ledas via Industrigatans södra del.

Söderut ansluter detaljplanen till nyligen bebyggda kvarter med projekterade eller nybyggda bostadsgator.

Biltrafikens hastighet föreslås begränsas till 40 km/tim.



Figur: Biltrafik inom området leds främst via de lokala gatorna, här markerade med orange

## Lokala gator

Generellt utformas lokalgatorna med gångbanor på båda sidor. Separerade cykelytor planeras endast längs den nord-sydgående delen av Industrigatan. Det är också den enda gatudel som har en 6,0 meter bred körbana. De flesta körbanorna på lokalgator planeras 5,5 meter breda, med undantag för Lokalgata 4, som planeras utformas som gångfartsgområde.

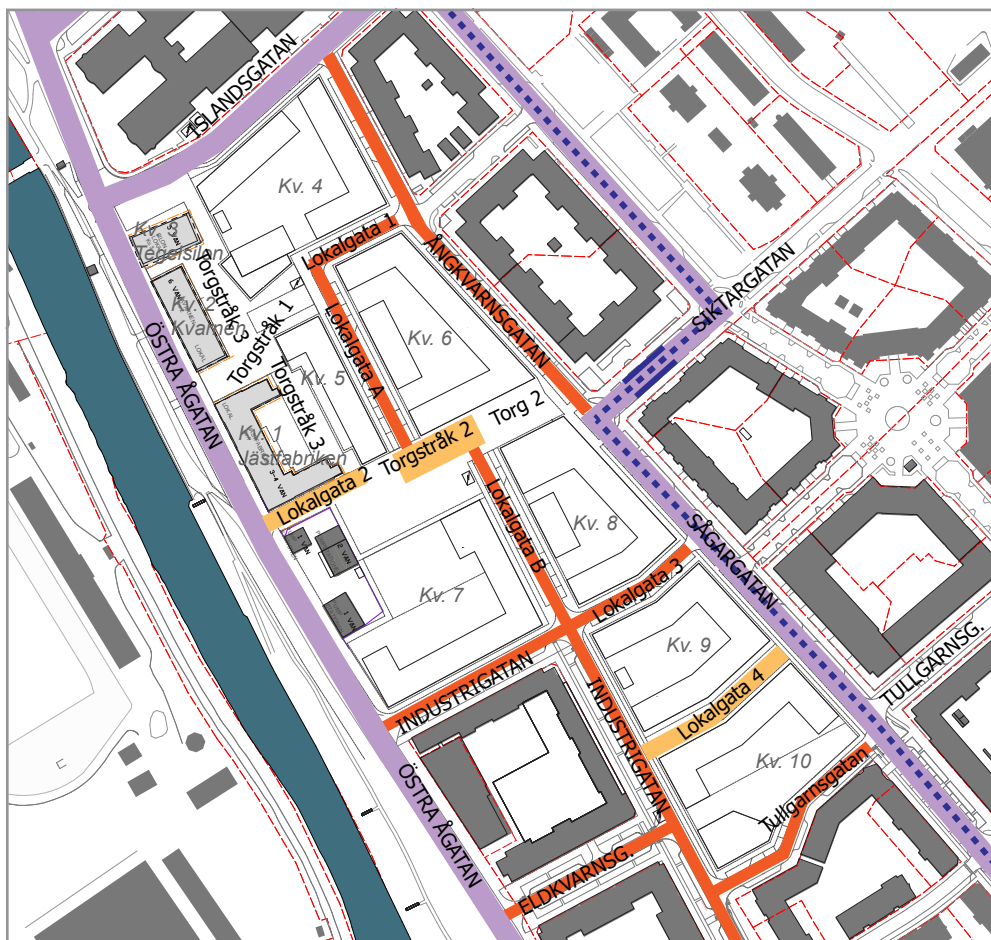
De flesta gatorna planeras med flexzoner om 3,0 meter mot bebyggelsen. Flexzonen ger utrymme för angöring till entréer och parkering för personer med funktionshinder, belysning, dagvattenhantering, träd och planteringar. Lokalgata 1 och Lokalgata 3 har ensidiga flexzoner. Undantag är Industrigatan båda kvarter, som saknar flexzon, och Lokalgata 4, som utformas med en gemensam yta utan planskillnader. Längs med Sågargatan används flexzonen också för fickor till varu- och avfallstransporter, så att busstrafik ej hindras.

En lokalgata leder i nord/sydlig riktning centralt genom området. Gatan är befintlig i söder, Industrigatan, och ansluter där till Kungsängsesplanaden. Industrigatan avses förlängas norrut såsom Lokalgata B och vidare norrut som Lokalgata A. I norr ansluter Lokalgata A via Lokalgata 1 mot Ångkvarnsgatan.

För att begränsa både biltrafikens hastigheter och flöde genom området föreslås att den genomgående gatan Lokalgata A/Lokalgata B ges en parallellförskjutning då den passerar gång- och cykelstråket mellan Siktargatan och Östra Ågatan. Biltrafiken tvingas här till två riktningsändringar.

Lokalgata 3, mellan Kv. 8 och Kv. 9, bildar tillsammans med befintlig ösväst gående del av Industrigatan en tvärgående gata mellan Östra Ågatan och Sågargatan.

Biltrafikens hastighet på lokalvägnätet föreslås begränsas till 30 km/tim. Den tillkommande Lokalgata 4, mellan Kv. 9 och Kv. 10, föreslås begränsas till gångfart.



Figur: Gator med gångfartskaraktär markerat med gult

### Gator med gångfartskaraktär

På gator med gångfart ska trafiken färdas på de gåendes villkor. Inom gångfartsområden är genomfart med bil tillåten. Gångfartsområden kräver en genomtänkt gestaltning av gaturummet.

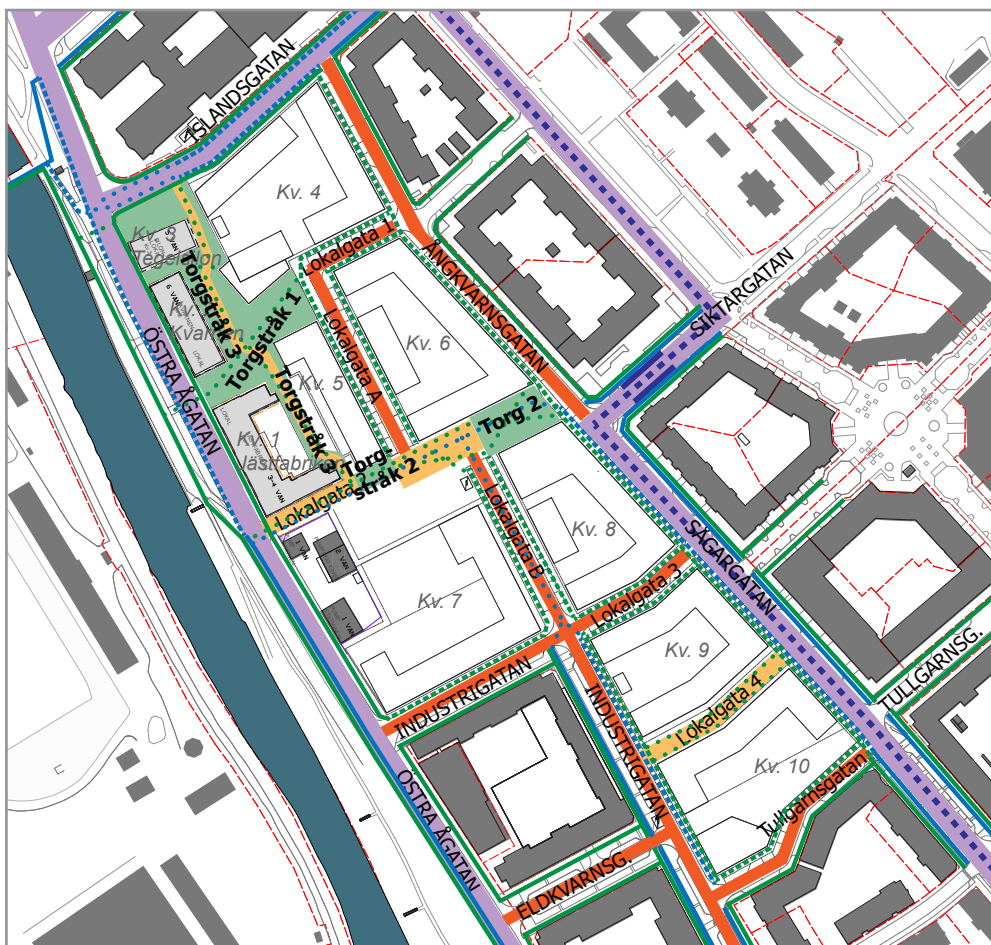
För att knyta ihop det befintliga gång- och cykelstråket längs Östra Ågatan med det längs Sågargatan och Siktargatan behöver gående och cyklande en god framkomlighet och god säkerhet då de passerar Torg 2, korsar Lokalgata A/B och passerar via Lokalgata 2 mot Östra Ågatan.

I gång- och cykelstråkets passage över Lokalgata A/B föreslås ytan utformas med gångfartskaraktär. Biltrafik i nord/sydlig riktning längs Lokalgata A och Lokalgata B ges här en riktningförändring för att sänka hastigheterna och prioritera gående och cyklande.

Lokalgata 2 föreslås också utformas för gångfart. Dessutom utformas torgstråket mellan de befintliga kvarteren Kv. 1-3 och de nya kvarteren Kv. 4 och 5 för fordonstrafik i gångfart. Här tillåts enkelriktad norrgående fordonstrafik från Lokalgata 2 till Islandsgatan för angöring till de befintliga byggnaderna.

Lokalgata 4 föreslås utformas för gångfart med gemensamt golv för gående cyklister och biltrafik. Biltrafiken begränsas genom att möte endast kan ske på vissa platser.





Figur: Förslag till torg markerade med grönt

## Övriga allmänna ytor

### Torgstråk 1

Torgstråk 1 leder mellan Östra Ågatan och Lokalgata 1 förbi aktivitetshuset, som ligger i sydvästra delen av Kv. 4. Torgstråk 1 kommer att korsas av angöringstrafik till Kv. 1-3 längs Torgstråk 3 men kan fredas från biltrafik vid de två ändpunkterna, d.v.s. mellan Kv. 1 och Kv. 2 samt mellan Kv. 4 och Kv. 5.

