

Dokumentinformation

Titel: Parkering och MM Östra Sala backe

Serie nr: 2012:63

Projektnr: 12073

Författare: Robin Billsjö, Trivector Traffic
Paulina Eriksson, Trivector Traffic
Eric Dahlén, Trivector Traffic
Malin Gibrand, Trivector Traffic
Jesper Nordlund, Trivector Traffic

Kvalitetsgranskning Björn Wendle, Trivector Traffic

Beställare: Uppsala kommun
Kontaktperson: Anders Hollinder, tel 018-727 45 37

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.2	2012-10-05	Justering p-tal för cykel	
1.1	2012-08-30	Mindre korr	Beställare
1.0	2012-08-28	Slutversion.	Beställare
0.9	2012-07-06		Beställare



Huvudkontor Lund:
Kontor Stockholm:
Kontor Göteborg:

Åldermansgatan 13 · 227 64 Lund · tel 046-38 65 00
Barnhusgatan 16 · 111 23 Stockholm · tel 08-54 55 51 70
Barnhusgatan 1 · 411 02 Göteborg · tel 031-63 67 00

info@trivector.se · www.trivector.se

Förord

Våren 2012 vid Trivector Traffic i uppdrag av Uppsala kommun att ta fram en parkeringsnorm för Östra sala backe samt ge förslag på åtgärder för att möta en sänkt p-norm. Utredningen har genomförts i samråd med kommunen och intervjuer har skett med samtliga berörda byggherrar inom etapp 1.

I kapitel 2 beskrivs förutsättningar för att resa till och från området på ett hållbart sätt. I kapitel 3 ges förslag till parkeringsnorm för området. Kapitel 4 och 5 ger förslag på åtgärder för att minska bilinnehavet och skapa förutsättningar för en hög andel hållbart resande. Detta sammanfattas i kapitel 6 och 7 med en strategi för genomförandet och en genomförandeplan.

Paulina Eriksson har varit projektledare för utredningen och Björn Wendle har varit uppdragsansvarig och kvalitetsgranskare. Utredningen har utförts av Robin Billsjö, Eric Dahlén, Paulina Eriksson, Malin Gibrand och Jesper Nordlund.

Kontaktperson på Uppsala kommun har varit Anders Hollinder.

Stockholm augusti 2012

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

Förord

Sammanfattning	1
1. Bakgrund	4
1.1 Planprogram för Östra Sala backe	4
1.2 Etapp 1	6
1.3 Kvalitets- och hållbarhetskriterier för Östra sala backe etapp 1	6
2. Förutsättningar för hållbart resande till och från Östra Sala backe	8
2.1 Övergripande planeringsinriktning	8
2.2 Dagens trafiksystem och fysiska förutsättningar	10
2.3 Befintliga förutsättningar för hållbart resande	15
2.4 Resvanor	19
3. Parkeringsnorm	21
3.1 Att beräkna parkeringstal	21
3.2 Parkeringsprinciper för Östra sala backe	22
3.3 Förslag till parkeringsnorm för Östra Sala backe	22
3.4 Justering av parkeringsnorm för verksamheter i Östra sala backe	26
4. Infrastrukturåtgärder för ett hållbart resande	28
4.1 Kollektivtrafik	28
4.2 Gångtrafik	32
4.3 Cykeltrafik	32
5. Åtgärder för att uppmuntra ett hållbart resande	37
5.1 Åtgärder i planeringsfasen – före inflyttning	37
5.2 Åtgärder i användningsfasen – vid och efter inflyttning	44
6. Strategi för att sänka parkeringstalen i etapp 1	49
6.1 Organisation – roller och ansvar	49
6.2 Strategi för genomförande	50
6.3 Förslag till åtagande för byggherrarna kopplat till lägre parkeringstal.	51
6.4 Planering och uppföljning med hjälp av SUMO	52
7. Genomförandeplan för etapp 1	54
7.1 Planeringsfas	54
7.2 Användningsfasen	58
8. Avslutande kommentarer	61

Bilaga 1) Utvärdering enligt SUMO

Sammanfattning

Östra Sala backe ligger knappt två kilometer från Uppsalas stadskärna i en av de mest expansiva delarna av Uppsala stad. I planprogrammet anges att den hållbara staden ska vara en ledstjärna i utvecklingen av området, med såväl ekologiska, sociala som ekonomiska perspektiv på hållbarhet.

Idag är förutsättningarna för att resa på ett hållbart sätt till och från området inte optimala – biltillgängligheten är mycket god medan brister finns i kollektivtrafiken och i infrastrukturen för cykeltrafik. Planer finns dock på att förbättra detta.

Parkeringsnorm

För Östra sala backe föreslås följande parkeringstal för bostäder och verksamheter. Dessa parkeringstal kan komma att förändras, förutsatt att ett avtal tecknas mellan kommunen och byggherrarna (se nedan under rubriken Avtalsförslag).

Tabell 0-1 Parkeringstal för bostäder

	Bilplatser per lägenhet	Cykelplatser per lägenhet
Lägenheter	0,9	2,7
1-2 rum	0,8	
3 rum eller fler	1,0	
Radhus, gemensam parkering	1,0	3
Radhus, enskild parkering	1,1	3

Tabell 0-2 Parkeringstal för verksamheter

	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöks-parkering	Cykelplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöks-parkering
Restaurangverksamhet	24	3	21	30	4	28
Vårdboende	3	1	2	6	3	3
Förskola	6	4	2		0,6/anst	0,3/barn
Närbutik	13	3	10	28	4	24

Åtgärder för att uppmuntra ett hållbart resande

För att de som bor eller arbetar i Östra Sala backe ska ges möjlighet och uppmuntras till att resa på ett hållbart sätt krävs ett helhetsgrepp. Kommunen, UL och alla byggherrar måste gemensamt satsa på en blandning av fysiska och beteendepåverkande åtgärder för att skapa rätt förutsättningar. Om attitydförändrings- och beteendepåverkansåtgärder ska ge önskad effekt krävs att de fysiska förutsättningarna samt tillgången till kollektivtrafik är tillräckligt goda.

