

Datum  
2025-11-13

Revision  
1.3



HOME OF THE  
LEARNING MINDS

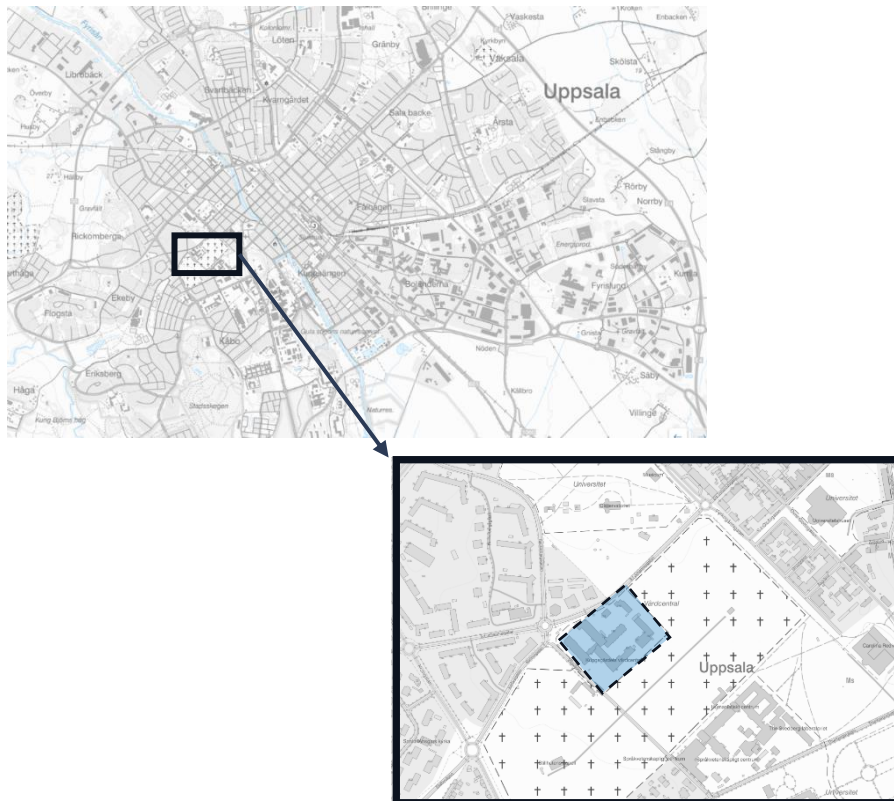
# Trafikutredning Kungsgärdet

## INNEHÅLL

|                                                |    |
|------------------------------------------------|----|
| 1. Inledning .....                             | 3  |
| 1.1. Uppsala kommuns mål för parkeringar.....  | 4  |
| 1.2. Mål för trafikutredningen.....            | 4  |
| 2. Nulägesbeskrivning.....                     | 5  |
| 2.1. Anslutningar .....                        | 5  |
| 2.2. Cykelparkering .....                      | 5  |
| 2.3. Bilparkering .....                        | 6  |
| 2.4. Nödutgångar .....                         | 7  |
| 2.5. Kollektivtrafik .....                     | 7  |
| 2.6. Gång- och cykelvägar .....                | 8  |
| 2.7. Godstransporter och avfallshantering..... | 9  |
| 3. Planförslaget.....                          | 10 |
| 3.1. Parkeringsplatser för cyklar .....        | 10 |
| 3.2. Parkeringsplatser för bilar .....         | 12 |
| 3.3. Oskyddade trafikanter .....               | 14 |
| 3.4. Godstransporter och avfallshantering..... | 14 |
| 3.5. Räddningsvägar .....                      | 16 |
| 3.6. Bullerberäkning .....                     | 17 |
| 4. Sammanfattning.....                         | 18 |

## 1. Inledning

Rejlers har fått i uppdrag att ta fram en trafikutredning till den planbeskrivning som görs för området Kungsgärdet i centrala Uppsala, se figuren nedan. Området planeras byggas om och byggas ut. Idag finns det blandad verksamhet på området, med tonvikt på sjukvård. Vilken typ av verksamhet inom vård det kommer bli efter ombyggnation är inte fastställt än.



Figur 1 – Översiktskarta, karta NVDB (Sveriges kommuner och regioner, nationell vägdatabas)

Ytan på verksamheterna ska bli större jämfört med idag. Det innebär att infrastruktur och parkeringsplatser delvis behöver byggas om jämfört med idag. I samband med detta arbete ska antalet framtida parkeringsplatser för både cyklar och bilar ses över, både med fokus på mobilitetsåtgärder och sett till de normer som kan tillämpas. Även framkomligheten inom området ska studeras för att säkerställa att all trafik kan hanteras på de nya ytor som blir.

### **1.1. Uppsala kommuns mål för parkeringar**

I dokumentet Parkeringstal för Uppsala, Riktvärden för parkering på kvartersmark framgår några mål som är lämpliga att ha i beaktan vid utformningen av parkering och rörelsemönster på området.

- Attraktivare stadsmiljö

Fokus på oskyddade trafikanter. Parkeringar och dess inkräktande på upplevelsen av stadsmiljön ska begränsas i största möjliga mån.

- Minska biltrafikens miljöpåverkan

Inte enbart genom teknikutveckling, utan biltrafikens omfattning i trafikarbete och marknadsandel måste minska.

