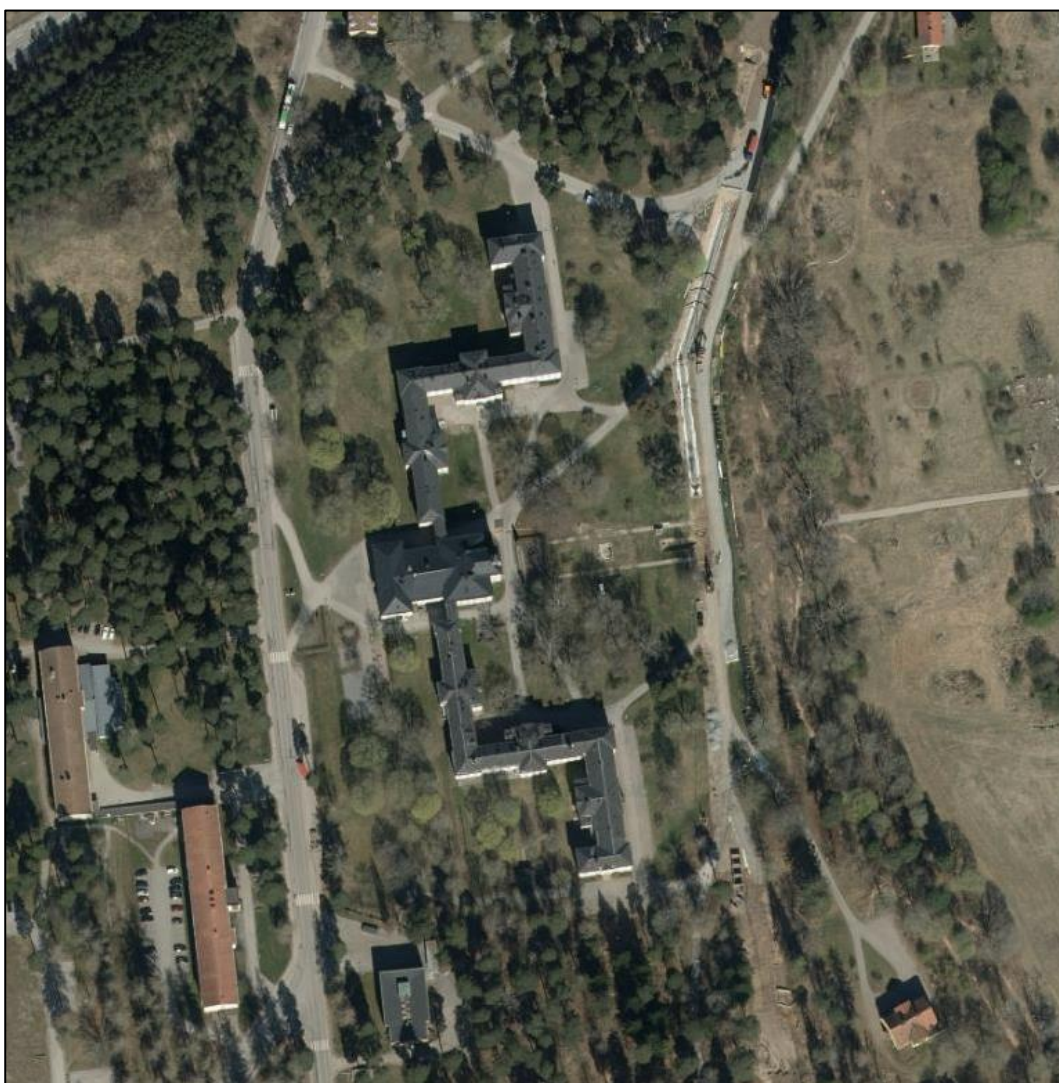


# TRAFIK- OCH MOBILITETSUTREDNING

## Detaljplan för Hospitalet, del av Kronåsen 1:25

2026-01-07



Bildkälla: Uppsala kommun

## Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Trafik- och mobilitetsutredning Hospitalet
Uppdragsnummer	10337447
Författare	Fred Gillner, Annie Lindfors Ljuhs och Hanna Lövgren
Datum	2026-01-07

## Kund

### Uppsala kommun

Kontaktperson:  
Magdalena Lundberg  
magdalena.lundberg@ uppsala.se

## Konsult

### WSP

WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

Kontaktperson:  
Fred Gillner  
[fred.gillner@wsp.com](mailto:fred.gillner@wsp.com)

# Innehåll

1	INLEDNING OCH SYFTE	4
2	BAKGRUND OCH AVGRÄNSNING	4
3	FÖRUTSÄTTNINGAR	6
4	DET FRAMTIDA HOSPITALET	8
5	STRÅKANALYS CYKEL	12
6	PARKERING VID HOSPITALET	14
6.1	CYKELPARKERING	15
6.2	BILPARKERING	20
6.2.1	<i>Samnyttjande</i>	22
6.2.2	<i>Parkering för rörelsehindrade</i>	23
7	TRAFIK TILL HOSPITALET	26
7.1	TRAFIKFÖRINGSPRINCIPER	26
7.2	FRAMKOMLIGHET	27
7.3	AVFALLSHANTERING	30
7.3.1	<i>Riktlinjer för tömning av fettavskiljare</i>	32
7.4	LEVERANSER	32
7.5	ANGÖRING	32
7.6	RÄDDNINGSTJÄNST	34
8	PARKERING VID EVENEMANG	35
8.1	ANTAL BESÖKARE OCH UPPTAGNINGSSOMRÅDE	35
8.2	PARKERINGSLÖSNINGAR VID EVENEMANG	36
9	MOBILITETSÅTGÄRDER	38

# 1 INLEDNING OCH SYFTE

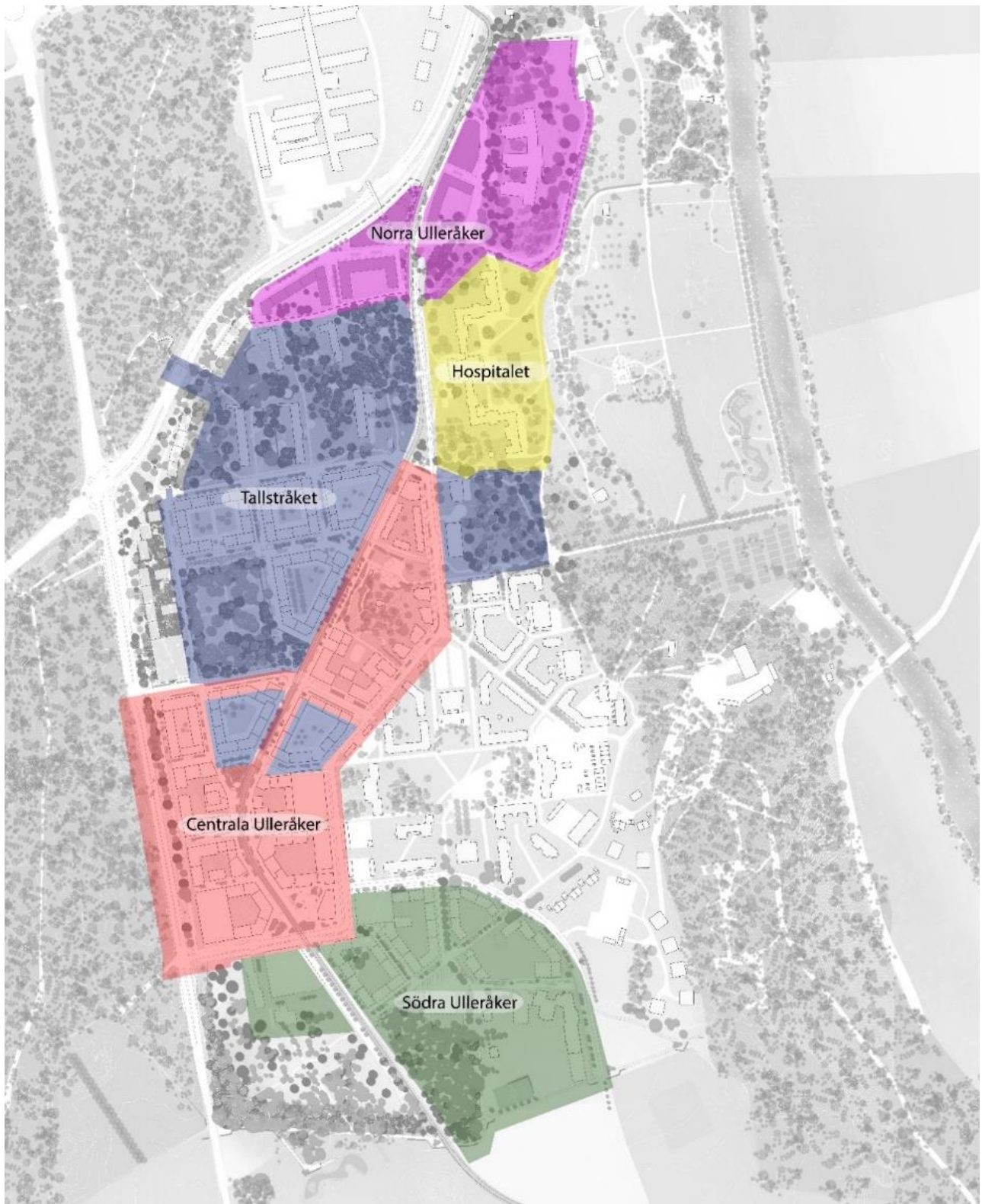
En detaljplaneprocess för Hospitalet, del av Kronåsen 1:25, i Ulleråker har påbörjats med syfte att skapa en destination och en publik mötesplats för invånare i Ulleråker och Uppsala. Målbilden är även att Hospitalet ska vara en destination för besökande utanför kommunen. I samband med detaljplanearbetet har denna trafik- och mobilitetsutredning genomförts. Syftet med utredningen är att studera hur parkering och andra trafikfunktioner kan lösas. Utredningen studerar även hur trafiksituationen som uppstår vid evenemang i Hospitalsträdgården kan hanteras. Utredningen utgör underlag till samrådshandlingarna.

# 2 BAKGRUND OCH AVGRÄNSNING

Ulleråker utvecklas nu till en ny modern stadsdel och utgörs av flera olika detaljplaner, se Figur 1. Den här utredningen är avgränsad till detaljplanen för Hospitalet, som innefattar en kulturhistoriskt värdefull bebyggelse- och parkmiljö i Ulleråker. Omkringliggande planer har dock stor inverkan på trafiksituationen vid Hospitalet. Flera trafikutredningar och trafikanalyser har genomförts för Ulleråker och de olika detaljplanerna. För ökad förståelse om trafiksituationen i och omkring Ulleråker hänvisas till tidigare utredningar, i synnerhet Trafik-PM<sup>1</sup> som redovisar relevanta aspekter gällande trafik i Ulleråker. Den här utredningen är avgränsad till att studera trafiksituationen inom planområdet Hospitalet samt Hospitalsträdgården som angränsar planområdet i öst.

---

<sup>1</sup> Trafikpromemoria för detaljplanerna Norra Ulleråker, Tallstråket och Centrala Ulleråker. WSP, 2025-05-24



Figur 1. Detaljplanegränser i Ulleråker enligt strukturplan (2024-12-16).

### 3 FÖRUTSÄTTNINGAR

I dokumentet Strategi och handlingsplan för mobilitet i Ulleråker<sup>2</sup> har kommunen utvecklat en rad mål och indikatorer för den framtida stadsdelen. Huvudmålet är att minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med hållbara färdmedel som gång, cykel eller kollektivtrafik. En anledning till ambitionen att minimera biltrafiken i Ulleråker är stadsdelens placering på Uppsalaåsen som är en grundvattentäkt.

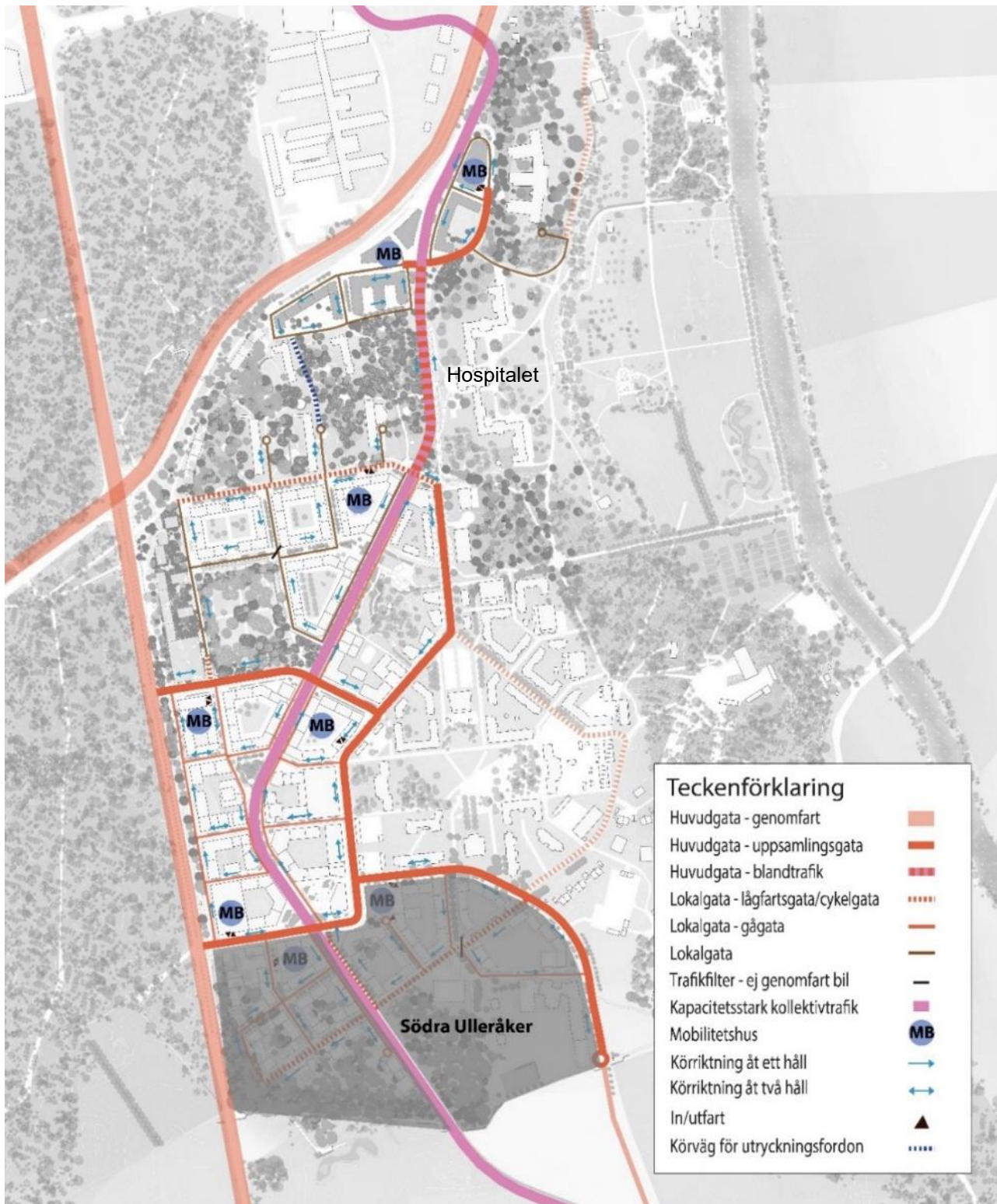
All bilparkering inom stadsdelen, med undantag för parkering för rörelsehindrade (RHP), ska ske i gemensamma mobilitetshus som ska vara strategiskt lokaliserade i Ulleråker utanför planområdet. Dessa mobilitetshus ska även fungera som angoringspunkter för att hämta/lämna eller andra typer av korta stopp. Kortare angoringsbehov kommer dock vara möjliga att göra på vissa gator. Frågor som rör planering av mobilitetshus utreds i separat och behandlas inte i den här utredningen. RHP och cykelparkering ska finnas i anslutning till varje kvarter och fastighet.

