

UPPSALA BUSINESS PARK DETALJPLAN 1A

PM TRAFIK

2025-04-02



Uppsala Business Park Detaljplan 1A

PM Trafik

KUND

Corem Property Group AB

KONSULT

WSP Advisory

121 88 Stockholm-Globen

Besök: Arenavägen 7

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Corem

Anders Rastin

WSP

Karin Hassner

UPPDRAGSNAMN

Uppsala Business Park Trafik

UPPDRAGSNUMMER

10319400

FÖRFATTARE

Karin Hassner, Carl Näslund

DATUM

2025-04-02

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av

INNEHÅLL

1	LÄSANVISNING	4
2	SAMMANFATTNING	4
3	BAKGRUND	4
4	PLANFÖRSLAG FÖR UPPSALA BUSINESS PARK	5
4.1	FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING	5
5	PLANERINGSPRINCIPER	7
5.1	PRINCIPER TRAFIKNÄT	7
5.2	FÄRDMEDELSFÖRDELNING	7
6	KONSEKVENSANALYS PLANFÖRSLAG	8
6.1	MOTORTRAFIK	8
6.1.1	Vägnät	8
6.1.2	Skalskydd	9
6.1.3	Bilparkering	9
6.1.4	Laddplatser	10
6.1.5	Angöring	10
6.1.6	Godsmottag	11
6.1.7	Konsekvenser	11
6.2	KOLLEKTIVTRAFIK	12
6.2.1	Kollektivtrafiknät	12
6.2.2	Konsekvenser	13
6.3	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	14
6.3.1	Gång- och cykelnät	14
6.3.2	Cykelparkering	14
6.3.3	Konsekvenser	15
7	TRAFIKALSTRING OCH KAPACITET	15
7.1	FRAMTIDA TRAFIKFLÖDEN	15
7.2	TRAFIKALSTRING	16
7.3	KAPACITETSBERÄKNING	16
8	GATUUTFORMNING	19
8.1	RAPSGATAN	19
8.2	KORSNINGEN RAPSGATAN-NORRA ANSLUTNINGSVÄGEN	19
8.3	KORSNINGEN SÖDRA ANSLUTNINGSVÄGEN/ANNA FABRIS GATA	20
8.4	GATOR INOM KVARTERSMARK	21
	BILAGA 1 ÖVERSLAG PARKERING	22

1 LÄSANVISNING

Detta PM Trafik beskriver detaljplan 1A i Uppsala Business Park. För beskrivning av hela det nya området, målsättning, nuläge, tillgänglighet samt andra program och planarbeten som har bäring på UBP hänvisas till PM Trafik för hela området.

Detta PM innehåller text som bygger på *PM Trafikanalys* och *Logistikutredning nuläge*. För vidare läsning hänvisas till dessa underlagsdokument. PM trafik ansluter även till *PM mobilitet*.

2 SAMMANFATTNING

Planarbete pågår för Uppsala Business Park, UBP, som ligger i Fyrislund, Uppsala. I området finns idag cirka 3 000 anställda på flera företag inom främst Life Science, utbildning, service, handel, bostäder och träning. I detaljplan 1A planeras för cirka 2 400 nya arbetsplatser.

Utvecklingen av området utgår från Uppsala kommuns översiktsplan 2016, som anger att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras och att de tillsammans ska utgöra minst 75 procent av resandet inom staden år 2050, vilket tillämpats i planeringen av Uppsala Business Park.

Planområdet får två anslutningar mot kringliggande vägnät vid Rapskatan och Anna Fabris gata. Detaljplanen ger även möjlighet att samla parkeringsbehovet för hela eller delar av planområdet i en samlad anläggning intill Rapskatan.

Attraktiv, säker parkering för cyklar placeras i attraktiva lägen, både inomhus och utomhus. Ambitionen är att man ska kunna parkera sin cykel i närheten av de flesta entréer. Antalet cykelparkeringsplatser dimensioneras för att 30% av anställda och besökare ska kunna resa med cykel.

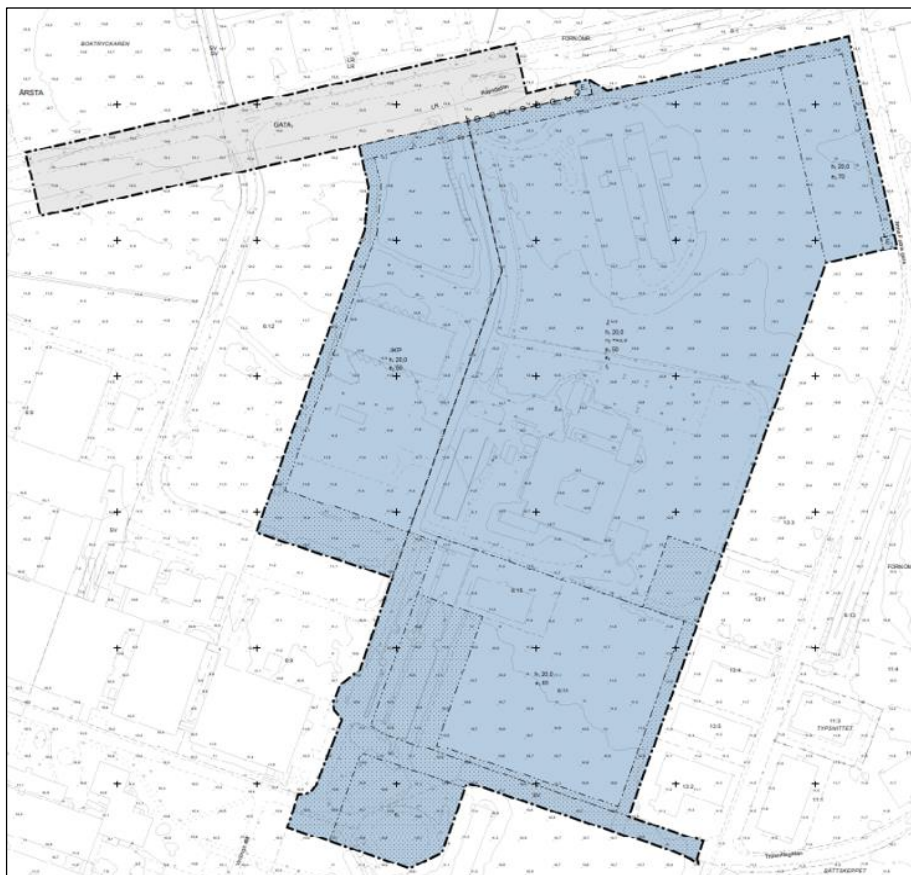
Dimensioneringen av antalet parkeringsplatser för bil bygger på den färdmedelsfördelning som är ambitionen för området där resor med bil uppgår till 25%, vilket innebär cirka 670 parkeringsplatser för bil.

3 BAKGRUND

Planarbete pågår för Uppsala Business Park (UBP) som ligger i Fyrislund, Uppsala. I området, där det idag finns flera företag främst inom Life Science, planeras för sammanlagt cirka 12 000 arbetsplatser, utbildning, service, handel och träning.

Uppsala Business Park avgränsas av Rapskatan i norr, Tycho Hedéns väg i väster, Almungevägen i söder och Anna Fabris gata i öster. UBP är idag ett industriområde med industrietableringar som Fresenius Kabi, Johnson & Johnson, Eurofins, Thermo Fisher samt logistik och kontor.