### Torg 2

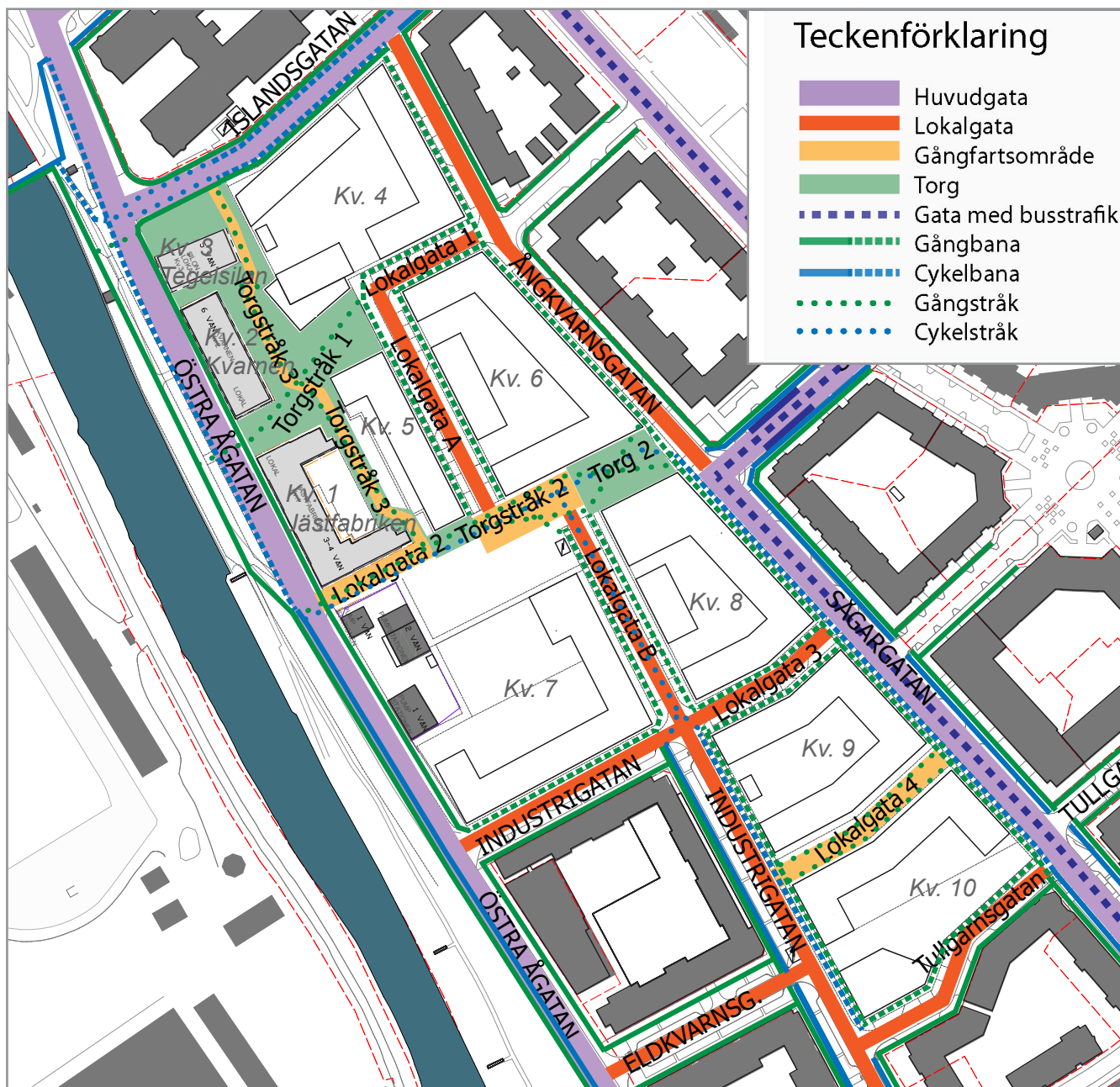
Centralt i området planeras för ett bilfritt torg mellan Angkvarnsgatan/Sägargatan och Lokalgata A/B. Torget kommer att ligga nära eventuella framtida busshållplatser på Siktargatan och ska kunna passeras av gående och cyklande i öst/västlig riktning. Vid torget planeras för verksamheter i kvarterens bottenplan.

### Torgstråk 2/ Lokalgata 2

Torgstråk 2/ Lokalgata 2 är för gående och cyklande en viktig länk mellan Siktargatan och Östra Ågatan. Stråkets västra del, Lokalgata 2, behöver nyttjas för angöring till Kv. 1-3 medan den östra delen söder om Kv. 5 kan och bör fredas från biltrafik, så att gående och cyklande prioriteras.

### Torgstråk 3

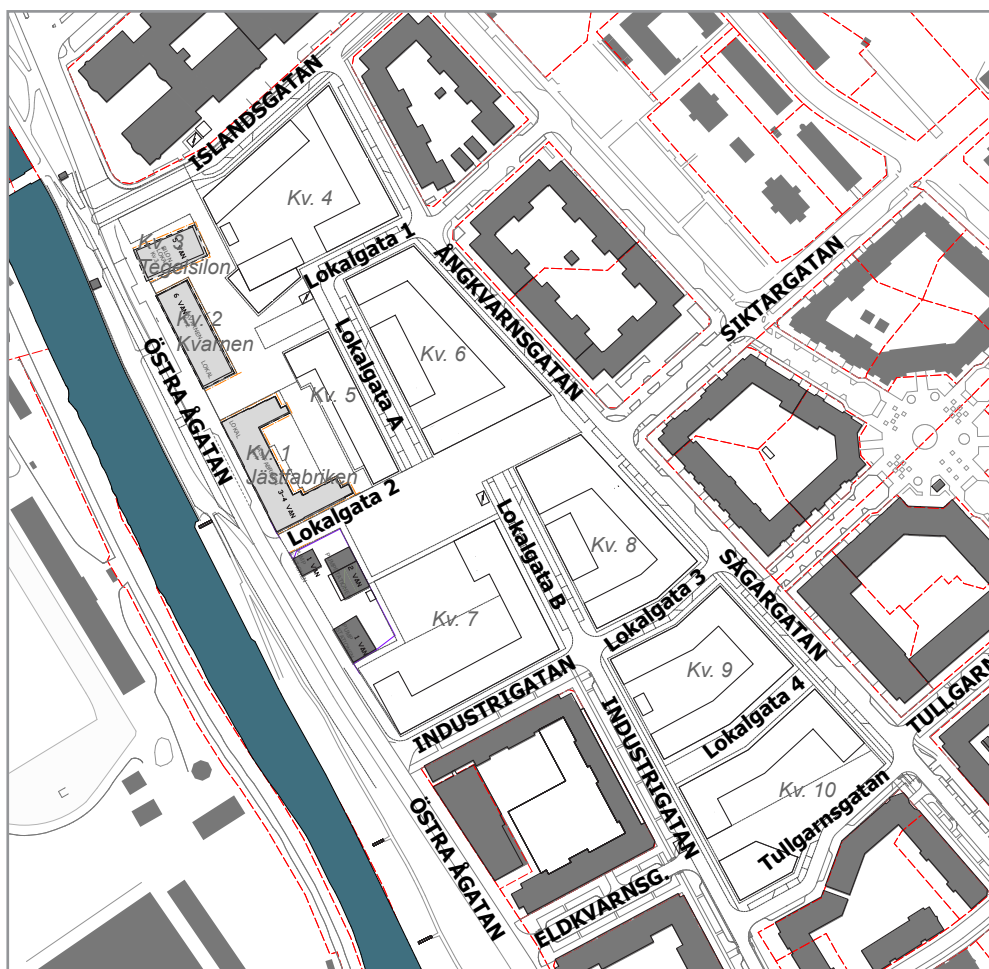
En förutsättning för området är att den kulturhistoriskt värdefulla bostadsbyggelsen ska värnas. Detaljplaneförslaget bygger på att bevara tre befintliga byggnader och platsbildningar skapas kring Jästfabriken, Kvarnen och Tegelsilon i Kv. 1-3. Stråket behöver nyttjas för angöring till till de befintliga byggnaderna men ska utformas för gångfart.



## Framtida principiella trafiknät

Vid sidan visas samtliga trafiknät i en gemensam bild.

Figur: Förslag till framtida principiella trafiknät



Figur: Översikt gatunamn, temporär namngivning med jemen text

## 5. Gatusektioner

I detta kapitel redovisas funktionskrav eller principiella sektioner för gatorna inom området. En översikt över gatunätet med benämningar visas i vidstående kartbild. Nya nord/sydgående gator benämns Lokalgata A och B. Nya öst/västgående gator benämns Lokalgata 1, 2, 3 och 4. Förslag på funktionskrav eller principiella sektioner redovisas för:

- Östra Ågatan, funktionskrav
- Islandsgatan
- Sågargatan
- Ångkvarnsgatan
- Lokalgata A och B
- Industrigatan
- Lokalgata 1
- Lokalgata 2 funktionskrav
- Lokalgata 3
- Lokalgata 4
- Tullgarnsgatan

I flera av sektionerna redovisas en flexzon på 3,0 meter. Denna zon är avsedd att rymma angöring till entréer, dagvattenhantering för allmän platsmark, gatuträd och grönska, belysning, snöupplag samt längs Sågargatan även lastplatser för varumottag och avfallsfordon. Längs övriga gator tillåts avfallsfordonen stå i körbana intill miljörummen.

Sektionerna illustrerar allmän platsmark. Därutöver rymmer gaturummet längs de flesta gatorna även förgårdsmark. Förgårdsmarkens bredd varierar.

Samtliga enskilda banor eller hinderfria ytor föreslås ha en bredd på minst 2,5 meter för att tillgodose god maskinell drift och underhåll under hela året. Detta mått ska vara fritt från hinder, t.ex. stuprör, belysningsstolpar, stolpar till vägskyltar, elskåp m.m.