På västra sidan Hospitalet ligger Ulleråkersvägen som i framtiden ska utvecklas till ett kollektivtrafikstråk med kapacitetsstark kollektivtrafik. Den nu gällande förutsättningen är att kommunen har beslutat att anlägga spårväg längs en del av Ulleråkersvägen, men för att hantera osäkerheten används begreppen *kapacitetsstark kollektivtrafik* och *kollektivtrafikstråk* i utredningen. På vägsträckan utanför Hospitalet ska biltrafik ske i blandtrafik med kapacitetsstark kollektivtrafik. Utöver grundvattenfrågan finns det skäl att begränsa biltrafiken längs blandtrafiksträckan för att framkomligheten för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken ska vara god.

Inom Ulleråker planeras även för ett gent och sammanhängande vägnät för gång och cykel. Den planerade gatustrukturen redovisas i Figur 2.

---

<sup>2</sup> Uppsala kommun. *Handlingsplan för mobilitet i Ulleråker*. (2017)



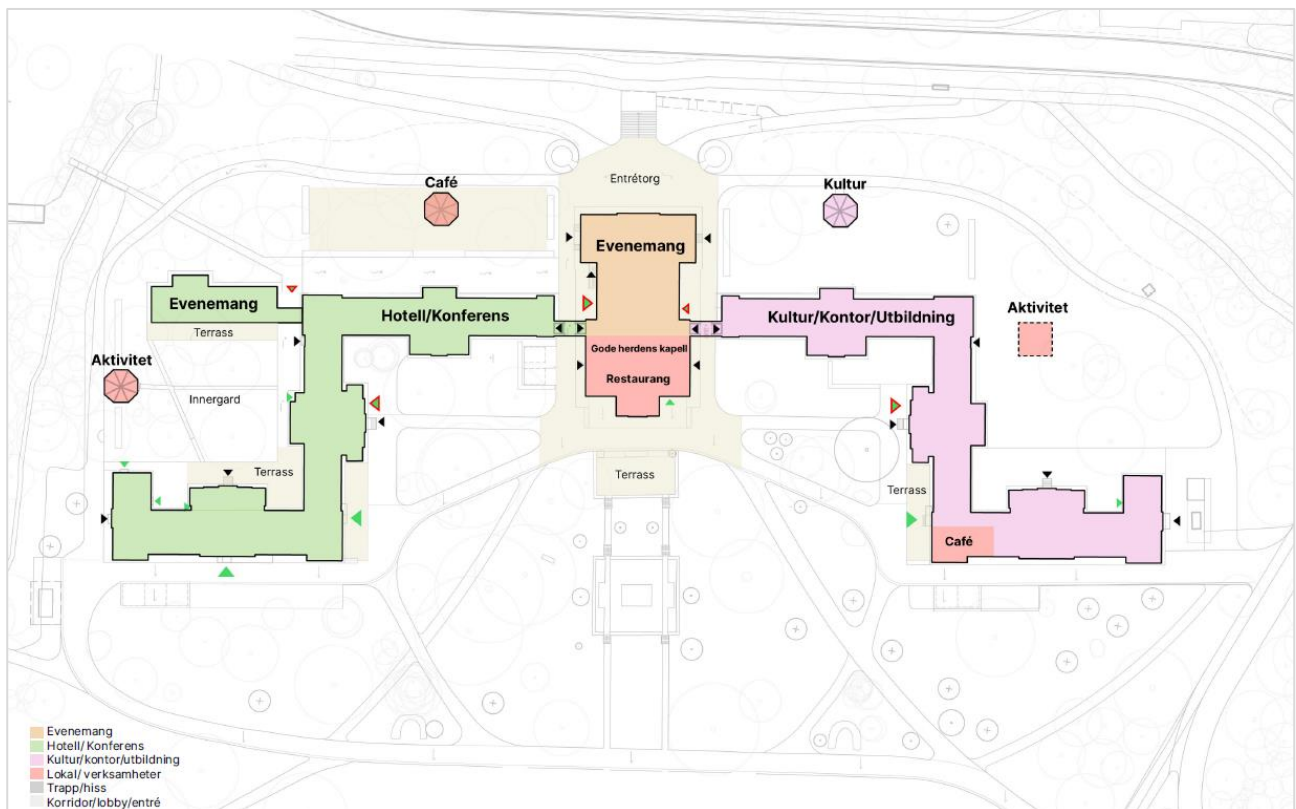
Figur 2. Föreslagen gatustruktur i Ulleråker (2025-04-24). Planarbetet i Södra Ulleråker (grå yta) är pausat, vilket innebär att gatustrukturen är osäker och kan komma att uppdateras. Detaljplanerna för Norra Ulleråker och Tallstråket är samrådsversioner och gatustrukturen där kan också komma att ändras.

## 4 DET FRAMTIDA HOSPITALET

Hospitalet är en kulturhistoriskt viktig byggnad som både kan tillföra karaktär och nya funktioner när stadsdelen utvecklas. Målet är att Hospitalet ska vara en publik samlingspunkt för boende i Ulleråker, Uppsala och mer långväga besökare. När byggnaden utvecklas kan den komma att rymma olika typer av verksamheter och funktioner. Hospitalets behöver dock anpassas efter framtida användning och vice versa för att bevara de kulturhistoriska värdena. Med hänsyn till detta passar det att olika typer av verksamheter etablerar sig i olika delar av byggnaden. Exempelvis finns särskilda skyddsvärda delar i Hospitalet som en kyrksal i mittbyggnaden.

Vägledande förutsättningar för Hospitalets framtida användning har varit att byggnaden ska innehålla blandade verksamhetstyper. En verksamhetstyp som har dominerat diskussionen har varit att etablera hotell- eller konferensverksamhet tillsammans med andra verksamhetstyper. Andra verksamhetstyper kan bland annat innefatta restaurang, forskarbostäder, lokaler för vuxenutbildning samt övriga typer av arbetsplatser och verksamheter av mindre karaktär.

Under planarbetet har tre alternativa förslag för användning av Hospitalet tagits fram, se Figur 3 till Figur 5. I detta förslag finns en tillkommande byggrätt med som en förlängning av den södra innerflygel. Byggrätten kan tänkas innehålla exempelvis spa, lokal för evenemang, galleri eller annat. Övriga delar av Hospitalet tillhör den befintliga byggnaden.



Figur 3. Ett förslag på fördelning av verksamheter i Hospitalet, alternativ 1. Källa: Mandaworks, 2025-11-12.



Eftersom förslaget ovan har utformats parallellt med denna mobilitets- och parkeringsutredningen utgår följande beräkningar utifrån två tidigare framtagna scenarier av verksamhetsindelning. De två initiala scenarierna har tagits fram för att representera ett möjligt spann av parkeringsefterfrågan. Det ena scenariot är dominerat av bilparkeringsdrivande verksamheter, speciellt hotell och konferens, för att beskriva ett maxscenario. Därtill har ett scenario med flera olika typer av verksamheter tagits fram för att representera en lägre efterfrågan av bilparkering. Hospitalets ytanvändning för respektive scenario redovisas i Tabell 1 och Tabell 2 och används som indata till parkeringsberäkningarna, se kapitel 6.

Tabell 1. Indelning av verksamheter i scenario 1, vilket representerar ett högintensivt alternativ med hög efterfrågan på bilparkering, där hotellverksamhet utgör den dominerande användningen. Tabellen redovisar ytanvändningen (i kvm ljus BTA) för de olika verksamhetstyperna.

<b>Scenario 1</b> <b>Typ av verksamhet</b>	Mittbyggnaden	Norra inner-, mellan- och ytterflygeln	Södra inner- och mellanflygeln	Södra ytterflygeln
<i>Bostad (tillfällig vistelse) [kvm]</i>	-	-	-	-
<i>Restaurang [kvm]</i>	-	-	890	-
<i>Övriga verksamheter [kvm]</i>	-	-	-	-
<i>Utbildning/konferens [kvm]</i>	-	-	890	-
<i>Hotell [kvm]</i>	-	4 490	-	2 250
<i>Sammankomster [kvm]</i>	3 000	-	-	-
<i>Lokaler för vård [kvm]</i>	-	-	-	-
<b>Totalt:</b>	<b>3 000</b>	<b>4 490</b>	<b>1 780</b>	<b>2 250</b>

Tabell 2. Indelning av verksamheter i scenario 2, vilket representerar ett lågintensivt alternativ med blandade verksamhetstyper. Tabellen redovisar ytanvändningen (i kvm ljus BTA) för de olika verksamhetstyperna.

<b>Scenario 2</b> <b>Typ av verksamhet</b>	Mittbyggnaden	Norra inner-, mellan- och ytterflygeln	Södra inner- och mellanflygeln	Södra ytterflygeln
<i>Bostad (tillfällig vistelse) [kvm]</i>	-	-	-	2 250
<i>Restaurang [kvm]</i>	-	670	-	-
<i>Övriga verksamheter [kvm]</i>	1 500	3 800	-	-
<i>Utbildning/konferens [kvm]</i>	-	-	890	-
<i>Hotell [kvm]</i>	-	-	-	-
<i>Sammankomster [kvm]</i>	1 500	-	-	-
<i>Lokaler för vård [kvm]</i>	-	-	890	-
<b>Totalt:</b>	<b>3 000</b>	<b>4 490</b>	<b>1 780</b>	<b>2 250</b>

Vidare ska det möjliggöras för olika typer av fastighetsindelningar av byggnaden. Området som planläggs som kvartersmark kan bli föremål för markförsäljning. Fastighetsindelning förväntas kunna göras på framför allt tre sätt, se följande beskrivning och Figur 6. Denna utredning har haft alternativ i. och ii som utgångspunkt.

- i. Hela Hospitalet tillhör samma fastighet.
- ii. Hospitalet delas in i tre fastigheter: (1) mittbyggnaden, (2) delen söder om mittbyggnaden, och (3) delen norr om mittbyggnaden.
- iii. Hospitalet delas in i tre fastigheter: (1) mittbyggnaden samt den norra och den södra innerflygeln, (2) den södra mellanflygeln och den södra ytterflygeln, och (3) den norra mellanflygeln och den norra ytterflygeln.

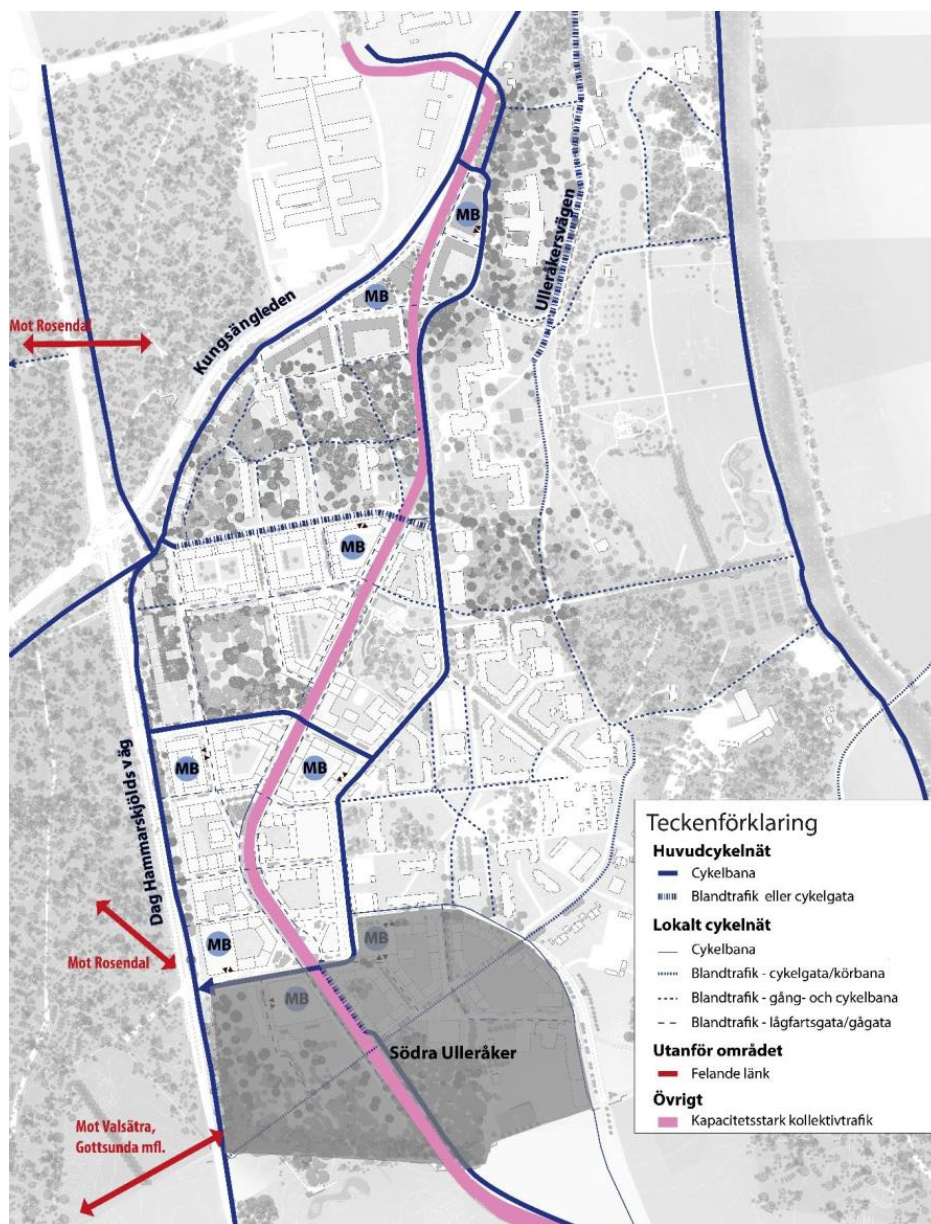


Figur 6. Hospitalet och dess olika byggnadsdelar. Källa: Upplandsmuséet.