När den första boende i området flyttar in måste förutsättningarna för ett hållbart resande finnas på plats och alla inblandade måste kommunicera samma budskap.

Det handlar om att det under planeringsfasen (inkl. byggtid) måste skapas förutsättningar för ett hållbart resande och att det under användningsfasen (inkl. vid försäljning/uthyrning/inflyttning av lägenheter och lokaler) måste genomföra åtgärder som uppmuntrar till ett hållbart resande.

Ansvar för de fysiska åtgärderna ligger i stor utsträckning på Uppsala kommun och den regionala kollektivtrafikmyndigheten UL, men även byggherren har ett stort ansvar att utforma den lokala transportinfrastrukturen och bebyggelsen på fastighetsmark på ett sätt som stödjer hållbart resande enligt uppsatta mål.

Avtalsförslag

För att kunna sänka parkeringstalen föreslås att kommunen och byggherrarna i etapp 1 tecknar ett avtal med följande innehåll:

Uppsala kommun åtar sig att:

- Säkerställa att det finns goda möjligheter att resa med kollektivtrafik och cykel till området när första inflyttning sker 2015.
- Att godkänna sänkta parkeringstal (beskrivs ovan) om alla byggherrarna uppfyller det åtagande som beskrivs nedan.

Byggherrarna i etapp 1 åtar sig att:

- Att friköpa minst 1/6 av bilparkeringsplatserna för boende (0,1 platser per lägenhet) och samtliga platser för besökande (0,1 platser per lägenhet) och arbetande. Kostnaden för friköp fastslås av Uppsala kommun innan avtalet tecknas.
- Att betala den fasta månadskostnaden för bilpool för alla lägenheter och verksamhetslokaler i fem år räknat från inflyttningsdatum i respektive hus samt att informera om bilpoolen.
- Att ordna tillräckligt många och bra cykelparkeringar, inkl. cykelrum och cykelverkstad, (bevakas av kommunen i bygglovet) samt informera boende om förutsättningarna för att cykla.
- Att verka för att en cykelpool och en bemannad cykelservice etableras i området samt informera boende och verksamheter om denna.
- Säkerställa att de företag som etablerar sig inom fastigheten tar fram en resepolicy som främjar ett hållbart resande.
- Att genomföra informationsinsatser och kampanjer om hållbart resande och om de ambitioner som finns för området.
- Att årligen följa upp bilinnehav och rapportera detta till Uppsala kommun.

Om detta genomförs kan parkeringstalen sänkas till 0,72 platser per lägenhet (varav 0,02 platser avser bilpool) och parkeringstalen för verksamheter justeras till en nivå som motsvarar en bilförarandel på 25 % och en cykelandel på 50 %.

Avseende verksamheter antas att bilförarandelen kan sänkas till 25 % och att cykelandelen höjs till minst 50 % om samtliga åtgärder ovan genomförs, vilket skulle medföra sänkta parkeringstal enligt tabellen nedan.

Tabell 0-3 Justerad parkeringsnorm för verksamheter. Parkeringstalen har här beräknats utifrån visionen för år 2030 om 25 % bilförarandel, 25 % kollektivtrafikandel och minst 50 % cykelandel. Där cykelandelen kan väntas högre har denna tillåtits att fortsatt vara högre än 50 %.

	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöks-parkering	Cykelplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöks-parkering
Restaurangverksamhet	20	3	17	40	5	35
Vårdboende	2	1	1	6	3	3
Förskola	4	2	2		0,6/anst	0,3/barn
Närbutik	13	3	10	29	5	24

1. Bakgrund

Östra Sala backe ligger knappt två kilometer från Uppsalas stadskärna i en av de mest expansiva delarna av Uppsala stad. En kraftledningsgata gick tidigare igenom Östra Sala backe. Denna är nu borta och en möjlighet att utveckla miljön har öppnats. I januari 2011 godkände kommunstyrelsen planprogram för Östra Sala backe.

I planprogrammet för Östra Sala backe anges att den hållbara staden ska vara en ledstjärna i utvecklingen av området, med såväl ekologiska, sociala som ekonomiska perspektiv på hållbarhet.

1.1 Planprogram för Östra Sala backe¹

Östra Sala backe, mellan Fyrislund och Boländerna i söder till Gränby i norr, har sedan 1970-talet utgjorts av en bred kraftledningsgata som nu är borttagen. Nya möjligheter att utveckla området till en levande del av staden har öppnats. Uppsala stad är inne i ett expansivt skede och växer i snabb takt som universitets-, kultur och idrottsstad. Inflyttningstakten är hög. Stort behov och intressen finns för byggnation av fler bostäder och etablering av företag och verksamheter. En stark utveckling sker av stadens östra delar som en följd av detta och genom E4:ans flytt öster om staden. Östra Sala backe, utgör en pusselbit i denna utveckling tillsammans med bland annat Gränby norr om programområdet och Fyrislund och Boländerna söder om.

Utvecklingen av Östra Sala backe ska leda till en attraktiv stadsmiljö med bostäder, service och arbetsplatser. Östra Sala backe blir en viktig pusselbit i utvecklingen av Uppsalas östra stadsdelar och ska tillföra något nytt i innehåll, funktion och utformning. Området ska planeras och byggas med människan i centrum och med utgångspunkt i det senaste inom teknik och miljö.

Den nya strukturen kommer att länka samman omkringliggande områden till en sammanhållen stadsbygd, och hjälpa till att skapa en tätare, mer intim och funktionsblandad stadsdel med karaktär av innerstad.