## Östra Ågatan

Östra Ågatan utreds separat av kommunen men planeras att inkluderas i detaljplanen för Ångkvarnen. Gatan planeras för att rymma längsgående gångbana på östra sidan, längsgående cykelbana på västra sidan och en 6,0-6,5 meter bred körbana för biltrafik. Gångbanan mot befintliga byggnader görs så bred som möjligt för att rymma uteserveringar eller aktiviteter.

Gående på västra sidan om gatan hänvisas till promenadstråk längs Fyrisån.

*Tabell: Funktionskrav för Östra Ågatan*

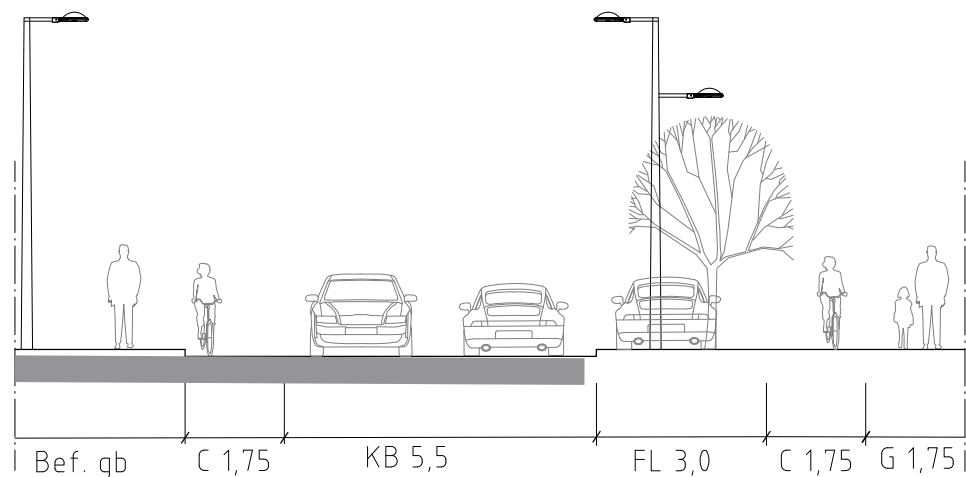
Vistelseytor
Längsgående gångstråk på östra sidan
Längsgående cykelbana på västra sidan
Längsgående biltrafik 3000-4000 f/vd

## Islandsgatan

En förutsättning för Islandsgatans utformning är kommunens önskemål om att befintlig nordlig kansten inte ska flyttas. Detta innebär cykelfält för västgående cykeltrafik. Längs Islandsgatan behövs gångbanor längs gatans båda sidor och angöringsplatser till entréer längs gatans södra sidan. Då Islandsgatan i framtiden kan komma att förlängas till Kungsgatan önskar kommunen separata cykelytor. Körbanan görs 5,5 meter bred. Flexzonen kan rymma bilangöring till kvarterets entréer. Breddbehov från befintlig kantsten är 16,75 meter.

*Figur: Sektion sedd österut längs Islandsgatan med västgående cykel i blandtrafik och östgående cykel på cykelbana.*

*Sektionen illustreras mellan fastighetsgränser, som markeras med streckprickad linje. Ungefärlig befintlig yta markeras med grå diffus linje.*



TOTALT 16,75 METER

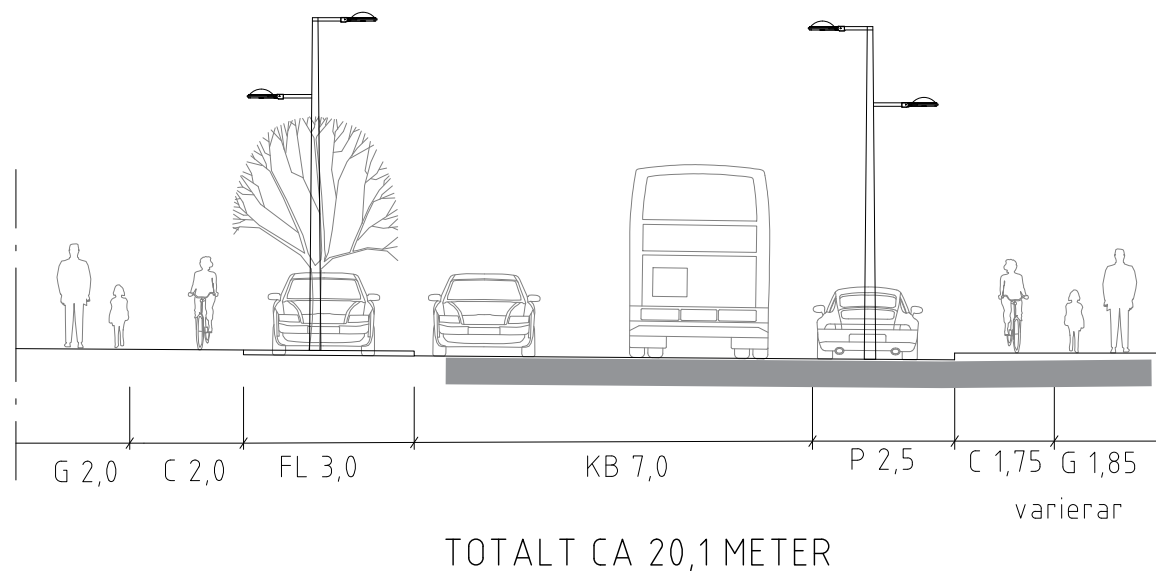
## Sågargatan

Sågargatans befintliga östra sida förutsätts behållas. Även körbanan, som är 7,0 meter bred, behålls för att ge plats för busstrafiken.

Den västra sidan föreslås byggas med en gångbana på 2,0 meter och en enkelriktad cykelbana på 2,0 meter. Flexzonen är 3,0 meter och ska kunna rymma lastplatser till varumottag och miljörum. Den totala bredden för allmän platsmark blir ca 20,1 meter.

*Figur: Sektion sedd norrut längs Sågargatan.*

*Sektionen illustreras mellan fastighetsgränser, som markeras med streckprickad linje. Ungefärlig befintlig yta markeras med grå diffus linje.*

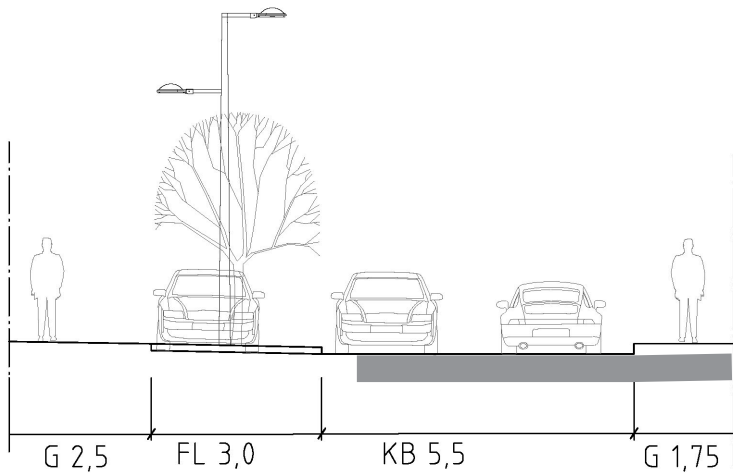


## Ångkvarnsgatan

### Ångkvarnsgatans norra del

Ångkvarnsgatans östra gångbana och kantsten förutsätts behållas efter besked från kommunen. Körbanan föreslås 5,5 meter bred. Gångbanan på västra sidan föreslås byggas 2,5 meter bred med en flexzon mot körbanan på 3,0 meter. Den totala bredden föreslås därmed till 12,75 meter.

*Figur: Sektion sedd norrut längs norra kvarteret av Ångkvarnsgatan. Sektionen illustreras mellan fastighetsgränser, som markeras med streckprick linje. Ungefärlig befintlig yta markeras med grå diffus linje.*

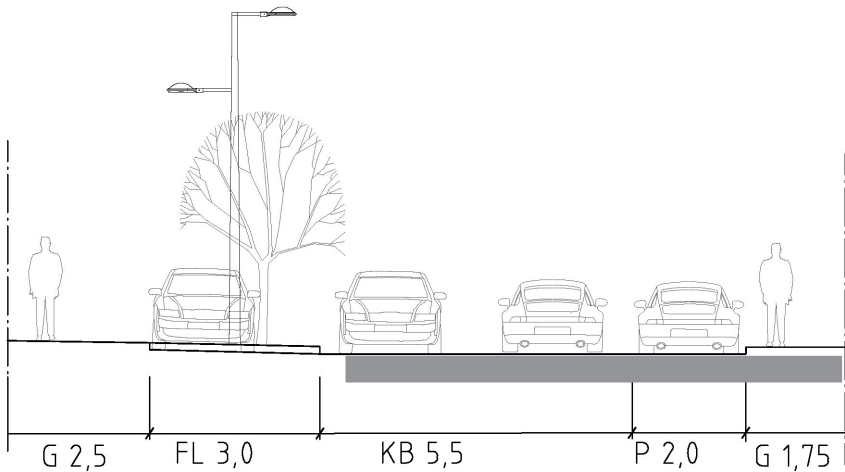


TOTALT 12,75 METER

### Ångkvarnsgatans södra del

Ångkvarnsgatans östra gångbana och kantsten och parkeringsrad förutsätts behållas efter besked från kommunen. Körbanan föreslås 5,5 meter bred. Gångbanan på västra sidan föreslås byggas 2,5 meter bred med en flexzon mot körbanan på 3,0 meter. Den totala bredden föreslås därmed till 14,75 meter.

