

Genova, Uppsala

TRAFIK & MOBILITET KV. LÖTEN



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Introduktion	3
2.	Nulägesanlays	4
2.1	Gång- och cykeltrafik	4
2.2	Kollektivtrafik	6
2.3	Motorfordonstrafik	6
3.	Mobilitet och parkering	8
3.1	Uppsala kommuns parkeringsriktlinjer	8
3.2	Parkeringstal för bostäder	8
3.3	Parkeringstal för övriga verksamheter	9
3.4	Ytterligare reduktioner	10
3.5	Parkeringsbehov för kvarter Löten	11
4.	Föreslagen trafiklösning	12
4.1	Trafikalstring och flöden	12
4.2	Tillgänglighet	13
4.3	Gång- och cykel inom kvarteret Löten	15
4.4	Framkomlighet och angöring	16

Projektnamn	Trafik- och mobilitet, kv. Löten
Projekt nr	1320075616
Mottagare	Genova
Typ av dokument	Utredning
Version	1.3. Justeringar i BTA.
Datum	2026-05-25
Framtaget av	Linda Larsson, Felicia Montan, Johanna Rahm
Beskrivning	Trafik- och mobilitetsutredning kv. Löten Foton och figurer kommer från Ramboll om inget annat anges.

1. INTRODUKTION

Genova arbetar med att utveckla kvarteret Lötén i Uppsala till ett levande kvarter som stärker platsen och dess omgivning. Kvarteret ligger i den norra delen av den centrala staden, vid korsningen mellan Gamla Uppsalavägen och Vattholmavägen. Genom en ny detaljplan skapas förutsättningar för ny bebyggelse som bidrar till kommunens vision om att utveckla Gamla Uppsalavägen och Vattholmavägen till attraktiva stadsstråk. Projektet innebär nya bostäder, service och aktiva bottenvåningar.

Syftet med den här utredningen är att genomföra en trafik- och mobilitetsanalys för det aktuella utvecklingsförslaget. Utredningen ska säkerställa att området får en välfungerande och hållbar trafiklösning med god tillgänglighet för alla trafikslag. Arbetet omfattar:

- **Kapacitetsbedömning och trafikallstring** med beräkning av flöden samt analys av trafikföring för att bedöma påverkan på det omgivande vägnätet.
- **Strukturanalys av nuläget**, inklusive användning av området och identifiering av viktiga målpunkter i närområdet.
- **Tillgänglighetsanalys** med fokus på angöring, leveranser, framkomlighet för utryckningsfordon i relation till utvecklingsförslaget.
- **Parkeringsbehov** baserat på kommunens riktlinjer.
- **Mobilitetsstrategi** anpassad till projektet, med förslag på lämpliga mobilitetsåtgärder
- **Körspårsanalyser** för kritiska punkter.



Figur 1. Bild över kvarter Löténs placering. Foto: Genova.

2. NULÄGESANLAYS

Kvarteret Löten ligger i stadsdelen Kapellgärdet i norra Uppsala. Detaljplanerområdet omges av Vattholmavägen i öster, Gamla Uppsalagatan i söder och av järnvägsspåren i väster. Järnvägen utgör en barriär mellan stadsdelarna Kvarngärdet och Svartbäcken. Gamla Uppsalagatan passerar här under spåret och utgör en av få kopplingar mellan Uppsalas norra stadsdelar.

I närheten av planområdet finns ett sportfält och Uppsala moské som är stora målpunkter. Inom 1 km från kvarteret Löten ligger tre grundskolor och en livsmedelsaffär. Röbo rekreationsområde ligger ca 2 km norr om planområdet och är också en stor målpunkt med vandringsleder, elljusspår och utomhusgym. Strax under 2 km söderut ligger Uppsala centrum med centralstationen vilket är en av de största målpunkterna.



Figur 2. Målpunktskarta i närheten av kvarteret Löten [Kartkälla: Uppsala kommun, 2025]

