

Årsta centrum

PM Trafik



Utredare

Therese Nyman
Ann Storkitt

2016-04-15

Innehållsförteckning

1	Uppdraget	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Beskrivning av uppdraget	4
2	Förutsättningar	5
2.1	Nulägesbeskrivning	5
2.2	Framtida Årsta centrum och angränsande kvarter	5
2.2.1	Bostäder	5
2.2.2	Handel och verksamheter	7
3	Trafiknät	8
3.1	Trafikstruktur	8
3.2	Gångstråk och tillgänglighet	9
	Skolvägar	9
	Gångytor	10
	Tillgänglighet	12
3.3	Cykelstråk	12
3.4	Kollektivtrafik	12
3.5	Besöksparkering för funktionsnedsatta och angöring till entréer	12
3.6	Varutransporter och avfall	13
3.6.1	Varumottag till dagligvaruhandel i Byggnad 4	13
3.6.2	Varumottag och avfallstransporter i Byggnad 3	14
3.6.3	Lastplatser och avfallstransporter	15
3.7	Räddningstjänst	17
4	Gatusektioner	18
4.1	Norra Sparrisgatan	18
4.2	Södra Sparrisgatan	19
4.3	Drift och underhåll av gata	19
5	Parkering	20
5.1	Cykelparkering	20
5.2	Bilparkering	21
5.2.1	Parkering för boende med funktionsnedsättning	21
5.2.2	Parkeringsbehov	21
5.2.3	Parkeringsutformning	23
6	Trafikalstring	26
6.1	Förutsättningar och antaganden	26
6.2	Resultat	27

1 Uppdraget

1.1 Bakgrund

Östra Sala backe, mellan Fyrislund och Boländerna i söder till Gränby i norr, har sedan 1970-talet utgjorts av en bred kraftledningsgata. Kraftledningen är nu borttagen vilket har skapat möjligheter för att länka samman stadsdelarna Årsta och Sala backe, både med ny bebyggelse och med nya allmänna platser. Avsikten är att skapa en mer sammanhållen, intim och funktionsblandad stad med karaktär av innerstad.

Utbyggnaden av Östra Sala backe kommer att göras i fyra etapper. Planarbetet för etapp ett är färdig och etapp två har påbörjats. Idag finns ett lokalt centrum, Årsta centrum, som innefattas i etapp två.

Årsta centrum ligger på östra sidan om Fyrislundsgatan och avses bli en viktig gemensam mötesplats och en länk att binda samman stadsdelarna Sala backe och Årsta. Årsta centrum ska lyftas som områdets knutpunkt och samlande mötesplats med handel, servicefunktioner, kontor, kultur och idrott. Den offentliga miljön ska utformas med urbanitet och hög kvalitet. Centrumet ska ha god tillgänglighet för både gående, cyklister, kollektivresenärer och bilburna.

Figur: Illustrerar Årsta centrum lokalisering i Uppsala kommun (Bildkälla: Uppsala kommun)



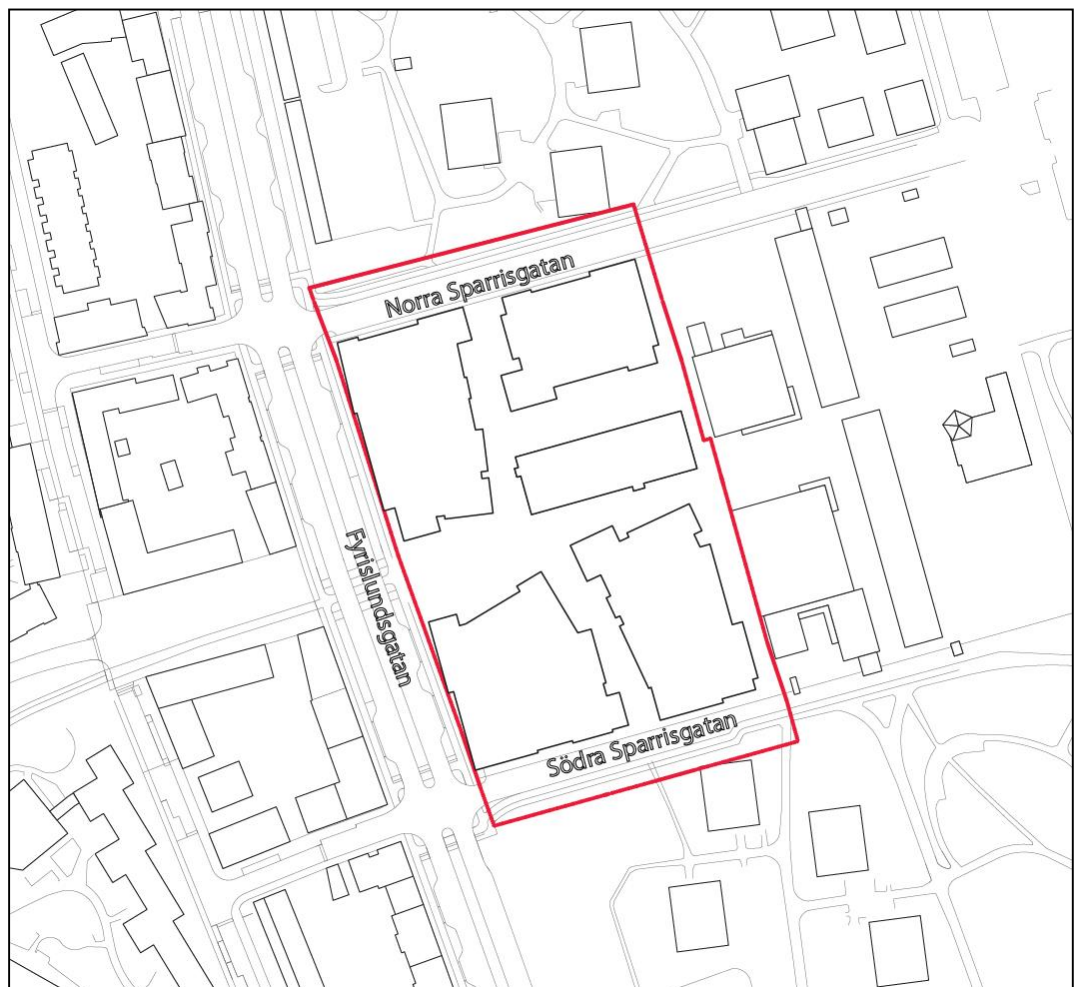
1.2 Beskrivning av uppdraget

Uppdraget omfattar utredning av trafikytor inom den nya detaljplanen för Årsta centrum. Utformningen av trafikfunktionerna syftar till att få en väl fungerande trafikföring men också god plats för vistelse för boende, verksamma och besökande till området.

Utanför detaljplaneområdet utreds även värdmöjligheter på lokalgatorna Norra och Södra Sparrisgatan.