*Figur: Sektion sedd norrut längs södra kvarteret av Ångkvarnsgatan. Sektionen illustreras mellan fastighetsgränser, som markeras med streckprick linje. Ungefärlig befintlig yta markeras med grå diffus linje.*



TOTALT 14,75 METER

## Industrigatan

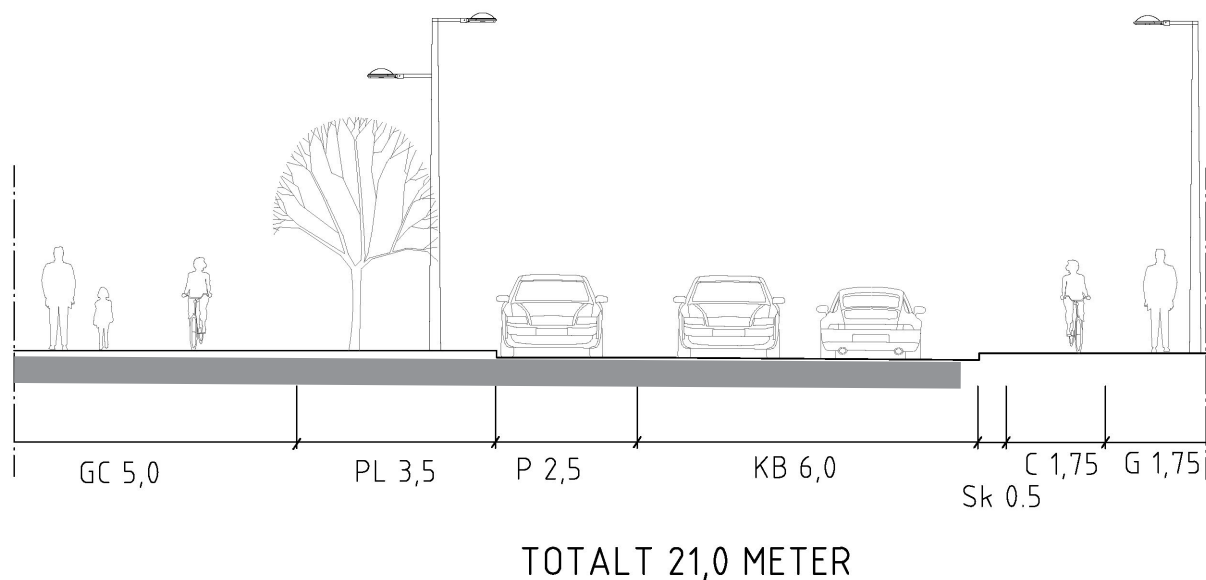
### Industrigatans nord/sydgående del

Den del av Industrigatan som ansluter till detaljplaneområdet från söder är idag delvis utbyggd och planeras att behållas. Längs gatans västra sida finns en ca 3,5 meter bred gångbana, en ca 1,5 meter bred cykelyta, ca 3,5 meter bred planteringsyta och en 2,5 meter bred angöringsyta för fordon. Körbanan är 6,0 meter bred. På den östra sidan finns idag en 2,5 meter bred parkeringszon.

Kommunen föreslår att körbanans bredd på 6,0 meter behålls. Den befintliga parkeringen på den östra sidan föreslås ersättas med 0,5 meters skyddremsa, mot en 1,75 meter bred enkelriktad cykelbana samt en 1,75 meter bred gångbana. Angöring löses från tvärgatorna; Lokalgata 3, Lokalgata 4 och Tullgarnsgatan. Den totala bredden blir på 21,0 meter.

*Figur: Föreslagen sektion sedd norrut längs Industrigatans nord/sydliga del, med befintlig utformning längs västra sidan och parkering ombyggd till cykelbana längs östra kantstenen.*

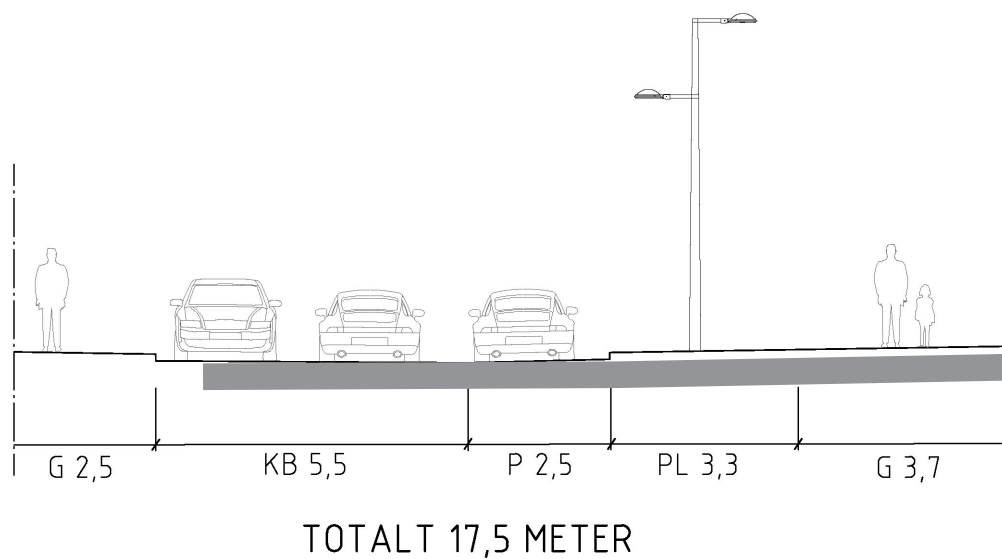
*Sektionen illustreras mellan fastighetsgränser, som markeras med streckprickad linje. Ungefärlig befintlig yta markeras med grå diffus linje.*



### Industrigatans öst/västgående del

Den öst/västliga delen av Industrigatan är delvis utbyggd. Längs den södra sidan finns en 3,7 meter bred gångyta, en ca 3,3 meter bred planteringsyta och en 2,5 meter bred angöringszon. Gatan föreslås byggas ut så att körbanan blir 5,5 meter bred och kompletteras med en 2,5 meter bred gångbana längs den norra sidan. Den totala bredden blir 17,5 meter.

*Figur: Sektion sedd österut längs Industrigatans öst/västliga del. Sektionen illustreras mellan fastighetsgränser, som markeras med streckprickad linje. Ungefärlig befintlig yta markeras med grå diffus linje.*



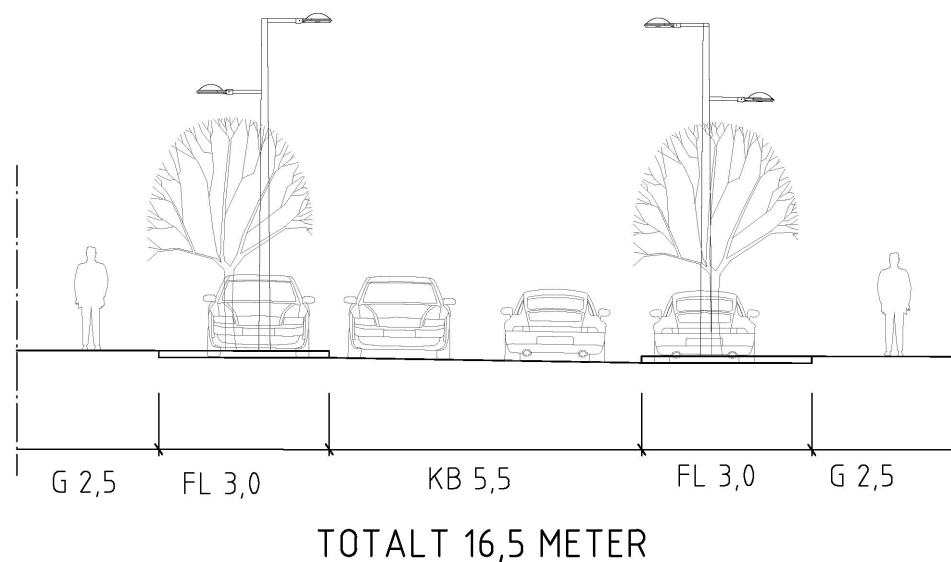


## Lokalgata A och B

Lokalgata A och B utgör förlängningar av den befintliga Industrigatans nord/sydgående del. Båda går i nord/sydlig riktning men har en förskjutning vid Navet. Lokalgata A och B föreslås få likadana sektioner.

Gatorna föresås utformas med 5,5 meter breda körbanor med 3,0 meter breda flexzoner och 2,5 meter breda gångbanor på varje sida om körbanan. Den totala bredden blir 16,5 meter.

*Figur: Sektion sedd norrut längs Lokalgata A och B, sektionen är liksidig. Sektionen illustreras mellan fastighetsgränser, som markeras med streckprickad linje.*



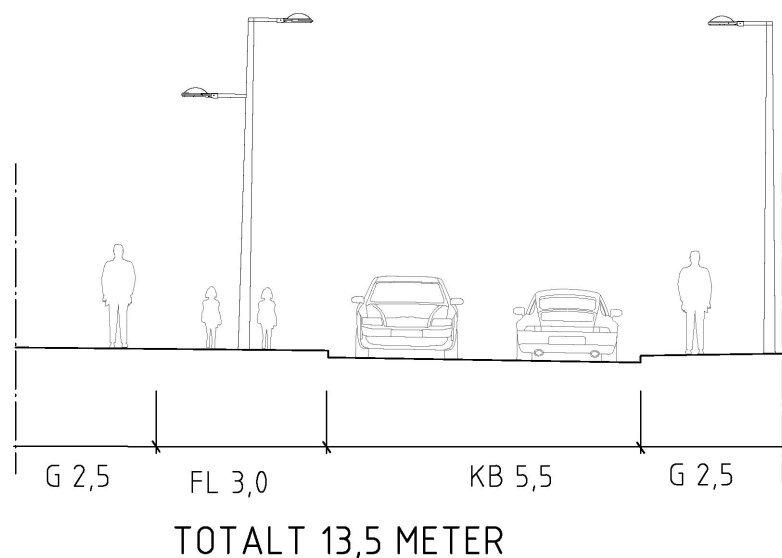
## Lokalgata 1

Lokalgata 1 är kort. Ingen flexzon föreslås på den södra sidan, angöring till den sidan kan ordnas från tvärgatorna.

Körbanan föreslås 5,5 meter bred med en enkelsidig 3,0 meter bred flexzon på norra sidan och 2,5 meter breda gångbanor på båda sidorna. Den totala bredden är 13,5 meter.

*Figur: Sektion sedd österut längs Lokalgata 1.*

*Sektionen illustreras mellan fastighetsgränser, som markeras med streckprickad linje.*



## Lokalgata 2/ Torgstråk 2

Befintligt utrymme längs Lokalgata 2/ Torgstråk 2 är i den västra delen 10,3 meter. I den östra delen övergår stråket i ett torg. Stråket ska prioritera gående och cyklande och föreslås omformas till ett torgstråk och fredas från genomgående biltrafik medan genomgående cykeltrafik tillåts. Biltrafik mellan Lokalgata A och Lokalgata B kommer att passera torgstråket. Utrymmet kräver omsorgsfull och varierad gestaltning och kan inte beskrivas med en enkel sektion.