2.1 Gång- och cykeltrafik

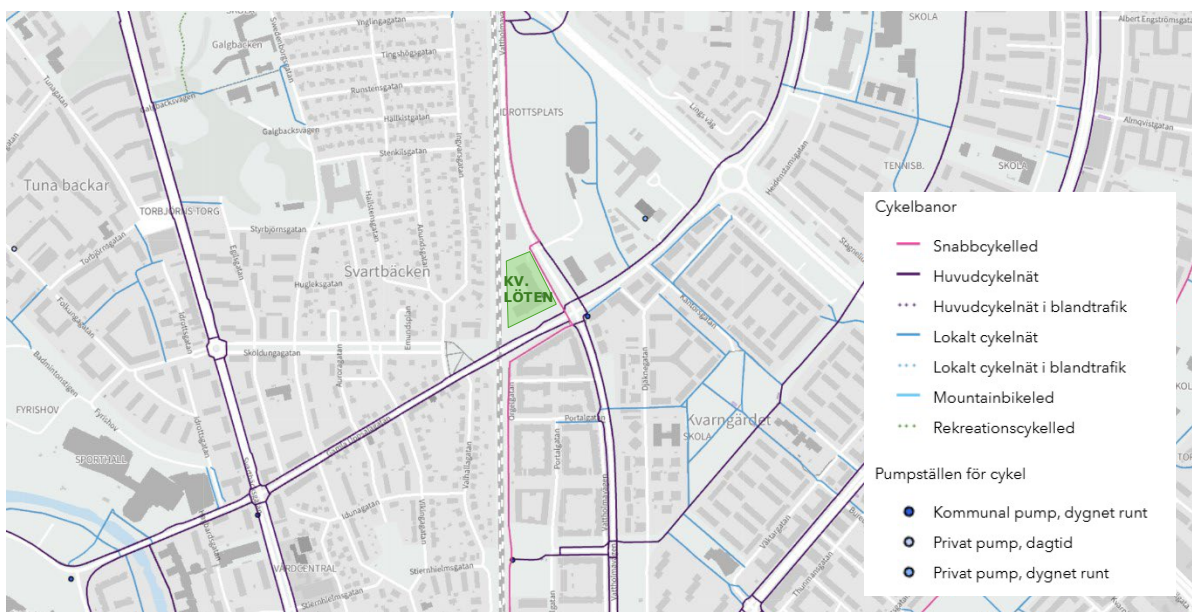
På Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan finns det gång- och cykelbanor längs körbanan. Se en del av Vattholmavägen i Figur 3. Gångbanan är avskild från den dubbelriktade cykelbanan med vägmarkering.



Figur 3. Vattholmavägen från norr mot söder. Det aktuella planområdet syns till höger i bild. [Bildkälla: Google Maps]

Från busshållplatsen på Gamla Uppsalagatan finns en upptrampad stig mot detaljplaneområdet. Korsningen mellan Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan är signalreglerad vilket möjliggör korsande rörelser över de trafikerade vägarna.

Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan är utpekade som snabbcykelled och huvudcykelnät i Uppsalas cykelkarta.



Figur 4. Kartbild över cykelnätet i Uppsala [Bildkälla: Uppsala kommun, 2025]

2.2 Kollektivtrafik

Den närmaste busshållplatsen är Moskén som ligger precis utanför planområdet där regionbussarna 110 och 115 och 823 trafikerar. Båda linjerna trafikerar även centralstationen. Ungefär 180 meter bort ligger busshållplatsen Kantorsgatan där stadsbusslinjen 2 trafikerar. 220 meter bort ligger Djäknegatan där linje 1 trafikerar. Linje 1 är en ringlinje som binder ihop Gränby, Boländerna, Rosendal och Luthagen.

LINJE	ÄNDHÅLLPLATSER	TURTÄTHET HÖGTRAFIK VARDAGAR	TURTÄTHET LÅGTRAFIK VARDAGAR	TURTÄTHET HELGER
1	Ringlinje	Var 10:e minut	Var 10:e minut	Var 20:e minut
2	Gamla Uppsala – Håga	Var 10:e minut	Var 12:e minut	Var 20-30:e minut
110	Storvreta - Uppsala	Var 30:e minut	Var 60:e minut	Var 60:e minut
115	Storvreta - Uppsala	Var 30:e minut	Var 60:e minut	Var 60:e minut
823	Österbybruk - Uppsala	Var 30:e minut	Var 60:e minut	-

Ungefär 2 km söderut ligger Uppsala centralstationen med tågavgångar i princip dygnet runt.

2.3 Motorfordonstrafik

Gatunätet för motorfordonstrafik intill planområdet består av Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan, båda med en hastighetsgräns på 40 km/h. Vattholmavägen kopplar an till Råbyvägen och Väderkvarnsgatan vilka är genomfartsgator genom de centralare delarna av Uppsala. Gamla Uppsalagatan kopplar samman Svartbäcksgatan och Tycho Hedéns väg.



Figur 5. Omkringliggande gatunät.

I dagsläget anländer motorfordonstrafik till kvarteret via en infartsväg som delas med fastigheten norr om kvarteret Löten. Trafik till kvarteret Löten kör rakt fram eller vänster enligt de gröna pilarna, medan trafiken till fastigheten norr om Löten svänger höger enligt den orangea pilen, enligt Figur 6.



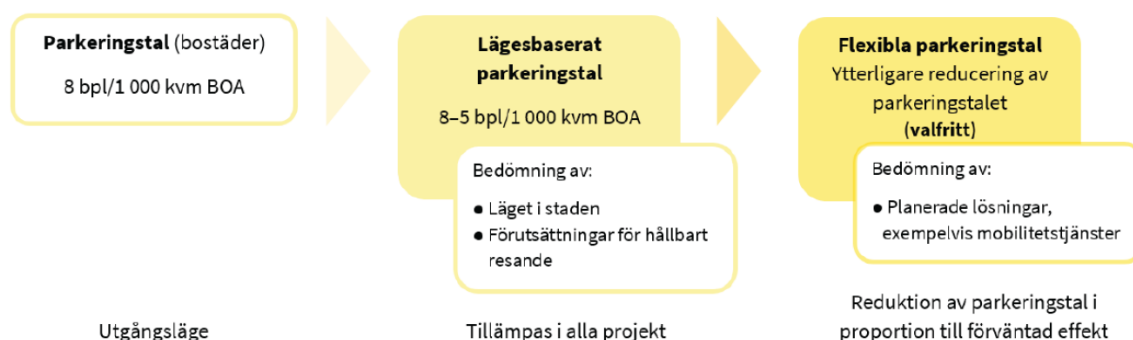
Figur 6. Infartsväg till kvarteret Löten och fastigheten norr om Löten