PM Trafik omfattar inte Fyrislundsgatans utformning då detta har studerats i ett tidigare skede. Däremot kontrolleras den nya bebyggelsens behov av angöring mot Fyrislundsgatan i väster. Även behov av angöring och trafikrörelse mot befintliga byggnader i öster kontrolleras.

Figur: Illustrerar Årsta centrum's detaljplanegräns i rött med grundkarta i bakgrunden.



2 Förutsättningar

2.1 Nulägesbeskrivning

Idag består Årsta centrum av Årsta vårdcentral och folktandvård (benämns vidare tillsammans såsom Vårdcentralen) samt en parkeringsyta som försörjer verksamheterna. Öster om torget ligger Kv. Sparrisen, två flerbostadshus med verksamheter i botten samt två huskroppar med en dagligvaruhandel och förskola.

Nordöst om Kv. Sparrisen ligger Kv. Broccolin med flerbostadshus, Årsta- och Ängelstaskolan samt Axelina förskolan.

Från Fyrislundsgatan nås området via Sparrisgatan. Sparrisgatan har idag två återvändplatser, en vid parkeringsytan och dagligvaruhandelns varumottag och en vid skolområdets parkeringsplats och busshållplats.

Sparrisgatans körbanebredd varierar mellan 6,0- 7,0 meter. Gatan saknar gång- och cykelbana. Gatan kantas av in- och utfarter till parkeringsskepp och enstaka oreglerade gång- och cykelpassager. Hastigheten varierar mellan 30-50 km/timme.

2.2 Framtida Årsta centrum och angränsande kvarter

2.2.1 Bostäder

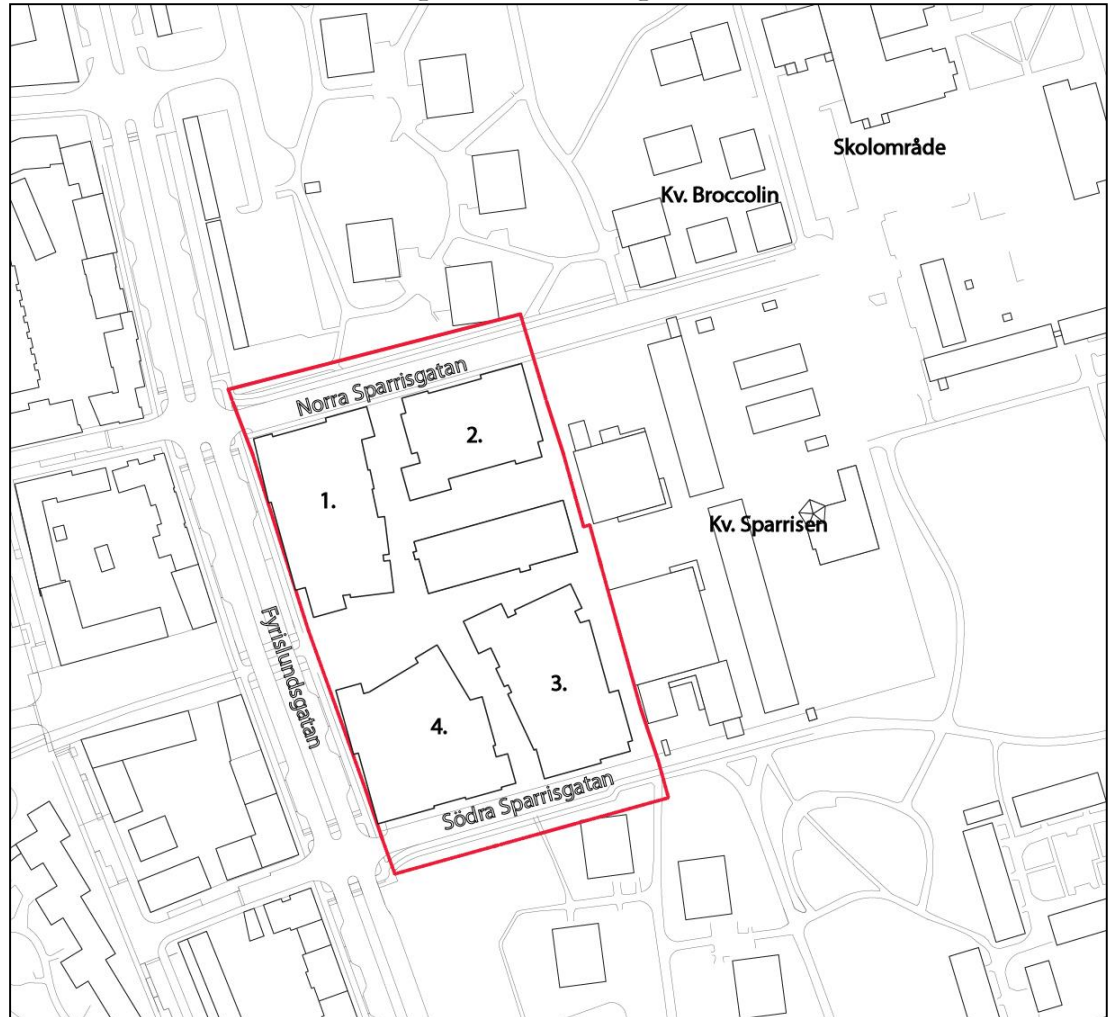
Årsta centrum avses förtätas med nya flerbostadshus med verksamheter i bottenplanen. Inom kvarteret planeras fyra byggnader med ytterligare 435 lägenheter fördelade över fyra huskroppar, 141 stycken 1 rok, 158 stycken 2 rok, 93 stycken 3 rok och 43 stycken 4 rok.

Kv. Sparrisen förväntas att förtätas från cirka 100 till cirka 200 lägenheter. För Kv. Broccolin pågår arbete med ny detaljplan för cirka 150 lägenheter.

Tillsammans får området cirka 800 lägenheter.

Årsta centrum	Cirka antal lägenheter
1 ROK	141
2 ROK	158
3 ROK	93
4 ROK	43
Totalt ROK	435

Figur: Illustrerar Årsta centrum detaljplanegräns i rött med busnumrering och närliggande kvarter med grundkarta som bakgrund.



2.2.2 Handel och verksamheter

Nya Årsta centrum planeras för olika typer av handel på cirka 4 200 kvm. Befintlig Vårdcentral planeras att ligga kvar. Årstaskolan planeras att byggas ut och i Kv. Sparrisen planeras flera tillkommande förskoleavdelningar.