- Skapa god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag  
En ökad tillgänglighet med de hållbara transportslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik på bekostnad av biltrafiken.
- Effektiviserad markanvändning  
Förtätning av staden. Samnyttjande.
- Bidra till en fortsatt stark centrumhandel  
Stärka centrumhandeln. Parkeringsinformationssystem i realtid som exempel för att öka tillgänglighet och attraktivitet.

### **1.2. Mål för trafikutredningen**

Målen med trafikutredningen är att den ska bidra till att hitta lämpliga lösningar för mängden parkeringsplatser för både motorfordon och cyklar i relation till markanvändningen, beskriva hur förslaget uppmuntrar till hållbart resande och se över framkomligheten inom området för tung trafik och räddningsfordon.

## 2. Nulägesbeskrivning

### 2.1. Anslutningar

Verksamheterna på Kungsgärdet nås idag via både S:t Johannesgatan och Villavägen. Anslutningarna är markerade med gröna pilar i figuren vid sidan.

Det finns idag möjlighet att köra mellan dessa anslutningar inom området. Detta tillämpas av tung trafik som idag kör in via S:t Johannesgatan och ut via Villavägen.

För gående och cyklister finns ytterligare tre anslutningar in till området från S:t Johannesgatan, en via Villavägen och en i söder mot kyrkogården. Dessa är markerade med blåa cirklar i figuren vid sidan. Även de oskyddade trafikanterna har möjlighet att röra sig runt på området och kunna använda olika anslutningar för in- och utfart.



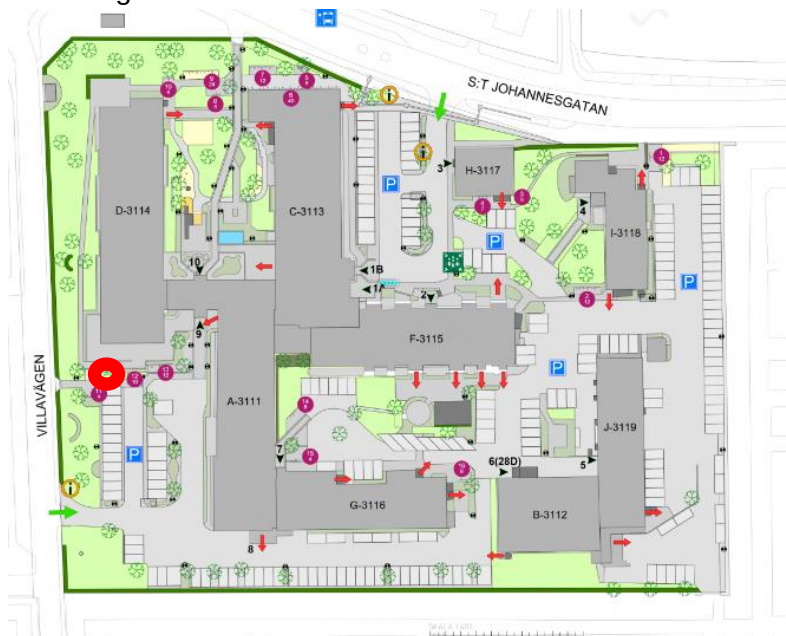
Figur 2 - situationsplan befintliga anslutningar

### 2.2. Cykelparkering

På området finns idag 181 cykelparkeringar utspridda på 16 olika platser. Cykelparkeringarna redovisas med de lila prickarna i figuren nedan.

Majoriteten av cykelparkeringarna finns i närheten av Villavägen och S:t Johannesgatan.

Vid den mindre anslutningen från Villavägen finns en parkeringsyta för elsparkcykel, se röd cirkel i figuren nedan.



Figur 3 - situationsplan med cykelparkeringar

## 2.3. Bilparkering

Idag finns 188 parkeringsplatser för bilar utspridda på området enligt figuren nedan. Av dessa är 66 parkeringsplatser för besökande, inklusive 10 parkeringsplatser för funktionshindrade. 80 parkeringsplatser är för personal och resterande är förhyrda platser/jour. Parkeringsplatserna är idag avgiftsbelagda.



Figur 4 - situationsplan befintliga parkeringsplatser

Parkeringsplatserna för personal är förlagda i den södra och östra delen av området medans besöksparkeringar och förhyrda platser/jour är utspridda över resterande del av området. Närmst anslutningen mot S:t Johannesgatan är det endast parkeringsplatser för besökande.

Det finns några parkeringsplatser längs Villavägen som angränsar till området Kungsgärdet. Även dessa parkeringsplatser är avgiftsbelagda.

Idag kan alla parkeringsplatser på området nås, oavsett vilken infart som används.

## 2.4. Nödutgångar

Befintliga nödutgångar är markerade med röda pilar i figuren nedan.