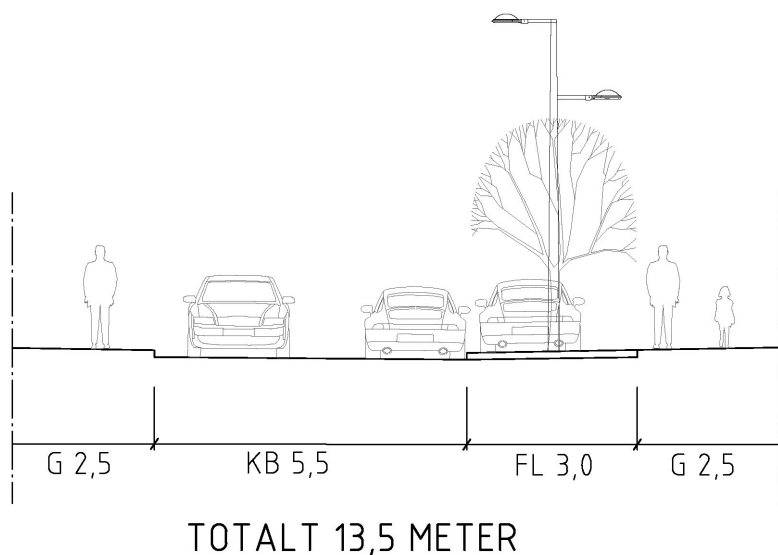
*Tabell: Funktionskrav för Lokalgata 2/ Torgstråk 2*

Vistelseytor
Längsgående gångtrafik
Längsgående cykeltrafik med låg hastighet
Tvärgående gångtrafik
Tvärgående cykeltrafik med låg hastighet
Tvärgående biltrafik med låg hastighet

### Lokalgata 3

Mellan befintliga Industrigatan och befintliga Sågargatan föreslås en lokalgata mellan Kv. 8 och Kv. 9. Här föreslås en 5,5 meter bred körbana, med en enkelsidig flexzon på södra sidan och 2,5 meter breda gångbanor på båda sidor. Den totala bredden blir 13,5 meter.

*Figur: Sektion sedd österut längs Lokalgata 3 mellan Kv. 8 och Kv. 9. Sektionen illustreras mellan fastighetsgränser, som markeras med streckprickad linje.*

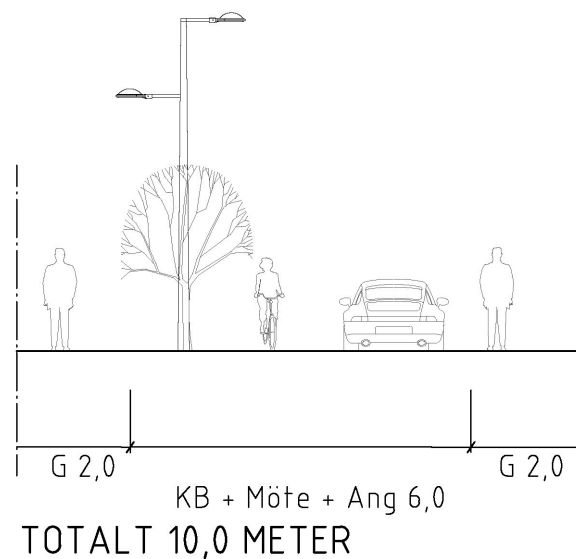


### Lokalgata 4

Mellan befintliga Industrigatan och befintliga Sågargatan föreslås en lokalgata mellan Kv. 9 och Kv. 10. Gatans funktion är att rymma angöring till kringliggande entréer.

Gatan ges en annorlunda utformning med en yta i samma nivå. Den centrala 6,0 meter breda ytan ska betjäna rörlig trafik i båda riktningarna men med mötesplatser och angöringsplatser. Längs båda sidor av gatan föreslås 2,0 meters gångbanor. Den totala bredden blir 10,0 meter.

*Figur: Sektion sedd österut längs Lokalgata 4 mellan Kv. 9 och Kv. 10. Sektionen illustreras mellan fastighetsgränser, som markeras med streckprickad linje.*

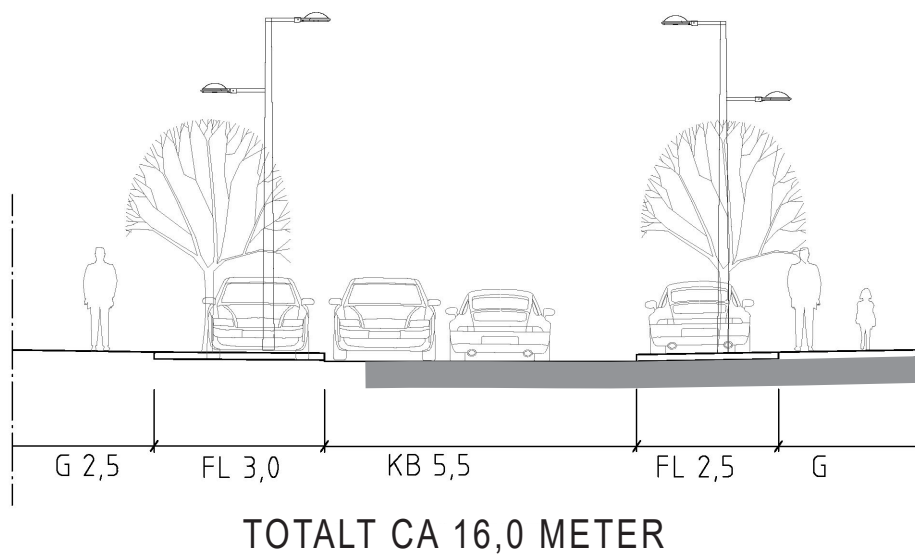


## Tullgarnsgatan

Tullgarnsgatan avgränsar detaljplaneområdet söderut. Den södra sidan av gatan är utbyggd med en gångbana och en flexzon på 2,5 meter, vilka behålls.

Längs den norra sidan kommer gatan på en stor del av sträckan gränsa mot förskolegård. Längs del av sträckan föreslås därför ingen flexzon utan bara en gångbana. Gatan föreslås byggas ut med en 5,5 meter bred körbana, 3,0 meters bred flexzon mot bebyggelse och 2,5 meters gångbana. Den totala bredden blir ca 16,0 meter vid bebyggelse och ca 13,0 meter vid park.

*Figur: Sektion sedd västerut längs Tullgarnsgatan  
Fastighetsgräns markeras med streckprickad linje.  
Ungefärlig befintlig yta markeras med grå diffus linje.*



## 6. Räddningstjänst

---

### Utrymning från byggnaderna

Från bostäder planeras utrymning via trapphus i brandklass TR2 som enda utrymningsväg.

Förskolan har utrymningskrav enligt klass 5A.

Utrymning från mindre lokaler på markplan sker genom en dörr direkt ut till det fria och från större lokaler i markplanet anordnas två oberoende utrymningsvägar. Från förrådslokaler och teknikrum, med endast tillfällig vistelse, sker utrymning med endast en utrymningsväg.

Räddningsinsats med stega kan utföras från både gårdar och gator upp till våning fyra (11 meter över marksnivå). Dessutom kan räddningstjänstens höjdfordon användas från gatorna upp till våning åtta (23 meter över marknivå).

### Krav på uppställningsplatser och räddningsvägar

Uppställningsplatser för räddningsfordon ska finnas inom 50 meter från byggnadernas samliga trapphus och entréer. Behov av uppställningsplatser och räddningsvägar behöver kontrolleras inför bygglov då placering av entréer bestämts.

### Räddningsvägar

Det lokala gatunätet ska utformas för att rymma räddningsfordon.

Räddningsvägar ska (enligt *PM Räddningsvägar, Utgåva 1 2012-10-30, Dnr LSU 2012-0469 Uppsala landsting*) ha:

- minst 4,0 meter fri höjd
- minst 3,0 meter körbanebredd
- minst 3,5 meter fri portalbredd
- hårdgjord yta som klarar 100 kN axeltryck
- maximalt 8 % längslutning

- maximalt 2 % tvärfall
- minst 50 meter vertikalradie
- minst 7 meter innerradie, samt ha sådan breddökning och hinderfritt område före, genom och efter kurvan att stegfordon kan framföras
- utmärkning med skylt ”Räddningsväg” samt skylt som anger att ”förbud att stanna fordon”