## 5 STRÅKANALYS CYKEL

Cykel kommer vara ett viktigt färdmedel för stadsdelen samt för besökare och personal till Hospitalets framtida verksamheter. För att förstå hur cykeltrafiken kommer röra sig till, från och inom planområdet har viktiga cykelstråk identifierats. Dessa stråk bör beaktas när cykelparkeringar lokaliseras, både kopplat till Hospitalets verksamheter och för besökare/evenemang i Hospitalsträdgården. Stråken bör ha en ändamålsenlig standard för att uppmuntra säker och trygg cykling samt att cykelvägnätet behöver vara orienterbart även för förstagångsbesökare till Hospitalet.

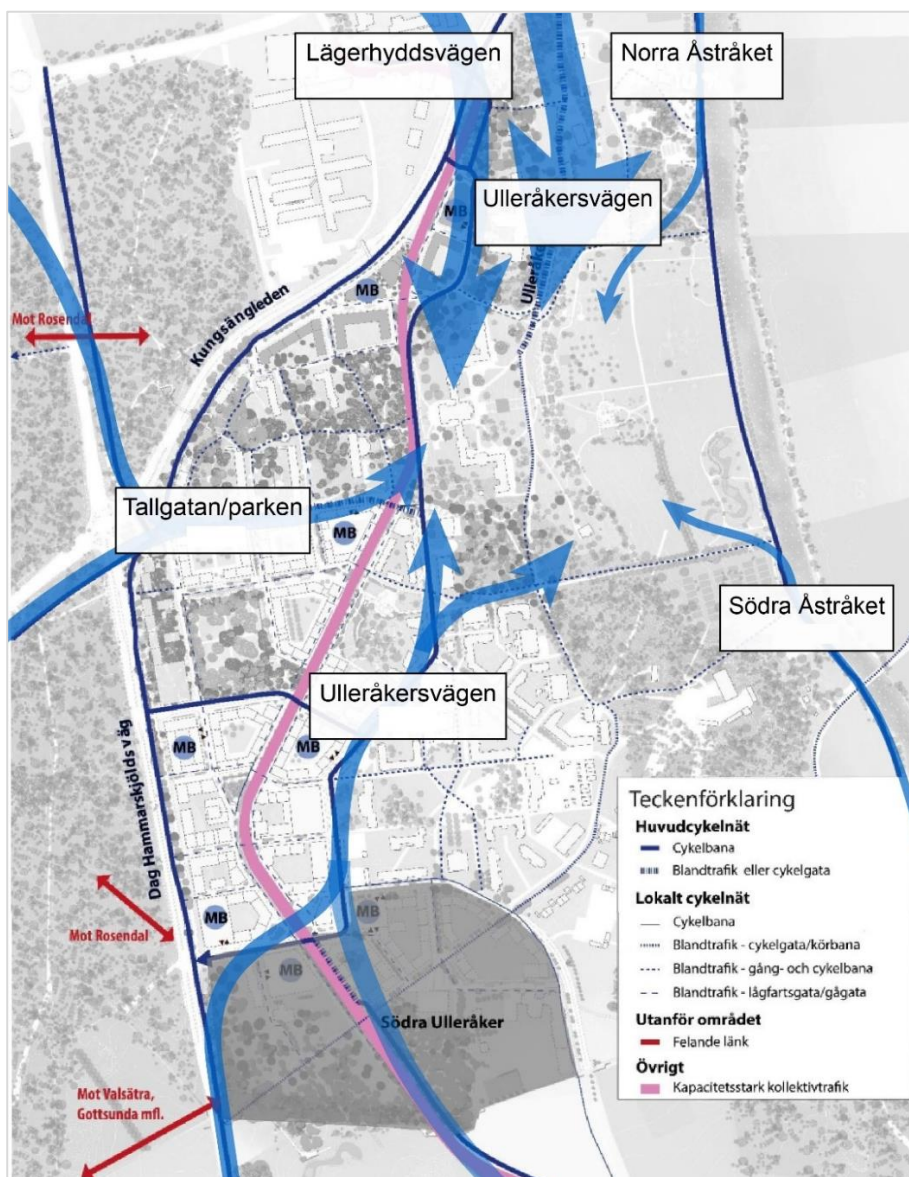
Det planerade cykelvägnätet i Ulleråker och länkarnas funktion är sammanställt i Figur 7 och utgör utgångspunkten i stråkanalysen.



Figur 7. Föreslagna cykelvägar i Ulleråker (2025-04-24). Planarbetet i Södra Ulleråker (grå yta) är pausat, vilket innebär att gatustrukturen är osäker och kan komma att uppdateras. Detaljplanerna för Norra Ulleråker och Tallstråket är samrådsversioner och kan också komma att ändras. Cykelvägarna är uppdelade på huvudcykelnät och lokalt cykelnät samt om det är en cykelbana eller cykelgata i blandtrafik.

För att uppskatta huvudsakliga cykelflöden till Hospitalet har en utredning från 2018 använts där cykelflödena i det framtida Ulleråker simulerades med hjälp av en trafikmodell.<sup>3</sup> Cykelflödena har även studerats utifrån den potentialstudie som Region Uppsala tog fram år 2021<sup>4</sup> för att sedan anpassa resultaten med hjälp av en kvalitativ bedömning utifrån Hospitalets lokalisering i stadsdelen.

Den övergripande fördelningen av cykelresorna till och från Hospitalet i olika relationer har sammanställts och fördelats i cykelvägnätet, se Figur 8. Bedömningen är att den största delen (cirka hälften) av cyklisterna till Hospitalet kommer att angöra från Lägerhyddsvägen och Ulleråkersvägen norrifrån. Ulleråkersvägen söderifrån kommer att vara det huvudsakliga cykelrelationen för boende i exempelvis Ultuna, Sunnersta och Gottsunda medan Tallgatan/Tallparken antas nyttjas av boende i Valsätra, Norby och Rosendal. Dessa relationer kommer också att utgöra en betydande andel av cykelresorna till Hospitalet. En mindre andel av resorna antas gå via Åstråket och Hospitalsträdgården.



Figur 8. Huvudsakliga cykelrelationer för resor till och från Hospitalet.

<sup>3</sup> Trivector (2018). PM Cykelflöden i Ulleråker – Analys i Visum.

<sup>4</sup> Region Uppsala (2021). Potentialstudie för cykling i Uppsala län. <https://storymaps.arcgis.com/stories/4ab7ba6e3997415d87e5605580b641b0>

## 6 PARKERING VID HOSPITALET

I detta kapitel redovisas parkeringsberäkningar för bil, för rörelsehindrade (RHP) och för cykel till framtida verksamheter i Hospitalet. Bilparkering ska ske i stadsdelens mobilitetshus, medan RHP och cykelparkering ska anordnas på kvartersmark i anslutning till respektive fastighet eller verksamhet.

Beräkningarna utgår från två olika scenarier för att beskriva ett spann av möjlig parkeringsefterfrågan. För en närmare beskrivning av scenarierna samt antaganden kring ytanvändning i Hospitalet se Tabell 1 och Tabell 2 i Kapitel 4. En tillkommande byggrätt på cirka 300 kvm BTA kan komma att etableras som en förlängning av den södra mellanflygeln, vilket inte har inkluderats i parkeringsberäkningen. Byggrätten och den verksamhet som kan förväntas där kommer troligen alstra några fler resor, och därmed öka parkeringsefterfrågan något. Däremot antas utrymmet i byggrätten främst nyttjas av besökare till andra framtida verksamheter i Hospitalet, exempelvis hotellet, och därmed inte ha en markant påverkan på den beräknade parkeringsefterfrågan.

Utgångspunkten för parkeringsberäkningarna är Uppsala kommuns parkeringstal där lägesbaserade reduceringar tillämpats i enlighet med åtgärdsplanen för hållbar mobilitet i Ulleråker.<sup>5 6</sup> Uppsalas parkeringsriktlinjer är inte heltäckande för de verksamheter som antas kunna etableras i Hospitalet, och i dessa fall har utredningen antagit parkeringstal baserat på andra källor och erfarenheter. Som ett första steg har antalet anställda, boende och besökare uppskattats. Antaganden och erfarenhetstal som använts redovisas i Tabell 3.

Tabell 3. Antaganden som har gjorts för att bedöma antalet anställda, boende och besökare i Hospitalets framtida verksamheter.

Typ av verksamhet	Antagande	Källa
<b>Bostäder (tillfällig vistelse)</b>	a) 50 kvm BTA per lägenhet (motsvarande studentlägenhet) b) 1,2 personer per lägenhet	a) Parkeringsberäkning och dimensionering av mobilitetshus Ulleråker, 2025-02-25, WSP b) Statistik om hushållstorlekar, SCB
<b>Restaurang</b>	20 anställda och 100 besökare per 1 000 kvm BTA samtidigt vistandes	Parkeringsnorm för Halmstads kommun, 2016-12-13.
<b>Utbildning/konferens</b>	6,3 kvm per person	Främre Boländerna – Kvadratmeter konvertering, 2019-05-09, Svefa
<b>Hotell</b>	a) 34 kvm BTA per rum b) 1,7 personer per rum och cirka 6 anställda per 1000 kvm BTA c) 75% beläggning (i genomsnitt 65% enligt statistik)	a) Främre Boländerna – Kvadratmeter konvertering, 2019-05-09, Svefa b) Antagande baserat på tidigare parkeringsutredningar för hotell i Uppsala och Göteborg c) Baserat på inkvarteringsstatistik från Tillväxtverket
<b>Sammankomster</b>	7,5 - 10 kvm BTA per person	Antagande baserat på nuvarande utformning av eventlokaler i Hospitalet
<b>Lokaler för vård</b>	25 kvm BTA per person	Främre Boländerna – Kvadratmeter konvertering, 2019-05-09, Svefa

<sup>5</sup> Parkeringstal för Uppsala (riktvärden för parkering på kvartersmark). (PBN-2018-0061). Uppsala kommun.

<sup>6</sup> Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker, 2023-08-31, WSP.

Tabell 4. Indata som används för parkeringsberäkningar. Scenario 1 ska representera en högintensiv bilparkeringsefterfrågan.

<b>Scenario 1</b>	<b>Mittbyggnaden</b>	<b>Norra inner-, mellan- och ytterflygeln</b>	<b>Södra inner- och mellanflygeln</b>	<b>Södra ytterflygeln</b>
<i>Bostad (tillfällig vistelse)</i>	-	-	-	-
<i>Restaurang</i>	-	-	89 besökare + 18 anställda	-
<i>Övriga verksamheter</i>	-	-	-	-
<i>Utbildning/konferens</i>	-	-	141 besökare	-
<i>Hotell</i>	-	168 besökare + 28 anställda (132 rum)	-	84 besökare + 14 anställda (66 rum)
<i>Sammankomster</i>	300 besökare	-	-	-
<i>Lokaler för vård</i>	-	-	-	-

Tabell 5. Indata som används för parkeringsberäkningar. Scenario 2 ska representera en högintensiv bilparkeringsefterfrågan.

<b>Scenario 2</b>	<b>Mittbyggnaden</b>	<b>Norra inner-, mellan- och ytterflygeln</b>	<b>Södra inner- och mellanflygeln</b>	<b>Södra ytterflygeln</b>
<i>Bostad (tillfällig vistelse)</i>	-	-	-	45 lägenheter
<i>Restaurang</i>	-	68 besökare + 13 anställda	-	-
<i>Övriga verksamheter</i>	1 500 kvm BTA	3 817 kvm BTA	-	-
<i>Utbildning/konferens</i>	-	-	141 besökare	-
<i>Hotell</i>	-	-	-	-
<i>Sammankomster</i>	200 besökare	-	-	-
<i>Lokaler för vård</i>	-	-	36 besökare och anställda	-

## 6.1 CYKELPARKERING

I detta kapitel redovisas den beräknade parkeringsefterfrågan för cykel samt placering och utformning av cykelparkering. Tabell 6 beskriver de parkeringstal för cykel som används i denna utredning. Parkeringstalen är baserade på Uppsala kommuns parkeringsnorm, åtgärdsplan för hållbar mobilitet i Ulleråker samt

färdmedelsmål för Uppsala kommun<sup>7</sup>. Särskilda antaganden har genomförts om det bedömts nödvändigt, exempelvis för hotell och sammankomster.

Tabell 6. Antaganden och cykelparkeringstal som ligger till grund för parkeringsberäkningarna.

Typ av verksamhet	P-tal för cykel
<b>Bostad (tillfällig vistelse)</b>	1,2 cykelparkeringsplatser per lägenhet
<b>Restaurang</b>	0,5 cykelparkeringsplatser per person (besökare och anställda)
<b>Övriga verksamheter</b>	10 cykelparkeringsplatser per 1 000 kvm BTA
<b>Utbildning/konferens</b>	0,5 cykelparkeringsplatser per person
<b>Hotell</b>	0,15 cykelparkeringsplatser per besökare och 0,5 cykelparkeringsplatser per anställd
<b>Sammankomster</b>	0,2 cykelparkeringsplatser per person
<b>Lokaler för vård</b>	0,5 cykelparkeringsplatser per person (besökare och anställda)

Utifrån beskrivna förutsättningar redovisas beräknad parkeringsefterfrågan för cykel för scenario 1 respektive scenario 2 i Tabell 7 respektive Tabell 8. Total beräknad parkeringsefterfrågan för cykel uppgår till 243 cykelparkeringsplatser i scenario 1 och 276 cykelparkeringsplatser i scenario 2. Behov av platser för långtidsparkering, som i detta fall är tillägnat boende och anställda, framgår också av tabellen.