Detta PM beskriver detaljplan 1A som omfattar industri och kontor i den nordöstra delen av området. Utöver det ingår även en del av Rapskgatan som planläggs som allmän plats (se figur 1).



Figur 1 Utkast till plankarta för detaljplan 1A (Uppsala kommun förslag/arbetsmaterial 2025-03-28)

4 PLANFÖRSLAG FÖR UPPSALA BUSINESS PARK

4.1 FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING

Utbyggnaden i detaljplan 1A består huvudsakligen av industri och kontor i den nordöstra delen av UBP. Det finns även möjlighet att inrymma parkeringsbehovet för delar av planområdet längs den byggnad som ligger längst västerut vid Rapskgatan. I figur 2 visas ett möjligt förslag till genomförande av planen.



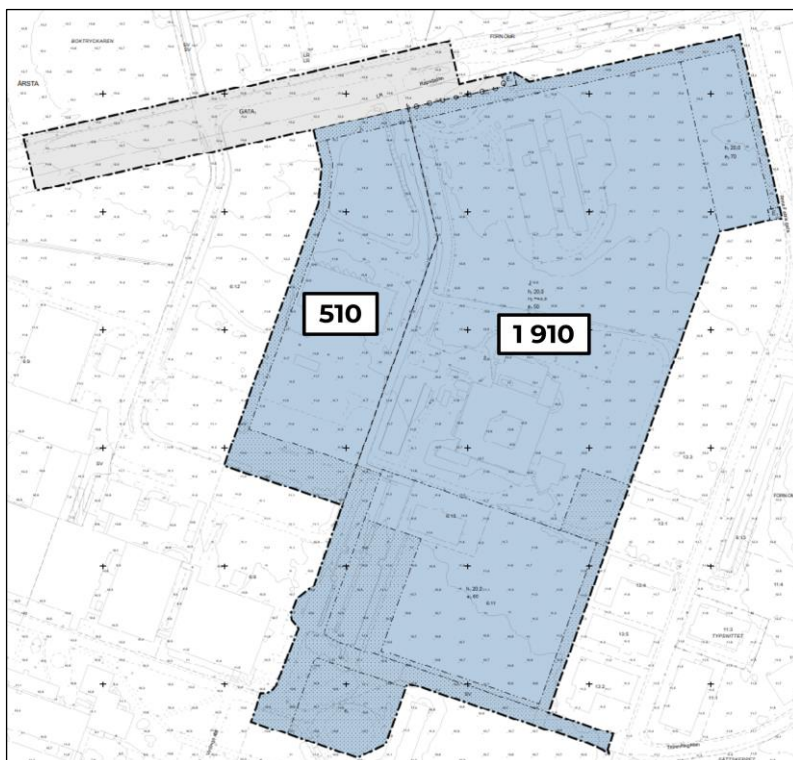
Figur 2 Förslag till bebyggelse i planområdet. Källa: Mandaworks, 2025

Disponeringen av ytorna enligt den nya föreslagna markanvändningen i detaljplan 1A visas i tabell 1 nedan. Total byggvolym planeras till cirka 152 900 m² BTA.

Tabell 1. BTA för föreslagen bebyggelse i detaljplan 1A. Källa: Corem, 2025

Typ av verksamhet	Kontor	Industri	Total
BTA	5 000	147 900	152 900

I planområdet uppskattas antalet nya arbetsplatser bli cirka 2 400, vars fördelning kan ses i figur 3 nedan. I de mer centrala delarna av UBP finns cirka 1 580 arbetsplatser som ligger utanför detaljplaneområdet, dvs totalt cirka 4 000 arbetsplatser i UBP när detaljplan 1A är utbyggd.



Figur 3. Fördelning av nya arbetsplatser inom detaljplan 1A baserat på planbestämmelser.

5 PLANERINGSPRINCIPER

5.1 PRINCIPER TRAFIKNÄT

De nya verksamheterna i planområdet når det kringliggande vägnätet via en nordlig anslutningsväg mot Rapsgatan och en sydlig mot Anna Fabris gata. Det kommer även att vara möjligt att komplettera anslutningen mot Rapsgatan med en ytterligare mindre korsning direkt mot Anna Fabris gata i nordöstra delen av planområdet.

Den södra anslutningsgatan anläggs norr om Thermo Fishers huvudbyggnad och ansluter till befintlig korsning Anna Fabris gata/Typsnittsgatan.

Det är möjligt att dagens upplägg med busstrafik som går genom UBP inte går att behålla i och med att all mark inom UBP planläggs som kvartersmark. Närmaste hållplats för kollektivtrafik inom allmän plats i anslutning till planområdet ligger på Rapsgatan (Uppsala Business Park Norra).

5.2 FÄRDMEDELSFÖRDELNING

I Uppsala styrs mot en bilandel om 25% 2050¹. Med detta i grunden har prognoser tagits fram för olika styrmedelsscenarioer för att få fram färdmedelsfördelningen. Inom projektet Uppsala Business Park har dimensioneringen av antal bil- och cykelparkeringar baserats på ett antagande om färdmedelsfördelningen 45% kollektivresande, 25% bil och

¹ ÖP 2016

30% cykel. Denna fördelning gäller för planering av området som helhet och återfinns i PM Trafik för hela Uppsala Business Park.

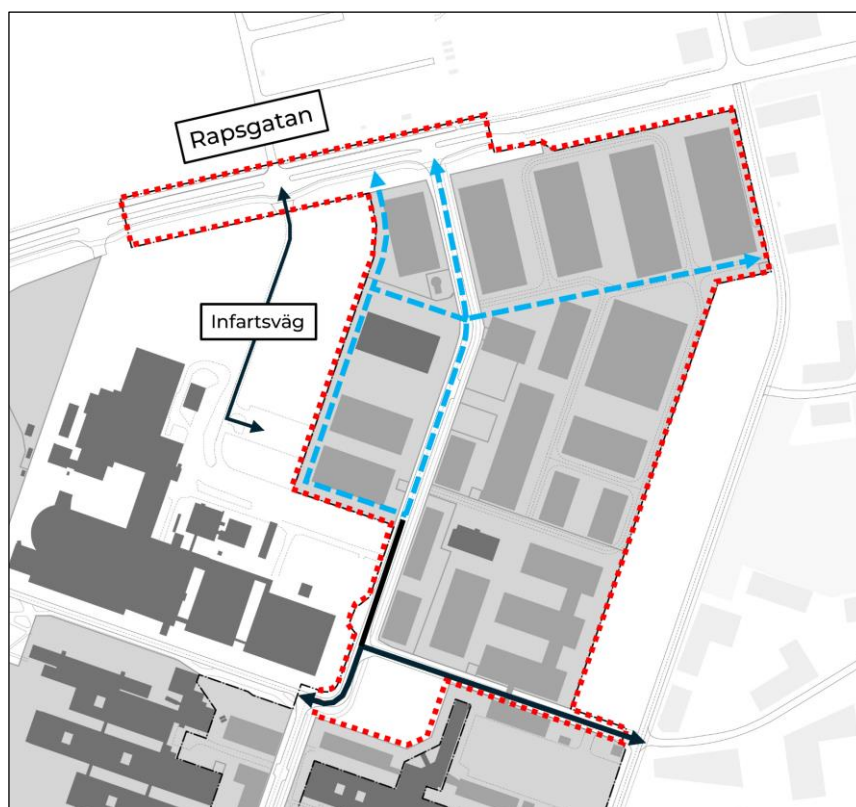
6 KONSEKVENSANALYS PLANFÖRSLAG

6.1 MOTORTRAFIK

6.1.1 Vägnät

Gatunätet för detaljplan 1A bygger på att verksamheterna inom planområdet försörjs via en huvudanslutning mot Rapskatan. Anslutningen till Rapskatan kan hamna där dagens väg ligger eller något längre västerut, se figur 4 nedan. Det är även möjligt att planområdet i norr får en kompletterande anslutning mot Anna Fabris gata i öst.

