

Årsta centrum

PM Trafik



Utredare

Therese Spinnars
Ann Storkitt

2017-11-28



Innehållsförteckning	sid
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 rörelsehindrade och angöring till entréer	12
3.6 Varutransporter och avfall	13
3.6.1 Varumottag till dagligvaruhandel i Byggnad 4	13
3.6.2 Lastplatser och avfallstransporter	13
3.7 Räddningstjänst	15
4 Gatusektioner	16
4.1 Sparrisgatan	16
4.2 Södra lokalgatan	17
4.3 Drift och underhåll av gata	17
5 Parkering	18
5.1 Cykelparkering	18
5.2 Bilparkering	19
5.2.1 Boendeparkering för rörelsehindrade	19
5.2.2 Parkeringsbehov	19
5.2.3 Parkeringsutformning	21
6 Trafikalstring	25
6.1 Förutsättningar och antaganden	25
6.2 Resultat	26

1 Uppdraget

1.1 Bakgrund

Den nya bebyggelsen i Östra Sala backe sträcker sig mellan Fyrislund samt Boländerna i söder och Gränby i norr. Området 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. Här planeras för både ny bebyggelse och 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 blir en gemensam mötesplats och en länk att binda samman stadsdelarna Sala backe och Årsta. Årsta centrum ska lyftas fram som områdets knutpunkt med handel, servicefunktioner, kontor, kultur och idrott. Den offentliga miljön ska utformas med urbanitet och med hög kvalitet. Centrumet ska ha god tillgänglighet för både gående, cyklister, kollektivresenärer och bilburna.

Figur 1: Illustration över Årsta centrum's läge i Uppsala kommun (bildkälla: Uppsala kommun)



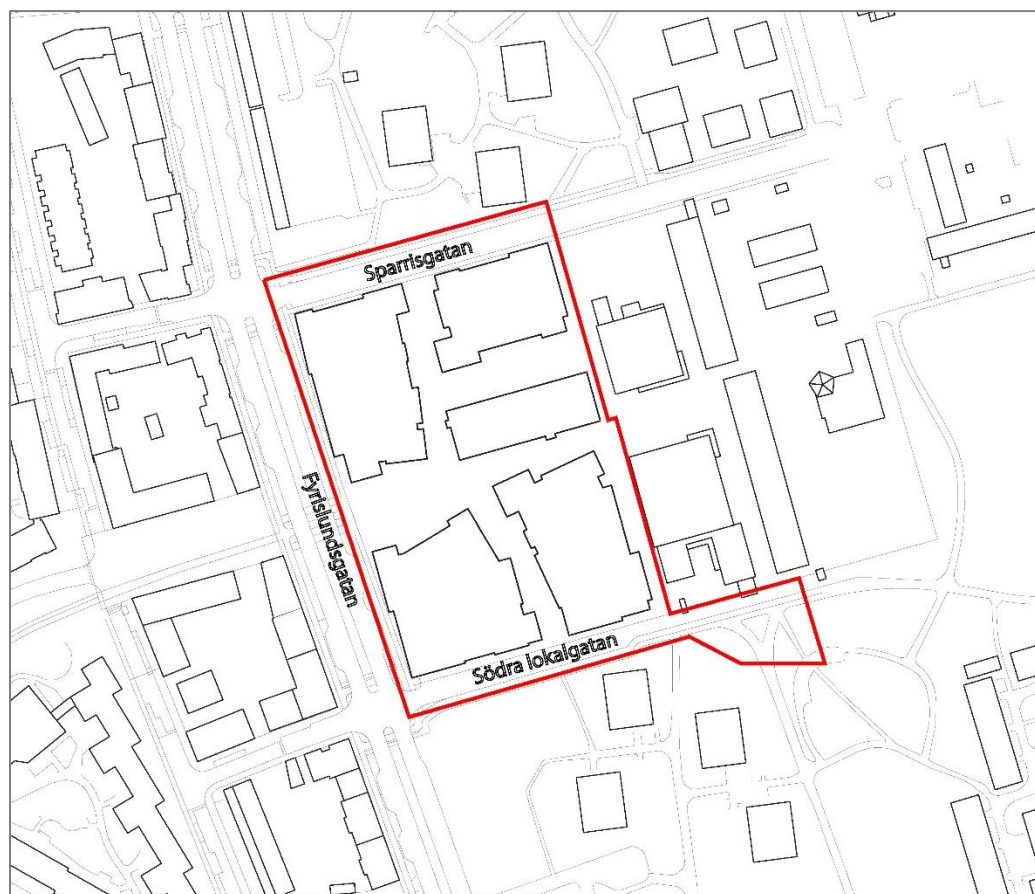
1.2 Beskrivning av uppdraget

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

Detaljplaneområdet markeras med röda begränsningslinjer i figur 2 nedan. Utanför detaljplaneområdet utreds även vändmöjligheter på Sparrisgatan och södra lokalgatan.

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 trafikrörelser mot befintliga byggnader i öster kontrolleras.

Figur 2: Årsta centrums detaljplanegräns markerat 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 med två flerbostadshus med verksamheter i botten och två huskroppar med en dagligvaruhandel respektive en förskola.