Tabell 7. Beräknad efterfrågan av cykelparkering för verksamheter i Hospitalet utifrån scenario 1, uppdelat på boende/anställda och besökare

<b>Scenario 1</b>	<b>Mittbyggnaden</b>	<b>Norra inner-, mellan- och ytterflygeln</b>	<b>Södra inner- och mellanflygeln</b>	<b>Södra ytterflygeln</b>
<b>Bostad (tillfällig vistelse) – Boende</b>	-	-	-	-
– Besökare	-	-	-	-
<b>Restaurang – Anställda</b>	-	-	15	-
– Besökare	-	-	38	-
<b>Övriga verksamheter – Anställda</b>	-	-	-	-
– Besökare	-	-	-	-
<b>Utbildning/konferens – Anställda</b>	-	-	2	-
– Besökare	-	-	69	-
<b>Hotell – Anställda</b>	-	14	-	7
– Besökare	-	25	-	13
<b>Sammankomster – Anställda</b>	-	-	-	-

<sup>7</sup> Handlingsplan för mobilitet och trafik, 2021-12-15, Uppsala kommun (KSN-2019-2011)

– Besökare	60	-	-	-
<b>Lokaler för vård – Anställda</b>	-	-	-	-
– Besökare	-	-	-	-
<b>Totalt:</b>	<b>60</b>	<b>39</b>	<b>124</b>	<b>20</b>
Varav långtidsparkering för boende och anställda:	0	14	17	7

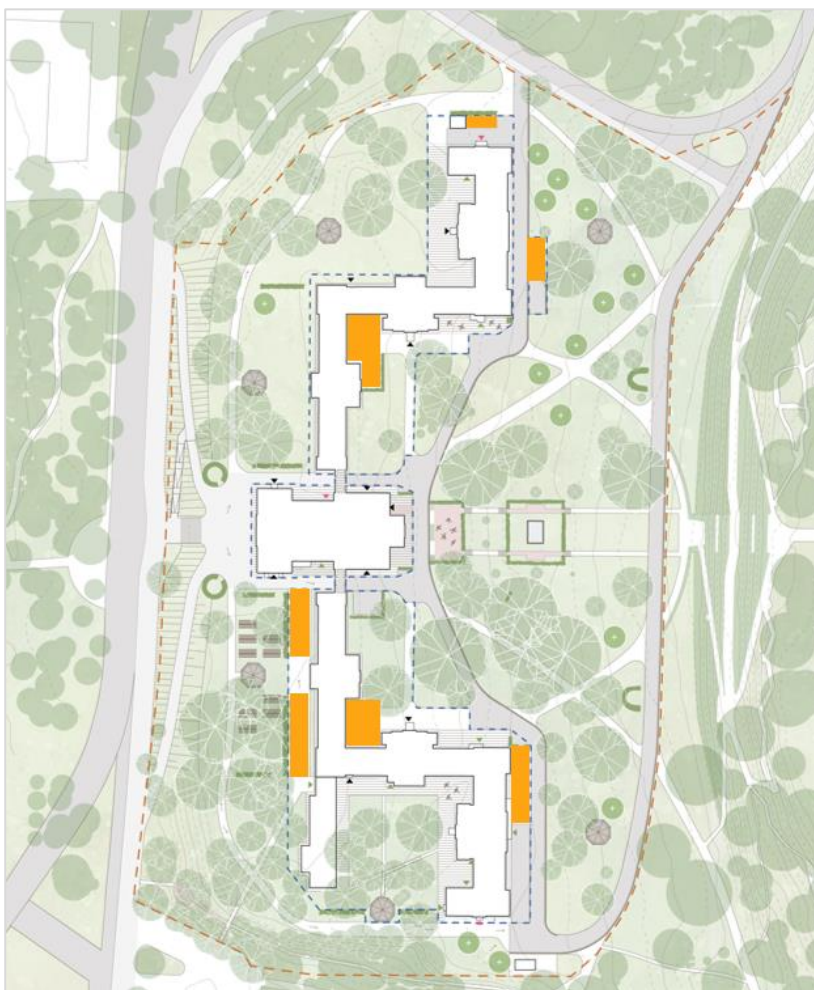
Tabell 8. Beräknad efterfrågan av cykelparkering för verksamheter i Hospitalet utifrån scenario 2, uppdelat på boende/anställda och besökare.

<b>Scenario 2</b>	<b>Mittbyggnaden</b>	<b>Norra inner-, mellan- och ytterflygeln</b>	<b>Södra inner- och mellanflygeln</b>	<b>Södra ytterflygeln</b>
<b>Bostad (tillfällig vistelse) – Boende</b>	-	-	-	49
– Besökare	-	-	-	5
<b>Restaurang – Anställda</b>	-	12	-	-
– Besökare	-	29	-	-
<b>Övriga verksamheter – Anställda</b>	15	38	-	-
– Besökare	-	-	-	-
<b>Utbildning/konferens – Anställda</b>	-	-	2	-
– Besökare	-	-	69	-
<b>Hotell – Anställda</b>	-	-	-	-
– Besökare	-	-	-	-
<b>Sammankomster – Anställda</b>	-	-	-	-
– Besökare	40	-	-	-
<b>Lokaler för vård – Anställda</b>	-	-	6	-
– Besökare	-	-	12	-
<b>Totalt:</b>	<b>55</b>	<b>79</b>	<b>88</b>	<b>54</b>
Varav långtidsparkering för boende och anställda:	15	50	8	49

För långtidsparkering bör det finnas en högre nivå av stöldskydd, exempelvis rekommenderas parkering i cykelrum inomhus. I Hospitalet bedöms dock inomhusparkering vara en utmaning med hänsyn till den befintliga byggnadens utformning. Kommunens riktlinjer betonar att parkering för cykel ska finnas nära viktiga målpunkter, inklusive arbetsplatser och skolor. Detta innebär att cykelparkering bör finnas i direkt anslutning till entrépunkter i Hospitalbyggnaden. Korttidsparkering bör placeras inom 25 meter från entréer.

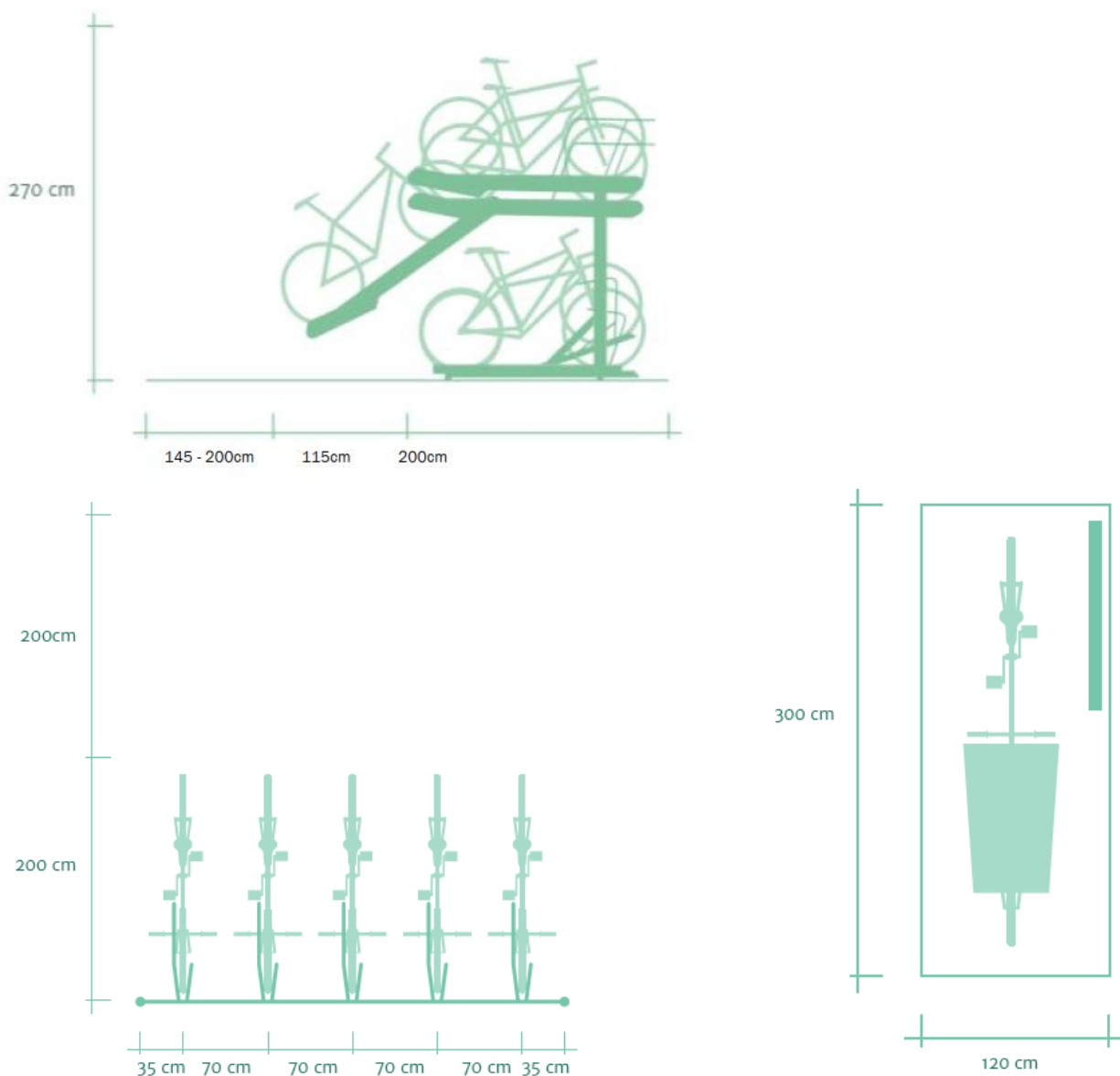
Parkering ska i första hand anordnas i byggnaden eller inom fastigheten på kvartersmark, se föreslagna platser för cykelparkering i Figur 9. Cykelparkeringens lokalisering bör vara logisk och lättillgänglig i förhållande till den målpunkt som besökaren har, gärna längs den naturliga vägen till målpunkten. För att underlätta för cyklister bör därför parkering finnas på olika sidor av Hospitaletbyggnaden, vilket finns i det presenterade förslaget. Det ska vara enkelt och tydligt för cyklister var cykelparkeringar finns. Samtidigt bör det utformas med hänsyn till hur ytorna kan förväntas användas. Till exempel kan cykelparkeringar vid den norra respektive södra ytterflygeln påverkas negativt av passerande motortrafik, vilket kan minska tillgängligheten och upplevd trygghet och säkerhet. Placeringen i hörnen mellan inner- och mellanflyglarna kan i sin tur upplevas som mindre intuitiv eller naturlig då de inte ligger i direkt anslutning till naturliga rörelsestråk. Det kan också upplevas instängt med dålig sikt, vilket kan påverka den upplevda tryggheten negativt, särskilt när det är mörkt ute.

Stråkanalysen i kapitel 5 visar att en stor andel av cyklisterna förväntas anlända norrifrån. Det innebär att parkeringen vid den norra ytterflygeln blir den första cykelparkeringen som de flesta kommer till, vilket kan leda till att en större andel parkerar här – oavsett var i byggnaden deras målpunkt ligger. Det är också viktigt att cykelparkering inte placeras så att den hindrar eller störs av andra funktioner, såsom RHP, gångstråk, uteserveringar eller andra aktiviteter. Ett antal allmänna parkeringsplatser för cykel utöver de framräknade i parkeringsberäkningen rekommenderas vid strategiska målpunkter i Hospitalsträdgården utanför planområdet, exempelvis i anslutning till Åstråket, dagvattenparken och lekplatsen.



Figur 9. Föreslagna platser för cykelparkering i orange. Bakgrundskarta: Nivå, 2025-12-18.

Cykelparkeringar ska utformas enligt Uppsala kommuns riktlinjer, det är fastighetsägaren som ansvarar för planering, anläggning och skötsel av parkering på kvartersmark. Alla cykelparkeringsplatser ska vara utrustade med möjlighet att låsa cykeln i ramen. För att parkeringsplatserna ska vara användarvänliga för alla cykeltyper måste det finnas utrymme att vända, backa och leda cykeln. Minsta avstånd mellan respektive cykel ska vara minst 70 cm (C/C-avstånd) för ramlåsställ med manövreringsutrymme på 2 meter bakom cykelstället. Platser för större cyklar som lådcyklar och cykelkärror ska utgöra 10 procent av det totala antalet cykelplatser. Det ska inte behövas fysisk styrka för att parkera, vilket innebär att kraftiga lutningar inte får förekomma. Figur 10 visar ytanspråk för vanliga typer av parkeringslösningar för cykel som kan användas vid Hospitalet.



Figur 10. Parkeringslösningar för raka cykelställ, tvåvåningsställ och cykelkärror<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Källa: Uppsala kommun, Cykelparkeringar,Handledning för byggherrar i Uppsala kommun, 2020

## 6.2 BILPARKERING

I detta avsnitt beskrivs parkeringstal samt resultat av beräknad efterfrågan på bilparkering. Tabell 9 beskriver parkeringstalen för bil som används i denna utredning. Parkeringstalen är baserade på Uppsala kommuns parkeringsnorm och åtgärdsplanen hållbar mobilitet i Ulleråker, samt särskilda antaganden om det har bedömts nödvändigt. I de fall parkeringstal inte funnits eller inte har bedömts vara representativa för Hospitalets verksamheter har utgångspunkten varit att dimensionera efter färdmedelsmålen för Ulleråker, vilket motsvarar en bilandel på 20 procent.

Tabell 9. Antaganden och cykelparkeringstal som ligger till grund för parkeringsberäkningarna.