Den alternativa placeringen ligger cirka 80 meter öster om dagens infart till parkeringsplatser norr om Johnson & Johnson. Denna infart används av cirka 80 fordon per dag (baserat på antalet parkeringsplatser). Om anslutningsvägen mot Rapskatan hamnar i planområdet västra kant bedöms det inte påverka framkomligheten på vägnätet negativt med hänsyn till infartens låga trafikmängd.



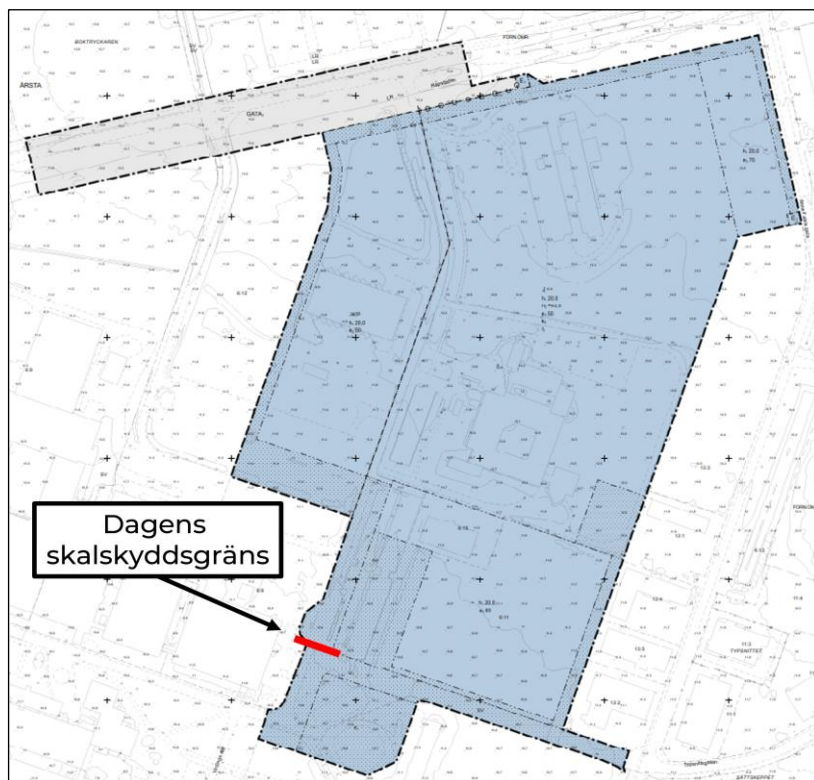
Figur 4. Översikt av befintliga och planerade vägar (heldragna linjer) samt möjliga vägdragningar/anslutningar i norra delen av planområdet (streckade linjer).

Från anslutningsvägen till Rapskatan respektive Anna Fabris gata nås verksamheterna i området via ett mer lokalt vägnät som utformas efter framtida verksamheters behov. Vägarna inom kvartersmark behöver

utformas för de fordonstyper som ska trafikera planområdet, vilket styrs av verksamheterna som kommer att etablera sig. Den största dimensionerande fordonstypen i området antas vara semitrailer och lastbil med släp.

6.1.2 Skalskydd

Skalskyddet som idag finns i området kommer att finnas kvar efter genomförandet av detaljplan 1A. Det är i nuläget inte känt var gränsen för skalskyddet kommer att gå, men tillgängligheten för allmän trafik kommer att vara begränsad inom området. I figur 5 nedan ses dagens norra skalskyddsgräns i förhållande till planområdets utbredning.



Figur 5 Förslag till plankarta för detaljplan 1A med dagens gräns för skalskydd i södra delen av planområdet (Uppsala kommun).

Grindar till instängslade områden ska placeras så att minst ett dimensionerande fordon kan stå och vänta utanför grinden utan att hindra allmän trafik på anslutande gata. Det behöver följas om skalskyddgränsen hamnar i nära anslutning till Rapskatan eller Anna Fabris gata.

6.1.3 Bilparkering

Parkering för anställda och besökare sker dels på parkeringsplatser inom respektive kvarter i planområdet. Alternativt finns möjlighet att etablera en gemensam parkeringsanläggning för planområdet i kvarteret väster om dagens infartsväg.

Uppsala kommuns parkeringstal från 2018 är angivna som miniminormer, dvs man kan bygga fler parkeringsplatser om man vill. Om Uppsala kommuns parkeringstal² kompletterade med tal från andra städer tillämpas

² Parkeringstal för Uppsala Riktvärden för parkering på kvartersmark
Reviderad 2018-12-19

på detaljplan 1A (exklusive befintliga arbetsplatser) blir kravet färre än 470 bilplatser. Se översiktliga beräkningar i Bilaga 1.

Utbudet av parkeringsplatser dimensioneras för att 25% av de anställda ska kunna ta bilen till arbetet i planområdet. För cirka 2 400 nya arbetsplatser i detaljplan 1A planeras cirka 670 parkeringsplatser. Det motsvarar en plats för knappt 28% av arbetsplatserna. Parkeringsplatser för rörelsehindrade och viss korttidsparkering för besökare, bud, etc. tillkommer i anslutning till entréer, vilket till viss del kan inkluderas i det föreslagna parkeringstalet. Exakt antal parkeringsplatser för besökare beror dock på vilken typ av verksamhet som kommer att etableras inom området. Exakt antal platser behöver därför utredas närmare i ett senare skede.

Som en extra marginal kan även noteras att idag samåker 7% till UBP. Det kan antas fortsätta även i framtiden. Dessa skulle kunna ses som en del i det kollektiva resandet – även om det inte sker med buss i linjetrafik utan som samåkning.

6.1.4 Laddplatser

En elektrifiering av fordonsparken pågår, i slutet av genomförandeperioden för hela UBP är det sannolikt att en majoritet av bilarna är eldrivna på något sätt. Det är därför viktigt att säkerställa att det finns laddmöjligheter av fordon/batterier i tillräcklig omfattning. En successiv utbyggnad av laddplatser på befintliga markparkeringar kan förväntas.

Nya parkeringsanläggningar förväntas förse med eller förberedas för laddning på samtliga platser. En lägsta nivå att följa är Boverkets krav för nya byggnader som gäller sedan mars 2021:

Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 % av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.³

Det är även viktigt att elnätets kapacitet är tillräcklig för att klara efterfrågad laddkapacitet.