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

Från Fyrislundsgatan nås området idag via Sparrisgatan. Sparrisgatan delar sig i två delar och har därför två återvändsplatser, en vid parkeringsytan och dagligvaruhandelns varumottag i söder samt en i nordost vid skolområdets parkeringsplats. Sparrisgatans körbanebredd varierar mellan 6,0–7,0 meter. Gatan saknar gång- och cykelbanor. Gatan har flera in- och utfarter till parkeringsytor och några 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 432 lägenheter fördelade över fyra huskroppar. I Kv. 2 planeras för ytterligare 1 200 kvm som kan nyttjas som verksamheter och i viss mån även som bostäder. Om bostäder skulle byggas i hela bottenplanet skulle ca 12 lägenheter á 100 kvm rymmas.

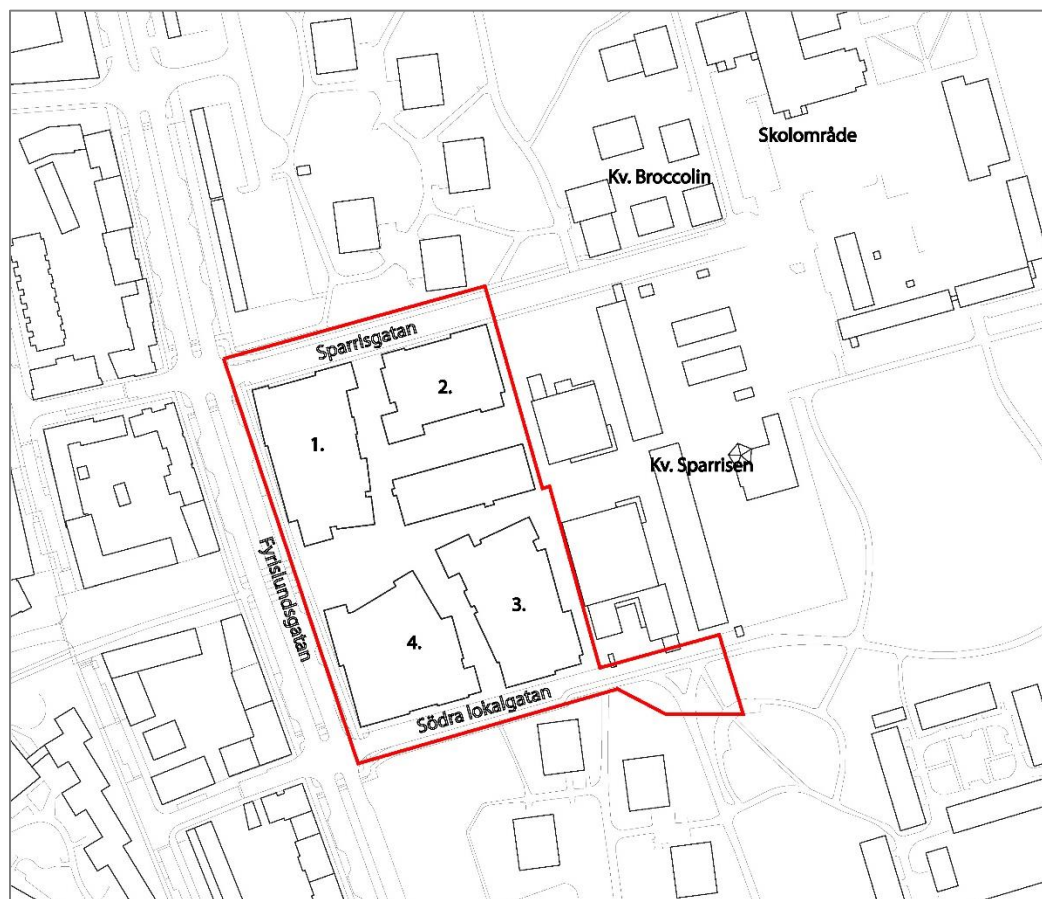
För Kv. Broccolin i nordost pågår arbete med ny detaljplan för cirka 150 lägenheter. Kv. Sparrisen i öster förväntas att förtätas men antalet lägenheter är ännu inte fastställt.

Tillsammans får området ca tillkommande 800 lägenheter.

Tabell 1: Lägenhetsfördelning per kvarter

Årsta centrum	Antal lägenheter
Kv. 1	134
Kv. 2	84
Kv. 2 (eventuella)	0–12
Kv. 3	101
Kv. 4	113
Totalt	432–444

Figur 3: Arsta centrums detaljplanegräns i rött med husnumrering inom kvarteret och närliggande kvarter namngivna. Grundkarta i bakgrunden



2.2.2 Handel och verksamheter

Nya Årsta centrum planeras för olika typer av verksamheter på cirka 5 300 kvm BTA. Inom Kv. 2 finns det möjlighet till 1 200 kvm BTA verksamheter i form av detaljhandel och service samt i viss mån även bostäder i form av lägenheter. Befintlig Vårdcentral planeras att ligga kvar.

Utanför detaljplanen planeras Årstaskolan att utökas och i Kv. Sparrisen planeras för flera tillkommande förskoleavdelningar.

Tabell 2: Fördelning av verksamheter inom Årsta centrum

Verksamhet	Antal kvm
Detaljhandel och service	2 200
Dagligvaruhandel	2 100
Restaurang/ café	1 000
Kv. 2 – möjlig detaljhandel och service	0- 1 200
Totalt	5 300-6 500
Befintlig vårdcentral	3 800
TOTALT	9 100–10 300

Figur 4: 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 till vilken det ska vara lätt att promenera, ta cykeln och resa kollektivt. Detta ska uppnås med god standard på utformningen, genom att underlätta för drift och underhåll samt genom att bebyggelse- och kvarterstrukturen ska gynna gång-, cykel- och kollektivtrafik.