### Uppställningsplatser

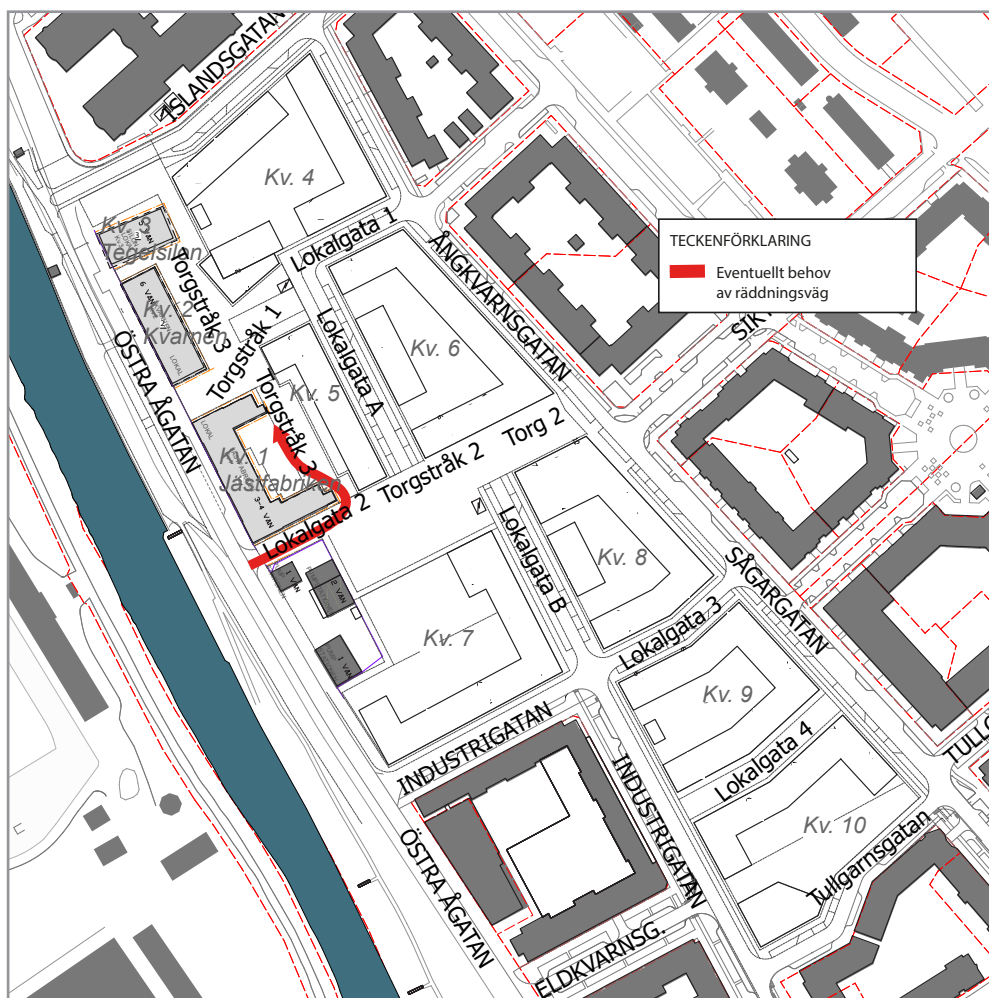
En uppställningsplats för räddningstjänstens fordon ska (enligt *PM Räddningsvägar, Utgåva 1 2012-10-30, Dnr LSU 2012-0469 Uppsala landsting*) ha:

- minst 5 meter bred och 12 meter lång
- maximalt 8,5 % lutning i någon riktning
- maximalt 9 meter från husvägg (mått mellan fasad och centrum av uppställningsplats)
- hårdgjord yta som klarar 100 kN axeltryck
- hinder så som bommar och stolpar ska lätt kunna resas eller avlägsnas

Mellan gatornas körbanor och fasader i detaljplaneområdet finns oftast en flexzon på 3 meter, en gångbana på 2,5 meter och 1-2 meters förgårdsmark, vilket ger ett avstånd mellan uppställningsplats på gatan och fasad på 6,5-7,5 meter. Längs Sågargatan blir avståndet 8-9 meter.

### Behov av räddningsvägar

Nedan beskrivs troligt behov av utformning för räddningsinsatser för varje kvarter. Då entréernas läge bestämts bör behov av räddningsvägar kontrolleras.



Figur: Eventuellt behov av räddningsväg till entré

### Kvarter 1 - Jästfabriken

Räddningstjänsten kan nå de västra och norra entréerna med uppställning längs Östra Ågatan. Om åtkomst krävs till entréer mot öster föreslås Lokalgata 2 och del av Torgstråk 3 (Kulturstråket) som räddningsväg.

### Kvarter 2 - Kvarnen

Räddningstjänsten kan nå västlig entré från Östra Ågatan. Även de östra entréerna ligger inom 50 meter från Östra Ågatan.

### Kvarter 3 - Silon

Räddningstjänsten når entréer i väster och norr från Östra Ågatan och Islandsгатan. Även entréer mot öster och söder kommer att ligga mindre än 50 meter från dessa gator och kräver inga ytterligare räddningsvägar.

### Kvarter 4

Räddningstjänsten kan nå entréer längs Islandsгатan, Ångkvarnsgatan och Lokalgata 1. Dessutom behövs tillgänglighet till entréer till ett bostadshus och ett aktivitetshus i kvarterets sydvästra del. Dessa entréer kan placeras inom 50 meter från kringliggande gator och bör inte kräva ytterligare räddningsvägar.

### Kvarter 5

Räddningstjänsten kan nå norra, östra och södra fasaden från Lokalgata A.

### Kvarter 6

Räddningstjänsten kan nå alla entréer till kvarteret via kringliggande gator, Ångkvarnsgatan, Lokalgata 1 och Lokalgata A.

### Kvarter 7

Räddningstjänsten kan nå östra, södra och västra fasaderna via Lokalgata B, Industrigatan eller Östra Ågatan.

### Kvarter 8

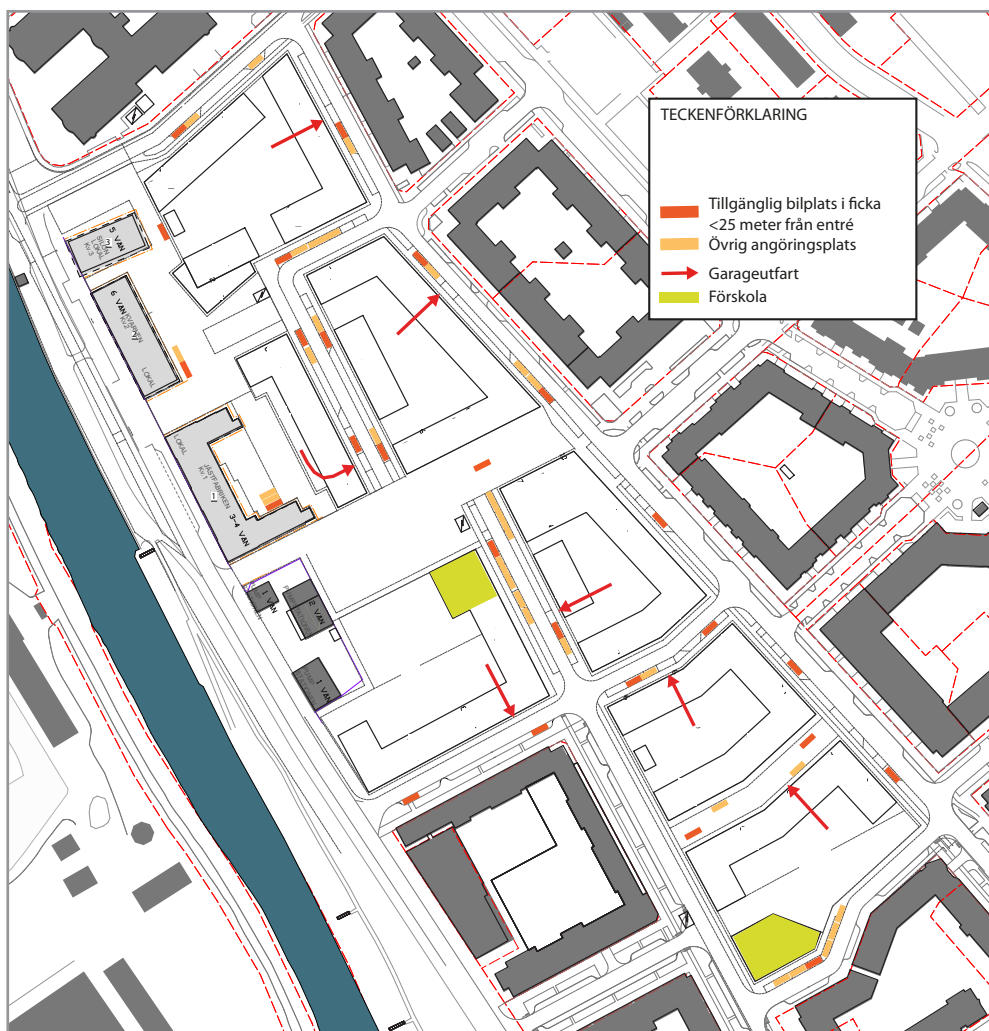
Räddningstjänsten kan nå kvarterets yttre fasader via kringliggande gator, Sågargatan, Lokalgata 3 och Lokalgata B.

### Kvarter 9

Räddningstjänsten kan nå kvarterets yttre fasader via kringliggande gator, Sågargatan, Lokalgata 3, Lokalgata 4 samt Industrigatan.

### Kvarter 10

Räddningstjänsten kan nå bostadshuset via Sågargatan, Lokalgata 4 och Industrigatan. Förskolebyggnaden har två våningar och kan utrymmas mot Tullgarnsgatan och Industrigatan.



Figur: Förslag till angöringsplatser

#### Enligt BFS 2014:3, BBR 21

En angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

## 7. Angöring

### Personbilsangöring till entréer

#### Tillgänglighet till entréer

Till varje entré, både bostadsentréer och entréer till verksamheter, ska anläggas en bilplats inom 25 meter. Tillgängliga bilplatser ska vara minst 7 meter långa och 2,5 meter breda. Gångvägen mellan platsen och entréen bör vara så jämn som möjligt.