6.1.5 Angöring

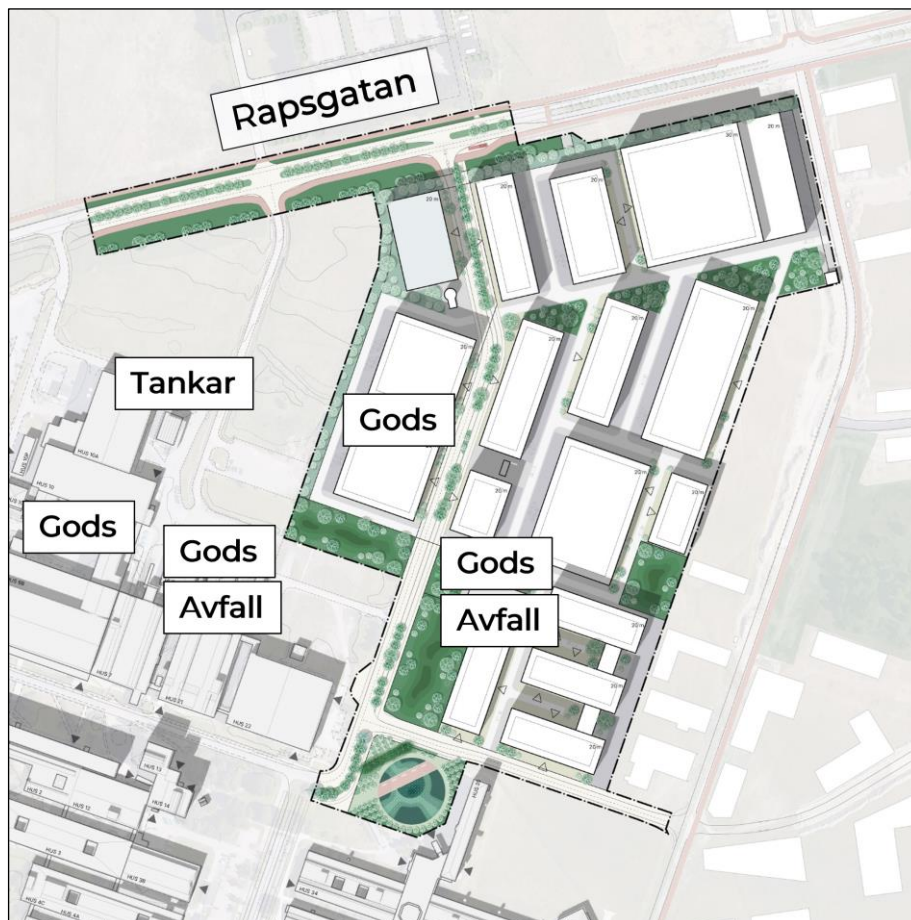
Enligt BBR ska det av tillgänglighetsskäl finnas möjlighet till angöring inom 25 meter från entréer. Angöringsplatser och korttidsparkering för taxi, mindre leveranser och budbilar samt hantverksfordon och liknande anordnas på eller i anslutning till varje verksamhet.

Tunga transporter som ska angöra i detaljplan 1A bör styras mot ytor vid sidan av de anslutningsvägar som leder ut mot Rapskatan och Anna Fabris gata med hänsyn till framkomligheten på vägnätet. Antalet gator som avslutas med vändplats bör hållas så lågt som möjligt för att minimera risk för felkörningar och omständliga omvägar. För att minska risken att tunga fordon kör fel behöver skyltningen längs gatunätet vara tydlig.

³ Plan- och byggförordning (2011:338) 3 kap. 20 b § 2 st.

6.1.6 Godsmottag

Godsmottag vid industrifastigheter och dess anslutningsvägar i dagsläget visas i figur 6.



Figur 6 Ett urval av större godsmottagningar och avfallshämtningsplatser med ungefärliga placeringar inom och intill detaljplan 1A.

Befintliga godsmottagningar behålls och kompletteras. Gods hanteras i avgränsade godsmottag där det säkerställs att konflikter mellan backande fordon och oskyddade trafikanter inte uppkommer. Gator inom planområdet som avslutas med vändplaner bör dimensioneras för semitrailer och lastbil med släp för att säkerställa framkomligheten.

Angörings- och distributionstrafik till verksamheter i detaljplan 1A förväntas uteslutande ske på kvartersgator genom kantstensangöring eller mot lastkaj.

6.1.7 Konsekvenser

För att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet behöver vägnätet inom kvartersmark utformas efter de fordon som kommer att trafikera området. Vid grindar säkerställs att eventuella väntande fordon kan passeras, vilket framför allt behöver gälla vid den framtida skalskyddsgränsen.

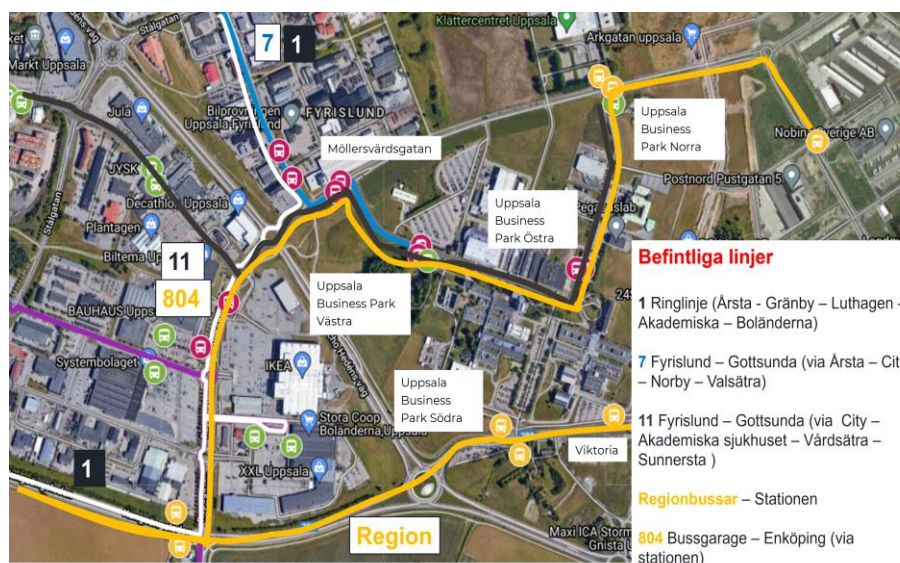
Tunga transporter som ska angöra i detaljplan 1A bör styras mot gator vid sidan av anslutningarna mot Rapsgatan och Anna Fabris gata med hänsyn till framkomligheten på vägnätet. Det är viktigt att oskyddade trafikanter inte vistas där backande fordon kan förekomma.

6.2 KOLLEKTIVTRAFIK

I detta avsnitt beskrivs hur planområdets utformning kan påverka kollektivtrafiknätet tillsammans med förslag på kompletteringar.