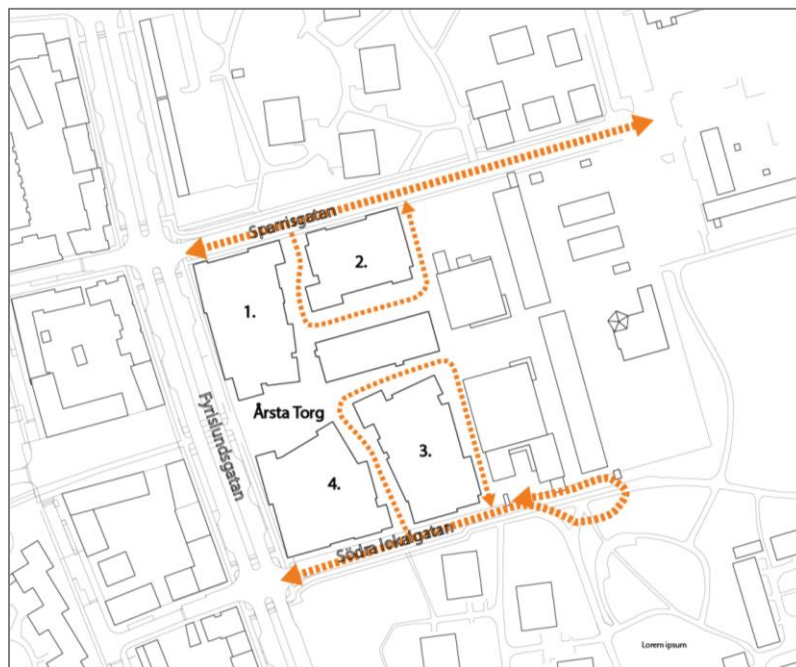
För utformningen gäller nedanstående krav:

- Kravet på närhet mellan entréer och angoringsplats för bil är 25 meter
- Krav på närhet mellan entréer och besöksparkering för funktionsnedsatta är 25 meter
- Krav på närhet mellan entréer och avfallsrum är 50 meter
- Krav på dragväg mellan avfallsrum och lastplats för tunga transporter är 10 meter¹

Årsta centrum omgärdas av Fyrislundsgatan i väster, Sparrisgatan i norr, södra lokalgatan i söder samt Kv. Sparrisen i öster. Kvarteret är ca 115 gånger 160 meter.

Runt byggnaderna 2 och 3 föreslås två enkelriktade gator att anläggas för blandtrafik utan nivåskillnader. Ytan planeras att regleras som gångfartsområde eller gågata. Kravet på tunga transporter till avfallsrum och varumottag för handel innebär att biltrafik behöver ledas in i kvarteret mellan huskropparna. För att uppnå god blandtrafik krävs omsorgsfull gestaltning.

Figur 5: Illustration över biltrafiken längs Sparrisgatan och södra lokalgatan samt gator/gångfartsområden inom kvarteret

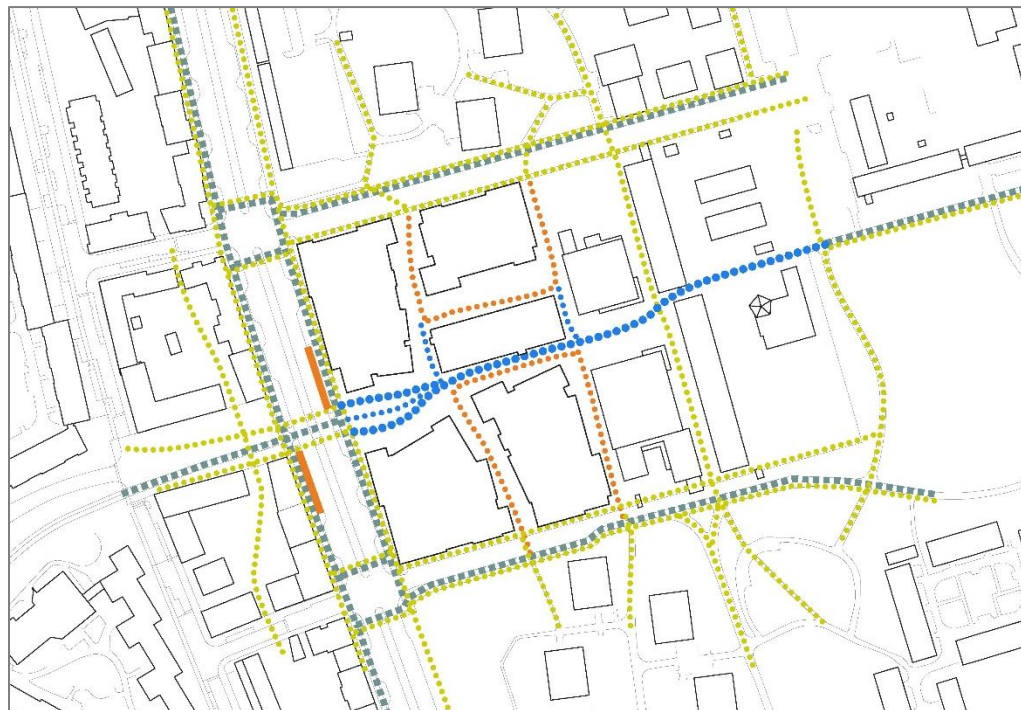


¹ Mot en högre bärtningsavgift kan upp till 50 meter dragväg accepteras

3.2 Gångstråk och tillgänglighet

Ambitionen i Uppsala kommuns planprogram är att gåendes tillgänglighet och framkomlighet ska prioriteras högt i detaljplanen.