Östra Sala backe rymmer ca 2 000 bostäder väster om Fyrislundsgatan. På den östra sidan är marken i privat ägo, men kan uppskattningsvis inrymma ytterligare ca 500 bostäder. Årsta centrum utvecklas med handel, olika servicefunktioner, kultur, idrott, kontor och bostäder, och utgör områdets naturliga mötesplats. Tillkommande behov av förskolor, skolor och särskilda boendeformer kan tillgodoses inom programområdet men även genom att finna lämpliga platser inom Årsta och Sala backe.

¹ Planprogram för Östra Sala backe 2010

Vision för Östra Sala backe

Visionen för Östra Sala backe är att skapa en ny intressant och sammanhållen stadsstruktur som kopplar ihop Sala backe och Årsta. Bärande värden ska vara möten, variation, upplevelser och mångfald.

Den nya bebyggelsen ska tillföra nya kvaliteter i boende- och stadsmiljön och attrahera människor med olika bakgrund, livsstil, intressen och kulturer. Den nya strukturen ska göra det enklare, tydligare och tryggare att röra sig mellan stadens olika delar och kommer därför fungera som en ”brygga” och mötesplats mellan de närliggande stadsdelarna.

Östra Sala backe ska bidra till att ge de östra stadsdelarna en innerstadskänsla med ett attraktivt stadsliv där bostäder och verksamheter är blandade. Årsta centrum blir en viktig gemensam mötesplats.

Ambition kring hållbarhet

En hög ambition kring hållbarhet och klimatsmarta lösningar ska prägla Östra Sala backe och dess utbyggnad och vara en uttalad profil.

Östra Sala backe är genom en stor variation i innehåll, stadsstruktur och exploateringsmöjligheter både innehållsmässigt och visuellt intressant. Området ger därmed förutsättningar för en levande stadsdel som attraherar olika människor, verksamheter och aktiviteter och som kan möta skilda behov. Väl valda lägen och ett tillräckligt stort utbud av lokalyta av skilda slag för verksamheter och aktiviteter ger en robust grund för utveckling av ett attraktivt lokalt näringsliv. Lokalt samhällsliv och engagemang för den lokala utvecklingen växer fram genom gemensamma ansvarsområden och beröringspunkter och genom boendes och verksamhetsidkares olika intressen. Gemensamma organisatoriska lösningar kring förvaltning och utveckling av kvartersmark på lokal nivå ger förutsättningar för framväxten av ett starkt civilsamhälle.

Östra Sala backes struktur uppmuntrar förflyttningar med cykel, kollektivtrafik och till fots samt erbjuder nära tillgång till bil även om man inte har en egen. Effektiva och innovativa lösningar för varu- och avfallstransporter samt avfallshantering prövas. Innovativa småskaliga lokala lösningar som komplement till storskalig infrastruktur ska konsekvent sökas.

Området ska utgöra grund för demonstration av ny innovativ energiteknik och energisnåla lösningar men också grund för integration av befintlig teknik i en ny miljö och i nya sammanhang. Östra Sala backe ska bli Uppsalas mest klimatanpassade och vara ett pilotprojekt inom byggande och klimatanpassning. Dagvattnet hanteras som en lokal resurs. Närheten till kulturlandskapet ger möjlighet till lokal odling.

1.2 Etapp 1

Etapp 1 av Östra Sala backe består av fyra kvarter nära Källparken i den norra delen av planområdet. För etapp 1 ingår byggrätter för omkring 55 000 kvm BTA. Ambitionen är att delområdet ska innehålla en blandning av bostadstyper och dessutom inhysa lokaler.

Åtta byggherrar² har fått markanvisningar och detaljplanearbetet för etapp 1 påbörjades under våren 2012. Preliminär byggstart för områdets första kvarter är under 2013 med första inflyttning våren 2015.



Figur 1-1 Fyra kvarter ingår i etapp 1 av Östra Sala backe. Källa: Planprogram Östra Sala backe

1.3 Kvalitets- och hållbarhetskriterier för Östra sala backe etapp 1

De byggherrar som ingår i etapp 1 har i samverkan med Uppsala kommun tagit fram kvalitets- och hållbarhetskriterier som ska utgöra underlag för planering, genomförande och uppföljning inom Östra Sala backe etapp 1.

För hållbara transporter har man enats om en målbild:

Östra Sala backe erbjuder hållbara, smarta och effektiva transporter.

För att uppnå målet har man enats om 2 initiativ, varav det ena avser byggfasen och det andra den slutliga utformningen av området:

² ByggVesta AB, Hauschild + Siegel Architecture AB, Järntorget Bostad AB, Svenska Vårdfastigheter AB, TB Exploatering AB, Veidekke Bostad AB, Wallenstam AB och Åke Sundvall Byggnads AB

- Byggherrar och Uppsala kommun ska under byggskedet arbeta för att minimera antalet transporter, miljöanpassa transporter och arbetsmaskiner och optimera resursanvändningen.
- Stadsdesignen med stöd av en mångfald av mobilitet ska uppmuntra till hållbart resande där gång och cykel, kollektivtrafik och bilpool är självklara val.

För att uppnå detta beskrivs ett antal insatser och åtgärder för att minska efterfrågan på resor med bil och efterfrågan på parkering.

Denna utredning syftar till att beskriva vilka åtgärder som krävs för att Östra sala backe ska bli en stadsdel där resandet i stor utsträckning sker med hållbara färdmedel till, från och inom området och för att minska efterfrågan på parkeringsplatser inom etapp 1.

2. Förutsättningar för hållbart resande till och från Östra Sala backe

Den befintliga infrastrukturen kring Östra Sala medför att området har en mycket god lokal och regional tillgänglighet med bil. Fyrislundsgatan fungerar som genomfartsgata och matar till Vaksalagatan i norr och Fålhagsleden i söder vilka erbjuder snabba bilresor till centrala Uppsala respektive E4:an. Trots att det är kort avstånd till de flesta stora målpunkter inom kommunen sker de flesta resor till och från området idag med bil.