3. MOBILITET OCH PARKERING

3.1 Uppsala kommuns parkeringsriktlinjer

Uppsala kommuns styrdokument "Parkeringsstal för Uppsala" fastställer riktlinjer för det minsta antalet parkeringsplatser för både bil och cykel som ska finnas på kvartersmark vid nybyggnation, om- eller tillbyggnad samt vid ändrad användning av en byggnad. Syftet med riktlinjerna är att säkerställa att fastighetsägare tillgodoser parkeringsbehovet utan att belasta den allmänna platsmarken (Uppsala kommun, 2016).

Genom analyser av resvanor i kommunen har en tydlig trend identifierats: bilresandet minskar medan resor med kollektivtrafik och cykel ökar, särskilt i de centrala delarna av Uppsala. Detta motiverar ett lägre parkeringstal för bil i områden med god tillgång till kollektivtrafik och närservice, samt där förutsättningarna för hållbart resande är starka. För att främja en effektiv markanvändning och minska biltrafiken i stadskärnan bör möjligheter till parkeringsköp och olika mobilitetslösningar undersökas. I figuren nedan visar hur riktlinjerna för parkeringstal tillämpas i Uppsala.



Figur 7. Process över hur parkeringstal för olika verksamheter beräknas i Uppsala kommun.

3.2 Parkeringsstal för bostäder

För bostäder utgår parkeringstalet från 8 bilparkeringsplatser per 1 000 kvadratmeter BOA. Behovet av att anlägga parkeringsplatser bedöms vara lägst i centrala lägen med god tillgång till närservice och kollektivtrafik med hög turtäthet. Nära gångavstånd till resecentrum, innerstaden samt tillgänglig cykelväg inom Uppsala centrum kan reducera parkeringstalet till så mycket som 5 platser per 1 000 BOA enligt tabellen nedan.

Kriterium	Bilparkering	Radiellt avstånd (se Figur 1 & 2 på sid. 10)	Reduktion
Tillgänglighet med kollektivtrafik	Gångavstånd till Resecentrum	≤800 m till Resecentrum	-1
	Gångavstånd till hållplats med hög turtäthet	≤300 m till hållplats med hög turtäthet	-0,5
	Övriga lägen	>800 m till Resecentrum och >300 m till hållplats	0
Tillgänglighet till service	Gångavstånd till innerstaden	Omfattar Zon ABC* i centrala Uppsala (Fig. 1)	-1
	Gångavstånd till innerstaden eller lokalt centrum	≤300 m till Zon ABC* enligt Fig. 1 eller till lokalt centrum**	-0,5
	Övriga lägen	>300 m utanför Zon ABC* och >300 m utanför lokalt centrum**	0
Tillgänglighet med cykel***	Områden inom centrum (0 - 2 000 m)	<2 000 m från Uppsala centrum (Fig. 2)	-1
	Centrumsnära områden (2 000 - 4 000 m)	Cirka 2 000 - 4 000 m från Uppsala centrum	-0,5
	Övriga lägen	>4 000 m från Uppsala centrum	0

Figur 8. Tabell från Uppsala kommuns riktlinjer över hur lägesbaserade parkeringstal bedöms.

Kvarteret Löten ligger ca 2 km från resecentrum men har busshållplatser inom 300 meter vilket ger en reduktion på 0,5 platser per 1000 kvm BOA. Placeringen inom 2 km från Uppsala centrum vilket innebär en ytterligare reduktion på 1 plats/1000 kvm BOA vilket resulterar i ett lägesbaserat parkeringstal på 6,5 platser/1000 kvm BOA.

För bostäder ska 40 cykelparkeringar anläggas per 1000 kvadratmeter BOA. Antal cykelparkeringar kan inte reduceras.

3.3 Parkeringstal för övriga verksamheter

Utöver bostäder ska även lokaler för handelsverksamhet samt en vårdcentral inrymmas. Parkeringstal för övriga verksamheter är 3 parkeringsplatser per 1000 kvm BTA. Parkeringstalet är möjligt att sänka med lägesbaserat parkeringstal till 2 platser per 1000 BTA. Den bedömningen görs utifrån verksamheten som ska bedrivas och de platsspecifika förutsättningarna. Möjligheten att använda andra färdmedel än bil, exempelvis god tillgång till kollektivtrafik eller bra cykelinfrastruktur vägs in. Antalet cykelparkeringar som ska anläggas är 40 per 1000 kvadratmeter BTA. Antalet cykelparkeringar kan inte reduceras.