Typ av verksamhet	Antaganden & P-tal för bil
<b>Bostad (tillfällig vistelse)</b>	0,2 bilparkeringsplats per lägenhet, inklusive besöksparkering
<b>Restaurang</b>	20% bilandel och 2 personer per bil för besökare 0,2 bilparkeringsplats per anställd
<b>Övriga verksamheter</b>	2 bilparkeringsplatser per 1 000 kvm BTA
<b>Utbildning/konferens</b>	0,1 bilparkeringsplats per person
<b>Hotell</b>	40% bilandel och 1,7 personer per bil för besökare 0,2 bilparkeringsplats per anställd
<b>Sammankomster</b>	20% bilandel och 2 personer per bil
<b>Lokaler för vård</b>	0,2 bilparkeringsplats per person (besökare och anställda)

Utifrån beskrivna förutsättningar redovisas beräknad parkeringsefterfrågan för bil för scenario 1 och 2 i Tabell 10 respektive Tabell 11. Total beräknad parkeringsefterfrågan för bil uppgår till 124 bilparkeringsplatser i scenario 1 och 70 bilparkeringsplatser i scenario 2. Parkeringsefterfrågan från Hospitalet ska lösas i mobilitetshus utanför planområdet. Exakta placeringar av mobilitetshus och vilket mobilitetshus som ska inrymma parkeringsplatser för Hospitalet är inte fastställt i nuläget. Det ingår inte i denna utredning men ska studeras i kommande skeden.

Tabell 10. Beräknad efterfrågan av bilparkering för verksamheter i Hospitalet utifrån scenario 1 som ska representera ett högtintensivt scenario. \*Storleken på hotell i beräkningen motsvarar 198 rum.

<b>Scenario 1</b>	<b>Mittbyggnaden</b>	<b>Norra inner-, mellan- och ytterflygeln</b>	<b>Södra inner- och mellanflygeln</b>	<b>Södra ytterflygeln</b>
<i>Bostad (tillfällig vistelse)</i>	-	-	-	-
<i>Restaurang</i>	-	-	12	-
<i>Övriga verksamheter</i>	-	-	-	-
<i>Utbildning/konferens</i>	-	-	15	-
<i>Hotell*</i>	-	45	-	23
<i>Sammankomster</i>	30	-	-	-
<i>Lokaler för vård</i>	-	-	-	-
<b>Totalt</b>	<b>30</b>	<b>45</b>	<b>27</b>	<b>23</b>
<b>Sammanlagt (hela byggnaden)</b>	<b>124</b>			

Tabell 11. Beräknad efterfrågan av bilparkering för verksamheter i Hospitalet utifrån scenario 2 som ska representera mindre intensivt scenario.

<b>Scenario 2</b>	<b>Mittbyggnaden</b>	<b>Norra inner-, mellan- och ytterflygeln</b>	<b>Södra inner- och mellanflygeln</b>	<b>Södra ytterflygeln</b>
<i>Bostad (tillfällig vistelse)</i>	-	-	-	9
<i>Restaurang</i>	-	9	-	-
<i>Övriga verksamheter</i>	3	8	-	-
<i>Utbildning/konferens</i>	-	-	14	-
<i>Hotell</i>	-	-	-	-
<i>Sammankomster</i>	20	-	-	-
<i>Lokaler för vård</i>	-	-	7	-
<b>Totalt</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>9</b>
<b>Sammanlagt (hela byggnaden)</b>	<b>70</b>			

## 6.2.1 Samnyttjande

Samnyttjande innebär att parkeringsplatser nyttjas för flera användargrupper så att beläggningen kan jämnas ut över dygnet och att antalet parkeringsplatser som anläggs kan hållas nere. Det förutsätter dock att alla platser är tillgängliga för alla (inga reserverade platser). För att möjliggöra samnyttjande är det önskvärt att parkeringsplatserna samlas i en större parkeringsanläggning. I och med att all bilparkering inom Ulleråker planeras ske i gemensamma parkeringsanläggningar finns förutsättningar för samnyttjande. Erfarenheter från det närliggande stadsbyggnadsprojektet Rosendal visar dock att fastighetsägare ofta föredrar låsta ytor för boendeparkering, vilket kan försvåra möjligheten till samnyttjande mellan boende och andra verksamhetstyper. Eftersom bostäder i Hospitalet planeras för tillfälliga bostadsändamål bedöms dock möjligheten för samnyttjande vara något bättre än för vanliga bostäder.

För att uppskatta samnyttjandepotentialen har beläggningsgrader vid olika tidpunkter antagits för de olika verksamhetstyperna. Antagna beläggningsgrader redovisas i Tabell 12. Den mest dimensionerande tidpunkten för bilparkering vid Hospitalet bedöms vara fredag kl. 16-19. Vid dessa tidpunkter beräknas parkeringsefterfrågan till 100 parkeringsplatser för scenario 1 – det högintensiva scenariot och 50 parkeringsplatser för scenario 2 – det lågintensiva scenariot.

Tabell 12. Beläggningsgrader för uppskattning av samnyttjandepotential.

<b>Typ av verksamhet</b>	<b>Vardag kl. 9-16</b>	<b>Fredag kl. 16-19</b>	<b>Lördag kl. 10-15</b>	<b>Kväll och natt</b>
<i>Bostad, inkl. besökare (tillfällig vistelse)</i>	75%	75%	75%	100%
<i>Restaurang</i>	40%	100%	100%	0%
<i>Övriga verksamheter</i>	40%	100%	80%	0%
<i>Utbildning/konferens</i>	100%	25%	0%	0%
<i>Hotell</i>	80%	80%	80%	100%
<i>Sammankomster</i>	0%	100%	100%	100%
<i>Lokaler för vård</i>	100%	0%	0%	0%

## 6.2.2 Parkering för rörelsehindrade

Parkeringsplatser för rörelsehindrade (RHP) ska anordnas på kvarteretsmark. Dessa platser ska vara lättillgängliga och placeras nära entréer som uppfyller tillgänglighetskraven. En vanlig tillämpning är att 5 procent av det totala antalet bilparkeringsplatser, dock minst en, ska reserveras till personer med rörelsehinder. Denna princip tillämpas även i detta fall.

Eftersom Hospitalet kan komma att omfatta flera fastigheter, bedöms respektive fastighet behöva ha minst en RHP-plats för besökare och minst en för boende eller anställda. Antalet RHP har beräknats utifrån de föreslagna fastighetsindelningarna som redovisas i avsnitt 4. I Tabell 13 och 14 redovisas det totala antalet bilparkeringsplatser samt behovet av RHP-platser per fastighet uppdelat på scenario 1 och scenario 2.

Tabell 13. Beräknad efterfrågan på lång- och korttidsparkering samt behov av RHP för scenario 1 utifrån ett förslag på fastighetsindelning av Hospitalet.

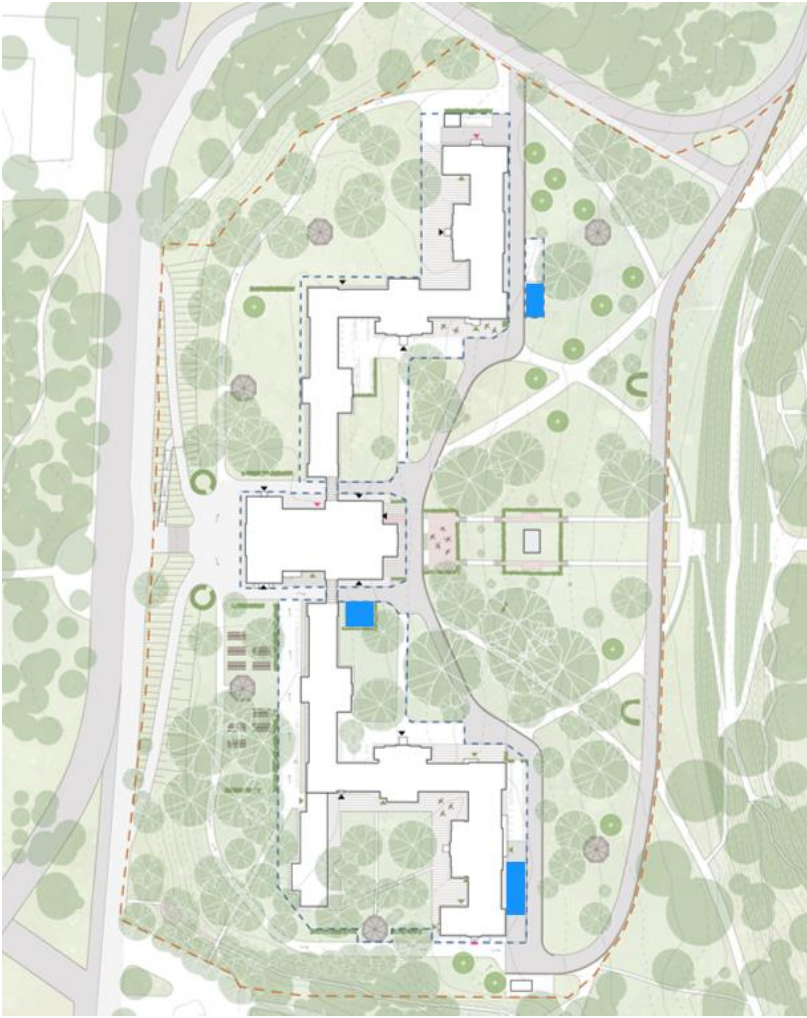
<b><u>Eventuell fastighetsindelning:</u></b>	<b>Mittbyggnaden</b>	<b>Södra inner-, mellan- och ytterflygeln</b>		<b>Norra inner-, mellan- och ytterflygeln</b>
<i>Antal p-platser långtidsparkering (boende &amp; anställda)</i>	1	4	3	6
<i>Antal p-platser korttidsparkering (besökare)</i>	29	23	20	40
<i>Antal RHP långtidsparkering (boende &amp; anställda)</i>	1	1		1
<i>Antal RHP korttidsparkering (besökare)</i>	2	3		2

Tabell 14. Beräknad efterfrågan på lång- och korttidsparkering samt behov av RHP för scenario 2 utifrån ett förslag på fastighetsindelning av Hospitalet.

<b><u>Eventuell fastighetsindelning:</u></b>	<b>Mittbyggnaden</b>	<b>Södra inner-, mellan- och ytterflygeln</b>		<b>Norra inner-, mellan- och ytterflygeln</b>
<i>Antal p-platser långtidsparkering (boende &amp; anställda)</i>	3	3	8	10
<i>Antal p-platser korttidsparkering (besökare)</i>	20	19	1	7
<i>Antal RHP långtidsparkering (boende &amp; anställda)</i>	1	1		1
<i>Antal RHP korttidsparkering (besökare)</i>	1	1		1

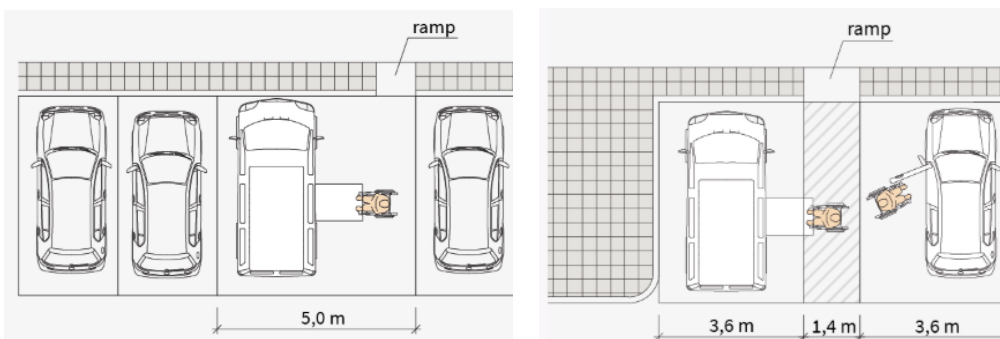
Vid utformning finns krav på att RHP för besökare placeras vid viktiga målpunkter, medan RHP för boende och anställda ska kunna anordnas vid behov. Utöver detta ska en angöringsplats för taxi, färdtjänst eller liknande finnas på plan yta i nära anslutning till en tillgänglig entré. RHP-platser ska placeras inom maximalt 25 meter, helst inom 10 meter, från en tillgänglig entré. Gångvägen mellan parkeringsplats och entré ska vara tillgänglighetsanpassad.

Figur 11 redovisar förslag på lokalisering av RHP-platser, fördelade över de olika fastigheterna och i nära anslutning till tillgängliga entréer. Vissa RHP-platserna ligger i direkt anslutning cykelparkeringar, det är viktigt samspelet mellan cyklister och även annan motortrafik, såsom leveranser, behöver beaktas noggrant vid den slutliga utformningen.



Figur 11. Föreslagna placeringar av RHP intill Hospitalet redovisas som blå rutor. Bakgrundkarta: Nivå, 2025-12-18.

Krav på utformning av parkeringsplatser för rörelsehindrade redovisas i Figur 12. En RHP ska vara minst 5 meter bred för att en rullstol med ramp eller lift ska kunna tas in och ut från sidan av ett fordon. Detta breddmått kan minskas till 3,6 meter om markytan bredvid kan tas i anspråk eller om parkeringsplatser för rörelsehindrade finns bredvid varandra.



Figur 12. Krav på utformning av RHP<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Teknisk handbok, Uppsala kommun.

## 7 TRAFIK TILL HOSPITALET

I detta avsnitt redovisas hur tillgängligheten till Hospitalet för motorfordonstrafik kan lösas.

### 7.1 TRAFIKFÖRINGSPRINCIPER

Stadsdelen Ulleråker planeras för hållbart resande och ambitionen är att en stor andel av besökarna och personalen till Hospitalet ska välja andra färdmedel än den privata bilen. De som väljer bilen som färdmedel är hänvisade till stadsdelens mobilitetshus för bilparkering för att sedan ta sig till fots sista biten. Trots detta kommer det finnas ett angöringsbehov intill fastigheten för trafikfunktioner som avfallshantering och varuleveranser samt ett tillgänglighetsbehov för rörelsehindrade. Utöver detta är det troligt att hämtning och lämning även kommer ske i nära anslutning till målpunkten exempelvis med taxi, förhyrda bussar och i liten utsträckning även med personbil. Gator och korsningar i Ulleråker är generellt inte dimensionerade för större bussstyper än 12 meter långa fordon (LBn), vilket kan innebära framkomlighetsproblem om större fordon används och eventuellt leda till skador på infrastruktur och fordon.

Den översiktliga trafikföringsprincipen för trafikfunktioner som behöver angöra intill byggnaden föreslås som en enkelriktad slinga längs byggnadens östra fasad för att övergå i en dubbelriktad gata på vägen ut från området, se Figur 13. Gatan går längs befintliga vägar i parken. Angöringsslingan kommer även fortsättningsvis vara allmän gata.