Figur 6: Illustration av cykelbana (grönt), gångbana (gulgrönt), gångfartsområde (orange) och torgstråk (blått)



Skolvägar

Till och från skolområdet kommer tre stråk österut att nyttjas som skolvägar: längs Sparrisgatan, längs södra lokalgatan samt via Årsta torg och kvarteret Sparrisen.

Bra tillgänglighet för barn betyder att de själva ska kunna ta sig till sina målpunkter utan att vara hänvisade till att bli skjutsade av vuxna². 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 och från 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 att de har god sikt och utformning vid korsningspunkter och passager med biltrafik. Ett bra skolstråk ska vara gent, tydligt och tillgängligt, därför är det viktigt att Sparrisgatan och södra lokalgatan utformas som ett sammanhängande stråk hela vägen från Fyrislundsgatan till skolområdet.

² Trafikverket (NU-gruppen 2009)

Figur 7: Inspirationsbild av centrala gångstråk (bildkälla: JUUL | FROST)



Gångytor

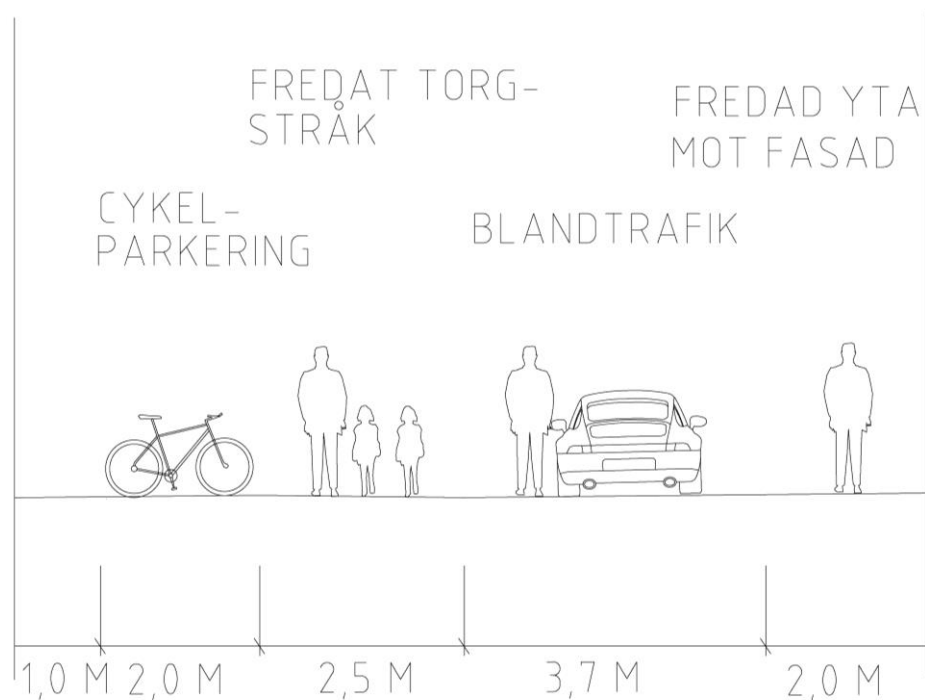
Längs omgärdande gator, Sparrisgatan, södra lokalgatan och Fyrislundsgatan, planeras gångbanor längs båda sidorna. För att prioritera gående planeras Sparrisgatan och södra lokalgatan få genomgående gångbana förbi infarter till och utfarter från Årsta centrum. Detta för att markera att biltrafiken till/från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

Norra kvartersslingan kommer att betjäna bilangöring, cykel- och bilparkering samt avfalls- och varutransporter. Södra kvartersslingan behöver betjäna bilangöring, cykelparkering och bilparkering för funktionsnedsatta. Gående ska fredat kunna röra sig både runt kvarteret och runt dess byggnader.

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 kvartersslingan kommer att gå parallellt med ett av de tre skolstråken 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, Sparrisgatan och södra lokalgatan, kommer alla tre att fungera som skolvägar.

Figur 8: Föreslagen sektion för det centrala torgstråket mellan vårdcentralen och byggnad 3, riktat österut



Figur 9: Illustration över fredade gångtor 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 Fyrislundsgatans finns mitt för detaljplanen cykelbanor i nord-sydlig riktning på båda sidor om gatan. I öst-västlig riktning anläggs dubbelriktade cykelbanor, 4,0 meter breda norr om Sparrisgatan och söder om den södra lokalgatan. Dessa gång- och cykelbanor ansluter i väster till lokalgator på västra sidan om Fyrislundsgatan och i öster till Årstaskolan respektive Årstaparken.

Mellan Sparrisgatans och södra lokalgatans korsningar med Fyrislundsgatan planeras en särskild gång- och cykelövergång över Fyrislundsgatan vid Årsta torg. Gång- och cykeltrafiken når Årsta torg på en fredad yta mot Fyrislundsgatan. Cyklister som ska 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 avses utvecklas ytterligare och för att bli mer sammanhängande och ansluta till hållplatslägen i stomlinjesystemet.

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

3.5 Besöksparkering för rörelsehindrade 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 rörelsehindrade anvisas bilparkering i garage inom 25 meter till hiss. Eftersom flera entréer planeras in mot kvarteret leder kravet på närhet till besöksparkering för rörelsehindrade 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 att vara tillåtet att stanna för på- och avstigning då området föreslås regleras såsom gångfartsområde eller gågata.