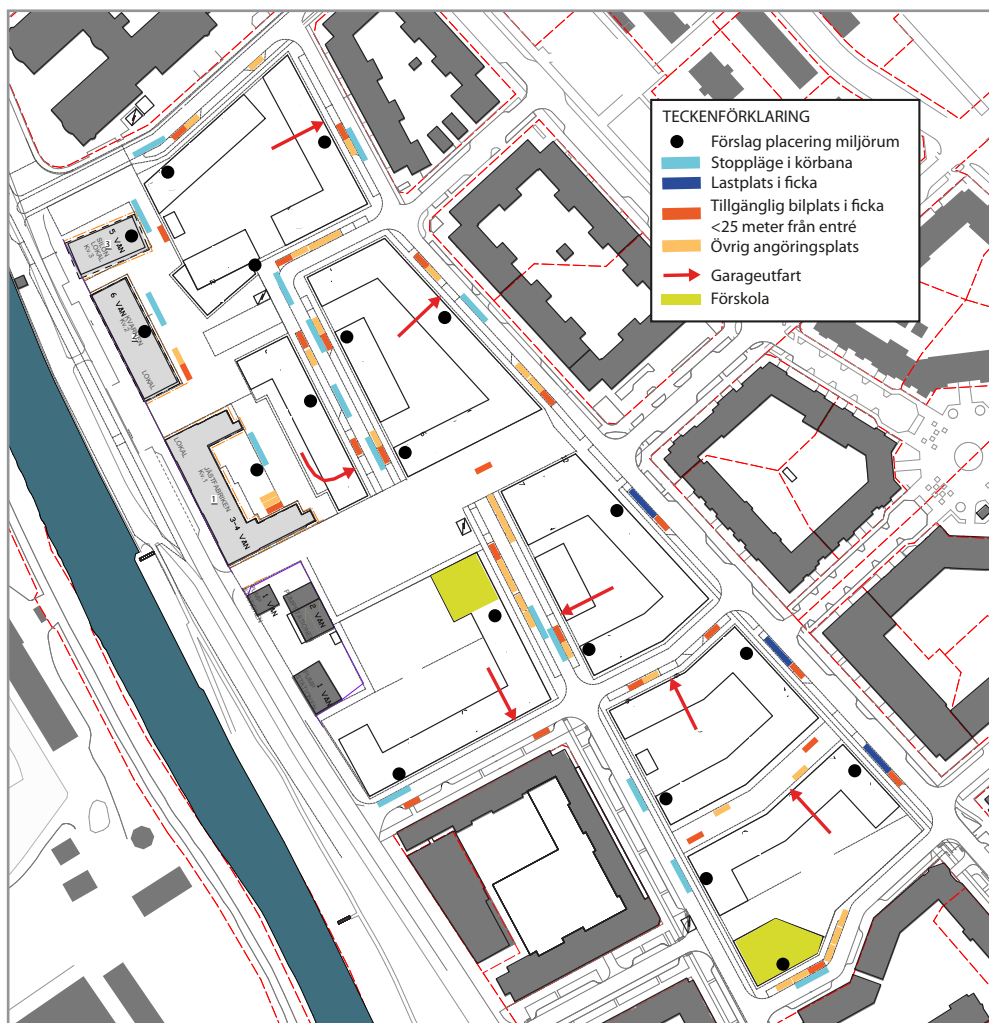
Tillgängliga bilplatser för angöring till entréer i Kv. 4-10 föreslås anläggas i flexzonerna längs gatorna. För entréer i södra delen av Kv. 7 används befintliga bilplatser längs Industrigatan. För angöring till de befintliga byggnaderna i Kv. 1-3 föreslås tillgängliga bilplatser Längs Torgstråk 3 (Kulturstråket).

Boende, besökande till boende samt arbetande i lokalerna, vilka behöver tillgängliga bilplatser, hänvisas till garage, se nedan under parkering. Möjlighet finns även att anlägga ytterligare bilplats reserverad för personer med funktionshinder i flexzonen.

#### Tillkommande angöringsplatser

Till olika verksamheter såsom, förskolor, aktivitetshus och butiker kan ytterligare bilplatser för angöring och korttidsparkering krävas. Dessa placeras i flexzonerna länga gatorna eller längs Torgstråk 3 (Kulturstråket). Platserna ska vara minst 5 meter långa och 2,5 meter breda.

Detaljerad placering och utformning av angöringsplatser görs i systemhandling.



Figur: Förslag till placering av miljörum och lastplatser

## Avfalls- och varustransporter

### Miljörum

Miljörum ska placeras inom 50 meter från bostadsentréer. Förslag på placering visas i vidstående figur.

Avstånd mellan avfallsfordon och miljörum/soprum ska maximalt vara 10 meter för att klassas som god standard. Hämtningsavgiften regleras efter intervall beroende av dragavståndet. Hämtningsavgiften påverkas förutom av dragavståndet av avfallslag, behållarstorlek, hämtningsintervall och dragväg (Uppsala Vatten och Avfall AB, 2015).

### Avfallstransporter

Längs de delar av gatunätet som kan komma att trafikeras av buss i linjetrafik anläggs lastfickor för avfallsfordonen. Tre lastplatser anläggs längs Sågargatan.

Avfallstransporter till de befintliga kvarteren 1-3 kommer att ske från Torgstråk 3 (Kulturstråket). För att nå torgstråket måste fordonen även trafikera Lokalgata 2.

Längs det övriga gatunätet förutsätts att fordonen stannar i körbanan.

### Varustransporter

För att klara distribution till dagligvaruaffär i Kv. 6 vid Navet behövs lastplats längs Sågargatan omedelbart söder om Siktargatan. Denna plats förutsätts kunna samnyttjas med avfallstransporterna.

Varustransporter till förskolorna antas kunna använda platser för angöring med personbilar. Detta förutsätter att leveranser kan styras bort från de tider då hämtning och lämning sker.

Lokaler med verksamheter som kan kräva varuleveranser kan tillkomma i Kv. 1- 4. Till dessa lokaler föreslås leverans ske via Torgstråk 3 (Kulturstråket). Dragytan från lastplats till entré ska vara jämn och med låg lutning samt fri från hinder. Lastplatserna ska vara minst 15 meter långa och 2,5 meter breda.



## 8. Parkering

### Parkeringsbehov

Angöring och parkering avses anordnas enligt kommunens normer, vilka anger behov av antal platser per 1 000 kvadratmeter BOA. Antal kvadratmeter BOA har beräknats som 80 % av planerade kvadratmeter BTA. Behovet per kvarter redovisas i vidstående tabell.

Tabell: Uppsala kommuns parkeringstal 2016

	Bilplatsbehov per 1000 kvm BOA	Cykelplatsbehov per 1000 kvm BOA
Bostäder	<b>5</b>	<b>40</b>
Kontor	<b>3</b>	<b>40</b>
Övrig verksamhet	<b>2</b>	<b>40</b>
Förskola per barn	<b>0,05</b>	<b>0,4</b>

### Cykelparkering

Totalt beräknas behovet av cykelparkeringar till ca 3 590 platser, varav ca 3 290 platser för boende och besökande till de boende och ca 310 för verksamheter.

### Bilparkering

Totalt beräknas behovet av bilparkeringar till ca 430 platser. 411 bilplatser beräknas för boende och besökande till boende. 25 bilplatser beräknas för verksamheter, både arbetande och besökande. Den närbutik samt övrig service och handel som planeras avses främst betjäna boende och arbetande i och i närheten av området. Ett undantag kan vara vid evenemang i aktivitetshuset. Vid sådana tillfällen förutsätts bilparkering kunna hänvisas till parkeringshus i närheten.

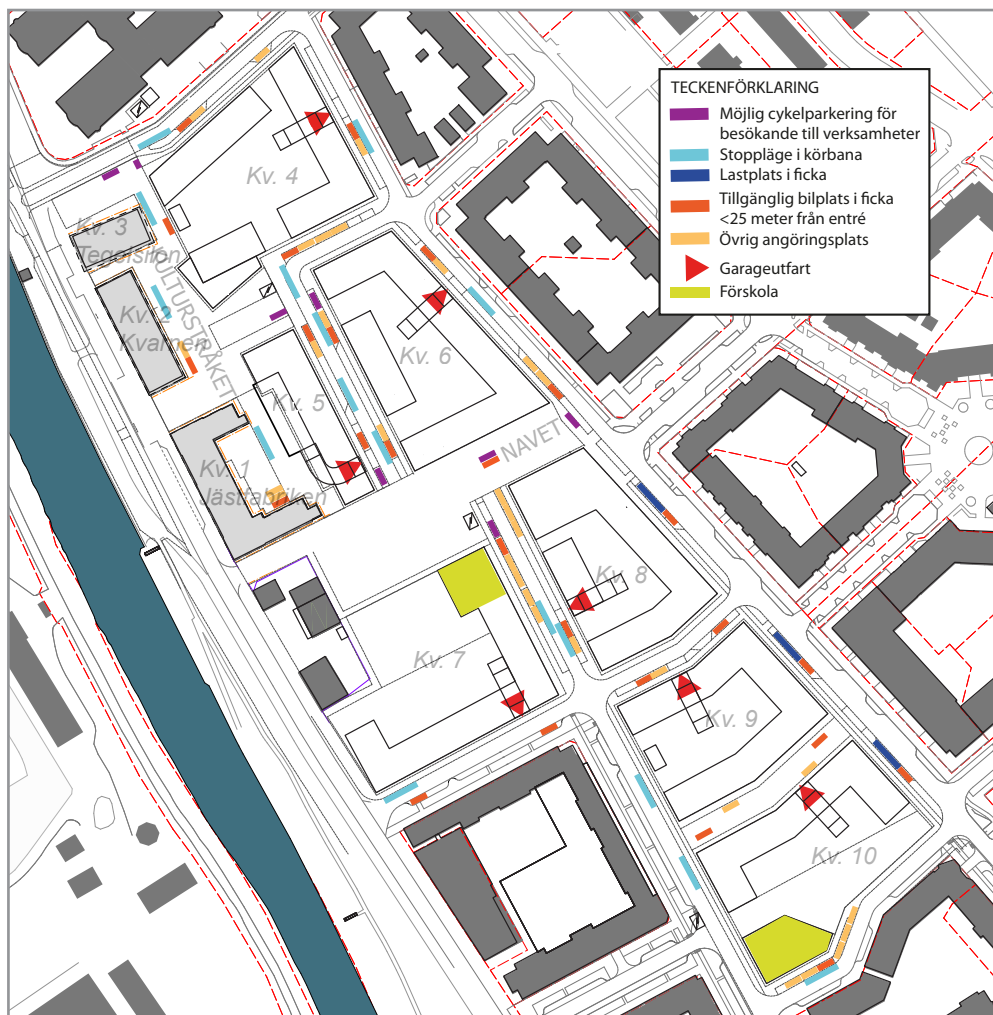
Ett antal av bilplatserna i garage, bör utformas för och reserveras för personer med rörelsehinder. Hissar kommer att förbinda trapphusen med garageplanen.

Tabell: Bedömt antal bilplatser i garage samt parkeringsbehov för bil och cykel för respektive kvarter

Behovet inkluderar både bostäder och verksamheter.

Kvarter	Bilplatser i garage	Bilplatsbehov	Behov av cykelplatser*
Kv. 1	0	15	122
Kv. 2	0	20	176
Kv. 3	0	5	68
besökande till handel och service		9 i markplanet	
Kv. 4	87	66	566
Kv. 5	25	24	195
Kv. 6	68	72	589
Kv. 7	116 inkl. förskola	64 varav 4 i markplanet	509
Kv. 8	50	67	550
Kv. 9	64	56	448
Kv. 10	45 inkl. förskola	46 varav 5 i markplanet	369
<b>Summa</b>	<b>ca 455</b>	<b>436</b>	<b>3 592</b>

\*Placering och utformning av cykelparkering har ännu ej gjorts. I tabellen visas beräknat behov.