Dagens kollektivtrafikutbud i området är otillräckligt och busstrafiken har svårt att restidsmässigt konkurrera med bilen till viktiga målpunkter i Uppsala.

Restidsanalyserna visar att cykeln i dagsläget är ett relativt konkurrenskraftigt färdmedel för resor till och från Östra Sala backe. Flera stråk kring området ingår även i det framtida huvudcykelnätet som för närvarande utreds inom kommunen. Ur resvaneundersökningen från 2010 framgår även att det finns en god potential till ökat cyklande i Uppsala då 77 % av samtliga resor och 59 % av alla bilresor inom staden är kortare än fem kilometer.

Avsaknad av bilpoolsbilar i området leder till att boende i hög grad kommer att behöva äga en bil vilket inte är önskvärt då bilinnehav gör det smidigare att använda egen bil för resor som annars skulle kunna tillgodoses med cykel och/eller kollektivtrafik.

2.1 Övergripande planeringsinriktning

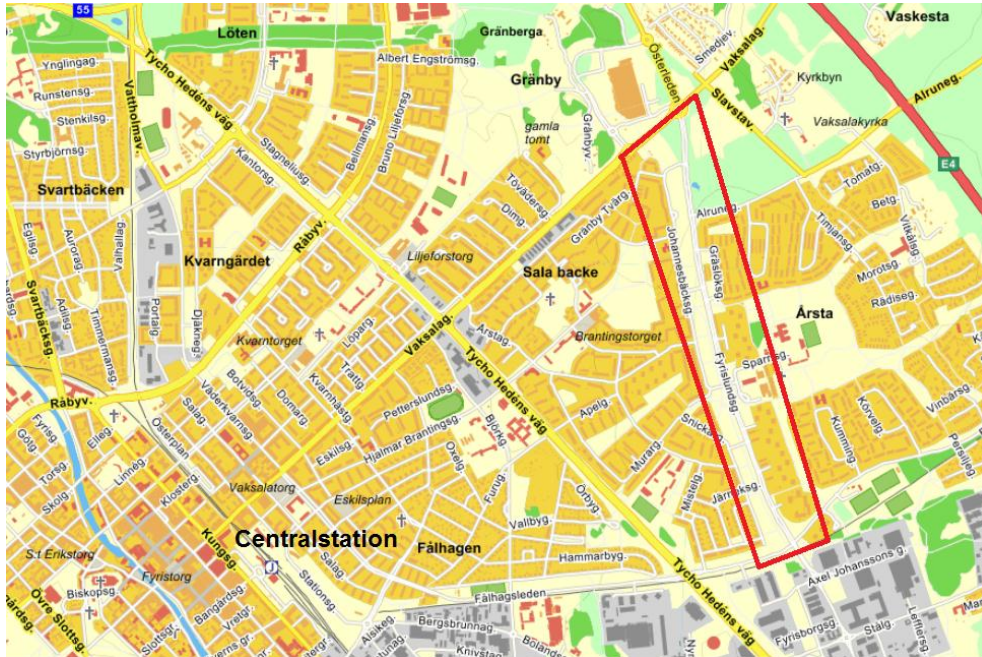
Utvecklingsområdet Östra Sala backe är lokaliserat drygt två kilometer nordost om centrala Uppsala. Området, som sedan 1970-talet har utgjorts av en bred kraftledningsgata, ligger mellan stadsdelarna Sala backe i väster och Årsta i öster. Visionen är att omvandla Östra Sala backe till en vital stadsdel, och samtidigt länka samman de kringliggande områdena.



Figur 2-1 Planförslag Östra Sala backe. Källa: Planprogram Östra Sala backe

2.2 Dagens trafiksystem och fysiska förutsättningar

Området Östra Sala backe löper i ett nord-sydligt stråk som utgörs av Vaksalagatan i norr, Fyrislundsgatan i öster, Johannesbäcksgatan/Näckrosgratan i väster samt av Fålhagsleden i söder.



Figur 2-2 Kartbild över östra Uppsala, Östra Sala backe markerat i rött. Källa: bearbetad kartbild från www.eniro.se

Biltrafik

Fyrislundsgatan, som skär genom planområdet, utgör en viktig huvudgata i Uppsalas trafiknät. Den har fyra körfält och förbinder Österleden med arbets- och handelsplatsområdet Boländerna. I och med gatans breda utformning, avsaknad av bebyggelse och få plankorsningar har den idag en funktion och karaktär av trafikled och utgör på så vis en barriär mellan Sala backe och Årsta.

Fyrislundsgatan korsar Vaksalagatan i norr och Fålhagsleden i söder, vilka båda går i gen sträckning radiellt från centrala Uppsala till E4:an. Östra Sala backe är således avgränsat av gator som utgör en viktig del i Uppsalas lokala gatunät såväl som i det regionala transportsystemet.

Kollektivtrafik

Linje 4, 7, 9, 41 och 127 trafikerar i dagsläget Sala backe och Årsta, se Figur 2-3.



Figur 2-3 Dagens kollektivtrafik i området. Busslinjer markerat i rött och Östra Sala backe i svart. Källa: bearbetad kartbild från www.ul.se

Linje 7, som trafikerar områdets södra delar, kategoriseras som stomlinje och har en turtäthet på 10 minuter i högtrafik. Linje 41 ingår i UL:s Mjuka linjenkoncept, vars främsta målgrupp är äldre och rörelsehindrade då både fordon och linjesträckningar är speciellt anpassade. Linje 127 är en så kallad arbetslinje och trafikerar endast vardagar och under vissa delar av dygnet. De tider på dygnet busslinjerna har som tätast trafikering används styv tidtabell, dvs. att bussen avgår samma på minuttal varje timme.

Tabell 2-1 Busslinjer som trafikerar området.