	Bilparkering		Cykelparkering
	Utgångsläge	Lägesbaserat parkeringstal med 3 resp. 2 som lägsta nivå	
Kontor (Platser/1000 kvm BTA)	5	3	40
Övriga verksamheter (Platser/1000 kvm BTA)	3	2	40
Handel	Särskild parkeringsutredning (se nästa sida).		
Lager*	Parkeringstalet för lager bestäms utifrån verksamhetens inriktning. *		

Figur 9. Tabell från Uppsala kommuns riktlinjer över hur parkeringstal för övriga verksamheter beräknas.

3.3.1 Parkeringstal för handelslokalerna

I planerna för kvarteret finns två butikslokaler, en lite mindre matvarubutik om cirka 900 kvm längs norra sidan och en butikslokal för övrig handel om cirka 150 kvm i sydvästra hörnet.

Parkeringsplatser för handel kräver en särskild utredning för att kartlägga behovet av parkeringsplatser. Utredningen ska beskriva hur parkeringsbehovet ser ut på den aktuella platsen. Hur färdmedelsandelen för cykel- och kollektivtrafik kan öka och därmed begränsa antal bilparkeringsplatser ska redovisas.

För att skapa en första ansats av parkeringsbehovet till butikslokalerna har dokumentet *Parkeringsnorm för Uppsala kommun* studerats. Dokumentet ersattes av styrdokumentet *Parkeringstal för Uppsala 2016* och innehåller riktlinjer för handel. För Zon 1 (där kvarter Löten skulle ingå) är riktlinjerna 2 bilparkeringsplatser för personal och 6 platser för besökare per 1000 kvadratmeter BTA handel. För cykelparkeringar till handel gäller 25 platser per 1000 kvadratmeter BTA, 5 för personal och 20 för besökare.

För matvarubutiken i kvarter Löten motsvarar de äldre parkeringsriktlinjerna 7 bilparkeringsplatser och 20 cykelparkeringar. För den mindre butiken i sydvästra hörnet innebär det 1 bilparkeringsplats och 3 cykelparkeringsplatser.

En jämförelse med andra mindre matvarubutiker kring Uppsalas centrala delar genomfördes för att studera parkeringsbehovet i just den här platsen. Liknande butiker har mellan 5–10 bilparkeringsplatser.¹ Därtill bedöms det största upptagningsområdet för matvarubutiken vara närliggande bostadsområdena. Handelsresor med bil bedöms i första hand ske till större matvarubutiker. I omkringingliggande bostadsområden finns även många studentbostäder vilket generellt innebär ett lägre bilinnehav.

3.3.2 Parkeringstal för vårdcentral

I planerna för kvarter Löten finns också en lokal för en vårdcentral i sydöstra hörnet om cirka 580 kvm i två våningar. För anläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, till exempel vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av handikapparkeringar också studeras i en särskild parkeringsutredning.

I Järfälla kommun finns riktlinjen att 15–18 bilparkeringsplatser och 25 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA ska tillskapas för vårdcentraler och sjukhus i centrumnära lägen. I Örebro lyder riktlinjerna 10–16 bilparkeringsplatser och 10–20 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA.

Med avseende på kvarterets centrala läge och goda tillgång till cykel- och kollektivtrafik bör ett parkeringstal i det lägre intervallet vara lämpligt. Därtill bör det största upptagningsområdet vara närliggande bostäder. Rambolls bedömning är därför att 15 bilparkeringsplatser/1000 kvm BTA och 20 cykelparkeringsplatser lämpligt, vilket motsvarar 8 bilparkeringar och 12 cykelparkeringar.

3.4 Ytterligare reduktioner

Ytterligare reduceringar av antalet parkeringsplatser som ska anläggas kan ske genom att samnyttjande av befintliga parkeringsanläggningar, parkeringsköp i närliggande anläggningar samt genom att erbjuda mobilitetslösningar som minskar behovet av privatägd bil.

Mobilitetsåtgärder som föreslås i Parkeringstal för Uppsala kommun innefattar:

- Bilpool
- Kollektivtrafikkort som ingår i månadshyran
- Leveransskåp som möjliggör hemleverans till fastigheten
- Lånecyklar
- Lastcykelpool som underlättar egen varutransport
- Information i fastigheten om kollektivtrafikavgångar i realtid

Genom olika ambitionsnivåer av mobilitetsåtgärder kan en reduktion på 10 eller 20 procent av bilparkeringsplatserna för bostäderna ges. I projektet är ambitionsnivån att 10 procents reduktion ska kunna nås.

För kvarter Löten med sitt centrala läge intill huvudcykelstråk och god tillgång till kollektivtrafik bedöms mobilitetstjänster med fokus på cykel och kollektivtrafik vara lämpliga. Cykelparkering av hög standard, att en del av cykelparkeringarna kan erbjudas till lånecyklar, självservice för cykelmek och rabatterade kollektivtrafikkort är exempel på lämpliga tjänster att erbjuda vid inflyttning till kvarteret. Det är även möjligt att erbjuda en bilpool i kvarterets gemensamma garage.