De befintliga vägarna i parken är smala och vägbredden längs föreslagen angöringsslinga varierar mellan ungefär 3 och 6 meter. Vägsträckan längs fasaden varierar mellan ungefär 3 och 4 meter. För att minska intrånget i parken föreslås därför ett enkelriktat motortrafikflöde. Gatubredden i den östra delsträckan genom parken varierar mellan ungefär 4 och 6 meter.

Föreslagen trafikföringsprincip innebär att andelen biltrafik i området kommer att öka. Med hänsyn till de smala vägarna förväntas hastigheterna vara låga. Antal fordon som förväntas köra längs angöringsslingan när Hospitalet är fullt utbyggt förväntas vara få även om den procentuella ökningen jämfört med nuläget troligen kommer bli stor.

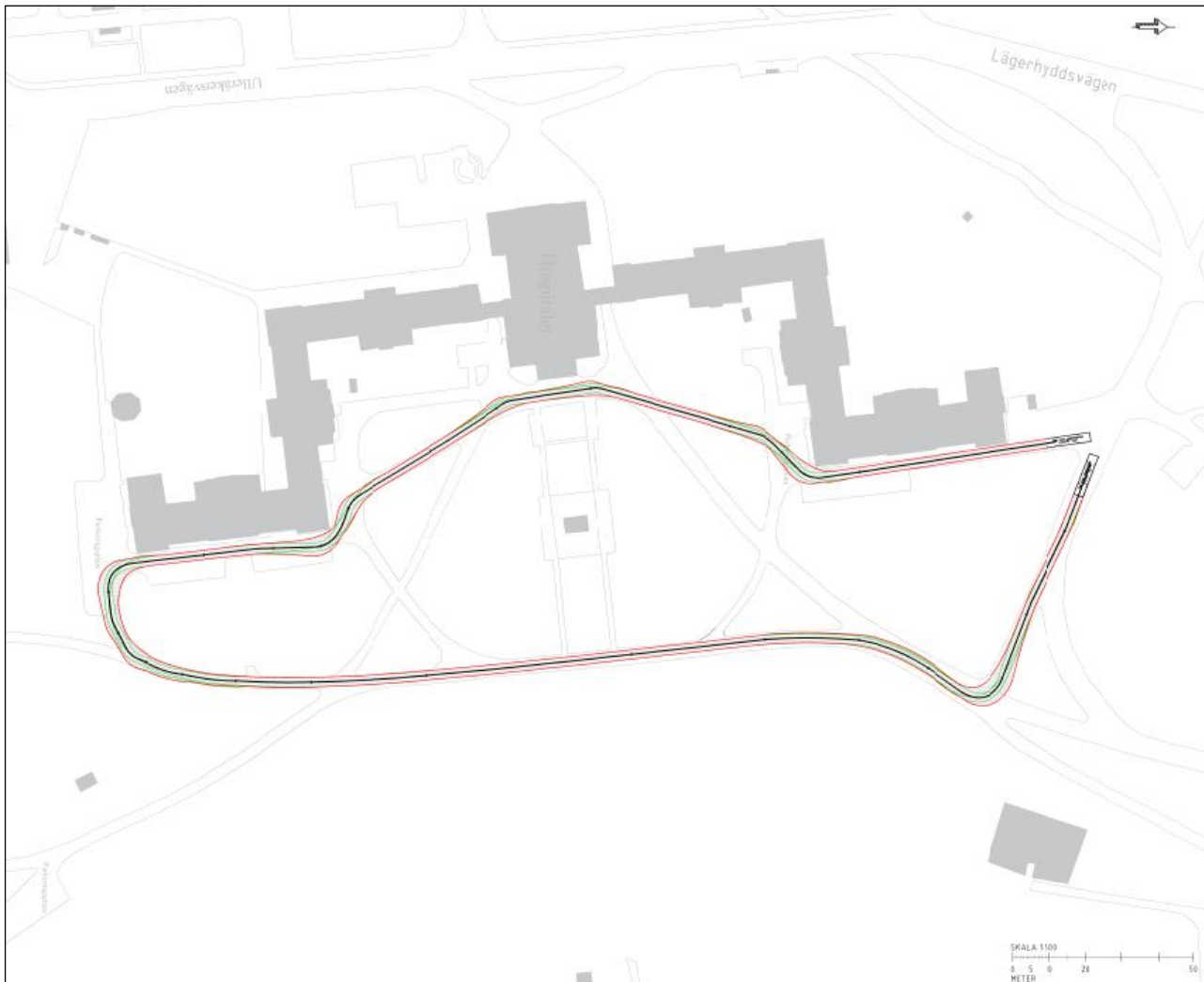
Idag har scouterna och kommunen verksamhet i den gamla överläkarvillan i Hospitalträdgårdens södra del. Angöringstrafiken till överläkarvillan går delvis längs samma sträcka som föreslagen angöringsslinga till Hospitalet, se Figur 13. Då vägsträckan längs Hospitalets fasad är smal och vistelsefunktioner som uteserveringar planeras intill byggnaden är det inte önskvärt att trafiken till och från överläkarvillan också ska köra via den föreslagna angöringsslingan till Hospitalet. I stället föreslås att vägsträckan som idag används till överläkarvillan även fortsättningsvis är dubbelriktad. Vägen ska dubbelriktas fram till södra delen av Hospitalet där den avslutas med en vändmöjlighet dimensionerad för personbilar.



Figur 13. Övergripande trafikföringsprincip för angöring intill byggnaden som enkelriktat stråk (röd pil). Dubbelriktat körstråk och befintlig väg till överläkarvillan i Hospitalträdgårdens södra del (gul pil). Anslutningsvägen mot överläkarvillan är enskild väg.

## 7.2 FRAMKOMLIGHET

Framkomligheten längs föreslagen angöringsslinga på de befintliga vägarna genom parken har testats med körspår, se Figur 14. Körspårsanalysen visar att flera delsträckor och svängar behöver breddas något från dess nuvarande form för att avfalls- och leveransfordon ska komma fram längs angöringsslingan på ett ändamålsenligt sätt. Placering av belysningsstolpar behöver ses över, särskilt längs den södra ytterflygeln och befintliga träd behöver beaktas för att klara fri höjd för större fordon.



Figur 14. Körspår längs föreslagen angöringsslinga med Trafikverkets typfordon LBn.

Den dubbelriktade delen av angöringsslingan är något bredare än övriga vägar i parken. Det kommer dock inte vara möjligt för större fordon som används vid avfallshantering, fettömning och leveranser att möta en personbil på sträckan. Eftersom det mötande trafikflödet primärt utgörs av personbilar som ska till överläkarvillan bedöms det mötande flödet vara lågt samt i stor utsträckning ske på andra tider än avfallshantering och leveranser till Hospitalet. Om ett möte mellan en lastbil och en personbil skulle uppstå kommer det vara möjligt att nyttja de informella mötesplatserna där parkvägarna korsar varandra, se Figur 15. Denna möjlighet bedöms som en acceptabel lösning med hänsyn till det låga biltrafikflödet.

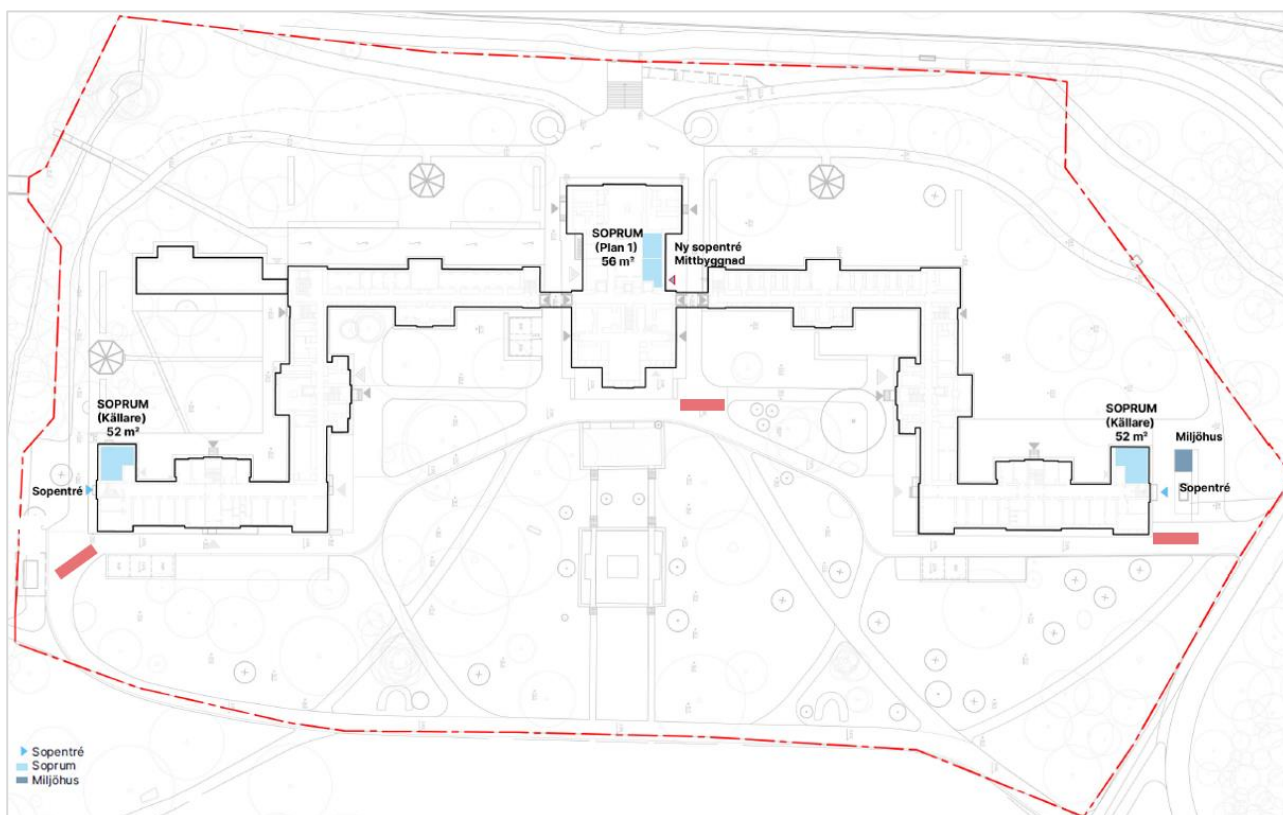


Figur 15. Möjliga mötesplatser längs dubbelriktad sträcka av föreslagen angörings slinga. Körspår har gjorts med Trafikverkets typfordon LOS och P.

Då den dubbelriktade delsträckan av angöringsvägen utgör ett utpekat stråk för gång- och cykeltrafik, med förväntat höga flöden av fotgängare och cyklister, är det viktigt att möten mellan motorfordon och fotgängare eller cyklister kan ske på ett trafiksäkert sätt. Eftersom vägbredden varierar mellan 4 och 6 meter finns det tillräckligt med utrymme för att motorfordon ska kunna passera fotgängare och cyklister utan att farliga situationer uppstår. Den goda sikten längs sträckan gör det lätt för trafikanter att upptäcka varandra i god tid, och dessutom förväntas motortrafiken hålla låg hastighet. Det anses därför möjligt att möten mellan trafikslagen kan ske på ett trafiksäkert sätt, och därmed inte motiverat att separera oskyddade trafikanter från motortrafik längs delsträckan. Det beror dels på det låga motortrafikflödet, dels på att en sådan åtgärd skulle innebära att vägen behöver breddas. En breddning riskerar i sin tur till att uppmuntra till högre hastigheter hos motorfordon vilket inte är önskvärt i parkmiljön. Det är viktigt att stråket blir attraktivt för cyklister vilket bedöms kunna lösas med enkla medel som exempelvis skyltning, belysning och att vägen prioriteras för snöröjning och övrig drift. Direkt söder om Hospitalet övergår vägen till en skyltad kombinerad gång- och cykelväg.

## 7.3 AVFALLSHANTERING

I Figur 16 redovisas föreslagna placeringar av sopentréer och miljöhus samt uppställningsplatser för avfallsfordon.



Figur 16. Föreslagen placering av soprum och miljöhus. Ungefärlig placering av uppställningsytor för avfallsfordon visas som röda rutor. Källa: Mandaworks, 2025-10-23, WSPs bearbetningar.

Avfallshämtning ställer ofta höga krav på framkomlighet samt arbetsmiljöförhållanden. Avfall Sverige<sup>10</sup> har tagit fram ett antal generella riktlinjer när det gäller angöringsvägar, uppställningsplatser och dragväg vid avfallshantering som bör beaktas vid ny- och ombyggnationer. Det är dock kommunen som avgör vad som är en acceptabel lösning och eftersom Hospitalet är en befintlig byggnad med högt kulturmiljövärde behöver flera faktorer vägas in vid val av en acceptabel lösning. Några utvalda riktlinjer från Avfall Sverige som är relevanta för detaljplanen har sammanställts nedan:

- Angöringsvägen ska året runt ha fri sikt, hållas fri från hinder, röjas från snö och hållas halkfria.
- Avfallsfordon ska inte framföras på gång- och cykelbana. Om det inte kan undvikas kan dispens sökas hos kommunen/fastighetsägaren.
- Avfallsfordonens behov av att backa vid hämtning ska i största mån minimeras, och undvikas intill gång- och cykelbanor, lekplatser, bostadsentréer, skolor, förskolor eller äldreboenden.
- Uppställningsplatsen ska inte vara skyddad av till exempel backkrön eller kurva.
- Väghållaren ska tillse att det är korrekt skyltning och god framkomlighet.

<sup>10</sup> Avfall Sverige (2023). Handbok för avfallsutrymmen. Riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation.