Linje	Linjesträckning	Turtäthet i högtrafik
4	Årsta centrum – Ekeby (-Håga by)	20 min
7	Södra Årsta – Gottsunda	10 min
9	Norra Årsta – Stabby	15 min
41	Coop Forum/IKEA-...-City-...-Eriksberg	60 min
127	Storvreta – Fyrislund	30 min

Gång- och cykeltrafik

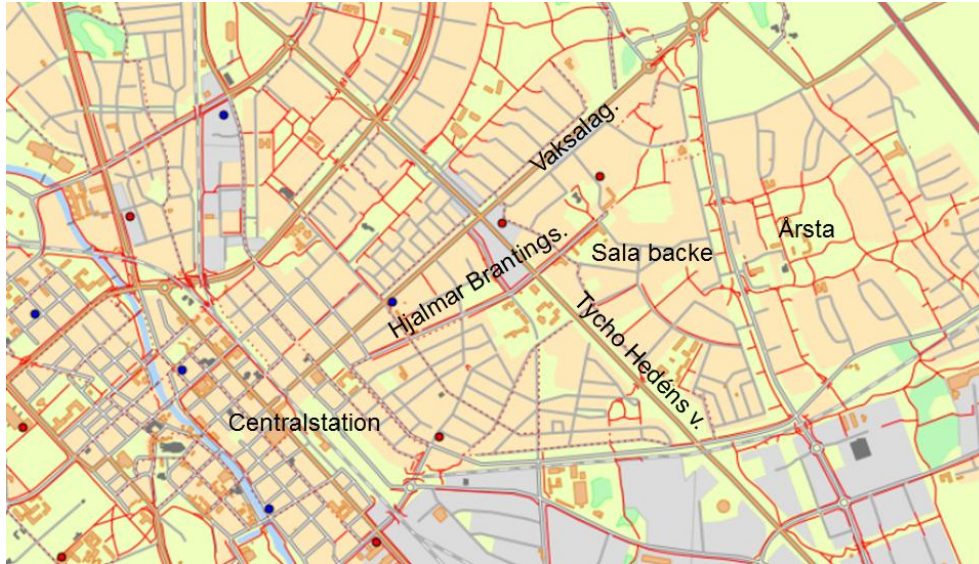
Kring Östra Sala backe finns ett relativt väl utbyggt nät av gång- och cykelinfrastruktur. Längs hela kraftledningsstråket, strax väster om Fyrislundsgatan, finns en separerad gång- och cykelbana vilken erbjuder gena resor i nord-sydlig riktning.

Mellan Sala backe och Årsta finns åtta stycken kopplingar över Fyrislundsgatan varav en är signalreglerad. Dessutom finns två stycken gång- och cykeltunnlar under Fyrislundsgatan vilket gör det möjligt att passera gatan planskilt.

Hjalmar Brantingsgatan utgör ett viktigt cykelstråk och erbjuder snabba och gena cykelresor mellan Östra Sala backe och centrala Uppsala. Majoriteten av gatan är försedd med en separerad cykelbana, även om cyklister måste cykla i körbanan längs vissa avsnitt. Eftersom hastighetsbegränsningen är 50 km/h (nedsatt till 30 km/h vardagar klockan 7-18 längs vissa delar) på Hjalmar

Brantingsgatan är trafiksäkerheten låg för cyklisterna längs de avsnitt med blandtrafik.

I de omgivande områdena Sala backe och Årsta finns också god tillgång till gång- och cykelbanor, men eftersom de ofta går genom parker och inom kvarter kan de upplevas som svårorienterade.



Figur 2-4 Cykelinfrastruktur i östra Uppsala. Heldraget rött streck: cykelbana/-väg; Röd streckad: cykling i körbana. Källa: Uppsala kommun

Framtida infrastrukturplaner

Visionen för Östra Sala backe är att skapa ett stadsmässigt område med inspiration från den traditionella stadens uppbyggnad med tydliga gator och kvarter. I Figur 2-4 illustreras principiell gatustruktur i området enligt planprogrammet.

Fyrislundsgatan

För att, som planen anger, kunna länka samman Sala backe och Årsta och skapa en mer kontinuerlig stadsväv kommer Fyrislundsgatan att behöva ges en ny gestaltning. I dag utgör gatan en barriär och genomfartstrafiken behöver mildras. Utmed gatan kommer slutna kvarter att uppföras för att skapa bullerfria innergårdar.

I planprogrammet framgår att gatan ska omformas till stadsgata genom att två av de fyra körfälten upplåts för kollektivtrafik samt att fler signalreglerade korsningar ska upprättas för att dämpa biltrafikflödena. Fyrislundsgatan kommer även att kompletteras med kantstensparkering för att tillgodose verksamheternas behov. Därtill kommer nya tvärgående lokalgator anläggas för att möjliggöra gena förflyttningar mellan de befintliga områden och skapa goda siktlinjer.

Lokalgator

I planprogrammet anges att de nya lokalgatornas placering kommer att utgå från de befintliga gatorna längs den västra sidan (Sala backe) av kraftledningsstråket. Därutöver kommer ytterligare några gatukopplingar mellan kvarteren och de primära lokalgatorna att uppföras.

I anslutningarna med Fyrislundsgatan kommer signalreglerade korsningar att anläggas. Lokalgatornas exakta bredd, utformning och anslutning har dock inte detaljstuderats ännu.