3.6 Varutransporter och avfall

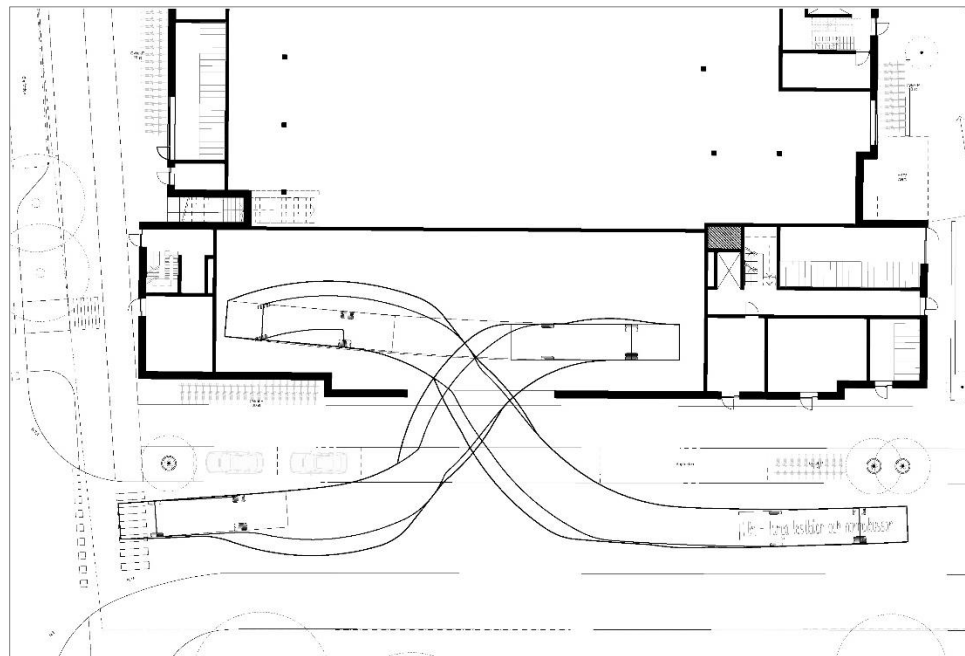
3.6.1 Varumottag till dagligvaruhandel i Byggnad 4

Dagligvaruhandeln planeras för ca 2 100 kvm lokalyta.

Varutransporter 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. Lastbilarna kör in och backar mot en lastkaj.

För att minimera trafiken runt byggnad 3 har en vändplats i södra lokalgatans östra ände skapats. Vändplatsen är dimensionerad för vändning med 12-mersfordon och kommer ha en radie på 12 meter.

Figur 10: Varumottag för dagligvaruhandel i byggnad 4



3.6.2 Lastplatser och avfallstransporter

Utöver varumottagen kommer det att behövas ytterligare åtta lastplatser som försörjer verksamheternas leveranser och bostädernas avfallstransporter.

Lastplatserna ska vara minst 15 meter långa och 2,2–2,5 meter breda.

Avstånd mellan lastplats och varuentré bör inte överskrida 30 meter. Dragytan från lastplats till entré ska vara jämn och med låg lutning samt fri från hinder.

Avstånd mellan sopbil och miljörum/soprum ska maximalt vara 10 meter för att klassas som god standard. Uppsala Vatten, som sköter avfallshämtningen i Uppsala kommun, accepterar avstånd upp till 50 m. Hämtningsavgiften regleras efter intervall beroende av dragavståndet. Hämtningsavgiften påverkas förutom av dragavståndet av avfallsslag, behållarstorlek, hämtningsintervall och dragväg (Uppsala Vatten och Avfall AB, 2015).

Figur 11: Lastplatser för avfall och varuleveranser (mörkeblått) samt avfallsrum (grönt) i norra delen av planområdet



Figur 12: Lastplatser för avfall och varuleveranser (mörkeblått) samt avfallsrum (grönt) i södra delen av planområdet



3.7 Räddningstjänst

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

Figur 13: Uppställningsplatser för räddningsfordon



4 Gatusektioner

4.1 Sparrisgatan

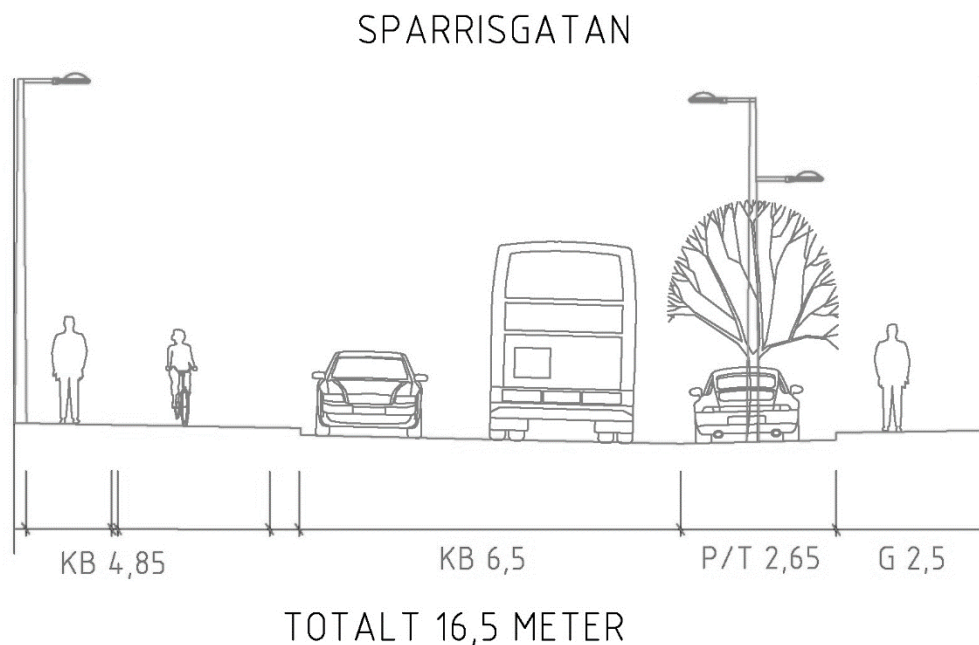
Sparrisgatans gaturum planeras för 16,5 meters bredd. Gångbanor planeras på båda sidor om gatan och dubbelriktad cykelbana längs den norra sidan.