Figur 5 - situationsplan med nödutgång

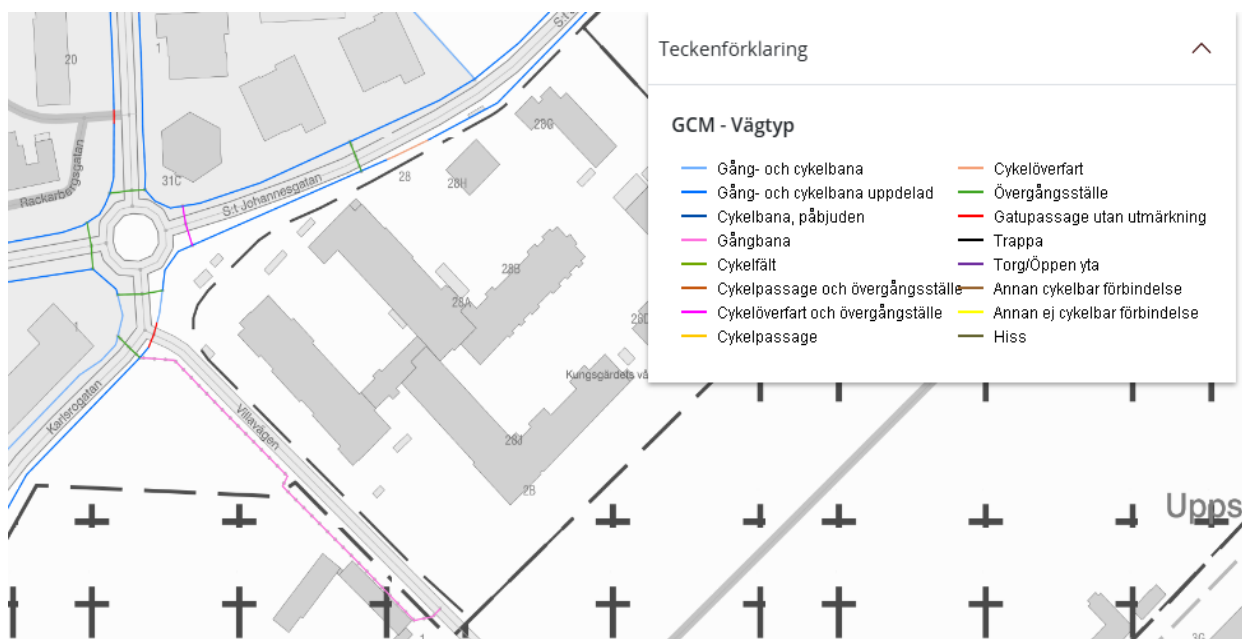
## 2.5. Kollektivtrafik

Busshållplats Kungsgärdet vårdcentral finns på S:t Johannesgatan, i precis anslutning till området Kungsgärdet. Denna trafikerar av lokalbuss nr 6 som går mellan Flogsta och Slavsta. På- och avstigning är möjlig på vardera sida om S:t Johannesgatan. Turtätheten är 15 min i båda riktningarna.

## 2.6. Gång- och cykelvägar

På S:t Johannesgatan finns separerade gång- och cykelvägar på vardera sida om vägen. Denna är en del av snabbcykelleden Flogstaleden. Vid infarten till Kungsgärdet finns en cykelöverfart, där motorfordonstrafik ska lämna företräde för cyklisterna. Vid denna plats finns inget övergångsställe.

Signalstyrt övergångsställe på S:t Johannesgatan är nära huvudingången till området.



Figur 6 - Gång- och cykelvägar, med tillhörande övergångar.  
Utdrag från karta NVDB (Sveriges kommuner och regioner,  
nationell vägdatabas)

På Villavägen finns en gångbana på västra sidan som sträcker sig mellan Karlsrogatan och fram till slutet på den fastighet som hanteras i planen.

Infrastrukturen längs med Villavägen och S:t Johannesgatan ingår inte i planarbetet, utan kommer kvarstå likt det är idag.

## 2.7. Godstransporter och avfallshantering

Tung trafik på området utgörs av godstransporter, avfallshantering och diverse service. I tabellen nedan redovisas hur många av respektive fordon och frekvensen.

| Service           | Antal och typ av fordon               | Frekvens           |
|-------------------|---------------------------------------|--------------------|
| Avfall            | 4 baktömmande sopbilar                | Varje vecka        |
|                   | 2 baktömmande sopbilar                | Varannan vecka     |
|                   | 1 flakbil                             | Var 12:e vecka     |
|                   | 5 olika liftdumper och frontlastarbil | På avrop vid behov |
| Textil            | 1 lastbil                             | Varje vecka        |
| Entrémattor       | 1 lättlastbil                         | Varje vecka        |
| Post och bud      | 1 lättlastbil/caddy                   | 3 gånger per dag   |
| Förbrukningsvaror | 1 lastbil                             | Varje vecka        |

Lastbilarna som idag trafikerar området är cirka 12 meter långa.

Den tunga trafiken kör idag in via S:t Johannesgatan och tar sig igenom inne på området för att sedan köra ut på Villavägen. Det innebär att det inte krävs backande rörelser för tung trafik som situationen är idag.

Godsmottagningen är i närheten av anslutningen från Villavägen, markerad med röd cirkel i situationsplanen nedan.



Figur 7 - situationsplan med utmärkt godsmottagning

### 3. Planförslaget

Nedan beskrivs de delar som presenteras i planförslaget och hör till trafik.

En förutsättning för parkeringsåtgärder är bruttoarean (BTA) på bebyggelsen på området. Idag är BTA 23 342 kvm (inklusive befintliga verksamheter i källarplan) och enligt det nya förslaget som presenteras i planförslaget blir BTA 28 148 kvm (ljus BTA, då det inte planeras verksamhet i källaren).