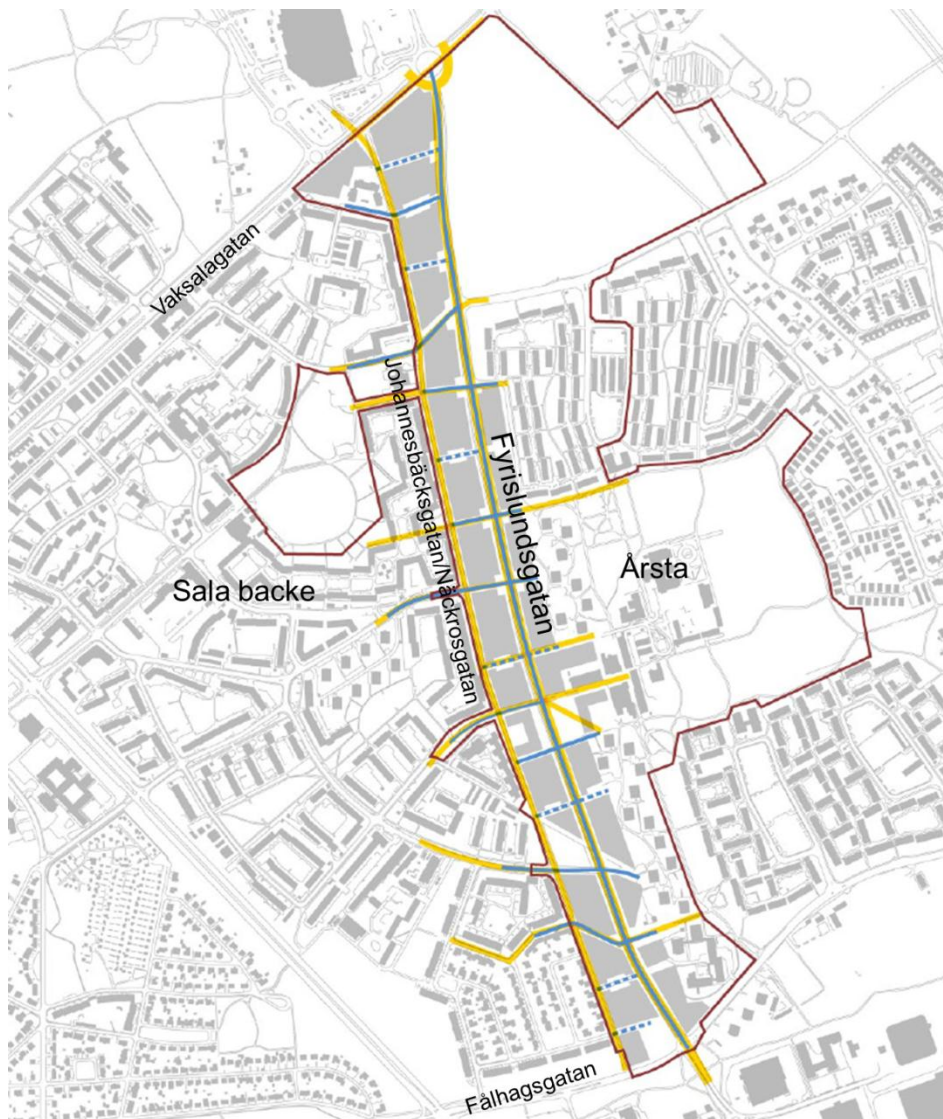
Johannesbäcksgatan/Näckrosgatan, som avgränsar området i väst, ska utformas så att en lugn kvarterssida kan uppnås. I planprogrammet nämns att gatan eventuellt kommer att brytas vid vissa strategiska ställen och där endast tillåta gång- och cykeltrafik.

Gång och cykel

Det övergripande gång- och cykelstråket som idag löper längs kraftledningsstråket kommer att flyttas till Johannesbäcksgatan. Fyrislundsgatan kommer att kompletteras med separata och enkelriktade gång- och cykelbanor.

Utöver de längsgående huvudstråken kommer gång- och cykelstråk att anläggas utmed de nya tvärgående lokalgatorna för gena resor inom det nya området och mellan de befintliga områdena. I planprogrammet anges att den befintliga gång- och cykeltunneln vid Årsta centrum måste tas bort om en utvidgning av torget ska vara möjlig.

För tillfället pågår framtagande av cykelpolicy för Uppsala och en utredning som ska peka ut huvudcykelstråk inom Uppsala stad. De stråk som har tagits fram utgörs dels av sträckor där det i dagsläget är höga cykelflöden, men tar även hänsyn till framtida exploatering. Ett flertal gator kring Östra Sala backe omfattas av utredningen, däribland Vaksalagatan, Fyrislundsgatan, Fålhagsleden, Hjalmar Brantingsgatan och Murargatan.



Figur 2-5 Gatustruktur och viktiga cykelvägar. Blått: Primära lokalgator; Streckad blå: Sekundära gator, exakt placering kommer att fastslås i kommande detaljplaner; Gult: Viktiga gång- och cykelkopplingar. Källa: Planprogram Östra Sala backe

Kollektivtrafik

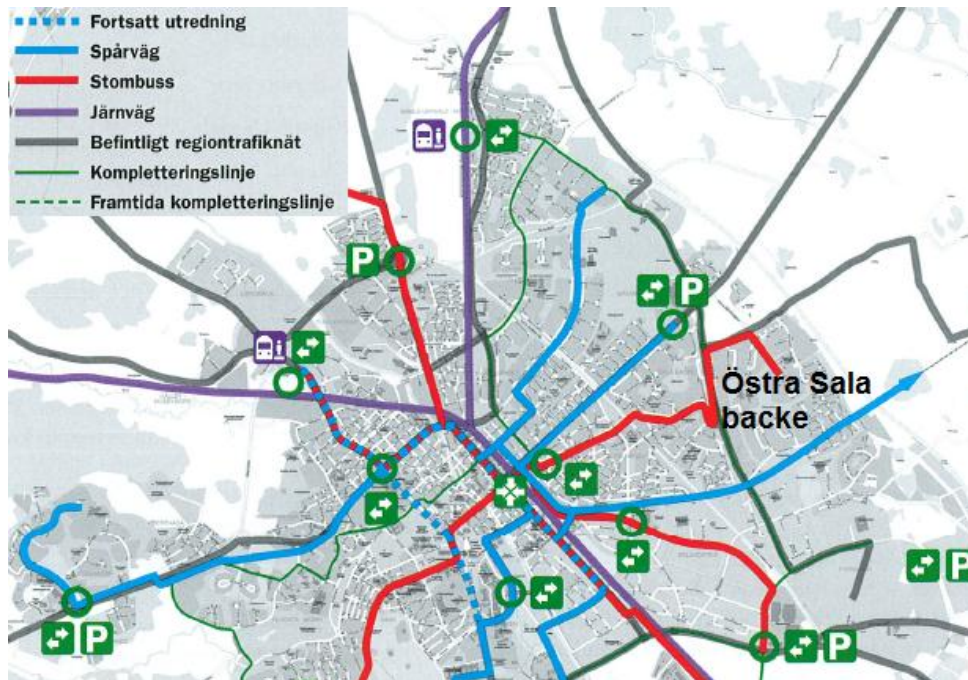
I och med nya tillskottet av boende och verksamma kommer ett större underlag för attraktiv kollektivtrafik att skapas. I planprogrammet för Östra Sala backe framgår också att prioriterade kollektivtrafikkörfält ska skapas i Fyrislundsgatans båda riktningar.