Längs gatans södra sida finns en in- och utfart till kvarteren. Längs denna sida förläggs även en flexibel zon, som används för trädplantering, parkeringsplatser och belysning. Verksamheter som kräver tyngre transporter bör lokaliseras till den södra lokalgatan, då Årstaskolan ligger vid Sparrisgatan.

Sparrisgatan trafikeras idag av buss i linjetrafik och kan komma att trafikeras mer frekvent i framtiden. Körbanans bredd ska vara minst 6,5 meter.

Utfarten från Årsta centrum ska dimensioneras för god sikt, inga fasta föremål från 0,8 m höjd får placeras inom 10 meter från utfarten.

Figur 14: Förslag till sektion för norra lokalgatan, totalt 16,5 m bred. Norr åt vänster i bild



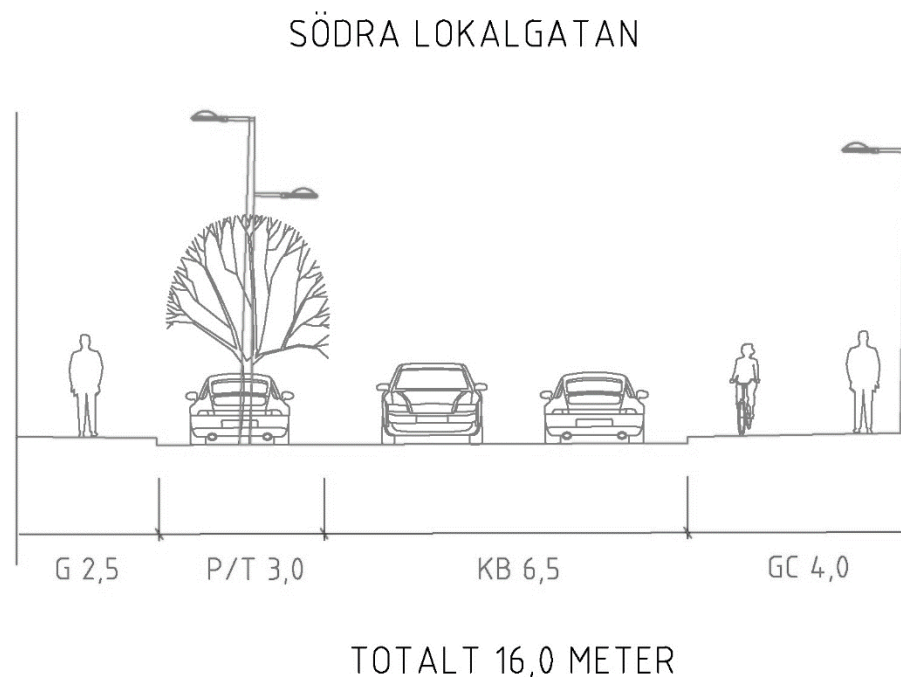
4.2 Södra lokalgatan

Södra lokalgatans gaturum planeras för 16,0 meters bredd förbi planområdet. Gångbanor anläggs 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 norra sidan förläggs en flexibel zon för trädplantering, parkeringsplatser och belysning. Verksamheter som kräver tyngre transporter bör lokaliseras till den södra lokalgatan för att samordna transporterna och främja kollektivtrafik och freda skolväg längs Sparrisgatan.

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

Figur 15: Förslag till sektion för södra lokalgatan, totalt 16,0 m. 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 stuprör, belysningsstolpar, stolpar till vägskyltar, elskåp m.m.

För ge möjlighet för god snöröjning ska utrymme för snöupplag säkerställas inom området.

5 Parkering

5.1 Cykelparkering

5.1.1 Antal cykelplatser

Behov av cykelparkering för bostäder och verksamheter beräknas med ledning av Uppsala kommuns parkeringsriktlinjer (*Parkeringstal för Uppsala*, 20161012). Totalt beräknas drygt 1 000 cykelplatser (CyP) behövas inom kvarteret.

För boende behövs ca 1 040 cykelplatser. Av dessa föreslås 20–30 % placeras utomhus, detta beroende på hur lättillgänglig cykelparkeringen inomhus kan göras för besökande.

För verksamheter behövs ca 330 cykelplatser. Varav 75 cykelparkeringar för arbetande antas placeras inomhus i cykelförråd.