Verksamheternas behov av bilparkeringsplatser kan minskas med samnyttjande då det leder till ett effektivt markutnyttjande. Verksamheter som kan nyttja parkeringsplatser under skilda tider på dygnet kan med fördel dela parkeringsplatser. Däremot beskrivs det i Uppsala kommuns

¹ ICA Nära Folkes livs: ca 10 bpl, ICA nära Hörnan, ca 5 bpl, ICA nära Råbyvägen: ca 7 bpl.

riktlinjer att samnyttjande av boendeparkering inte är lämpligt eftersom det är viktigt att kunna erbjuda långuppställning för boende.

Matvarubutiken och vårdcentralen i kvarter Löten är ett bra exempel på hur parkeringsplatser kan samnyttjas. Vårdcentralen är öppen främst under kontorstider och matvarubutiken kan antas ha som mest bilburna besökare under eftermiddag och kväll då besökare handlar på vägen hem från jobbet. I det här tidiga skedet görs inga reduktioner av antalet parkeringsplatser utan potentialen för samnyttjande kan ses som en marginal för parkeringsbehovet.

3.5 Parkeringsbehov för kvarter Löten

Parkeringstalen för kvarter Löten presenteras för bostäder och verksamheter i följande kapitel. För bostäder finns det två parkeringstal presenterade, ett där BTA omvandlas till BOA med en faktor 0,8 enligt Uppsala kommuns standard, och en version där omvandlingsfaktorn är 0,75 vilket bedöms vara mer realistiskt i just det här specifika projektet. Totalt planeras cirka 17 400 kvm BTA bostäder i kvarteret.

Tabell 1. Parkeringsbehov för bostäder.

Antal kvm BOA	Parkeringsbehov			
	Cykel	Bil (efter lägesbaserad reduktion)	Bil - 10% reduktion	Bil - 20% reduktion
13 900 kvm (0,8*17 365 kvm)	556	90	81	72
13 000kvm (0,75*17 365 kvm)	521	85	76	68

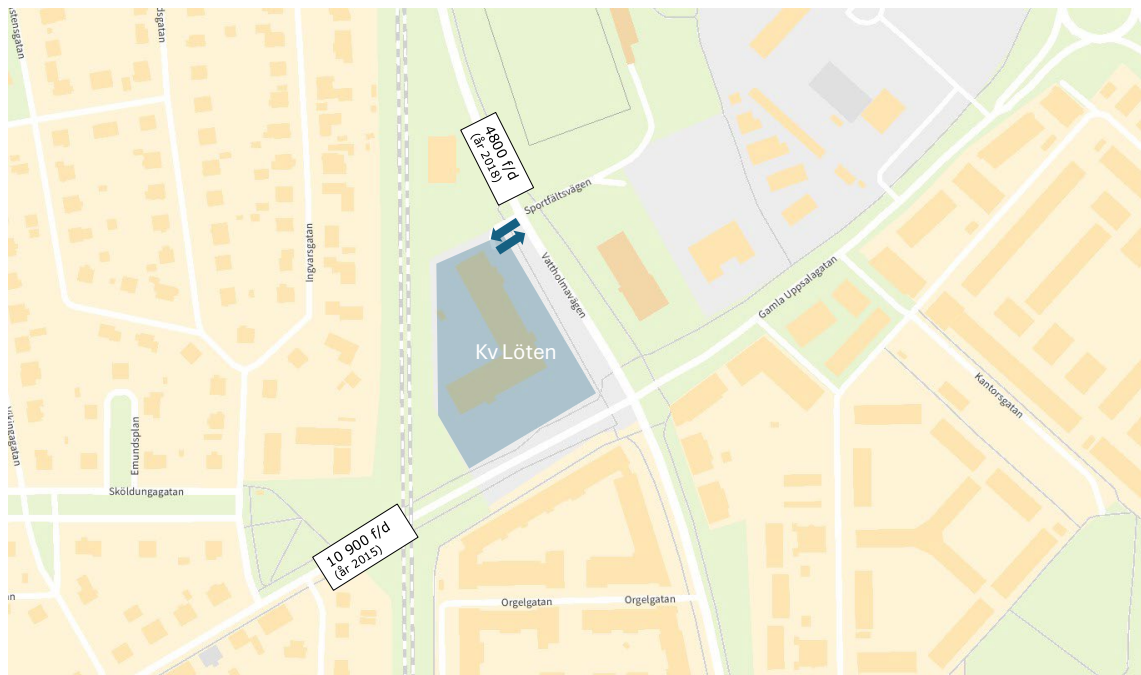
Tabell 2. Parkeringsbehov för kvarterets verksamheter.

Antal kvm övrig verksamhet	Parkeringsbehov	
	Cykel	Bil
Matvarubutik	20	7
Mindre butiklokal	3	1
Vårdcentral	12	8
Totalt	35	16

4. FÖRESLAGEN TRAFIKLÖSNING

4.1 Trafikalstring och flöden

Mätningar på motorfordonsflöden som genomförts på Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan har sammanställts. Mätningarna är gjorda 2015 och 2018 och visar vardagsdygnstrafiken.