#### 3.1. Parkeringsplatser för cyklar

En del i att lyckas med målet att öka tillgängligheten för de hållbara transportslagen är att ge mycket plats till cyklar på området. Det är då viktigt att cykelparkeringar finns utspridda över hela området vid lämpliga entrépunkter för att förenkla för cyklisterna och göra det transportmedlet intressant. Cykelparkering ska vara lättillgänglig, tillgodoses nära entréer, möjliggöra en säker förvaring samt bör vara väderskyddad.

Idag finns det 181 parkeringsplatser på Kungsgärdet för cyklar. Sett till ytan på verksamheten blir det 7,8 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA. Om motsvarande förhållande mellan parkeringsplatser och BTA används för framtida verksamheter blir det 220 parkeringsplatser för cyklar.

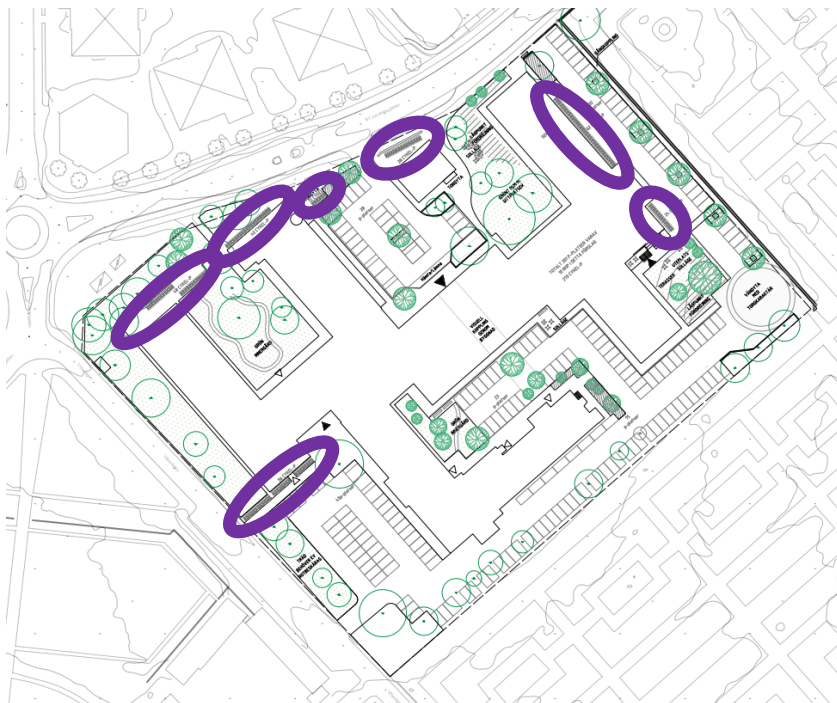
Uppsala kommun har parkeringstal för verksamheter och denna är 40 cykelparkeringar per 1 000 BTA. För planförslaget skulle detta innebära 1 126 cykelparkeringar.

Uppsala kommun har inga parkeringstal för vårdverksamhet. Det har däremot Lunds kommun och därför görs en jämförelse mot denna för att få ett riktvärde. Lunds kommun valdes som referens då det, i likhet med Uppsala, är en universitetsstad av jämförbar storlek med en uttalad ambition att främja cykling och hållbart resande. Deras normer kan därför anses vara relevanta i en Uppsalakontext. Lunds kommuns cykelparkeringsnorm är 20 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA. Detta skulle för Kungsgärdet motsvara 563 parkeringsplatser för cykel.

I tabellen nedan sammanställs antalet parkeringsplatser beroende på BTA och parkeringstal.

| Parkeringstal                                  | Befintlig BTA (inklusive källare) | BTA i planförslag (ljus BTA) |
|------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| 7,8 (dagens situation)                         | 181 cykelparkeringar              | 220 cykelparkeringar         |
| 20 (parkeringstal vårdverksamhet Lunds kommun) | 467 cykelparkeringar              | 563 cykelparkeringar         |
| 40 (parkeringstal verksamhet Uppsala kommun)   | 934 cykelparkeringar              | 1 126 cykelparkeringar       |

I källarplan planeras för 603 cykelparkeringsplatser. Det är lämpligt att dessa används av personal då dessa inte är lika synliga som parkeringsplatserna i markplan och att detta utrymme då kan låsas för ökad säkerhet och trygghet.



Figur 8 - ny situationsplan med cykelparkeringar

I markplan planeras det i planförslaget för totalt 270 parkeringsplatser, vilket är en ökning på nästan 50% jämfört med idag. Dessa är fördelade på 7 olika platser, med nära anslutning till antingen Villavägen eller S:t Johannesgatan. I figuren ovan är de utmärkta cykelparkeringarna utmärkta med lila cirklar. Cykelparkeringarna är nära de flesta entréer som planeras på området och den södra delen av byggnaderna nås enkelt via en koppling genom byggnaden.

Bedömningen är att cykelparkeringen kommer ha en hög omsättning under dagen, då besökare troligen vistas på området under kortare tid. Det innebär att samma parkeringsplats kan nyttjas av flera besökare under dagen. Den aktuella målgruppen till cykelparkeringarna i markplan, som i huvudsak utgörs av patienter och anhöriga anses inte ha lika hög cykelbenägenhet som vid andra typer av målpunkter, exempelvis skolor eller kontor. Sjukvårdsbesök innebär ofta att besökarna kommer från ett större upptagningsområde och ibland med nedsatt rörelseförmåga och därmed behov att använda andra färdssätt.