Verksamhet	Antal kvm
Dagligvaruhandel	1 700
Handel (ex. Systembolaget)	600
Kommersiell service	650
Restaurang/ café	1 000
Apotek	250
Totalt	4 200
Befintlig vårdcentral	3 800
TOTALT	8 000

Figur: Illustration av ny och befintlig bebyggelse kring Årsta torg (Bildkälla: Juul Frost)



3 Trafiknät

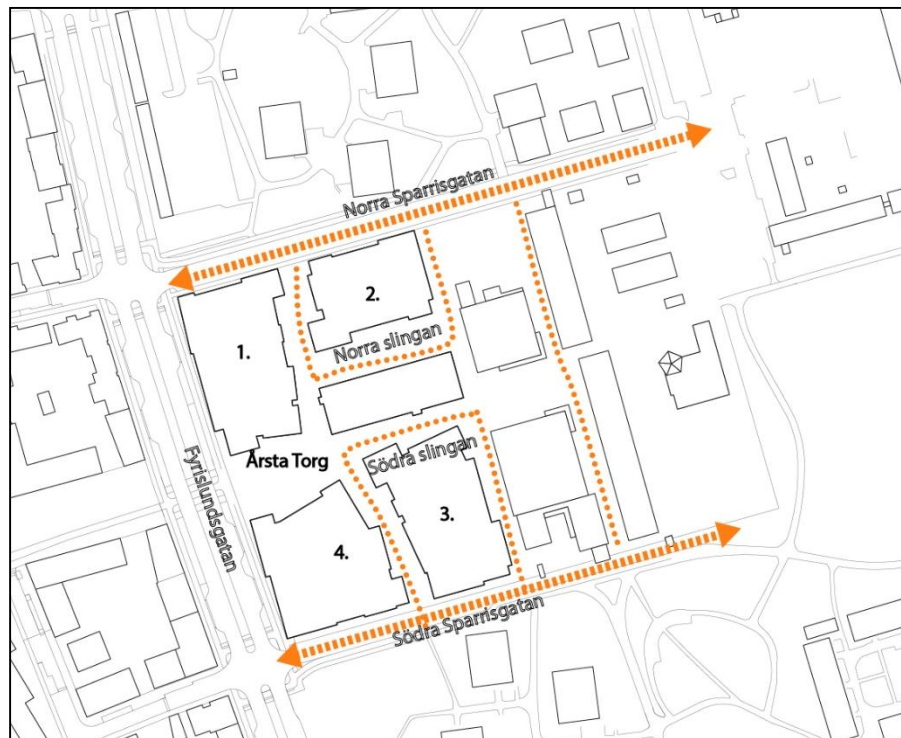
3.1 Trafikstruktur

Ambitionen för Årsta centrum är att skapa en attraktiv mötespunkt dit och från vilken det ska vara lätt att promenera, ta cykeln och resa kollektivt. Detta ska uppnås med god standard på utformning, genom att underlätta för drift och underhåll samt genom att bebyggelse- och kvartersstrukturen ska gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Årsta centrum omfattas av Fyrislundsgatan i väster, Norra och Södra Sparrisgatan och Kv. Sparrisen i öster. Kvarteret är ca 115 gånger 160 meter. Kravet på närhet mellan entréer och bilangöringsplatser (25 meter), besöksparkering för funktionsnedsatta (25 meter) och avfallsrum (50 meter) samt kravet på tunga transporter till avfallsrum (10 meter) och varumottag innebär att biltrafik behöver att ledas in i kvarteret mellan huskropparna.

Runt byggnad två och tre föreslås två enkelriktad gator att anläggas för blandtrafik utan nivåskillnader. Den norra slingan utgår från och angör till Norra Sparrisgatan. Den södra slingan utgår från och angör till Södra Sparrisgatan. Ytan planeras att regleras som gångfartsområde eller gågata. För att uppnå god blandtrafik krävs omsorgsfull gestaltning.

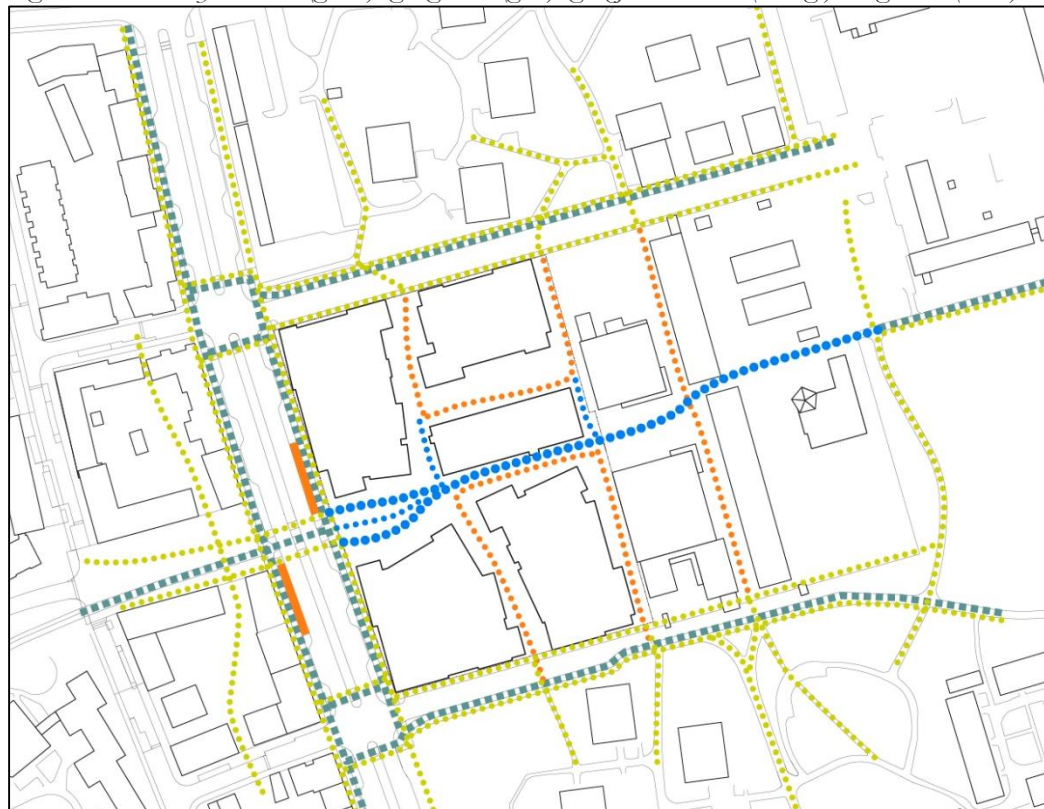
Figur: Illustrerar biltrafiken längs Norra och Södra Sparrisgatan samt gågator/gångfartsområden inom kvarteret



3.2 Gångstråk och tillgänglighet

Ambitionen från Uppsala kommuns planprogram är att gående ska prioriteras högt i gaturummet.

Figur: Illustrerar cykelbana (grönt), gångbana (gult), gångfartsområde (orange), torgstråk (blått)



Skolvägar

Till och från skolområdet kommer tre stråk österut att nyttjas som skolstråk: Norra Sparrisgatan, Södra Sparrisgatan och via Årsta torg och kvarteret Sparrisen.

Bra tillgänglighet för barn betyder att de själva ska ta sig till sina målpunkter utan att vara hänvisade till att bli skjutsade av vuxna¹. Korta avstånd och ett välfungerande gång- och cykelnät är därför en förutsättning för god tillgänglighet. Barn är den grupp som använder gång- och cykelvägnätet mest, då de tar sig till och från skolan minst två gånger per dag.