I Uppsalas översiktsplan från 2010 diskuteras stadens framtida kollektivtrafiknät. Målet för stadstrafiken är att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska vara minst 50 % år 2030.

I översiktsplanen föreslås ett framtida stomlinjenät för stadstrafiken i Uppsala med en radiell struktur, där samtliga linjer möts vid resecentrum³.

³ Sedan översiktsplanens antagande har Uppsala arbetat vidare med alternativa stomlinjedragningar. Bland annat diskuteras att stombusslinjen på Fyrislundsgatan ska ha Gränby centrum som ändhållplats istället för att sluta i Årsta. Inga fastlagda ändringar finns dock i dagsläget.

Både Vaksalagatan och Fålhagsgatan pekas ut som stomstråk där spårvägstrafikering kan bli aktuell i framtiden. Längs hela Fyrislundsgatan föreslås kompletterande tvärgående kollektivtrafik att gå, samt att ett stomstråk pekas ut längs Fyrislundsgatans norra del. Gränby centrum föreslås bli en av de nya kollektivtrafikknutpunkterna i Uppsala. Ambitionen är att knutpunkterna ska bli attraktiva och effektiva noder och bidra till stadsutveckling.



Figur 2-6 Förslag till framtida kollektivtrafiknät i Uppsala. Källa: Översiktsplan 2010 för Uppsala kommun

Utifrån befintliga planer och utredningar kommer således inget genomgående stomtrafikstråk att skapas genom Östra Sala backe. För närvarande pågår dock en ytterligare kollektivtrafikutredning inom kommunen som förväntas vara klar under hösten 2012.

2.3 Befintliga förutsättningar för hållbart resande

För att studera vilka förutsättningar som i dagsläget finns för hållbart resande till och från Östra Sala backe har tillgänglighets- och attraktivitetsmått tagits fram för gång-, cykel- respektive kollektivtrafik.

Restider och avstånd till viktiga målpunkter i Uppsala har studerats för att se vilken konkurrenskraft gång, cykel respektive kollektivtrafiken har gentemot bilen.

För kollektivtrafikanalyserna har den befintliga busshållplatsen Gräslöksgatan, utmed Fyrislundsgatan, valts som startpunkt i området då den är lokaliserad centralt i Östra Sala backes första etappområde.

För kollektivtrafik- och cykelresor har sex stycken viktiga målpunkter⁴ valts ut: Uppsala centralstation, Gränby centrum, Akademiska sjukhuset, Universitetshuset, Fyrishov, Coop Forum/IKEA i Boländerna samt Stadshuset.

Då förutsättningarna att transportera sig till fots har studerats har mer lokala målpunkter valts, såsom livsmedelsbutiker, skolor och bibliotek.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken till området är i dagsläget inte särskilt attraktiv. I Tabell 2-2 redovisas restidskvoter mellan kollektivtrafik och bil till viktiga målpunkter i Uppsala. I den vänstra kolumnen redovisas den upplevda restiden⁵ vilken är viktad för att spegla den uppoffring resenären tvingas till, exempelvis viktas gångtid till och från hållplats, väntetid och bytestid dubbelt. Samma sak gäller för bilresorna där gångtid till och från parkeringsplats viktas dubbelt.

Vid en restidskvot på 1,0 (d.v.s. lika lång upplevd tid med bil och kollektivtrafik) väljer ca 90 % att resa kollektivt, medan motsvarande siffra är ca 35 % vid en restidskvot på 2,0 (dubbel så lång upplevd restid med kollektivtrafik kontra bil)⁶.

Restidskvoterna indikerar att kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen till de studerade målpunkterna. Det är endast till närbelägna Gränby centrum som KRESU-tiden understiger 2,0 (mindre än dubbelt så lång upplevd restid).

En anledning till de bristfälliga restidskvoterna kommer av att resenärerna i de flesta fall tvingas göra ett byte på vägen. Det är ytterst viktigt att kollektivtrafikförbindelserna förbättras innan inflyttning sker i området.

Tabell 2-2 Restidskvot mellan kollektivtrafik och bil. KRESU-tiden är viktad för att spegla resenärens uppoffring, medan den faktiska restiden är den reella tid det tar mellan start- och målpunkt.