Figur 10. Motorfordonstrafik baserat på mätningar från 2015 och 2018

Trafikflödena har räknats upp med hjälp av Trafikverkets trafikutvecklingstal för att få prognostiserade trafikflöden för år 2045. För Uppsala län förväntas trafiken för personbil utvecklas med 1,06% varje år mellan 2019–2045. Samma trafikutvecklingstal har använts för att räkna upp trafiken från år 2015 och 2018.

En alstringsberäkning för de cirka 80 boendeparkeringsplatserna och 16 platser för verksamheterna i kvarter Löten kan göras genom följande antaganden:

- Bostäder antas alstra 2,5 resor per dygn och parkeringsplats. Med cirka 80 parkeringsplatser innebär detta en alstring på 200 resor per dygn från de boende.
- Mataffärer antas alstra ungefär tio resor per dygn per parkeringsplats för besökare och två resor per dygn för personal. Med sex kundparkeringar och två personalparkeringar ger detta en alstring på 64 resor per dygn.
- Parkering för övrig handel antas alstra tio resor per dygn, vilket med en parkeringsplats ger en alstring på tio resor per dygn.
- Tung trafik. Butik ca 2 leveranser per vardag. Cykelbutik en i veckan. Avfall lokaler och lägenheter: 4 i veckan.

Totalt sett beräknas bostäder och handelsverksamhet alstra cirka 274 resor per dygn. Denna siffra stämmer överens med resultatet från Trafikverkets trafikalstringsverktyg² där bedömningen blir att bostäderna och butiksverksamheterna alstrar 260 bilresor/vardagsdygn.

² [Trafikalstringsverktyget - Bransch](#)

Alstringen för vårdcentralen behöver studeras närmare då behovet kan se annorlunda ut beroende för typ av vårdverksamhet som ska bedrivas. Vårdcentral eller övrig vårdverksamhet finns inte heller med i Trafikverkets trafikallstringsverktyg därav görs en separat bedömning.

Generellt kommer vårdcentralen generera trafik i form av besökare som tar bilen dit, besökare som får skjuts, färdtjänst, leveranser och avfallsbil. Det finns 8 parkeringsplatser öronmärkta för vårdcentralen och vid full beläggning kan uppskattningsvis två bilar per timme under vårdcentralens åtta öppna timmar vilket motsvarar 256 resor till och från vårdcentralen. Skjuts och färdtjänst bedöms generera cirka 10 resor per vardagsdygn. Leveranser och avfallsfordon två resor per dag.³ Totalt förväntas vårdcentralen generera cirka 270 resor per vardagsdygn.

För hela kvarteret motsvarar detta ca 540 bilresor/vardagsdygn. Detta motsvarar ca 54 bilresor under dagens maxtimme vilket är ungefär en bil per minut in och ut till kvarteret. Den tillkommande alstringen bedöms inte påverka framkomligheten i korsningen med Vattholmavägen.

In- och utfartsvägen är markerad med blå pilar. Infartsvägen används till båda kvarteret Löten och till fastigheten norr om Löten.



Figur 11. Trafikflöden där siffrorna på Vattholmavägen och Gamla Uppsalagatan är uppräknade med Trafikverkets utvecklingstal. Trafiken till/från Kv Löten är beräknad genom alstringsantaganden.

4.2 Tillgänglighet

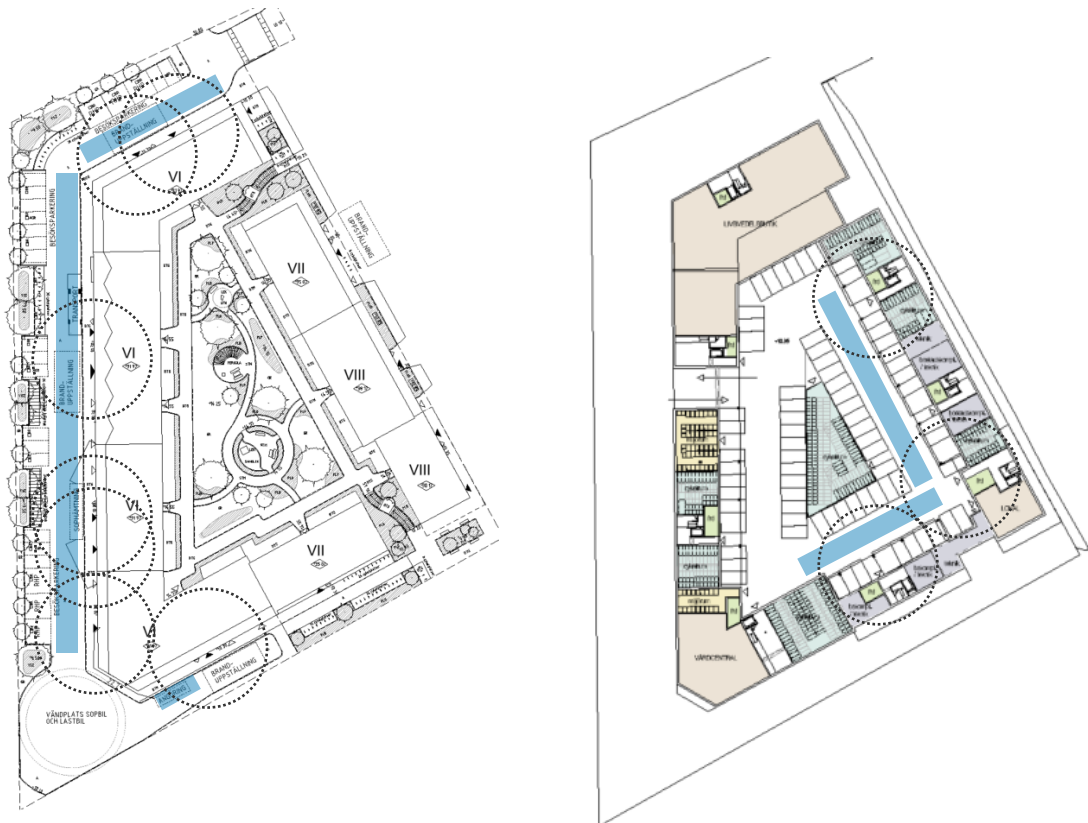
Tillgänglig angöring och parkering för rörelsehindrade ska gå att anordna 25 meter från tillgängliga entréer. För kvarter Löten är det möjligt att angöra bostäderna och lokalerna från angöringsgatan längs norra och västra sidan av byggnaden samt garaget.