Barns rörelsefrihet har de senaste åren minskat och det blir allt vanligare att föräldrar skjutsar sina barn till skolan. En av de faktorer som påverkar mest är trygghet och trafikbarriärer. Därför är det viktigt att samtliga stråk har god belysning, att gångbanorna är fria från inskränkande buskar och träd, samt god sikt och utformning vid korsningspunkter och passager med biltrafik. Ett bra skolstråk ska vara gent, tydligt och tillgängligt därför är det viktigt att Norra och Södra Sparrisgatan utformas som ett sammanhängande stråk hela vägen från Fyrislundsgatan till skolområdet.

¹ Trafikverket

Figur: Illustration av centrala gångstråk (Bildkälla: JUUL | FROST)



Gångytor

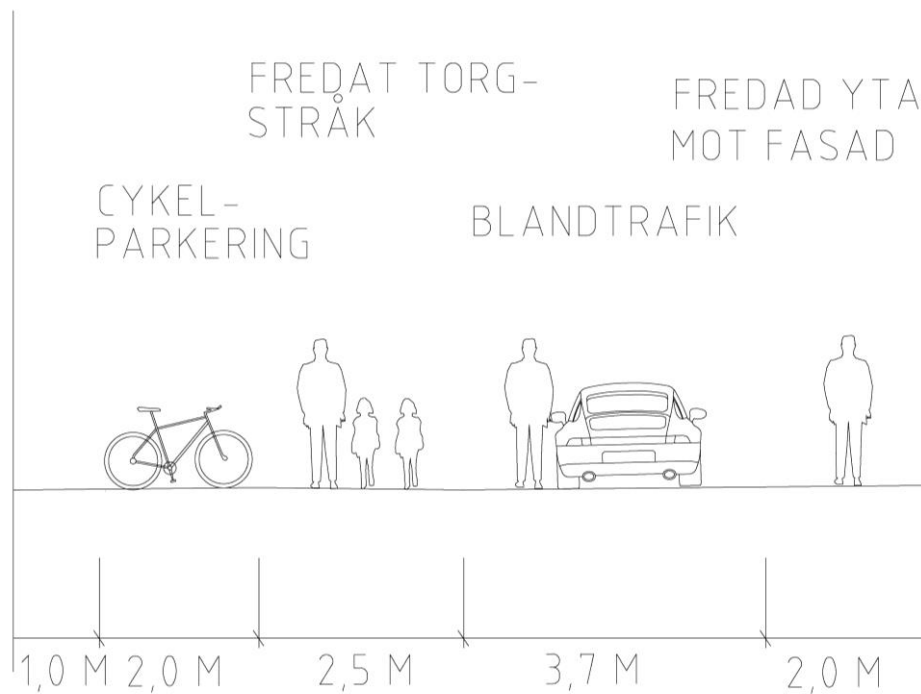
Längs gatorna, Norra och Södra Sparrisgatan samt Fyrislundsgatan, planeras gångbanor längs båda sidorna. För att prioritera gående planeras Norra och Södra Sparrisgatan få genomgående gångbana förbi infarter till och utfarter från Årsta centrum. Detta för att markera att biltrafiken till/från Årsta centrum ska väja för gående. Norra och Södra Sparrisgatan föreslås dessutom få separerad gång- och cykelbana med god standard och belysning längs den gatusida som vänder sig från Årsta centrum.

Norra slingan kommer att betjäna bilangöring, cykel- och bilparkering samt avfalls- och varutransporter. Södra slingan behöver betjäna bilangöring, cykelparkering och bilparkering för funktionsnedsatta. Gående ska fredat kunna röra sig både runt alla byggnaderna och runt kvarteret. Längs byggnadernas fasader kommer att skapas en fredad zon för gående som är minst 2,0 meter bred.

Centralt i kvarteret mot Fyrislundsgatan föreslås en större yta helt fredad från motorfordonstrafik, Årsta torg. Byggnad 3 och Vårdcentralen är planerade så att de har verksamheter och entréer mot det centrala torgstråket. Då Södra slingan kommer bli en del av skolstråket planeras en fredad yta för oskyddade trafikanter, 2,5 m fritt mellan fasad och köryta. Det är viktigt att utformningen och gestaltningen av hela det centrala torgstråket har ett gemensamt uttryck mellan Fyrislundsgatan och skolan. Gestaltningen måste utföras med stor omsorg för att skapa en trygg och tydlig vistelsemiljö.

Det centrala torgstråket och de två gatorna, Norra och Södra Sparrisgatan kommer alla tre att fungera som skolvägar.

Figur: Illustration av sektion för centrala torgstråket mellan Vårdcentralen och byggnad 3



Figur: Illustration av fredade gångtytor längs fasader (Bildkälla: JUUL | FROST)



Tillgänglighet

Området kring Årsta torg har låga nivåskillnader och god tillgänglighet på gångytor kan ordnas. Samtliga entréer föreslås utformas utan trappsteg och med ett vilplan för att vara tillgänglighetsanpassade. Vägen från entré till handikapparkering eller angöring ska vara fast, jämn och halkfri. Platsen ska ha maximalt två procent lutning och medge att rullstol med ramp eller lift tas in från sidan av ett fordon.

3.3 Cykelstråk

Längs Fyrislundsgatan finns cykelbanor i nord-sydlig riktning. I öst-västlig riktning anläggs dubbelriktade cykelbanor, 4,5 m i bredda norr om Norra Sparrisgatan och söder om Södra Sparrisgatan. Dessa gång- och cykelbanor ansluter i västerut till lokalgator på västra sidan om Fyrislundsgatan och i öster till Årstaskolan respektive Årstaparken.

Därutöver planeras en särskild gång- och cykelövergång över Fyrislundsgatan till Årsta torg. Gång- och cykeltrafiken når Årsta torg på en fredad yta mot Fyrislundsgatan. Cyklister som vill passera genom Årsta centrum samsas med angörande biltrafik mellan kvarter 3 och Vårdcentralen.

3.4 Kollektivtrafik

Stomlinjer för kollektivtrafik med hög kapacitet, snabbhet och turtäthet planeras införas successivt längs Fyrislundsgatan. Längs Fyrislundsgatan planeras busskörfält i båda riktningarna. Dessa stomlinjers sträckning väntas bli oförändrade över lång tid och trafikeras inledningsvis med buss men kan senare komma att byggas om för spårväg eller spårtaxi.

Cykelnätet i staden planeras utvecklas ytterligare och blir mer sammanhängande och ansluter också till hållplatslägen i stomlinjesystemet.

Busstrafiken kommer gå tätt, femminuters trafik under rusningstrafik. Inom 150 meter radie från busshållplatserna täcks hela Årsta centrum. Kollektivtrafiken till Årsta centrum bedöms bli mycket god.