- Angöringsvägen ska vara minst 5,5 meter bred om dubbelriktad trafik förekommer och 3,5 meter om vägen är mötesfri.
- Angöringsvägar ska ha en fri höjd på minst 4,7 meter.
- Avfallsfordon ska inte hindra annan trafik när avfallshämtningen pågår. Detta inkluderar både fotgängare, cyklister och bilar.
- Angöringsplatsen ska vara hårdgjord, plan och tillräckligt rymlig.
- Om vändning krävs behöver vändplats ordnas dimensionerad utifrån avfallsfordonen som kommer användas.
- Inga fasta hinder får förekomma som till exempel parkerade bilar. Skyltning av lastplats med parkeringsförbud kan behövas.
- Eventuella ramper längs dragvägarna får luta som mest 1:12 men bör inte luta mer än 1:20.
- Dragvägarna ska vara utformade så att avfallskärl, slangar och säckkärror utan svårigheter kan förflyttas.
- Dragvägarna mellan avfallsfordon och entré till miljörum ska vara så kort som möjligt och inte överstiga 10 meter.
- Dragvägarna ska vara minst 1,2–1,35 meter breda, ha minst 2,1 meter fri höjd, vara hårdgjorda, utan trånga passager/hinder, trappsteg/trösklar/trottoarkanter ska inte finnas alternativt vara försedda med ramp samt att ramper/hiss/lyftbord ska undvikas i största möjliga mån.

Med föreslagen lokalisering av miljörummen är det möjligt att uppnå majoriteten av riktlinjerna listade ovan samt vid ett scenario med miljöhus vid norra och södra ytterflygeln.

När det gäller angöringsvägens bredd uppfylls inte riktlinjerna längs hela angöringsslingan. Med hänsyn till trafikvolymerna längs angöringsslingan och att det är en befintlig byggnad med tillhörande park där det finns motiv att inte göra för stora intrång bedöms vägbredderna acceptabla. Detta förutsatt att framkomligheten säkerställs i linje med körspårsanalysen och mötesplatserna, se Figur 14 och Figur 15.

När det gäller miljörummens lokalisering behöver den befintliga byggnaden beaktas i relation till de krav som ställs vid avfallshantering. Samtliga miljörum är i det nuvarande förslaget lokaliserade i markplan.

Med föreslagna miljöhus och soprum kommer det inte vara möjligt att uppnå ett dragavstånd på 10 meter utan att avfallsfordon behöver backa. Eftersom det inte bedömdes vara möjligt att lösa angöring till soprum inom 10 meter på ett trafiksäkert sätt har beslut tagits om att ett längre dragavstånd behöver accepteras och att backrörelser med avfallsfordon inte ska tillåtas på fastigheten. Det innebär att en extra avgift för dragväg behöver betalas enligt kommunens avfallstaxa.

Eftersom backningsrörelser inte kommer att tillåtas bedöms föreslagen utformning ge goda förutsättningar för sophämtning att ske på ett trafiksäkert sätt. Trots det är det viktigt att i detaljutformningen av respektive uppställningsplats ha trafiksäkerhets- och arbetsmiljöperspektivet i åtanke. Detta inkluderar att beakta både flöden av fotgängare och cyklister, vistelseytor, entrépunkter, RHP-platser och cykelparkeringar. Särskild hänsyn behöver tas till möjliga farliga konfliktpunkter, främst genom att säkerställa god sikt. Avgränsning och separering mellan olika funktioner kan komma att behövas för att säkerställa en trafiksäker miljö oavsett hur bekant föraren är med området och fordonstyp. Om det inte finns ett fysiskt hinder finns risk för att förare ändå väljer att backa in mot avfallsrummet. Av den anledningen kan det vara lämpligt att sätta upp pollare för att förhindra backrörelser. Valet av lösning bör stämmas av med räddningstjänsten för att säkerställa att det inte begränsar tillgängligheten med utryckningsfordon i för stor utsträckning.

### 7.3.1 Riktlinjer för tömning av fettavskiljare

Fettavskiljare kommer krävas om ett hotell, café eller restaurang etablerar sig i byggnaden. Lämpliga placeringar i byggnaden och kopplingspunkter för hämtning av fett behöver studeras vidare i direkt anslutning till respektive verksamhet och bör om möjligt placeras så att backrörelser kan undvikas.

Tömning av en fettavskiljare sker med ett slamfordon och hämtning ska ske så ofta att det inte uppstår någon risk för hälsa, miljö eller tekniska problem. Många leverantörer menar att deras fettavskiljare behöver tömmas en gång i månaden för att bibehålla sin funktion men faktiskt hämtningsfrekvens bestäms i samråd med kommunen beroende på bland annat nyttjande. Några utvalda riktlinjer från Avfall Sverige<sup>11</sup> som är relevanta för detaljplanen har sammanställts nedan:

- Slangdragningen, vilket motsvarar avståndet mellan kopplingspunkt/locket och angöringsplats, ska vara som mest 10 meter.
- Det får inte förekomma höjdskillnader eller hinder där slangen ska dras.
- Tömningsplatsen ska vara väl utmärkt, tillgänglig för hämtningsspersonalen och ytan runt hämtningsspunkten behöver vara hårdgjord.
- Med fördel placeras kopplingspunkten på fasaden av arbetsmiljöskäl.
- Slangen kan röra sig vid tömning varför den behöver kunna placeras på så vis att ingen behöver korsa slangen.
- Precis som vid avfallshämtning behöver tömningen av fettavskiljaren ske utan att fordonet blockerar annan trafik vilket inkluderar fotgängare, cyklister och bilar. Eftersom tömningen kan pågå i upp emot 30 minuter behöver detta särskilt beaktas för detaljplanen där många trafikanter rör sig kring byggnaden i olika relationer.

## 7.4 LEVERANSER

Leveranser till verksamheterna bedöms kunna ske på liknande sätt som avfallshanteringen till byggnaden, det vill säga nyttja samma uppställningsplatser. Leveranser i stadsmiljö kan ske med, och bör dimensioneras utifrån, lastbilar upp till 12 meter vilket ställer något högre krav än för till exempel baklastande avfallsfordon. Angöringsslingan har dimensionerats för normal lastbil (Lbn) och kontrollerats med körspår. Även för större leveransfordon ska backrörelser undvikas och fysiska hinder bör övervägas på samma sätt som för avfallsfordon.

## 7.5 ANGÖRING

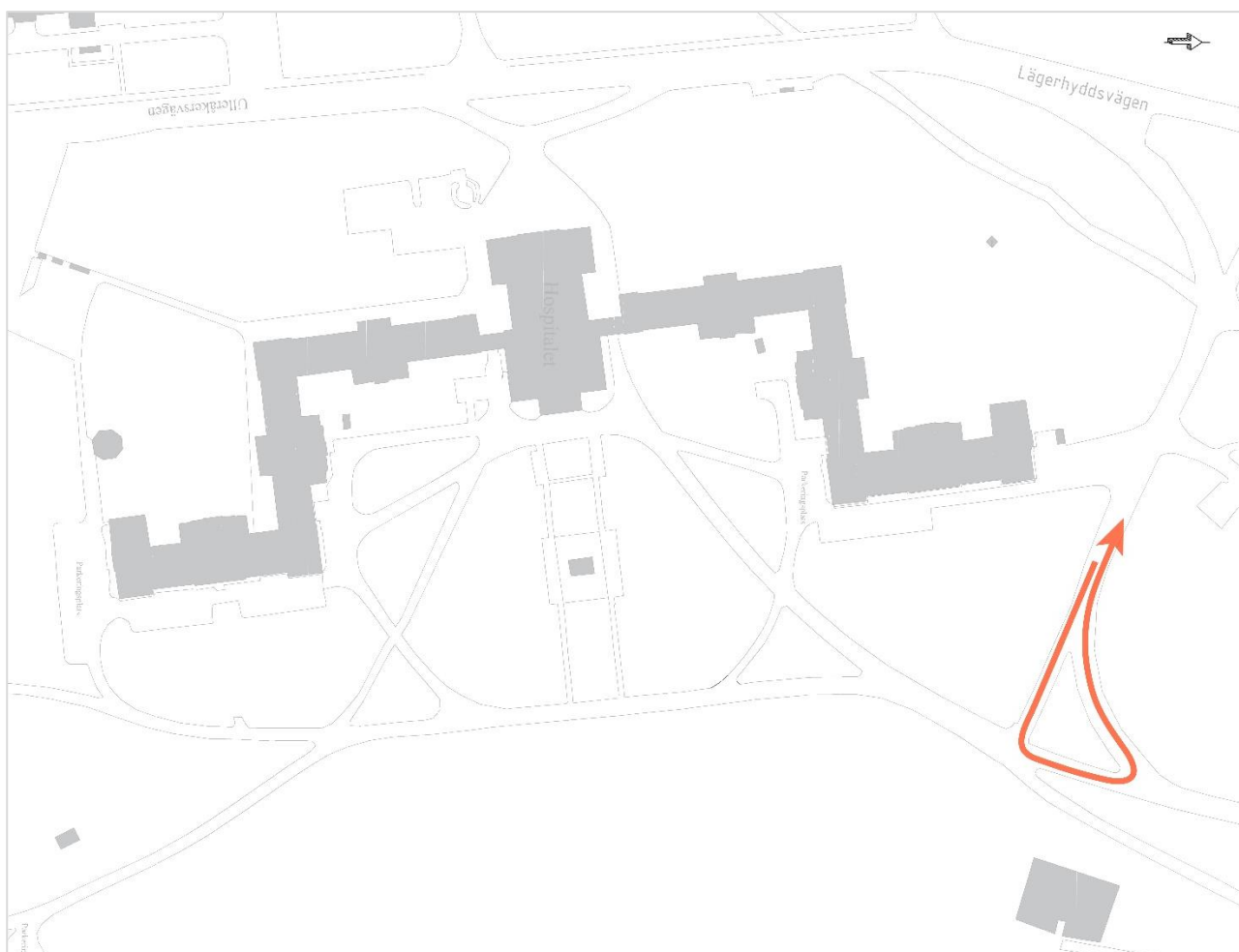
Trots höga ambitioner om hållbart resande kommer de planerade verksamheterna i Hospitalet sannolikt att generera viss angöringstrafik för hämtning och lämning. Hämtning och lämning ska ske i stadsdelens mobilitetshus, men eftersom det kommer vara fysiskt möjligt att angöra Hospitalet med motorfordon kommer hämtning och lämning troligtvis att ske i anslutning till byggnaden ändå. Dessutom behöver angöring för exempelvis bussar, taxi och bil för särskilda behov tillgodoses. Utmaningen blir att tillgodose särskilda angöringsbehov utan att samtidigt skapa förutsättningar som gör det attraktivt att angöra vid Hospitalet för vanliga personresor med bil, vilket skulle gå emot stadsdelens mobilitetsmål, eller att angöring sker på mindre lämpliga platser i Hospitalets närområde.

Med hänsyn till det är blandtrafik med den kapacitetsstarka kollektivtrafiken på Ulleråkersvägen väster om Hospitalet är det en olämplig plats för angöringstrafik i syfte att hämta och lämna personer. Angöringsslingan i parken som föreslås för att lösa trafikfunktioner som parkering för rörelsehindrade, avfallshandling och

<sup>11</sup> Avfall Sverige (2023). Handbok för avfallsutrymmen. Riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation.

leveranser kan utgöra ett alternativ även för den här typen av angöringstrafik. Eftersom parken nyttjas för vistelse och rekreation samt att många fotgängare och cyklister rör sig längs vägarna i parken är det önskvärt att hålla nere biltrafiken intill byggnaden och genom parken. För att minska angöringstrafiken genom parken skulle i stället en kompletterande vändslinga/vändplats för angöringstrafik kunna anordnas. Med en utformning som tydligt hänvisar taxi och förhyrda bussar till en separat vändslinga/vändplats kan trafiken genom parken begränsas. Risken med en allt för tillgänglig vändslinga för angöringstrafik riskerar dock att öka biltrafiken till Hospitalet vilket inte är önskvärt med hänsyn till stadsdelens ambitioner kring hållbart resande.

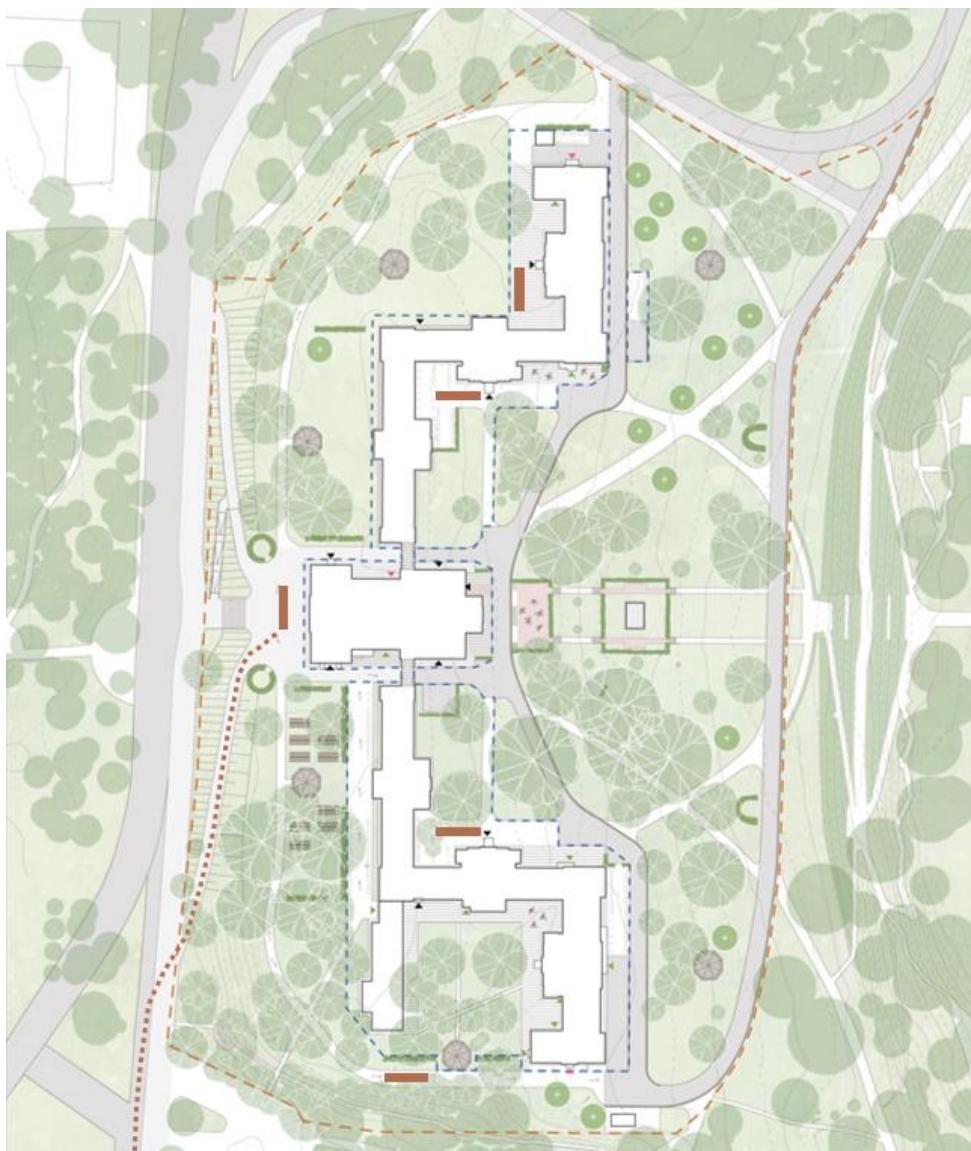
Detaljplaneförslaget har tagit höjd för en separat vändslinga för angöringstrafik i fastighetens nordöstra hörn. På den platsen går det att anlägga en vändmöjlighet för bussar genom en anpassning av befintlig väginfrastruktur, se Figur 17. Vändytan sammanfaller med ett gång- och cykelstråk samt angöringsslingan i parken varför utformningen/regleringen behöver säkerställa framkomligheten för alla trafikanter, vilket hanteras i projekteringen i nästa skede. Fordon bör inte reglera vid platsen utan enbart hämta och lämna personer.