³ Siffrorna för skjuts, färdtjänst, leveranser och avfallshantering är hämtade från en observation vid en annan vårdcentral på Lidingö i ett annat projekt.

För bostäder med entré mot Vattholmavägen är det inte möjligt att stanna med bil utanför porten, så tillgänglig angöring behöver kunna ske via garaget. Garagets körytor är anpassade för att en minibuss (färdtjänst) ska kunna köra runt och angöra runt hela garaget. För bostadsentréer på kvarterets norra eller södra sida kan angöring ske på angöringsgatan runt kvarteret.

Tillgänglig angöring till matvarubutiken och vårdcentralen sker längs med kvarteret på angöringsgatan. För den mindre butikslokalen i kvarterets sydöstra hörn går det inte att stanna en bil inom 25 meter från entrén. Däremot finns en invändig koppling mellan garage och butik, så tillgänglig angöring och parkering för rörelsehindrade måste anordnas via garaget för just den lokalen. Garaget är på samma våningsplan som butikslokalen så ingen hiss behövs.

Att garaget utgör den enda tillgängliga vägen till flera entréer och verksamheter innebär att garaget måste vara öppet för besökare till kvarteret. Cykelrummen ska dock vara låsta och endast tillgängliga för boende och anställda.



Figur 12. Sammanställning över hur samtliga entréer kan angöras inom 25 meter. Angöringsgatan runt kvarteret angörs även av avfallsfordon och färdtjänst som stannar längs kantsten. Ringarna motsvarar ca 25 meter kring entréer och rektanglarna motsvarar ställen fordon kan angöra vid inom 25 meter från entréerna.

Figur 13 visar körspår för en minibuss, Lbm, som används för att dimensionera för exempelvis färdtjänstfordon. De fordonen behöver kunna angöra via garaget för att ha en tillgänglig väg till boende i lägenheterna med ingång mot Vattholmavägen. Mindre leveranser till butikslokalen i hörnet kan också tas in via den här vägen.



Figur 13. Tillgänglig angöring via garaget med typfordonet Lbm.

4.3 Gång- och cykel inom kvarteret Lötén

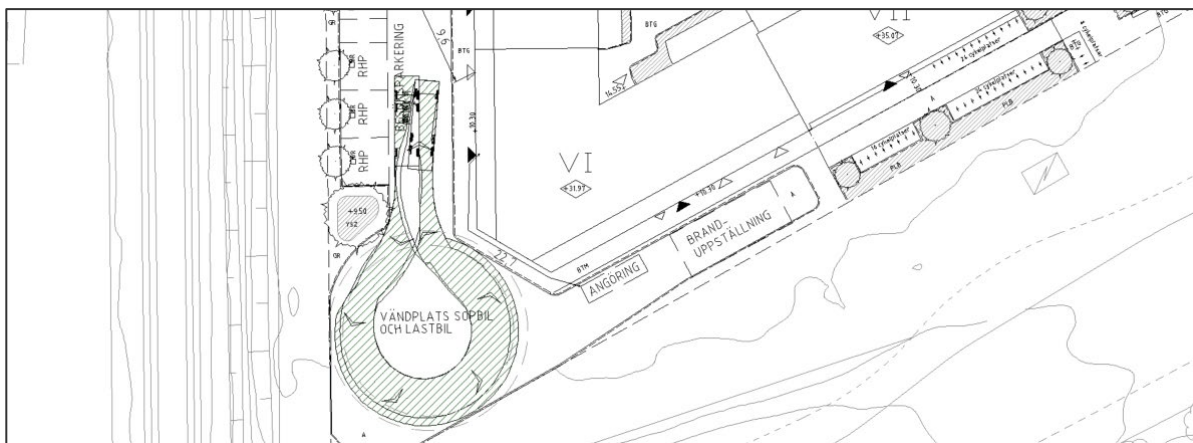
De tillgängliga entréerna och cykelparkeringarna kommer nås av fotgängare och cyklister på området. Generellt separeras gående och motorfordon i planförslaget genom att en gångbana anläggs runt byggnaden. Gångbanan med en bredd på 2,5 m sträcker sig runt hela byggnaden vilket möjliggör att alla entréer går att nå från gångbanan. Gående och cyklister kan ta sig in på området både från infartsvägen och från cykelbanan vid butiken i det sydöstra hörnet då ytan mellan butiken och cykelbanan blir hårdgjord.