3.5 Besöksparkering för funktionsnedsatta och angöring till entréer

Plats för parkering för funktionsnedsatta och angöring till entréer (på- och avstigningsplats) ska finnas inom 25 meter från entréer. För boende har handikapparkering placerats i garage inom 25 meter till entré. Eftersom flera entréer planeras in mot kvarteret leder kravet på närhet till besöksparkering för funktionsnedsatta att biltrafik dras in på delar av kvartersytan.

Även avfallsfordon och varuleveranser behöver komma nära avfallsrum och verksamhetslokaler. Av- och påstigningsplatser föreslås samnyttjas med lastplatser och regleras som ändamålsplats. För entréer där det inte går att samnyttja har specifika på- och avstigningsplatser markerats. Inom kvarteret kommer det vara tillåtet att stanna för på- och avstigning då området regleras såsom gångfartsområde eller gågata.

3.6 Varustransporter och avfall

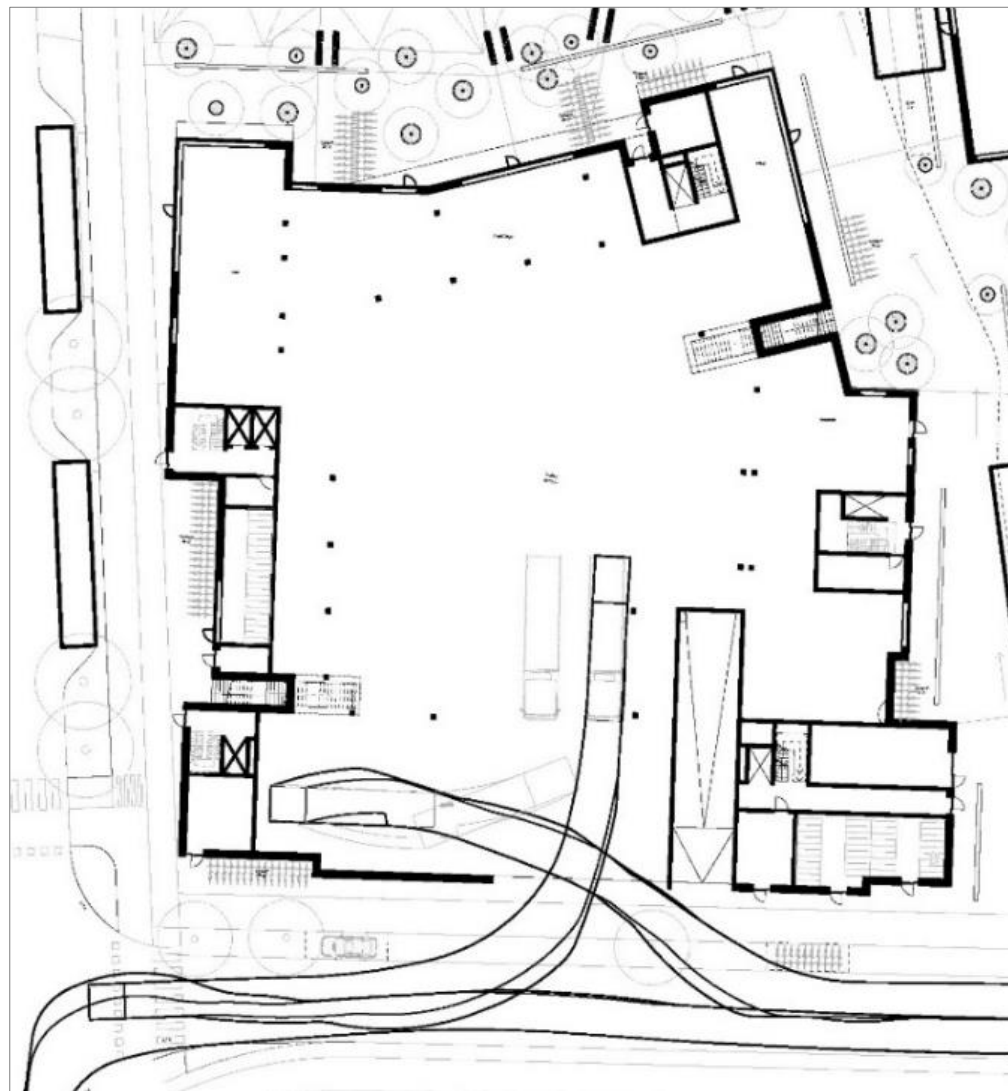
3.6.1 Varumottag till dagligvaruhandel i Byggnad 4

Dagligvaruhandeln planeras för 1 700 kvm lokalyta.

Varustransporter till dagligvaruhandel i Byggnad 4 kommer att ske i ett inbyggt varuintag med infart från Södra Sparrisgatan. Varuintaget är dimensionerat för två 12-meters lastbilar. Med ett L-format varumottag kör lastbilen och vänder på Södra Sparrisgatan för att göra en sväng åt höger in i varumottaget. Lastbilen kör rakt in och backar sedan mot en lastkaj.

För att undvika att dra in trafik i Årsta centrum, längs en skolväg skapas en vändplats skapas i Södra Sparrisgatans östra ände. Vändplatser är dimensionerad för vändning med 12-mersfordon med radie 12 meter.

Figur: L-format varumottag för dagligvaruhandel i Byggnad 4



3.6.2 Varumottag och avfallstransporter i Byggnad 3

För att möjliggöra för ytterligare en verksamhet med varumottag har ännu ett varumottag utredas i Byggnad 3. För att freda det centrala torgstråket från tunga transporter finns möjlighet att skapa ett varumottag och avfallsinsamling via garage i markplan i Byggnad 3. Infart föreslås via garaget medan utfart bör ske via södra slingan.



3.6.3 Lastplatser och avfallstransporter

Utöver varumottagen kommer det att behövas ytterligare åtta lastplatser som försörjer verksamheternas leveranser och bostädernas avfallstransporter. Lastplatserna ska vara 15 meter långa och 2,2- 2,5 meter breda, ytan ska vara fritt från hinder. Avstånd till varuentré ska inte överskrida 30 meter. Dragytan från lastplats till entré ska vara jämn och med låg lutning.

Avstånd mellan sopbil och miljörum/soprum ska maximalt vara 10 meter för att klassas som god standard.

Figur: Lastplatser för avfall och varuleveranser (svart), avfallsrum (grönt) och körspår Norra slingan.



Figur: Lastplatser för avfall och varuleveranser (svart), avfallsrum (grönt) och körspår Södra slingan.



3.7 Räddningstjänst

Räddningstjänsten ska ha full tillgänglighet till byggnaderna, längs omgivande gator och körbara slingor runt byggnaderna. Körslingan runt byggnaderna har dimensionerats för räddningstjänstens fordon. Figuren nedan illustrerar uppställningsfordonens platser.