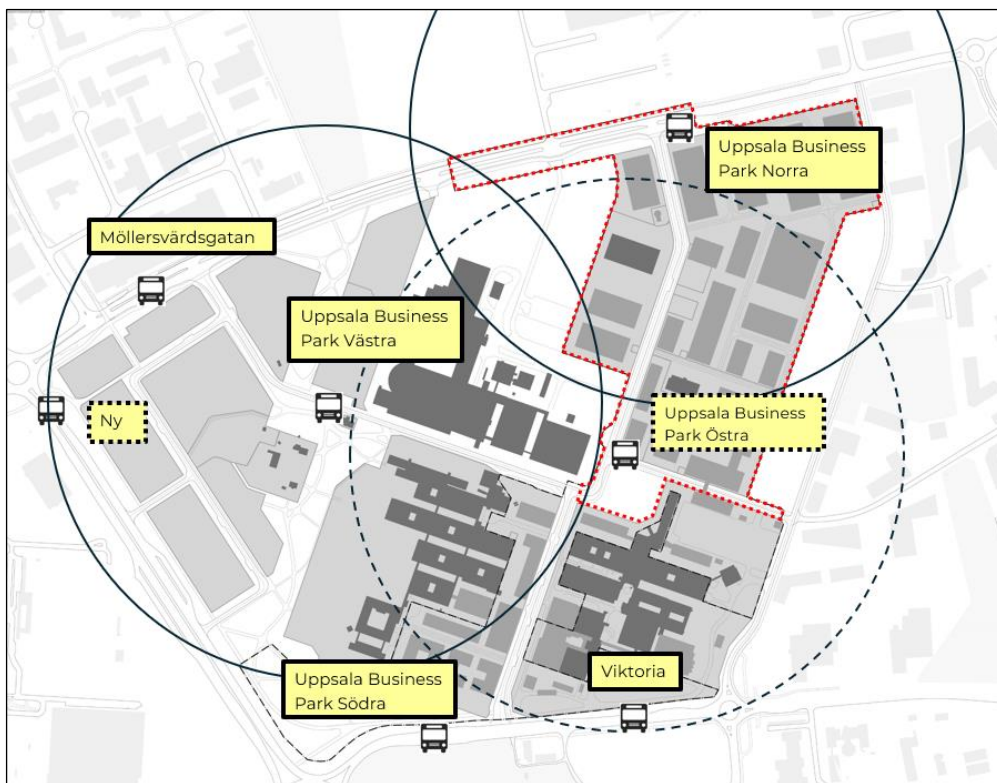
6.2.1 Kollektivtrafiknät

I och med att området söder om Rapskatan i detaljplan 1A planläggs som kvartersmark är det inte känt i dagsläget om det kommer att vara möjligt att trafikera området med genomgående busslinjer inom UBP. Dagens upplägg för linje 11 och 804 är uppehåll vid hållplatserna Uppsala Business Park Västra och Östra med genomfart inom området som omfattas av skalskyddet. Dagens trafikering av busslinjer i Uppsala Business Park kan ses nedan i figur 7.



Figur 7. Översikt av dagens linjenät och hållplatser inom och i anslutning till Uppsala Business Park

Om genomgående busstrafik inte längre blir möjlig antas hållplats *Uppsala Business Park Östra* utgå, se figur 8 nedan, vilket minskar tillgängligheten med kollektivtrafik i den östra delen av UBP. För att säkerställa tillgängligheten med buss till planområdet behöver då hållplatsen *Uppsala Business Park Norra* på Rapskatan behållas. Från den hållplatsen går det att nå en stor del av planområdet inom 400 meters gångavstånd, med undantag för området längst i söder.



Figur 8. Hållplatser med upptagningsområden i förhållande till planområdet (röd streckad linje). Som framgår av ringarna med radien 400 meter går det endast att uppnå god tillgänglighet med kollektivtrafiken från hållplats *Uppsala Business Park Norra* om hållplatsen *Uppsala Business Park Östra* försvinner.

6.2.2 Konsekvenser

I och med att busstrafiken eventuellt inte längre kommer att kunna köra genom centrala UBP innebär det att Rapsgrändsgatan kan bli närmaste gata med kollektivtrafik. Om så blir fallet läggs stor tyngd på hållplatsen *Uppsala Business Park Norra* som blir den enda hållplatsen i området som ligger inom 400 meters gångavstånd från de flesta verksamheter i planområdet. För att kollektivtrafiken ska vara ett tillgängligt färdmedel behöver hållplatsen behållas.

Linjenätet för busstrafik kommer i så fall att behöva justeras eftersom linje 11 och 804 inte längre kommer att kunna åka genom området. Dessa linjer trafikerar i dagsläget hållplatsen *Uppsala Business Park Östra*.

Om cirka 50 % av de anställda i detaljplan 1A ska åka kollektivt blir det, med en grov skattning, varje dag cirka 1 200 resenärer till planområdet och lika många från planområdet. Det kan inkludera både verksamma i området och besökare eftersom inte alla verksamma åker till arbetet varje dag (p g a skiftgång, semester, sjukdom etc).

Om de 1 200 resenärerna fördelas under två maxtimmar på morgonen innebär det cirka 600 resenärer till planområdet per timme. Det ryms cirka 50 sittande passagerare i en ledbuss och ungefär lika många till stående, men för att vara en attraktiv kollektivtrafik bör resenärer kunna sitta.

I praktiken kan man inte räkna med att alla bussar kommer i det närmaste fullsatta till UBP, det kommer därför behövas fler bussar genom området under maxtimmarna. Med det grova antagandet att alla sittande resenärer i en ledbuss kan åka till UBP skulle det behövas 12 ledbussar per maxtimme

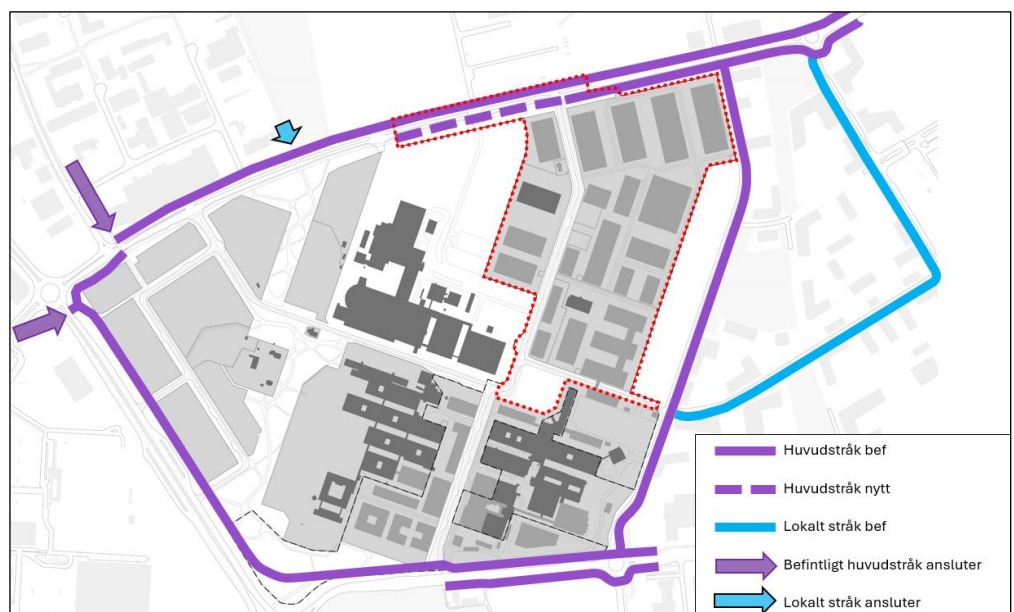
för att motsvara efterfrågan i planområdet. Det innebär att det kommer anlända/avgå minst en ledbuss var 5:e minut. Eftersom bussarna tillhör olika linjer kan flera bussar anlända samtidigt till en hållplats.

6.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

6.3.1 Gång- och cykelnät

Anslutningarna mot Rapskatan och Anna Fabris gata kommer att användas av all motortrafik för att nå det kringliggande vägnätet. Med hänsyn till antalet arbetsplatser inom planområdet och andelen tung trafik bör gående och cyklister separeras från motortrafik längs anslutningarna mot Rapskatan och Anna Fabris gata.