Cykling behöver ske i blandtrafik inne i kvarteret. Detta innebär att cyklar kommer att cykla bakom backande bilar från parkeringsplatserna beroende på var cyklisternas målpunkt är, vilket är svårt att helt komma ifrån. Gatan är däremot rak utan siktskymmande kurvor eller utbyggnader vilket skapar goda möjligheter för bra sikt. Gatan är relativt kort vilket innebär att fordon inte hinner komma upp i höga hastigheter innan de ska svänga eller vända. Detta tillsammans ger bättre förutsättningar för cykel i blandtrafik på den mindre angöringsgatan.

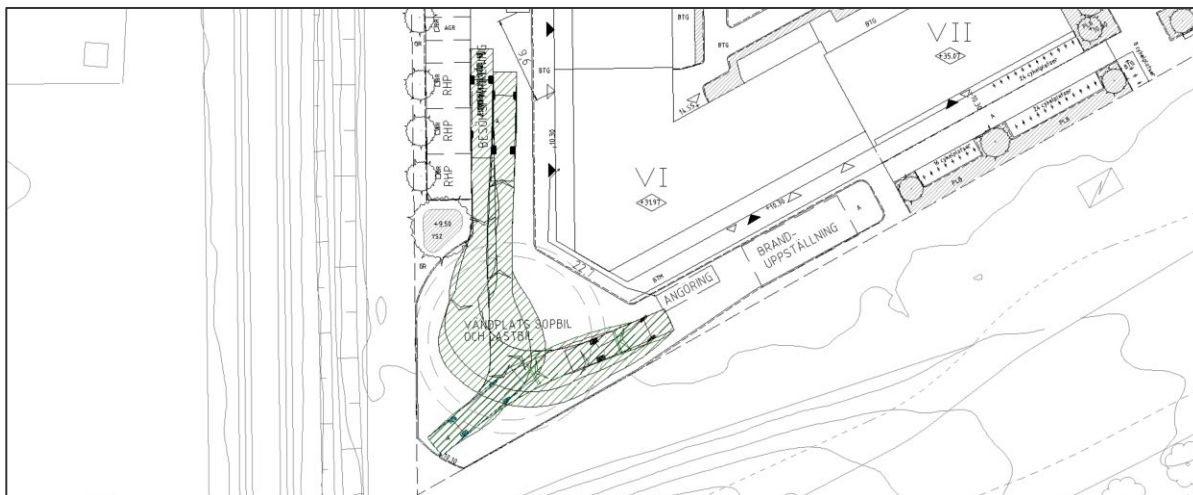
4.4 Framkomlighet och angöring

På kvartersmark behöver, utöver personbilar till garaget, större fordon för avfallshantering och leveranser till lokaler kunna framföras. Eftersom kvarteret endast har en in- och utfart behöver dessa fordon kunna vända på kvartersmark. Det sker i en vändplan i kvarterets sydöstra hörn.

Vändplanen är 9 meter i radie med fritt utrymme runt omkring för att tillåta avfallsbilar (typfordon Los) att vända. Körspåret visar att hjulspåren (röda linjer) håller sig utanför kantstenen, medan fordonskroppen (gröna linjer) sveper över kantstenen vilket bedöms vara godtagbart. För större fordon och stora leveranser behöver en backvändning ske i vändplanen. Se körspår i Figur 14 och Figur 15. Körspåret visar en 12 meters-lastbil (typfordon Lbn) som backvänder på vändplanen.



Figur 14. Körspåret visar en sopbil (typfordon Los) som vänder i vändplanen.



Figur 15. Körspåret visar en 12 meters-lastbil (typfordon Lbn) som backvänder på vändplanen.

Miljörummen till verksamheterna och boende är placerade längs med angöringsgatan mellan spåren och byggnaden. Avfallsbilarna vänder i vändplanen och angör längs kvarteret. Avfallshämtning anses ske under så pass kort tid att konflikten mellan en parkerad bil och avfallsfordonet inte anses vara ett hinder. Även leveranser till matvarubutiken sker via angöringsgatan men dessa bedöms riskera ta längre tid, därför har parkeringsplatserna ett släpp just vid varuintaget så bilar inte ska bli inparkerade.

Räddningstjänstens fordon ska kunna stanna inom 50 meter från angreppspunkt, ofta huvudentré. Även den uppställningen sker från den mindre angöringsgatan runt kvarteret.