Totalt blir det 873 cykelparkeringar på området. Detta motsvarar en parkeringsnorm på 31 cykelparkeringar per 1 000 BTA, vilket är mitt emellan Lunds parkeringsnorm för vårdverksamhet och Uppsalas parkeringsnorm för verksamheter. Sammantaget anses detta vara väl avvägt i förhållande till användningen.

Uppsala kommun har krav på cykelparkeringarna ska vara utformade. De ska vara belagda eller grusade, förses med ställ som möjliggör ramlåsning, ställ för både vanliga cyklar och specialcyklar som till exempel lådcyklar och parkeringsplatser för elsparkcyklar.

### 3.2. Parkeringsplatser för bilar

Idag finns 188 parkeringsplatser på Kungsgärdet för bilar. Sett till ytan på verksamheterna blir det 8,05 parkeringsplatser per 1 000 kvm BTA. Om samma förhållande mellan parkeringsplats och BTA används för framtida planförslag blir det 227 parkeringsplatser.

Uppsala kommun har parkeringstal med lägsta värde 3 parkeringsplatser per 1 000 BTA för verksamheter med kontor respektive utgångsvärde 3 parkeringsplatser per 1 000 BTA för övriga verksamheter. Detta inrymmer då inte behovet av parkeringar för de som ska till olika vårdbesök. För att få en referens för område med vårdverksamhet används Lunds kommuns parkeringstal för vårdverksamhet. Detta är 8 bilplatser per 1 000 kvm BTA. Sett till det nya planförslaget skulle det innebära 225 parkeringsplatser för bil.

Parkeringstal 8 per 1 000 kvm BTA kan anses vara i högsta laget, då Uppsala kommuns mål är att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter på bekostnad av biltrafiken. Området ligger centralt i Uppsala och det finns goda förbindelser både via kollektivtrafik och via gång- och cykelvägar. Den centrala placeringen innebär också att det finns behov av grönytor. Sett till områdets övriga utformning och prioritering av oskyddade trafikanter anses det lämpligt att minska antalet parkeringsplatser jämfört med Lunds kommuns parkeringstal för vårdverksamhet med cirka 10%.

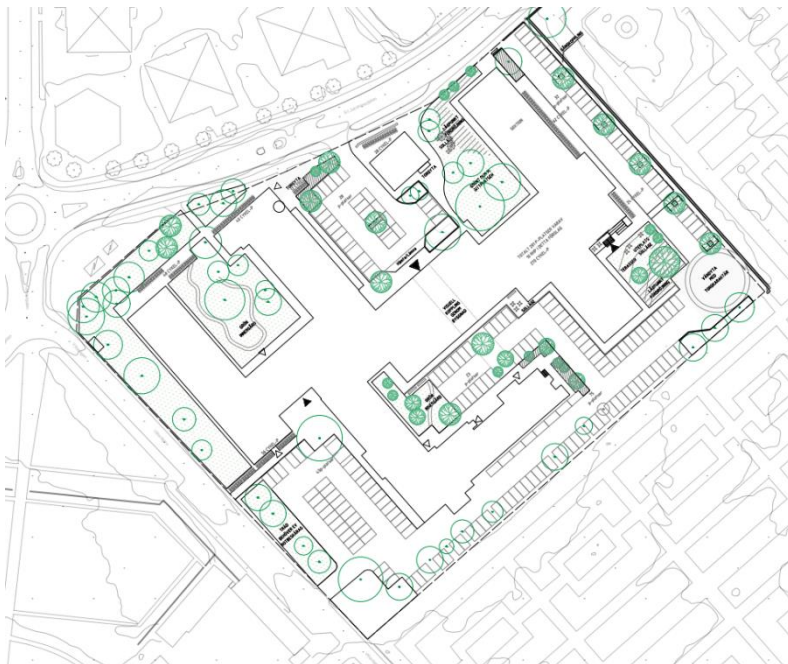
I tabellen nedan syns en sammanställning över antalet bilparkeringsplatser sett till BTA och parkeringstal.

| Parkeringstal                                                             | Befintlig BTA (inklusive källare) | Planerad BTA (ljus BTA) |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| 3 (lägsta värde kontor, utgångsvärde övriga verksamheter, Uppsala kommun) | 70 bilparkeringar                 | 84 bilparkeringar       |
| 8 (parkeringstal vårdverksamhet Lunds kommun)                             | 187 bilparkeringar                | 225 bilparkeringar      |
| 8,05 (dagens situation)                                                   | 188 bilparkeringar                | 227 bilparkeringar      |

I planförslaget redovisas 201 parkeringsplatser för bilar i markplan. Av dessa är 10 st parkeringsplatser för funktionsnedsatta, vilket motsvarar en procentsats på 5. Eftersom det kommer bli fortsatt vårdverksamhet på området anses det lämpligt att ha en hög andel parkeringsplatser för funktionshindrade, vilket 5 procent är. Parkeringarna för rörelsehindrade är placerade i nära anslutning till entréer, för att klara Boverkets krav på 25 meter mellan parkeringsplats och entré.