I figur 9 nedan redovisas kompletteringar i gång- och cykelnätet på allmän plats med en överblick över nätet i området runt UBP. Längs med Rapskatans södra sida förlängs huvudcykelstråket västerut inom planområdet (röd streckad linje).



Figur 9 Förslag till cykelnät runt UBP. Planområdet för detaljplan 1A ses med röstreckad linje.

Huvudstråken runt området utformas som gång- och cykelbanor med en total bredd på 4 meter. Bredden ansluter till anslutande gång- och cykelbanor och kommer att ge en god framkomlighet med hög kapacitet eftersom antalet gående på huvudnätet bedöms som litet.

6.3.2 Cykelparkering

Behovet av cykelparkering för nya och befintliga arbetsplatser i detaljplan 1A har beräknats för att 30% - enligt trafikprognoserna - ska resa till området med cykel. Det motsvarar 730 cykelplatser baserat på 2 400 arbetsplatser i planområdet. Till detta tillkommer behov av besöksplatser och marginal för ökat behov sommartid.

Det föreslagna parkeringstalet för cykel i denna utredning ger cirka 1 000 parkeringsplatser baserat på antalet arbetsplatser, vilket motsvarar en

cykelandel om cirka 40 % (vilket kan sägas omfatta viss besöksparkering, alternativt marginal för fler cyklister under sommaren).

Det föreslagna antalet cykelplatser är lägre än en beräkning enligt Uppsalas cykelparkeringsnorm eftersom den gav orimligt många cykelplatser för denna storlek på nyetablering av verksamheter⁴. Beräkning av antal cykelplatser behöver utredas närmare i samband med bygglov för respektive fastighet, bland annat avseende behov av besöksparkering. Beräkningar och diskussioner finns i Bilaga 1.

Cykelplatser placeras nära entréer för att vara attraktiva, de kan därför samnyttjas i mindre omfattning än bilplatser i gemensamma garage. Cykelparkeringarna ska vara av god kvalitet och för arbetstagare främst under tak eller inomhus. Samtliga platser avses möjliggöra ramlåsning och vara lättillgängliga för brukarna. Det behöver finnas möjlighet att ladda elcyklar, antingen via eluttag eller i låsbara laddskåp. Ungefär 10% av det totala antalet cykelplatser bör avsättas för större cyklar (lastcyklar, bud, trehjulingar).

I fastigheterna behöver det planeras för goda faciliteter för dem som cykelpendlar: dusch och omklädning, torkrum, klädförvaringsskåp, låsbara skåp.

6.3.3 Konsekvenser

En komplettering av huvudcykelnätet på Rapsгатans södra sida kommer att öka framkomligheten för cyklister och gående jämfört med dagsläget. Förlängningen möjliggör även för en eventuell anslutning med gång- och cykelbana längs med den norra anslutningsvägen inom planområdet.

För att öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter kan gång- och cykelstråken längs med Rapsгатan och Anna Fabris gata knyts ihop med anslutningsvägarna in på kvartersmarken i planområdet. En gång- och cykelbana längs med anslutningsvägen vid Rapsгатan skapar en genkoppling för de oskyddade trafikanter som kommer norr- och västerifrån till planområdet, vilket är de huvudsakliga infartsvägarna både sett till cykelnätet och kollektivtrafik.

7 TRAFIKALSTRING OCH KAPACITET

7.1 FRAMTIDA TRAFIKFLÖDEN

I PM Trafik för hela UBP finns olika scenarier för trafikflöden beroende på hur utbyggt UBP är och i vilken grad bil används för resande till UBP. Som grund för analys i den här utredningen har scenario JA (jämförelsealternativ) använts. JA innebär att Uppsala Business Park och Östra Fyrislund är fullt utbyggda enligt nu gällande detaljplaner (år 2050). Detta motsvarar alltså den trafikmängd som förväntas i Fyrislund även om inga nya detaljplaner genomförs i UBP. För närmare beskrivning av de olika scenarierna hänvisas till PM Trafik för hela UBP.

⁴ Över dubbelt så många cykelplatser som arbetsplatser. Se även Bilaga 1.

Rapsgatan har i scenariot ett genomsnittligt trafikflöde om 14 000 ÅVDT. Trafikflödet på Anna Fabris gata antas vara cirka 2 000 ÅVDT och på Typsnittsgatan 500 ÅVDT.

7.2 TRAFIKALSTRING

Baserat på uppgifterna om exploatering har den framtida trafikstringen för området uppskattats. I tabell 2 nedan visas de antaganden som ligger till grund för trafikstringsberäkningen.

Tabell 2. Trafikalstring för planområdet.

Verksamhet	Industri	Kontor
BTA	147 855	4 981
Personaltäthet ⁵ per 1000 kvm BTA	15	40
Alstringstal per anställd ⁶	3,47	4,44
Antal resor	7 696	885
Biltrafikandel	25 %	
Andel tung trafik ⁷	15 %	
ÅVDT	3 430	

7.3 KAPACITETSBERÄKNING

En undersökning av kapaciteten har gjorts i anslutningsvägarnas korsningar med Rapsgatan och Anna Fabris gata. Syftet med det är att se hur föreslagen exploatering kan påverka framkomligheten i korsningarna under för- och eftermiddagens maxtimme, det vill säga under de två timmar på dygnet då flest fordon rör sig på vägnätet.

Beräkningen är utförd i programmet Capcal. Resultaten av beräkningen är dels *belastningsgraden* i korsningen, dels *körlängden (90-percentil)*.

Belastningsgraden under maxtimme delas enligt VGU⁸ upp i olika grader av servicenivå, vilket är kopplat till korsningens belastningsgrad, det vill säga hur stora trafikflöden det är in i korsningen jämfört med korsningens kapacitet. För fyrvägs-korsningar bör belastningsgraden vara lägre än 0,6 för att den ska erbjuda acceptabel standard avseende framkomlighet för motorfordon, vilket även går att använda som riktvärde för trevägs-korsningar. Gränsvärdet 1 bör inte överskridas, vilket alltså är 100 % av kapaciteten, eftersom risken för köbildning då är stor.

⁵ POLICY OCH NORM FÖR MOBILITET OCH PARKERING I MALMÖ
Antagen i kommunfullmäktige 2020-09-24

⁶ Dynamiskt trafikstringsverktyg, version 1.0 – Avrapportering av projektet "Framtagande av användarvänliga dynamiska trafikstringstal" (Trivector, 2011)

⁷ Uppskattnings baserat på trafikmätningar på norra anslutningsvägen exkl. busstrafik

⁸ Vägar och gators utformning, Trafikverket

Körlängden (90-percentil) är den körlängd som uppstår i 90 % av de tillfällen när det bildas köer in i korsningen. Talet fångar in den vanligaste körsituationen i en korsning som det är rimligt att anpassa korsningen efter.

Indata till beräkningen är trafikallstringen från planområdet (avsnitt 7.2) och de uppskattade trafikflödena för Rapskatan i scenario JA (avsnitt 7.1). Den allstrade trafiken har fördelats ut enligt tabell 3.

Tabell 3. Riktningafördelningar för allstrad trafik till/från planområdet.

Tid på dygnet	Förmiddag	Eftermiddag
Trafik till området	70 %	30 %
Trafik från området	30 %	70 %

Andelen tung trafik har antagits vara 15 % på anslutningsvägarna och 20 % på Rapskatan respektive Anna Fabris gata.