Tabell 3: Beräknat behov av cykelparkeringsplatser

Bostäder	1000 BOA	CyP/ 1000 BOA	Antal
Bostäder	26	40	1 040
Totalt			1 040

Verksamheter	1000 BTA	CyP/ 1000 BTA	Antal
Handel, personal	5,3	7	37
Handel livsmedel, besökande	2,1	40	84
Handel övrig, besökande	3,2	30	96
Vårdcentral, personal	3,8	10	38
Vårdcentral, besökande	3,8	20	76
Totalt			331

5.1.2 Anläggning av cykelplatser

Angöringsplatser/besöksparkering för cykel till bostäder och verksamheter vid Årsta centrum planeras förläggas i närheten av byggnadernas fasader. Cykelparkering planeras även på Årsta torg.

Avståndet från entré till cykelparkering ska vara så nära som möjligt, helst inom 25 meter för att anses ge god standard. Cykelparkering för långtidsuppställning är en plats som möjliggör säker förvaring och väderskydd. Utrymme för ett mindre antal lådcyklar och lastcyklar ska finnas för bostäderna och verksamheterna.

Alla cykelplatser kommer inte att byggas ut initialt, men utrymme ska finnas inom detaljplanen. Utformning av cykelförvaring till bostäder och verksamheter kommer att studeras mer detaljerat i nästa planeringssteg.

5.2 Bilparkering

5.2.1 Boendeparkering för rörelsehindrade

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

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

5.2.2 Antal bilplatser

Behov av bilplatser för boende har beräknats med ledning av Uppsala kommuns parkeringsnorm. Årsta centrum har definierats som ett kollektivtrafik- och servicenära läget vilket motsvarar ett parkeringsbehov av 5 platser/1000 kvm BOA.

Tabell 4: Beräknat behov av bilparkeringsplatser till boende

Bostäder	Antal BTA ³	Antal bilplatser
Kv. 1	7 970	32
Kv. 2	6 760	27
Kv. 2 (möjliga)	1 200	5
Kv. 3	8 960	36
Kv. 4	7 950	32
Ersättningsplatser till Östra Sala Backe 2a		6
Totalt	32 840	132–137

Parkeringsbehovet för verksamheter har fördelats på detaljhandel, service och dagligvaruhandel. På samma sätt som för boende föreslås parkeringsutbud i beroende av hur god tillgängligheten till kollektivtrafiken är. Parkeringsbehovet för verksamheter antas ha ett större beroende av tillgänglighet till kollektivtrafik än parkeringsbehovet för bostäder.

Årsta centrums handel och verksamheter används till största del av närboende och verksamma i området d.v.s. angränsande områden och tillkommande Östra Sala backe.

För Vårdcentralen förutsätts 17 bilplatser enligt tidigare överenskommelse.

³ BOA uppskattas vara 80% av BTA

Tabell 5: Beräknat behov av bilparkeringsplatser till verksamheterna

Verksamhet	Antal kvm	Parkeringsstal	Antal bpl
Detaljhandel och service	2 200	10 per 1000 BTA	22
Option – Kv. 2	1 200	10 per 1000 BTA	12
Dagligvaruhandel	2 100	15 per 1000 BTA	32
Restaurang/ café	1 000	4 per 1000 BTA	4
Delsumma	6 500		58-70
Befintlig vårdcentral	3 800	5 per 1000 BTA	17
Totalt	9 100		75–87

Totalt beräknas 75 till 87 bilplatser behövas för verksamheterna. Av dessa platser kommer 22 platser att beredas i markplan och resterande i garageplan. För boende kommer parkeringsplatserna att placeras i garage under mark.

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.
- Realtidsinformation till boende om bl.a. tillgängligheten av bilpool, cykelpool eller kollektivtrafikens tidtabell.
- 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.

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. Det finns plats för lådcyklar i samtliga hus. Inom kvarteret har korttidsparkering placerats ut runt byggnaderna. Det planeras även korttidsparkering längs Sparrisgatan och södra lokalgatan i trädrad (ca 70 platser). Dessa syftar till att tillgodose behov för besökare till kvarteret.

Tabell 6: Antal cykelparkeringar per kvarter

Antal/ läge	Inomhus	Markplan	Summa
Byggnad 1	242	42	284
Byggnad 2	216	68	284
Byggnad 3	538	80	618
Byggnad 4	116	110	226
Vårdcentral	0	83	83
Summa	1112	383	1 495

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 1:10 (10%) för god standard och 1:8 (12,5 %) för låg standard. Rampen ska vara halkfri (snö och isfri). I garagen antas 2,4 meter fri höjd, där till kommer installationer, skyltning och konstruktion.

I parkeringsgaragen är bilplatserna fördelade enligt tabell nedan.