Figur: Uppställningsplatser för räddningsfordon



4 Gatusektioner

4.1 Norra Sparrisgatan

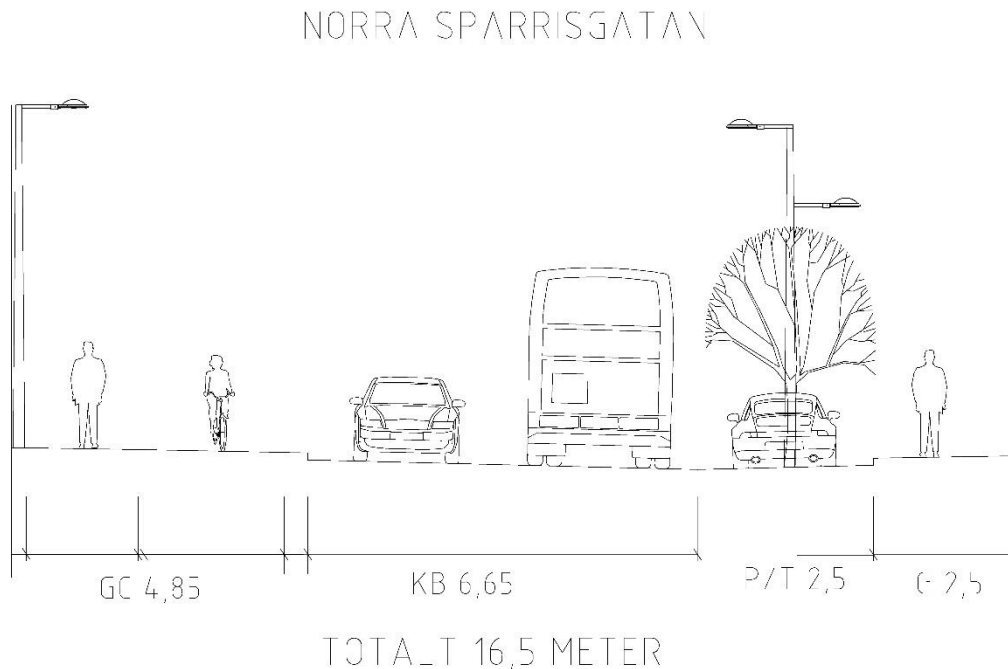
Norra Sparrisgatan gaturum planeras för 17,0 meters bredd. Gångbanor planeras på båda sidor om gatan och dubbelriktad cykelbana längs den norra sidan.

Längs gatan södra sida finns tre in- och utfarter till kvarterets entréer och garage. Längs denna sida förläggs även en flexzon med trädplantering, parkeringsplatser och belysning. Verksamheter som kräver tyngre transporter bör dock lokaliseras till Södra Sparrisgatan, då Årstaskolan ligger vid Norra Sparrisgatan.

Norra Sparrisgatan trafikeras idag av buss i linjetrafik och kan komma att trafikeras mer frekvent i framtiden. Körbanans bredd ska vara minst 6,65 meter.

Utfarterna från Årsta centrum är dimensionerade för god sikt, inga fasta föremål från 0,8 m höjd får placeras inom 10 meter från utfarten.

Figur: Förslag till sektion för norra lokalgatan, norr åt vänster i bild 17 m



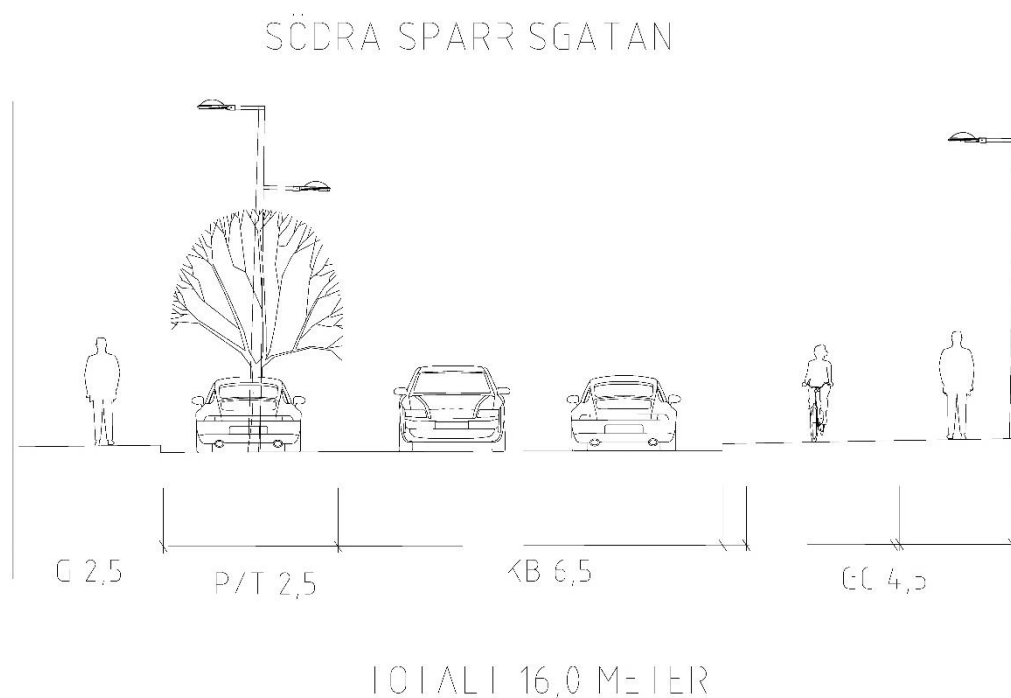
4.2 Södra Sparrisgatan

Södra Sparrisgatan gaturum planeras för 17,0 meters bredd förbi planområdet. Gångbanor planeras på båda sidor om gatan och dubbelriktad cykelbana längs den södra sidan.

Längs gatans norra sida finns flera in- och utfarter till varumottag, garage och området. Längs denna sida förläggs en flexzon med trädplantering, parkeringsplatser och belysning. För att bibehålla gatusektionens mått måste portar till varumottag vara ca 2,5 meter indraget så att fordonen kan påbörja sväng utanför gatusektionen. Verksamheter som kräver tyngre transporter bör lokaliseras till den Södra Sparrisgatan för att samordna transporterna och främja kollektivtrafik och freda skolväg längs Norra Sparrisgatan.

Utfarterna från Årsta centrum är dimensionerade för god sikt, inga fasta föremål från 0,8 m höjd får placeras inom 10 meter från utfarten.

Figur: Förslag till sektion för södra lokalgatan, norr åt vänster i bild



4.3 Drift och underhåll av gata

Samtliga banor, gångbanor och körbanor, bör ha minst 2,5 meter i bredd för att tillgodose drift och underhåll under hela året. Detta mått ska vara fritt från hinder, såsom belysningsstolpar, stolpar till vägskyltar, elskåp m.m. För god snöröjning ska snöupplag säkerställas inom området.

5 Parkering

5.1 Cykelparkering

Behov av cykelparkering för bostäder och verksamheter beräknas med ledning av Uppsala kommuns parkeringsnorm, zon 2. Totalt beräknas ca 1 200 cykelplatser behövas inom kvarteret.