Placeringen av parkeringsplatser är gjord över hela området för att ge åtkomst till olika entréer. Hänsyn har också tagits till grönska och stråk inom området för att göra det attraktivt för både besökare och de som önskar passera området.

Huvudentrén planeras vid ytan som nås från S:t Johannesgatan. Där finns majoriteten av parkeringsplatserna för rörelsehindrade. De parkeringsplatser som nås via S:t Johannesgatan är lämpliga att de är för besökare, då huvudentrén planeras vid denna yta. I samband med denna yta finns också en zon för hämtning och lämning.



Figur 9 - situationsplan parkeringsplatser

Eftersom det blir fortsatt vårdverksamhet på området är det viktigt att det finns tillgängliga besöksparkeringar. De som ska till vårdbesök har inte alltid lika lätt att välja alternativa färdmedel som kollektivtrafik eller cykel. Därför lämpligt att ca 40 % av parkeringsplatserna blir ämnade för besökare. Detta för att vårdverksamheten ska vara tillgänglig för alla samhällsgrupper.

För att motivera personal att använda andra färdmedel än bil till jobbet är det lämpligt att sänka andelen personalparkeringar något jämfört med idag. Denna del föreslås därför också bli cirka 40 %. Detta motsvarar ungefär Uppsala kommuns lägsta värde för p-tal kontor och utgångsvärde p-tal övriga verksamheter. För att kunna minska på andelen personalparkeringar utan att minska på tillgängligheten till området krävs andra åtgärder, som till exempel cykelpool eller subventionerat månadskort för kollektivtrafik. De sistnämnda åtgärderna främjar även kommunens mål om minskat bilberoende.

Finns sedan fortsatt behov av uthyrda platser/jour kan denna andel bli 20 %. I de sista 20% kan det också inrymmas plats för bilpoolstjänst. Detta kan i längden minska behovet av parkeringsplatser, kanske framförallt parkeringsplatser för personal, och kan därmed möjliggöra mer grönytor på området.

Planförslaget är dock flexibelt och skulle verksamhetens inriktning ändras i framtiden går det att justera till exempel fördelningen mellan besöks-, personal och förhyrda platser för jour genom förändring av skyltning och digitala system. Även antalet parkeringsplatser kan justeras, både uppåt och neråt beroende genom att främst justera på grönskan på området.

### 3.3. Oskyddade trafikanter

För att få ner bilanvändningen till området prioriteras de oskyddade trafikanterna på området. Förutom de cykelparkeringar som presenterats tidigare görs det separata gångvägar som sträcker sig hela vägen till entréerna från det befintliga gång- och cykelvägnätet. Det finns även ett gångstråk separerat från motorfordonstrafiken fram till den uteplats som planeras på området.

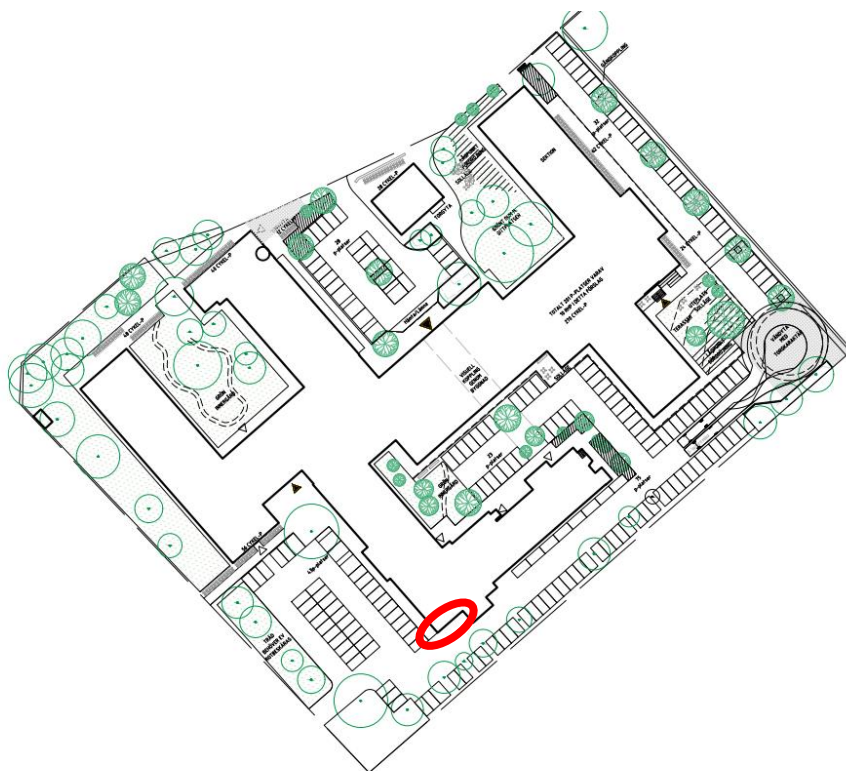
Genom att begränsa möjligheten att köra igenom området med bil minskar antalet korsningspunkter mellan motorfordon, gående och cyklister.

Det går också att nå området separerat från biltrafik hela vägen från busshållplatserna. För att underlätta för bussresenärer finns möjlighet att sätta upp tavlor med realtidsinfo på området.