Det har antagits att 2/3 av trafiken till området kommer att välja den södra anslutningsgatan och 1/3 använder den norra. Bakgrunden till det är att Anna Fabris gata utgör en rakare koppling till Almungevägen, Visthusvägen och trafikplats Uppsala S. Den norra anslutningsvägen antas användas främst av anställda som bor norr/väster om UBP.

Resultaten av beräkningen redovisas för Rapskatan nedan i tabell 4 och tabell 5. Korsningen med Anna Fabris gata ses i tabell 6 och tabell 7.

Tabell 4. Belastning och körlängder i korsningen Rapskatan/norra anslutningsvägen år 2050 med föreslagen utbyggnad och 25 % biltrafikandel (förmiddag)

Förmiddag	Rapskatan V	Norra anslutningsvägen	Rapskatan Ö
Fordonsflöde per timme	685	54	619
Belastningsgrad	0,21	0,12	0,20
Körlängd (90-percentil) (m)	0,0	0,1	0,0

Tabell 5. Belastning och körlängder i korsningen Rapskatan/norra anslutningsvägen år 2050 med föreslagen utbyggnad och 25 % biltrafikandel (eftermiddag)

Eftermiddag	Rapskatan V	Norra anslutningsvägen	Rapskatan Ö
Fordonsflöde per timme	907	126	344
Belastningsgrad	0,28	0,39	0,21
Körlängd (90-percentil) (m)	0,0	2,2	0,0

Tabell 6. Belastning och köllängder i korsningen Anna Fabris gata/södra anslutningsvägen/
Typsnittsgatan år 2050 med föreslagen utbyggnad och 25 % biltrafikandel (förmiddag)

Förmiddag	Södra ansl.v.	Anna Fabris gata N	Typsnitts- gatan	Anna Fabris gata S
Fordonsflöde per timme	69	200	50	360
Belastningsgrad	0,07	0,11	0,08	0,27
Köllängd (90- percentil) (m)	0,1	0,0	0,1	0,2

Tabell 7. Belastning och köllängder i korsningen Anna Fabris gata/södra anslutningsvägen/
Typsnittsgatan år 2050 med föreslagen utbyggnad och 25 % biltrafikandel (eftermiddag)

Eftermiddag	Södra ansl.v.	Anna Fabris gata N	Typsnitts- gatan	Anna Fabris gata S
Fordonsflöde per timme	160	200	50	269
Belastningsgrad	0,17	0,11	0,08	0,18
Köllängd (90- percentil) (m)	0,2	0,0	0,1	0,1

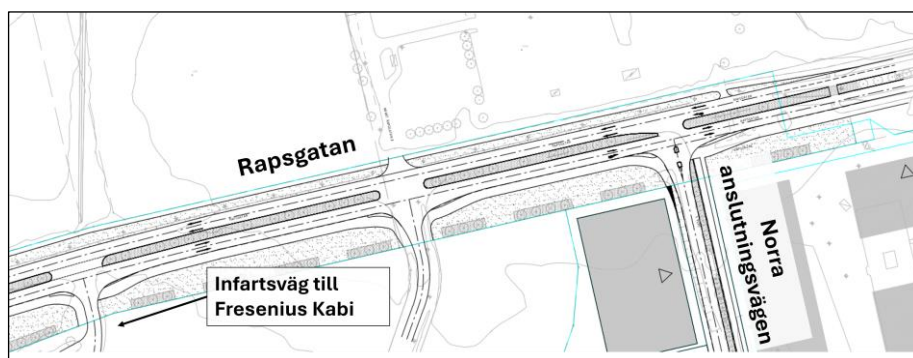
Beräkningarna visar att trafikallstringen kan hanteras vid färd ut mot kringliggande vägnät. Den högsta belastningsgraden på norra anslutningsvägen under eftermiddagar (0,37) ligger väl inom spannet god framkomlighet. På en översiktlig nivå bedöms därför föreslagen exploatering med den angivna andelen biltrafik fungera.

8 GATUUTFORMNING

Inom planområdet föreslås en sektion för Rapskatan och utformning av korsningen mellan Rapskatan och den norra respektive södra anslutningsvägen. Utformningen av gator inom kvartersmark berörs i form av krav som kommer av dimensionerande fordon och rekommendationer för fysisk utformning.

8.1 RAPSGATAN

Rapskatan är en viktig huvudgata för UBP som kommer att byggas ut i sin helhet i och med genomförandet av kommande utbyggnadsetapper. Inom detaljplan 1A byggs delen ut som ligger öster om infarten till Fresenius Kabi till öster om den norra anslutningsvägen, se figur 10.

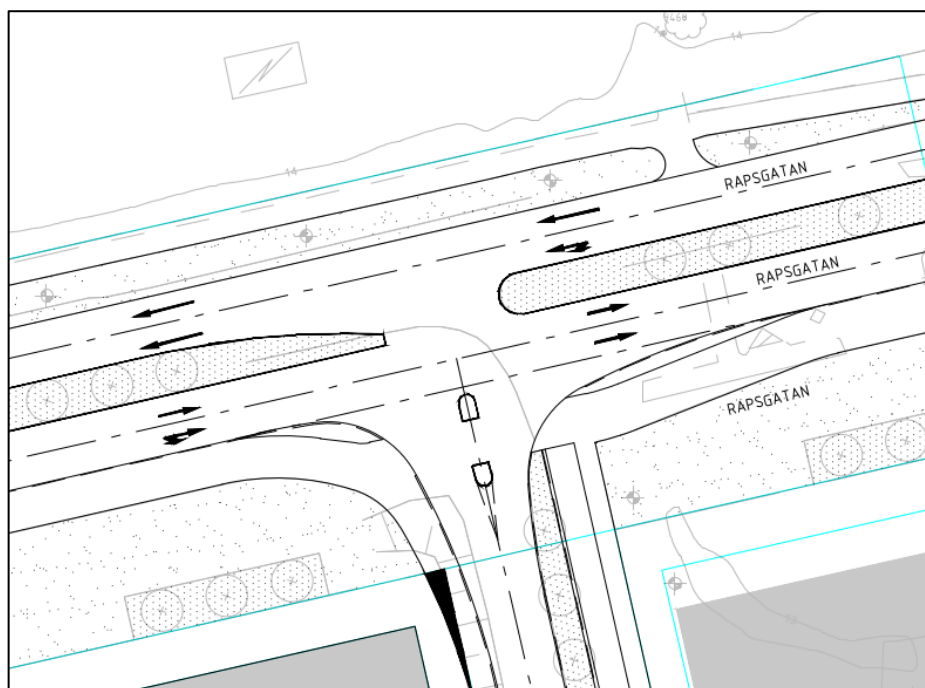


Figur 10 Rapskatanens nya sektion mellan den norra anslutningsvägen och infartsvägen till Fresenius Kabi. Sektionen motsvarar den längre österut som byggts ut inom detaljplanen för Östra Fyrislund men med utrymme för fler gående och cyklister. Öster om korsningen med norra anslutningsvägen finns utrymme för en busshållplats.

8.2 KORSNINGEN RAPSGATAN-NORRA ANSLUTNINGSVÄGEN

Korsningen utformas för god framkomlighet med semitrailer (körsätt A). Det skapas för eventuell framtida signalreglering, framför allt för att inte omöjliggöra prioritering av busstrafik. Utrymme finns för en busshållplats inom allmän plats intill korsningen, se figur 11 nedan.