Figur 17. Förslag på vändslinga för angöringstrafik för persontransporter.

## 7.6 RÄDDNINGSTJÄNST

I plan- och bygglagen ställs krav på framkomlighet för utryckningsfordon som räddningstjänst och ambulans. För att räddningstjänsten ska anses ha tillträde till en byggnad får avståndet mellan uppställningsplatsen och angreppspunkten, vilket utgörs av ingångar till byggnaden, inte vara för långt. Avståndet bör inte överstiga 50 meter för att räddningstjänsten ska kunna angöra med ett släckfordon och nå byggnaden med sin utrustning. Vägen mellan uppställningsplatsen och angreppspunkten ska vara tillgänglig och det får inte förekomma några trappor, trånga passager, höjdskillnader eller staket. Gaturummet behöver också vara fritt från fasta hinder som till exempel betongsuggor, blomkrukor, träd, planteringar eller stenar. Brandförsvaret anger att brandbil måste kunna få åtkomst till både västra och östra sidan för släckning. Åtkomst till byggnadens östra sida kan ske via samma körväg som leverans- och sophämningsfordon. En ny parkväg runt Hospitalet planeras som utformas för att möjliggöra åtkomst till uppställningsplatser vid norra och södra ytterflygeln. Åtkomst för räddningstjänsten till västra sidan av byggnaden sker från gång- och cykelbanan längs Ulleråkersvägen på västra sidan av Hospitalet. Samtliga vägar för räddningstjänst behöver vara minst 3 meter bred och ha bärighetsklass 3.



Figur 18. Ungefärlig placering av uppställningsytor för räddningstjänst. Körväg för angöring på västra sidan visas som streckad linje. Bakgrundskarta: Nivå, 2025-12-18.

## 8 PARKERING VID EVENEMANG

Idag anordnas det regelbundet större publika evenemang i Hospitalsträdgården som till exempel julmarknad, midsommarfirande, valborgsfirande, utomhusbio och skördefest. Det finns även företagsevent som anordnas i trädgården och vigslar i Solglimtsparken. Parken är öppen för allmänheten vilket även ger upphov till privata evenemang av mindre storlek.

### 8.1 ANTAL BESÖKARE OCH UPPTAGNINGSSOMRÅDE

Antalet besökare varierar till de olika evenemangen. Till de större evenemangen som till exempel midsommarfirandet uppskattas locka ungefär 4 000 besökare, valborgsfirandet ungefär 3 000 besökare, julmarknaden ungefär 1 500 besökare och skördefesten drygt 100 besökare.<sup>12</sup>

- Vid midsommarfirande och valborgsfirande är majoriteten av besökarna på plats samtidigt. Upptagningsområdet är primärt lokalt och innefattar de geografiskt närmaste stadsdelarna. En stor andel av både besökare och arrangörer går och cyklar.
- Vid julmarknaden sprids besökarna ut relativt jämnt under timmarna som evenemanget pågår (ungefär 4 timmar). Upptagningsområdet är primärt lokalt och innefattar de geografiskt närmaste stadsdelarna. En stor andel av både besökare och arrangörer går, cyklar eller åker kollektivt. Det är också en andel som åker bil, särskilt besökare som har för avsikt att köpa julgran eller utställare med utställningstålt eller som säljer större varor.

Norr om Ulleråker (Polacksbacken och Studenternas) anordnas musikevenemang som till exempel Reggeafestivalen och Homecoming som påverkar trafiksituationen i Ulleråker. Denna typ av evenemang kan locka upp till 10 000 besökare<sup>13</sup> samt kräver mer logistik och större transporter innan/under/efter evenemangen till skillnad från evenemangen som anordnas i Hospitalsträdgården där terrängen inte tillåter detta. För musikevenemangen är upptagningsområdet större och sträcker sig utanför Uppsala och har en låg andel bilburna besökare.

- Reggeafestivalen anordnas som en familjefest med en viss andel bilburna besökare.
- Homecoming lockar en yngre målgrupp och har ett stort upptagningsområde som även sträcker sig utanför Sverige. En stor andel av besökarna går eller åker kollektivt inom Uppsala.

Uppsala kommun arbetar aktivt med att utveckla Uppsala som en evenemangsstad och i takt med att staden utvecklas, och Ulleråker specifikt, kan antalet besökare vid evenemang i Hospitalsträdgården komma att öka. Det pågår även ett arbete inom kommunen att ta fram en "platsplan" som handlar om att identifiera vilka platser inom staden som är lämpliga för vilken typ av evenemang. Detta kan komma att innebära att fler evenemang anordnas i parken framöver, det kommer dock inte vara lämpligt att anordna allt för trafikintensiva evenemang eller där det krävs tunga transporter inne på evenemangsområdet, dels på grund av grundvattentäkten, dels på grund av parkens karaktär.

<sup>12</sup> Uppskattningen har gjorts av tjänsteperson på Uppsala kommun som arbetar med "Uppsala som evenemangsstad". Digital intervju 2025-05-09.

<sup>13</sup> Uppskattning har gjorts av tjänsteperson på Uppsala kommun som arbetar med affärsutveckling kring evenemang. Digital intervju 2025-05-09.

## 8.2 PARKERINGSLÖSNINGAR VID EVENEMANG

Vid avisering om publika evenemang i Hospitalträdgården som till exempel midsommarfirande och julmarknad uppmuntras besökarna att välja hållbara färdmedel. Tillfälliga cykelställ placeras ut på strategiska platser (kan vara upp emot 150–250 cykelparkeringsplatser) och grindar ställs ut längs angöringsvägarna som tydliggör att besökarna behöver gå till fots sista biten innan de når evenemangsområdet. Bilparkering hänvisas till befintliga parkeringar i närområdet. Trafiksituationen i samband med evenemangen fungerar vanligtvis bra även om bilparkeringarna i närområdet ofta är högt belagda.<sup>14</sup>

Det finns ungefär 400 bilparkeringsplatser inom 15 minuters gångavstånd till Hospitalträdgården som besökarna hänvisas till vid större evenemang, se Figur 19.



Figur 19. Befintliga bilparkeringar i Hospitalträdgårdens närområde som besökare hänvisas till vid evenemang. Bakgrundskarta: Lantmäteriet, bearbetad av WSP.

När Ulleråker utvecklas kommer majoriteten av de befintliga bilparkeringsplatserna som idag nyttjas vid större evenemang i Hospitalträdgården försvinna. Detta kommer ställa högre krav på arrangörerna att

<sup>14</sup> Bedömning har gjorts av tjänsteperson på Uppsala kommun som arbetar med "Uppsala som evenemangstad". Digital intervju 2025-05-09.

informera om, och planera för, hållbara alternativ till personbilen vid evenemangsbesök för att inte riskera trafikstörningar i stadsdelen. Även om det är möjligt att styra majoriteten av besökarna till hållbara färdmedel är det troligt att det fortsatt kommer finnas en viss efterfråga på bilparkering vid större evenemang.

Inom gångavstånd är det möjligt att nå flera bilparkeringar i angränsande stadsdelar där det potentiellt finns möjlighet till samnyttjande. Inom 15 minuters finns det till exempel flera parkeringsplatser i Ångströmsbibliotekets närhet inklusive parken Polacksbacken. Inom 30 minuter finns även Travvägen, parkering i Rosendal samt grusparkering på västra sidan Dag Hammarskölds Väg mellan Husargatan och Gerd Eneqvists gata. De planerade mobilitetshusen i Ulleråker, i Hospitalträdgårdens direkta närhet, kan potentiellt även rymma en mindre del av efterfrågan. Det kan också vara möjligt att stärka linjetrafikens kapacitet med flera kompletterande mobilitetsåtgärder för att minska efterfrågan på bilparkering.

Hur parkeringsefterfrågan och besökarnas resor ska lösas vid evenemang behöver ses över i samband med att evenemangen planeras. Stadsdelen Ulleråker planeras för hållbart resande vilket innebär att evenemang som anordnas inom stadsdelen behöver beakta detta. Det innebär också att stadsdelen kommer vara mindre lämplig för evenemang som genererar och attraherar stora volymer biltrafik, i huvudsak till följd av stadsdelens placering på grundvattentäkten.

## 9 MOBILITETSÅTGÄRDER

För att uppnå mål om en hög andel hållbara resor i Ulleråker har ett åtgärdsprogram<sup>15</sup> tagits fram som ställer krav på mobilitetsåtgärder i stadsdelen. Åtgärderna, som kan omfattas av både fysiska lösningar och beteendepåverkande insatser, ska implementeras i samverkan mellan kommunen, byggaktörer och operatörer av mobilitetstjänster. Samordningen och standardiseringen av mobilitetstjänster på stadsdelsnivå bedöms vara en förutsättning för att möjliggöra för fler att välja hållbara färd sätt. Åtgärderna som redovisas i åtgärdsplanen har huvudsakligt fokus på boende men är också relevanta för verksamheter med vissa anpassningar.

Ett centralt inslag är etableringen av mobilitetshus, där bilparkering samlas för att minska behovet av parkering på kvartersmark, och som även ska ha en viss del av ytan tillägnat mobilitetstjänster. För att ytterligare främja hållbara resval ska delade mobilitetstjänster finnas tillgängliga närmare verksamheter och viktiga målpunkter som alternativ till bilen. Nyinflyttade ska erbjudas mobilitetspaket, exempelvis i form av abonnemang för mobilitetstjänster, för att underlätta övergången till mer hållbara färd sätt.

Grunden för utbudet av mobilitetstjänsterna enligt åtgärdsplanen beskrivs nedan.

- **Cykelpool** ska erbjudas som en del av det gemensamma mobilitetserbjudandet och yta för detta bör lösas på kvartersmark. Cykelpool ska inkludera elcyklar och eldrivna lådcyklar, med ett riktvärde om 1 elcykel och 1 eldriven lådcykel per 20 lägenheter. För verksamheter bör antalet cyklar anpassas efter antalet anställda och dess behov av tjänsteresor. Antalet cykelplatsplatser ska räknas utöver parkeringstalet för cykel. Cyklarna ska kunna laddas på plats i låsta laddskåp. Det är önskvärt att byggaktörer samverkar kring en gemensam leverantör i området.
- **Bilpool** med fossilfria fordon ska finnas tillgängligt i Ulleråker. Riktvärdet är 1 bil per 25 lägenheter. Bilarna rekommenderas placeras i gemensamma mobilitetshus, och det ska finnas variation i fordonstyper. Det är önskvärt att byggaktörer samverkar kring en gemensam leverantör.
- **Övriga mobilitetstjänster** ska också erbjudas, exempelvis rabatter på kollektivtrafik, app-lösningar för delningstjänster, möjlighet till grovsopinsamling en gång per år, leveransboxar för paket och hemleveranser, informationsinsatser och marknadsföring för att främja hållbart resande och uppföljning av bilinnehav i fastigheter.

Hospitalets verksamheter förväntas i första hand attrahera besökare, där exempelvis hotell-, konferensverksamhet eller evenemang, även kan generera långväga resor eller kortvariga besök. För att möta dessa behov krävs att de mobilitetstjänster som erbjuds är lättillgängliga även för tillfälliga besökare. I vissa fall, exempelvis för hotellgäster eller evenemangsbesökare, kan andra typer av mobilitetslösningar vara mer ändamålsenliga.

Hotell- och konferensgästers behov till och från Hospitalet påverkas i hög grad av anslutande transporter och möjligheten att resa med bagage. För att underlätta hållbara färd sätt bör det finnas tydlig information om kollektivtrafikens linjer och hållplatser, och dessutom kan enkla lösningar för bagagetransport mellan hållplats och verksamheten erbjudas – exempelvis genom tillgång till dragvagn eller liknande hjälpmedel. Verksamheterna kan även bidra till hållbart resande under vistelsetiden genom att erbjuda (kostnadsfri) cykeluthyrning med traditionella cyklar och el-cyklar, samt tillhandahålla uppdaterad information om närliggande besöksmål och turistattraktioner. Tillgång till bilpool eller hyrbilar är också ett alternativ, vilket kan samordnas i mobilitetshuset.

Konferenser, liksom evenemang, kan generera stora besöksflöden. Möjligheten att angöra med en större buss är därför önskvärt. Gator och korsningar i Ulleråker är generellt inte dimensionerade för större

<sup>15</sup> WSP. (2023). Åtgärdsplan hållbar mobilitet Ulleråker.

bussstyper än 12 meter långa fordon (LBn), vilket kan innebära framkomlighetsproblem om större fordon används och eventuellt leda till skador på infrastruktur och fordon. Bussar bör enbart lämna och hämta resenärer utan att reglera på platsen. Om bussar ska kunna stå uppställda längre tid bör en sådan yta lösas på kvartersmark.

Vid större evenemang kan även tillfälliga shuttle-bussar sättas in och besökare kan med fördel erbjudas en digital mobilitetsguide som visar hur man enklast når platsen med hållbara färdmedel. Även tillfälliga utökningar av cykelparkering, med tydlig skyltning och placering, är önskvärt för att möta temporärt ökade behov.

## VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

**wsp.com**

### **WSP**

WSP Sverige AB

Org. nr:556057-4880

**wsp.com**