### 3.4. Godstransporter och avfallshantering

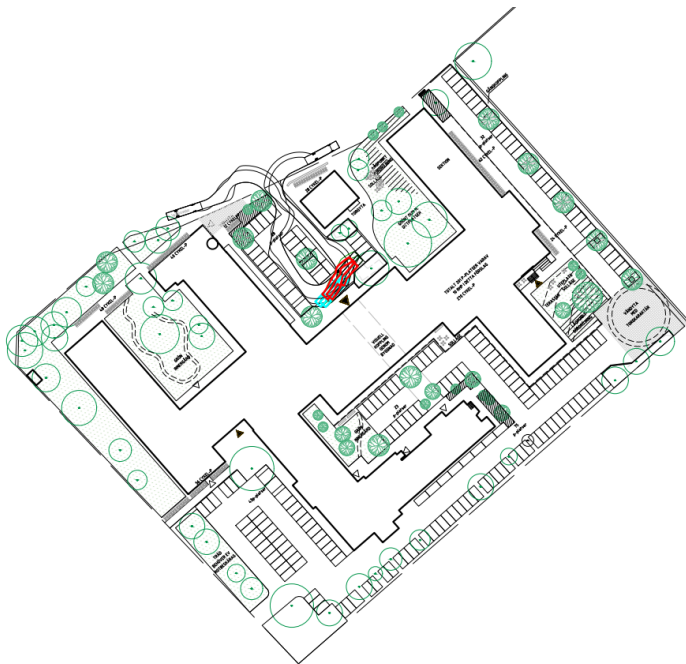
Uppsala kommun rekommenderar att tung trafik inte ska backa på området, framförallt inte om det ska ske på en yta där det kan röra sig oskyddade trafikanter. Det kan också vara ett arbetsmiljöproblem för de som ska köra de tunga fordonen, om det krävs backande rörelser.

För att undvika backande rörelser på området av den tunga trafiken och eftersom det framöver inte kommer gå att köra mellan de båda anslutningarna görs en vändzon i sydöstra delen av området. För att säkerställa framkomligheten i vändzonen har det gjorts körspår. Vid val av körspår har utgångspunkten varit de typer av tunga fordon som trafikerar området idag, det vill säga som längst 12 meters lastbilar. Angöring kommer fortsatt ske vid godsmottagningen som är i den sydvästra delen på området, se röd markering i figuren nedan. Denna yta når tunga fordon både vid in- och utfärd till området.



Figur 10 - situationsplan med körspår för lastbil 12 meter

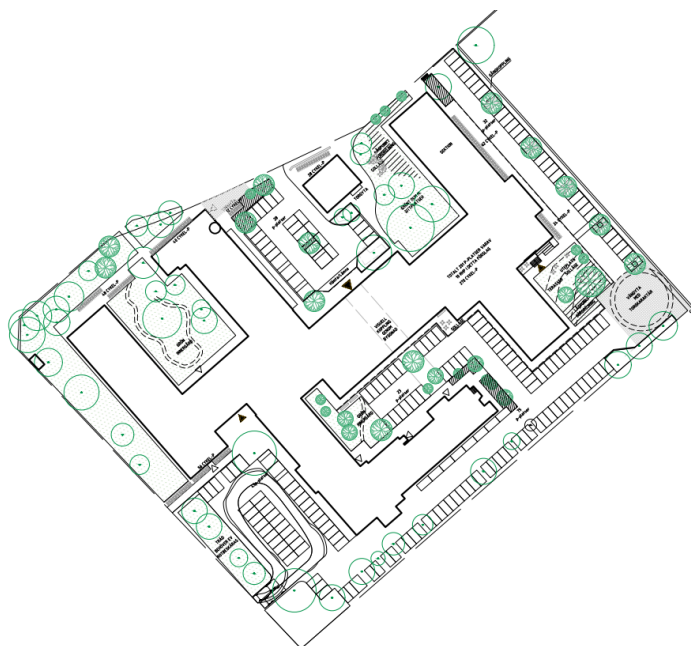
Körspår framtaget även för leveranser till huvudentrén, om det skulle uppstå behov för det.



Figur 11 - situationsplan med körspår för lastbil 12 meter

Yta för sophämtning har föreslagits i den sydvästra delen av området, detta för att säkerställa att kravet om max 10 meter till soprum uppfylls. Sopbilen får dela yta med parkeringsplatser, för att maximera användningsområdet. Det går också i linje med Uppsala kommuns mål för samnyttjande av marken.