Tabell 7: Antal bilplatser inom området

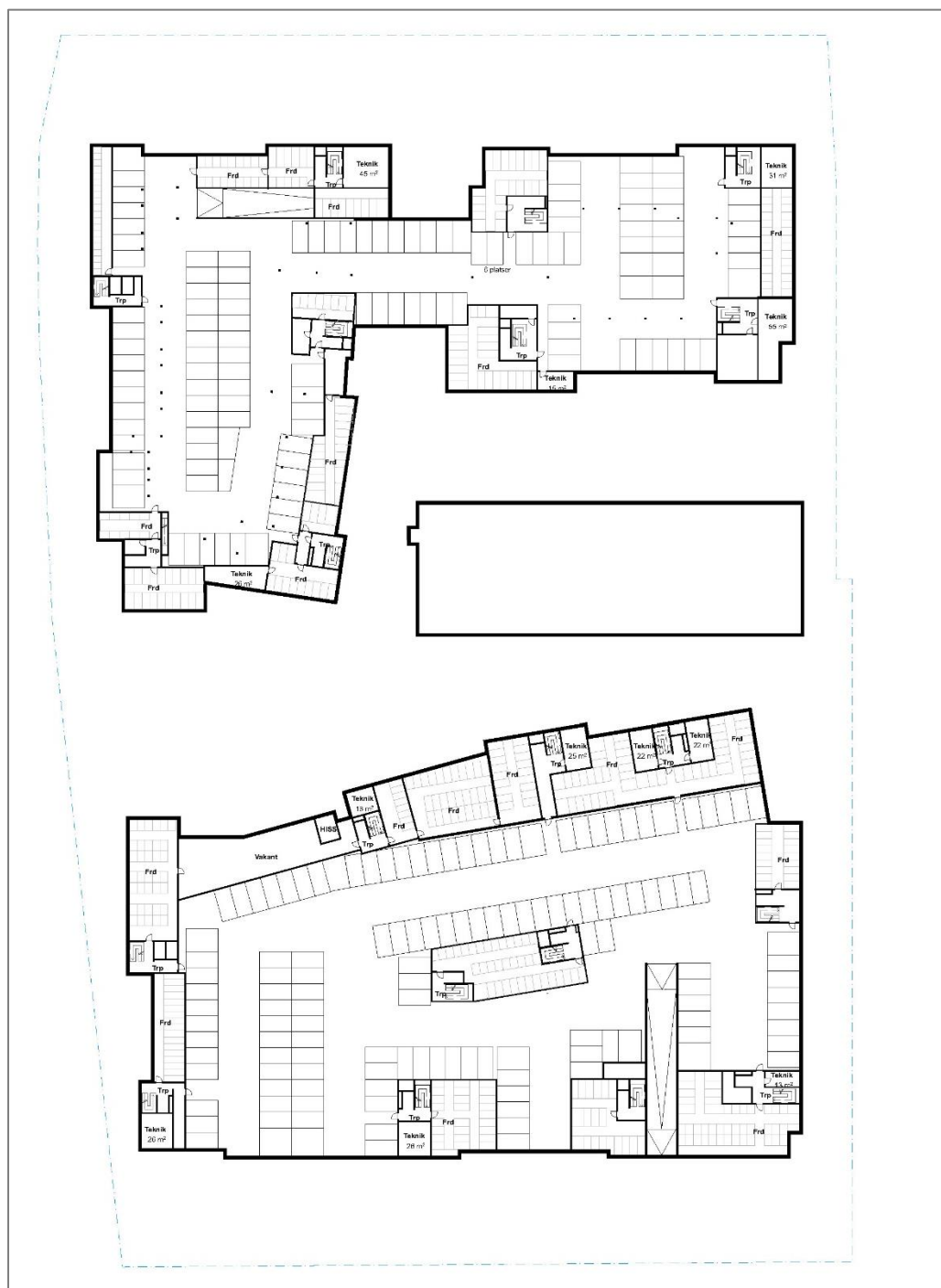
Bilplatser/ läge	Kv. 1 & 2	Kv. 2 & 3	Markplan	Summa
Bilplatser	124	131	12	267
Rörelsehindrade	6	6	10	22
Summa	130	137	22	289

I markplan planeras 22 bilplatser varav tio parkeringsplatser för rörelsehindrade. Av markparkeringen är 17 platser reserverade för vårdcentralen. Totalt finns det 289 parkeringsplatser för att uppnå parkeringsbehovet utan åtgärder.

Figur 16: Översikt med cykel- och bilparkering i markplan



Figur 17: Översikt med cykel- och bilparkering i garageplan



6 Trafikalstring

6.1 Förutsättningar och antaganden

I nedanstående tabell redovisas indata⁴ 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	432		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		3 800	30	20	30	20
- arbetande			30	20	30	20
Dagligvaruhandel		2 100	50	10	20	20
- arbetande			30	20	30	20
Café, restaurang		1 000	20	10	20	50
Detaljhandel och service		3 200 ⁵	20	10	20	50
- arbetande ovan			30	20	30	20
Årstakyrkan – saknas indata						
Summa	782	10 300	3 600	2 300	3 400	3 500

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 och skolområdena 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.

⁴ Indatat är överlämnat av Uppsala kommun

⁵ Inklusiv 1200 BTA i kvarteret 2

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 Sparrisgatan och södra lokalgatan.

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 Sparrisgatan och då Vårdcentralen biltrafik försörjs från Sparrisgatan får den något högre trafikbelastning.

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

The diagram is a detailed architectural site plan of a building complex, likely a school or public facility, showing various rooms, corridors, and parking areas. The plan is oriented with a red arrow pointing upwards, indicating the direction of traffic flow. The main entrance is located at the top center, with a large parking area labeled '2 200 fordon/ vardagsdygn' (2,200 vehicles/day) above it. The building is divided into several sections, including a large central hall labeled 'Vardagscentral 1200 m²'. Other rooms are labeled with names like 'Lokal 2040 m²', 'Lokal 470 m²', 'Lokal 2777 m²', and 'Lokal 600 m²'. The plan also shows various smaller rooms, corridors, and outdoor areas. A red arrow on the left side points downwards, indicating the direction of traffic flow. The bottom of the plan shows a road labeled 'Södra lokalgatan' with a traffic flow indicator of '1 800 fordon/ vardagsdygn' (1,800 vehicles/day). The overall layout is complex, with many rooms and corridors, and the plan is designed to show the flow of traffic and the layout of the building.