*Figur: Förslag till möjlig cykelparkering på allmän platsmark för besökande till verksamheter i området markerat med lila nyans  
För information visas förslag till bilplatser, angöringsplatser, utfarter från garage m.m. också i figuren*

## Cykelplatser

Varje cykelpplats kräver ca 1,4 kvm vilket ger ett totalt behov på över 5 000 kvm. En del cykelparkeringar till bostäderna kommer därför anläggas i två plan. Vid utformning av cykelplatser, både till verksamheter och bostäder, bör några platser dimensioneras för lådcyklar och cyklar med cykelkärra. Hissar, ramper och dörrar kommer att utformas så att cyklar lätt kan tas till sina platser.

## Bostäder

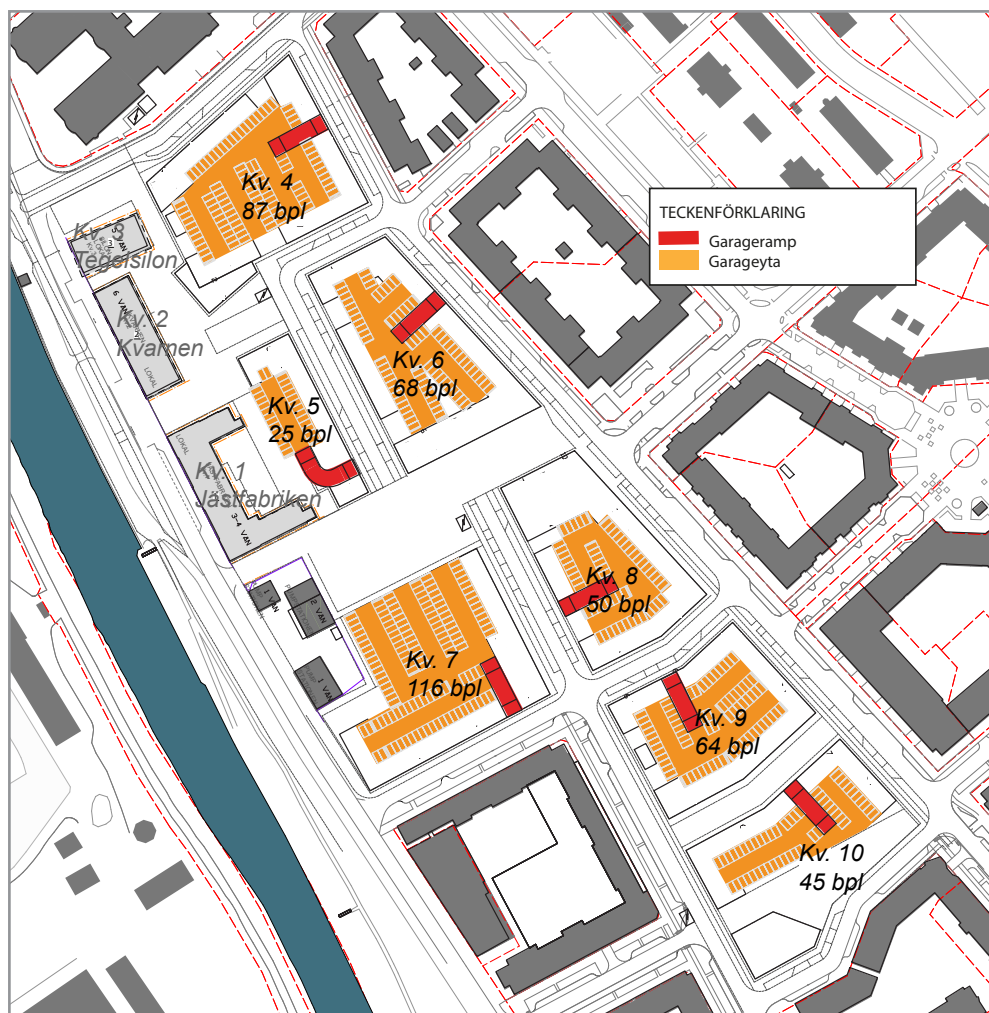
Cykelplatser för boende kommer att ordnas i cykelförråd både på gårdarna och i byggnaderna. Några väderskyddade platser planeras även vid ingångarna till gårdarna. Ett fåtal cykelplatser kan placeras i förgårdsmark utanför entréerna, dessa planeras dock inte ha väderskydd.

## Förskolor

Vid de två förskolorna planeras särskilda cykel- och barnvagnsförråd för verksamheten. I senare planering inryms 9 avdelningar med totalt ca 160 barn, i stället för de 250 barn som tidigare antogs vid trafikfödesberäkningen. Vid förskolorna behövs cykelplatser för personalen och för korttidsuppställning vid hämtning och lämning. De senare behöver vara i markplanet. Enligt Uppsala kommun parkeringstal behöver förskolorna 29 platser respektive 36 platser.

## Övriga verksamheter

För övriga verksamheter, vilka troligen främst kommer att vara kontor, handel och restauranger, planeras för att arbetande ska erbjudas cykelparkering i förråd inom kvarteren medan besökande förutsätts parkera i markplanet. I en del fall förslås markparkering anläggas på kvartersmark och i en del fall på allmän platsmark. Cykelparkering på allmänna ytor föreslås t.ex. norr om Kv. 3 (Ankomstplatsen), längs Kulturstråket vid aktivitetshuset i Kv. 4, i flexzoner utanför södra delen av Kv. 5 och norra delen av Kv.7 samt på Torg 2 (Navet). Hälften av platserna bör vara väderskyddade.



Figur: Garage med ramper och bedömt antal bilplatser

Lokaler planeras främst kring de befintliga byggnaderna i Kv. 1-3, aktivitets-  
huset i Kv.4 samt kring Torg 2 (Navet) i mitten av området. Totalt bedöms  
ca 200 cykelplatser behövas i markplanet, ca 60 vid torget och ca 140 kring  
Kv. 1-4.

## Bilplatser

Bilparkering för boende, besökande till boende och arbetande kommer att  
anläggas i garage under hus och gårdar.

## Garageanslutningar

Garageanslutningar anläggs inte mot planerade cykelbanor längs Sågargatan  
och Industrigatan. För att inte dra in biltrafik i området placeras garageinfa-  
terna så perifert som möjligt.

En lokal lågpunkt kring korsningen Sågargatan-Tullgarnsgatan gör också att  
garageinfarter bör placeras en bit från korsningen. Höjdsättningen av Lo-  
kalgata 4 behöver anpassas så att höjden från Industrigatan behålls så långt  
möjligt mot Sågargatan.

## Utformning av bilplatser och garageramp

Under alla nya kvarter planeras garage. Antalet möjliga bilplatser i varje  
garage har skissats med antaganden om 2,5 meter breda platser och 7,0 meter  
mellan varje parkeringsrad.

Till garagen har antagits 25 meters ramper i lutning 1/8 med 5 meters vilplan  
i lutning 1/16 mot fasad och garagegolv.

## Bedömt antal bilplatser i garage

Vid bedömning av antalet bilplatser antas att garage kan byggas under går-  
darna och 5 meter in under byggnadernas bostadsdelar. Lokaler förutsätts lig-  
ga i markplanet och under dessa planeras inga garage. Ritade antal bilplatser  
är nedräknade med 10 % för att kompensera för behov av kommunikation  
mot trapphus, intrång från enstaka pelare eller andra konflikter.

I tabell på sidan 33 visas bedömt antalet bilplatser i garage per kvarter och beräknat bilplatsbehov per kvarter.

### **Bedömt antal bilplatser i markplanet**

Boende, besökande till boende och arbetande i kontor kan ges möjlighet till parkering i garage. För att undvika offentliga garage bör parkering för besökande till kontor, service och handel anläggas i markplanet.

Bilplatsbehov för verksamheterna har enligt Uppsala kommuns parkeringstal beräknats till totalt 25 bilplatser.

Bilplatsbehov för förskolor har beräknats till åtta, 3-4 respektive 4-5 bilplatser per förskola. Bilplatser för arbetande kan ordnas i garage. På gatumark föreslås tre vid den mindre respektive fyra vid den större förskolan.

Av resterande 17 bilplatser för verksamheter antas åtta reserveras i garage för arbetande. Resterande nio bilplatser för besökande bör placeras i markplanet. De flesta i närheten av Torg 2 (Navet) och kring de befintliga byggnaderna i Kv. 1-3.

### **Antal bilplatser per kvarter**

Fördelning av antalet bilplatser går inte jämnt med behovet i varje kvarter. Därför kommer det att finnas ett behov av samordning av bilparkering mellan olika kvarter. Om bilplatser till besökande till kontor, service och handel kan anläggas i markplanet kan offentliga garage undvikas.

I de befintliga Kv. 1-3 finns inga garage. Boende och verksamma i kvarteren kan erbjudas parkering i Kv. 4 eller Kv. 7.

Kv. 4 kan rymma mer än sitt eget bilplatsbehov.

Kv. 5 kan rymma ungefär sitt behov av bilplatser. Garaget är litet med ett drygt 20-tal bilplatser, här blir kostnaderna för ramp och garage avsevärt dyrare per bilplats.

Kv. 6 rymmer p.g.a. lokaler i södra delen av kvarteret något för få bilplatser. Om besökande till service och handel antas parkera i markplanet klaras behovet.

Kv. 7 kan med sin underbyggda gård rymma avsevärt mer än sitt bilplatsbehov.

Kv. 8 saknar 15-20 bilplatser, detta beror på att kvarteret rymmer en större lokal i markplanet, vilken inte kan underbyggas. Behovet kan klaras i Kv. 7.

Kv. 9 kan rymma något mer än sitt eget bilplatsbehov.

I Kv. 10 begränsas garageplanet av befintliga ledningar. Då sju platser bedöms vara förskolans behov och då fem av dessa bör anläggas i markplanet bedöms kvarteret klara resterande behov.