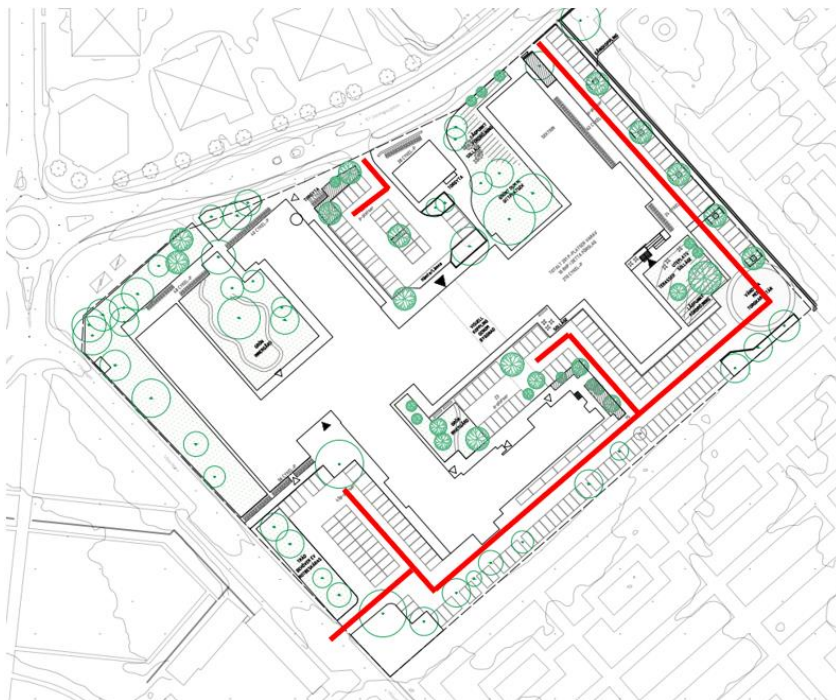
För att säkerställa sopbilens framkomlighet, utan att backa, har ett körspår gjorts.



Figur 12 - situationsplan med körspår för sopbil

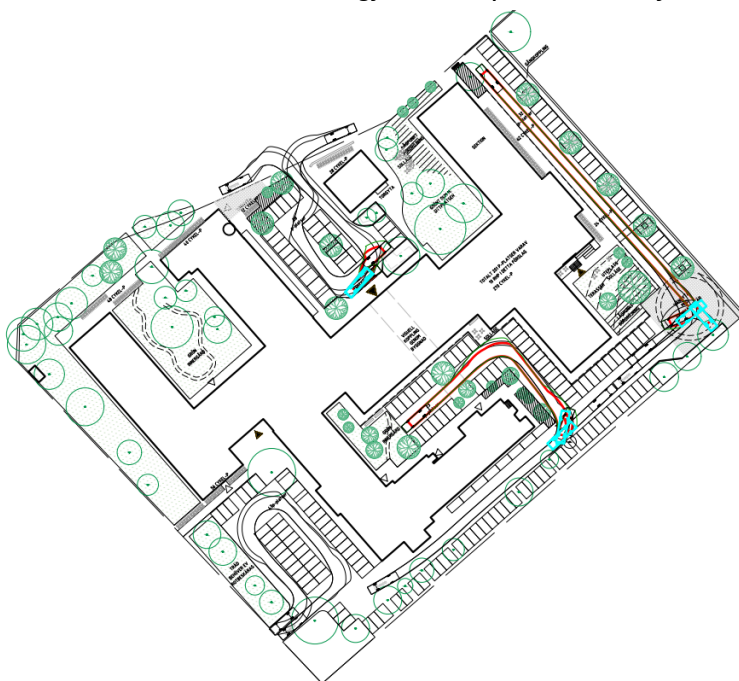
### 3.5. Räddningsvägar

Räddningstjänsten har inkommit med vilka ytor de behöver åtkomst till. Räddningsvägar syns med röda linjer i figuren nedan.



Figur 13 - räddningsvägar

För att säkerställa att räddningsfordonen har tillräcklig åtkomst och kan göra en snabb och effektiv insats vid behov, har det gjorts körspår. Dessa syns i figuren nedan.



Figur 14 - situationsplan med körspår för räddningsfordon

### **3.6. Bullerberäkning**

Det har inte bedömts nödvändigt att genomföra en separat bullerberäkning för området. Skälen är att trafiken inom området inte förväntas öka i någon större omfattning och att ingen ny vägdragning planeras närmare befintlig bebyggelse. De förändringar som sker är framförallt interna omdispositioner av ytor, där gång- och cykeltrafik prioriteras högre än tidigare. Sammantaget bedöms därför bullernivåerna ligga kvar på nuvarande nivåer eller i vissa delar minska något, eftersom biltrafikens framkomlighet inom området begränsas till förmån för oskyddade trafikanter.

#### **4. Sammanfattning**

I det nya planförslaget ökar antalet parkeringsplatser för både motorfordon och cyklar jämfört med idag. Förslaget antal cykelparkeringar blir 55 % högre än Lund kommuns parkeringstal för vårdverksamhet och motsvarande siffra för bilparkeringar blir 10 % lägre. Förslaget går i linje med Uppsala kommuns mål att främja alternativa färdmedel till bil. Även att prioritera ner parkeringsplatser till fördel för grönska på området. Om det framåt krävs mer bilparkeringar på området går det att bygga till detta och då göra om gestaltningen på området.

För att främja hållbart resande erbjuds flera cykelparkeringsmöjligheter, tillsammans med goda kopplingar till det befintliga gång- och cykelvägnätet. Inom området anläggs också separata gångstråk för att minimera konflikter mellan oskyddade trafikanter och motortrafik.

Framkomligheten för motorfordon inom området begränsas jämfört med nuläget, eftersom det i framtiden inte kommer att vara möjligt att köra igenom hela området. Denna förändring skapar en tryggare och mer tillgänglig miljö för gående och cyklister.

För att säkerställa tillgängligheten för tung trafik och räddningsfordon har körspår tagits fram. Dessutom planeras en särskild vändzon, utformad så att tunga fordon inte behöver backa, vilket förbättrar både säkerheten och arbetsmiljön.