Angöringsplatser/ besöksparkering för cykel till bostäder och verksamheter vid Årsta centrum planeras förläggas i närheten av byggnadernas fasader. Från entré till närmsta cykelparkering ska vara inom 25 meter för att vara god standard.

Cykelparkering för långtidsparkering är en plats med säker förvaring och väderskyddad. Utformning av cykelförvaring till bostäder och verksamheter kommer att studeras mer detaljerat i nästa planeringssteg. Utrymme för lådcyklar och lastcyklar ska finnas för bostäderna och verksamheterna.

Tabell: Beräknat behov av cykelparkeringsplatser till bostäder

	Antal	Cykelplatser för boende				
		Långtid		Korttid		Totalt
		cpl / lgh	cpl / lgh	cpl / lgh	cpl / lgh	
1 rok- 2 rok	236	1,0	236	0,5	118	
3 rok- 4 rok	199	2,5	498	1,0	199	
Summa	435		734		317	1 051

Tabell: Beräknat behov av cykelparkeringsplatser till verksamheter

	Antal	Cykelplatser till verksamheter				
		Personal		Besökande		Totalt
		cpl/1000 kvm	cpl/1000 kvm	cpl/1000 kvm	cpl/1000 kvm	cpl/barn
Vårdcentral	3500 kvm					35
Handel	850 kvm	5	4	20	17	21
Handel livsmedel	1 700 kvm	5	9	25	42	51
Småskalig verksamhet	650 kvm	5	3	12	8	11
Café, restaurang	1 000 kvm	5	5	12	12	17
Summa						135

Inom området har totalt 1 229 cykelparkeringar markerats ut inom detaljplaneområdet och 40 cykelparkeringar längs angränsande gator.

5.2 Bilparkering

5.2.1 Parkering för boende med funktionsnedsättning

Till bostäder ska parkering för personer med funktionsnedsättning tillgodoses med ett maximalt avstånd på 25 meter. Detta uppnås genom reserverade platser i närheten av trapphus i garage. Till varje byggnad ska fem procent av det totala antalet parkeringsplatser vara anpassade för funktionsnedsatta.

Parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning ska vara fem meter breda, om inte ytan till höger eller vänster om parkeringsplatsen kan nyttjas.

5.2.2 Parkeringsbehov

Behov av bilplatser beräknas med ledning av Uppsala kommuns parkeringsnorm för zon 2. För café och restaurang har kompletterats med 3 och 5 bpl/1000 kvm BTA för personal respektive besökande. Totalt beräknas 77 bilplatser behövas för verksamheterna. Av dessa platser kommer 47 platser att beredas i garage i markplan och resterande 30 platser på gatumark. För boende kommer parkeringsplatserna att placeras i garage under mark förutom handikapparkering för besökande som kommer placeras på gatumark.

5.2.2.1 Avsteg från parkeringsnorm

För att kunna minska parkeringstalet och att kunna leva utan bil måste det finnas attraktiv kollektiv- och cykeltrafik i området. För att skapa en trovärdighet i kampanjer för att åka kollektivt och cykla är det viktigt att det upprättas en attraktiv kollektivtrafik och cykelinfrastruktur.

Exploatörens har möjlighet till att påverka bilinnehav, framförallt genom antalet parkeringsplatser för boende och besökande. Nedan presenteras ett par åtgärder för att reducera parkeringstalet.

- Kostnad för att hyra parkering särskiljs från bostadshyran.
- Medlemskap i bilpool garanteras för de boende i minst fem år. För dimensionering av en bilpool är minst 1 bil per 50 lägenheter ett generellt samband. Fler bilar kan dock bli nödvändigt om användandet blir högt. Bilpoolsplatserna ska även ha en attraktiv placering.
- Daglig information till de boende om kollektivtrafikens tidtabell, exempelvis att det finns en skärm i entrén som visar avgångar.
- Tydlig marknadsföring vid visning/försäljning och inflyttning av de mobilitetstjänster som erbjuds de boende och möjligheten att bo i Årsta centrum utan att behöva äga bil.
- Boende får ett månadskort i UL-trafiken som ingår vid inflyttning. Att de som avstår p-plats får ett UL-årskort i compensation.
- Att det finns en cykelpool med lådcyklar, cykelkärror och/eller elcyklar för att underlätta inköp eller utflykter.
- Synliga och tillgängliga cykelrum i gatuplan. I cykelrummet ska det finnas verktyg och cykelpump etc. där de boende kan utföra enklare reparationer och service. Cykelrummet kan med fördel lokaliseras i samband med cykelpoolen.

- Årlig uppföljning av bilinnehavet bland de boende i fastigheten för att kunna följa upp efterfrågan på parkering, inrapporteras till kommunen under minst fem år efter att samtliga lägenheter är inflyttade.

Det är viktigt att förutsättningar för cykel och kollektivtrafik finns under byggtiden. Om åtgärder vidtas enligt ovan bör dessa finnas inflyttning då orienterbarheten är låg och vanor formars.

För Årsta centrum planeras kollektivtrafiken och cykelinfrastrukturen vara av hög standard. Vilket ger goda förutsättningar för att sänka bilinnehavet. För att reducera parkeringstalet måste bilpool inrättas. Vid införande av bilpool kan parkeringstalet reduceras med 20 %. Införs samtliga åtgärder kan parkeringstalet sänkas upp till 30 %. Reduceringen gäller inte handikapparkering.

Tabell: Beräknat behov av bilplatser till bostäder

	Antal	Bilplatser för boende		Reducerat behov 20% efter införande av bilpool	Reducerat behov 30 % efter införande av samtliga åtgärder
		Enligt p-norm	Behov enligt		
		bpl / lgh	p-norm		
1 rok- 2 rok (< 46 kvm)	236	0,2	47	38 (+3 hkp)	31 (+3 hkp)
3 rok- 4 rok	199	0,8	159	129 (+7hkp) 8 bilpoolsplatser	106 (+7 hkp) 8 bilpoolsplatser
Ersätt Östra Sala Backe 2a			6		
Summa	435		212	175 (+10 hkp)	145 (+10 hkp)

Parkeringsplatser ska rymmas i de fyra garagen under bostadshusen. I garaget kommer även 6 bilplatser att reserveras för Östra Sala Backe 2a.

Utformning av bilparkering samt angöring till bostäder och verksamheter kommer att bearbetas mer detaljerat i senare planeringsskede.