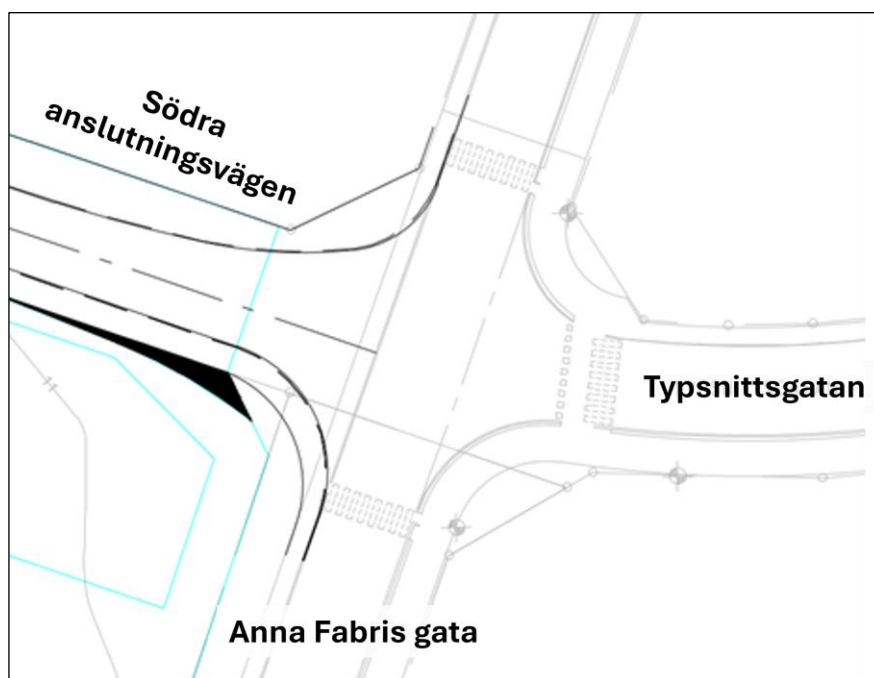
En möjlig framtida gång- och cykelbana på den norra anslutningsvägen kan ansluta till den som anläggs längs med södra sidan av Rapskatan.



Figur 11 Korsningen Rapskatan/norra anslutningsvägen. Öster om korsningen finns det möjlighet att inrymma en busshållplats inom allmän plats (norr om ljusblå linje som löper parallellt med Rapskatan i figurens nederkant).

8.3 KORSNINGEN SÖDRA ANSLUTNINGSVÄGEN/ANNA FABRIS GATA

Korsningen utformas för körsätt A med boggibuss/ledbuss/semitrailer med ett körfält i vardera riktningen på den södra anslutningsvägen. Utrymme skapas för eventuell framtida signalanläggning, se Figur 12.



Figur 12 Korsningen mellan den södra anslutningsvägen/Typsnittsgatan/Anna Fabris gata.

8.4 GATOR INOM KVARTERSMARK

För gatorna söder om Rapskatan är de fordon som behöver angöra fastigheterna avgörande för vilken utformning som behövs för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet. Anslutningsvägarna närmast Rapskatan och Anna Fabris gata blir viktigast i det avseendet eftersom de har funktionen som uppsamlade vägar. Gatorna bör dimensioneras för semitrailer och lastbil med släp för att möjliggöra för större tung trafik att köra in i området.

Oskyddade trafikanter bör separeras från tung trafik och större trafikflöden inom kvartersmark för att säkerställa en god trafiksäkerhet genom hela planområdet. Trygga och raka kopplingar för gående till/från busshållplats på Rapskatan och för cyklister till cykelparkeringar inom planområdet bör prioriteras för att öka orienterbarheten och främja hållbart resande.

BILAGA 1 ÖVERSLAG PARKERING

Cykelparkering

I Tabell 8 redovisas parkeringstal för cykel dels hämtade från Uppsalas parkeringstal, dels från Malmö⁹. Uppsala anger 40 cykelplatser per 1000 kvadratmeter BTA kontor. För UBP beräknas att personaltätheten i kontoren blir cirka 40 arbetsplatser per 1000 kvadratmeter kontor BTA. Det innebär att det skulle byggas en cykelplats per arbetsplats.

Enligt Uppsalas cykelparkeringstal bör 40 cykelplatser byggas för "övrig verksamhet", vilket inom denna detaljplan antas motsvara industri. För industriverksamhet antas personaltätheten vara 15 arbetsplatser per 1 000 kvadratmeter BTA. Det blir märkligt att bygga nästa dubbelt så många cykelplatser som det finns arbetsplatser. Här föreslås i stället att Malmös parkeringstal för cykel för respektive verksamhet följs.

Tabell 8 Parkeringstal cykel per 1000 kvm BTA/ljus BTA

Typ av verksamhet	Uppsalas p-tal	Förslag	Referenser
Kontor	40	23	Malmö
Industri	40	6	Malmö

En uträkning av antal cykelplatser med angivna byggnadsvolymer (BTA) finns i tabell 9.

Tabell 9 Antal cykelplatser med olika P-tal i detaljplan 1A

Typ av verksamhet	BTA	Uppsala p-tal	Antal P-platser	Förslag	Antal P-platser
Kontor	4 981	(40)	199	23	115
Industri	147 855	(40)	5 914	6	887
<i>Summa</i>	<i>152 836</i>		<i>6 113</i>		<i>1 002</i>

Med Uppsala kommuns P-tal skulle det för detaljplan 1A behövas fler cykelplatser än arbetsplatser (cirka 3 700 fler platser än det antal arbetsplatser som planen omfattar). Med Malmös P-tal kommer man fortfarande betydligt över ambitionen att 30 % av dem som arbetar i planområdet ska cykla. Cykelplatser till 30% av arbetsplatserna (cirka 730) innebär att det räcker med cirka 800 cykelplatser (inkl. 10 % besöksplatser). På det sättet tas höjd för att andelen cykeltrafik skulle kunna bli högre.

För vissa typer av verksamheter, till exempel bil- och cykeluthyrning, fordonsservice, etc. behöver parkeringsbehovet utredas särskilt. Denna typ av verksamhet ingår inte i beräkningarna ovan.

⁹ POLICY OCH NORM FÖR MOBILITET OCH PARKERING I MALMÖ
Antagen i kommunfullmäktige 2020-09-24

Bilparkering

I tabell 10 redovisas Uppsalas P-tal utan mobilitetsåtgärder samt motsvarande tal för Malmö som alternativ.

Tabell 10 Parkeringstal för bil

Typ av verksamhet	Parkeringstal	Kommentarer
Kontor	5	Malmö har 15
Industri	3	Malmö har 4

Tabell 11 Överslag antal p-platser för bil för detaljplan 1A

Typ av verksamhet	BTA	Uppsal a p-tal	Antal P- platser	Malmö	Antal P- platser
Kontor	4 981	5	25	15	75
Industri	147 855	3	444	4	591
Summa	152 836		468		666

Bilplatser till 25 % av arbetsplatserna (cirka 600) täcks in av de cirka 660 bilplatser som man får om man använder Malmös p-tal. Observera att ett visst antal parkeringsplatser för besökare troligen kommer att behövas, men kommer att variera beroende på vilken typ av verksamhet som etablerar sig i området. Parkeringstalet kan därför ses som en indikation på 25 % färdmedelsfördelning inkl. en viss mängd besöksparkering (10 %).

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 48 700 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00
Org nr: 556057-4880
wsp.com