Tabell: Beräknat behov av bilplatser till verksamheter

	Antal	Bilplatser till verksamheter					
		Personal		Besökande		Totalt	
		bpl/ barn el 1000 kvm	bpl/ barn el 1000 kvm	bpl/ barn el 1000 kvm	bpl/ barn el 1000 kvm		
Vårdcentral/ Tandvård	3 500 kvm						17
Handel	850 kvm	3	3	9	8		11
Handel livsmedel	1 700 kvm	3	5	20	34		39
Småskalig verksamhet	650 kvm	3	2	0	0		2
Café, restaurang	1 000 kvm	3	3	5	5		8
Summa							77

5.2.3 Parkeringsutformning

5.2.3.1 Cykelparkering

I varje byggnad ska det finnas långtidsparkering för cykel, utrymmet ska vara låst och uppvärmt, inom 25 meter från bostadsentré. För verksamheter planeras cykelparkering inomhus i byggnad 3. Det finns plats för lådcyklar i samtliga hus. Inom kvarteret har korttidsparkering placerats ut runt byggnaderna. Det planeras även korttidsparkering längs Norra och Södra Sparrisgatan i trädrad.

Tabell: Antal cykelparkeringar

Antal/ läge	Boende, långtid	Boende, korttid	Verksamheter	Summa
Byggnad 1	230	26	5	256
Byggnad 2	154	60		214
Byggnad 3	340	114	54	488
Byggnad 4	134	34	15	168
Vårdcentral		83		83
S. Sparrisgatan			9	9
N. Sparrisgatan			64	50
Summa	858	317	147	1268

5.2.3.2 Bilparkering

I samtliga hus planeras garage att anläggas. För att föraren ska ha god sikt utifrån garagen får hinder ej vara högre än 0,8 meter samt att 2,5 meter från utfarten ska vara hinderfritt. Vid in- och utfarterna till kvarteret ska det vara 10 meter hinderfritt för god sikt.

Vid utfarten ska ett vilplan på fem meter med en maxlutning på 1:20 (5 %) placeras. Garageramperna ska ha en lutning på 1:8 (12,5 %) för låg standard. Rampen ska dessutom vara halkfri (snö och isfri). Förväntad höjdskillnad är 3 meter vilket ger 30 meter lång ramp.

I parkeringsgaragen är bilplatserna fördelade enligt tabell nedan.

Tabell: Antal bilplatser

Bilplatser/ läge	Byggnad 1	Byggnad 2	Byggnad 3	Byggnad 4	Markplan	Summa
Bilplatser plan -1	55	41	53	53		202
Handikap- parkering plan -1	3	2	2	3		10
Bilplatser plan 0	0	22	24			46
Handikap- parkering plan 0		1	1			2
Bilplatser markplan					29	29
Handikap- parkering markplan					5	5
Summa	58	66	80	56	34	294

I markplan planeras 34 bilplatser varav fem handikapparkeringar. Av markparkeringen är 17 platser reserverade för vårdcentralen. Totalt finns det 294 parkeringsplatser för att uppnå parkeringsbehovet utan åtgärder.

Figur: Översikt med cykel- och bilparkering i markplan och garage (handikapparkering är markerad som att 6*5 m ska vara hinderfritt i markplan).



6 Trafikalstring

6.1 Förutsättningar och antaganden

I nedanstående tabell redovisas indata² till beräkning av antal alstrade resor.

Kvarter verksamhet	Lgh	Kvm	Färdmedels-fördelning %			
			Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gå
Kv. Broccolin	130		30	20	30	20
Kv. Sparrisen norra	120		30	20	30	20
Årsta centrum	435		30	20	30	20
Kv. Sparrisen södra	100		30	20	30	20
Skolområdet			15	15	20	50
- funktionshindrade			70	10	0	20
- arbetande			30	20	30	20
Förskolor, nya			15	15	20	50
- arbetande			30	20	30	20
Vårdcentralen		3 850	30	20	30	20
- arbetande			30	20	30	20
Dagligvaruhandel		1 700	50	10	20	20
- arbetande		0	30	20	30	20
Systembolag		600	70	10	10	10
- arbetande			30	20	30	20
Apotek		250	70	10	10	10
Cafe, restaurang		1 000	20	10	20	50
Kommersiell service		650	20	10	20	50
- arbetande ovan			30	20	30	20
Årstakyrkan – saknas indata						
Summa	785	8 450	3 600	2 200	3 300	3 200

För boende fördelas valet av färdmedel mellan bil, kollektivtrafik, cykel och gående. Av dessa val reser 50 % från bostaden och arbetsplatserna som gående eller cyklist och 20 % med kollektivtrafik, d.v.s. 30 % bilresor. För besökande till dagligvaruhandel, systembolag och apotek antas en högre bilreseandel, 50 % resp. 70 %. Till skolområdet är andelen som skjutsas till skolan differentierad efter behov, majoriteten av avdelningar skjutsas 15 % av elevernas medans funktionshindrade skjutsas 70 % till skolan. För lokal service antas 20 % bilresor.

² Indatat är överlämnat av Uppsala kommun

6.2 Resultat

Trafikalstringen på de två lokalgatorna har utförts med två beräkningsmetoder, utifrån egen modell samt med hjälp av Trafikverkets beräkningsverktyg. Båda modellerna har fått totalt antal resor till detsamma, ca 14 200 resor/dygn. Resultatet från Trafikverkets modell varierar beroende på om Årsta centrum ska klassas som centralt i huvudorten eller i huvudortens ytterområde. Färdmedelsfördelningen varierar emellan ca 35-20% för bil vilket ger stora effekter på bilflödena på Norra och Södra Sparrisgatan.

Eftersom Uppsala är en väl utvecklad cykelstad antas biltrafikalstringen vara lägre än Trafikverket generella beräkningsmodell. Resultatet ger ca 4 000 fordon/ vardagsdygn.

Stadens ambition är att minska bilberoendet och föra över en större andel av resandet på cykel och kollektivtrafik. För att åstadkomma detta krävs det stora insatser från planering till genomförande på kommunalnivå men även av fastighetsägare och byggherrar.

I Årsta centrum kommer ett stabilt busstomnät att byggas upp och gaturummet för biltrafiken att begränsas. Ökat utbud av kollektivtrafik och minskat utbud av bilframkomlighet behöver dock kompletteras med åtgärder nära de boende, t.ex. i form av bilpool inom kvarteret, cykelpooler med bl.a. lån av cykelkärror, cykelförråd med god standard och tillgång till cykelpump, aktiva informationstavlor om ankommande busslinjer, subventionering av UL-kort m.m. Om åtgärder införs kan bilandelen gå ner upp till 10 %. Vilka av dessa åtgärder som kommer att införas och inom vilken tidperiod är ännu oklart. Därför utgår bedömningen från i ovanstående stycke redovisad bilalstringen med tillägg för busstrafik och varudistribution.

Då skolan ligger vid Norra Sparrisgatan och då Vårdcentralen biltrafikförsörjs från Norra Sparrisgatan får den något högre trafikbelastning.

- Norra Sparrisgatan beräknas få ca 2 100 fordon/ vardagsdygn, varav ca 130 tunga transporter.
- Södra Sparrisgatan beräknas få ca 1 800 fordon/ vardagsdygn, varav ca 110 tunga transporter.

Figur: Illustrerar framtida bilflöden på Norra Sparrisgatan, Södra Sparrisgatan och Årsta centrum