Alla uppgifter i minuter	Östra Sala backe, Gräslöksgatan					
	KRESU-tid (viktad tid)			Faktisk restid A-B		
	Bil	Kollektivtrafik	Kvot	Bil	Kollektivtrafik	Kvot
Uppsala centralstation	19	54	2,85	6	16	2,67
Gränby centrum	13	23	1,80	2	4	2,00
Akademiska sjukhuset	22	60	2,74	9	22	2,44
Universitetshuset	21	56	2,68	8	18	2,25
Fyrishov	20	62	3,11	7	21	3,00
Boländerna (Coop/IKEA)	16	72	4,51	5	29	5,80
Stadshuset	18	37	2,07	5	9	1,80

* Kollektivtrafikresor avser snabbaste anslutning mellan klockan 08:00 och 09:00

* Restid för bil är hämtat från www.eniro.se

⁴ Bygger på SCB:s pendlingsstatistik från 2010

⁵ KRESU-tid = Kollektivt RESUppoffring

För kollektivtrafikresor viktas gång-, vänte- och bytestid x 2, ett byte ger 5 minuters tillägg, restid viktas x 1

För bilresor viktas gångtid x 2, start av bil ges 2 minuters tillägg, söktid till parkering ges 3 minuters tillägg förutom vid Gränby centrum och i Boländerna där 1 minut har antagits

⁶ TRAST

Gångtrafik

För att se vilken tillgänglighet de boende i områdets första etapp kommer att ha till lokal service har Sala backes och Årstas befintliga utbud inventerats. Att offentlig och kommersiell service finns tillgängligt redan när de första invånarna flyttar in är viktigt för att kunna etablera ett lokalt levnads- och konsumtionsmönster vilket minimerar antalet fordonsrörelser.

I dagsläget har både Sala backe och Årsta svårt att tillhandahålla ett diversifierat utbud på grund av bristande efterfrågan och konkurrensen från närbelägna köpcentrum i Gränby och Boländerna. Då Östra Sala backe är färdigbyggt förväntas cirka 2500 lägenheter (uppskattningsvis 5500 invånare) att ha uppförts samtidigt som serviceutbudet i området kommer att ha ökat markant med nya affärer och verksamheter, inte minst vid Årsta centrum som ska ges en ny gestaltning.

Brantingstorget och Årsta centrum utgör i dagsläget områdenas kommersiella tyngdpunkter. Vid Brantingstorget och i Årsta finns också offentlig service i form av bibliotek och vårdcentral mm. Kommersiella verksamheter finns även spridda i Sala backe längs Verkmästaregatan och Apelgatan.

I Gränby centrum, strax norr om området, finns cirka 65 stycken butiker och restauranger. Gränby centrums kommersiella yta kommer dessutom att utökas ytterligare och erbjuda de boende service inom gång- och cykelavstånd.

I Sala backe och Årsta finns fem stycken skolor, varav två gymnasieskolor, samt ett femtontal förskolor. Uppsala kommun bedömer att de befintliga förskolorna och skolorna inte har tillräcklig kapacitet för att möta de nyinflyttade. Nya förskolor kommer dock att kunna uppföras i både de befintliga områdena samt i Östra Sala backe, däremot anses det av utrymmesskäl inte möjligt att uppföra någon ny skola i Östra Sala backe. I planprogrammet anges att möjligheten att yteffektivisera befintliga skolor i närområdet kommer att behöva utredas vidare.

Ur Tabell 2-3 framgår att det befintliga utbudet i Sala backe och Årsta kan nå inom 15 minuters promenad.

Tabell 2-3 Avstånd och gångtid från etappområde 1 till befintligt serviceutbud. Genhetsknot avser gångavstånd dividerat med fågelvägen.

Från Östra Sala backe (Johannesbäcksg/Källparksg)			
Till	Sträcka (km)	Gångtid (min)	Genhetsknot
Årsta torg	1,0	10	1,31
Brantingstorget	0,6	6	1,19
Gränby centrum	0,6	6	1,03
Årstaskolan	0,8	8	1,27
Johannesbäcksskolan/ Uvengymnasiet	1,2	12	1,14
Brantingsskolan	0,8	8	1,14

Cykeltrafik

Ur tabellen nedan framgår att de studerade målpunkterna kan nås med gena sträckningar från Östra Sala backe. Som startpunkt har korsningen Källarparks-

gatan/Johannesbäcksgatan valts i och med dess centrala lokalisering i det första etappområdet.

Den genaste kopplingen till centrala Uppsala är via Hjalmar Brantingsgatan (sträcker sig från Vaksala torg till Källparken), vilken till största delen är försedd med en separerad gång- och cykelbana.

Restiderna med cykel är relativt konkurrenskraftiga i samtliga studerade relationer. De framtagna genhets- och restidskvoterna pekar på att Östra Sala backes innehar en relativt attraktiv lokalisering för lokala cykelresor inom Uppsala.

Vid beräkning av restidskvot har ingen hänsyn tagits till att söktiden för parkering. Gångtiden mellan parkering och målpunkt, är oftast längre för bilresor jämfört med cykelresor. Därför har en restidskvot upp till 1,5 bedömts som konkurrenskraftig eftersom det i praktiken i många fall innebär att det går i stort sett lika fort att cykla som att resa med bil om man räknar hela resan.

Tabell 2-4 Sträcka och restid, samt genhetskvot (cykelavstånd jämfört med fågelvägen) och restidskvot för cykelresor till viktiga målpunkter i Uppsala. Restiderna avser faktisk restid och tar inte hänsyn till gång- och parkeringstider etc.

Från Östra Sala backe				
Till	Sträcka (km)	Restid (min)	Genhetskvot	Restidskvot cykel/bil
Uppsala centralstation	2,7	9	1,17	1,53
Gränby centrum	0,8	3	1,08	1,45
Akademiska sjukhuset	3,8	13	1,27	1,46
Universitetshuset	3,6	13	1,16	1,64
Fyrishov	4,2	15	1,35	2,09
Boländerna (Coop/IKEA)	3,3	12	1,18	2,30
Stadshuset	2,6	9	1,13	1,82

* 17 km/h har antagits som medelhastighet för cykelresor

* Restid för bil är hämtat från www.eniro.se

Bilpool

Idag finns ett privat företag, Sunfleet⁷, och en ekonomisk förening, Bilpoolarna⁸, som tillhandahåller poolbilar i Uppsala. Totalt finns 11 stycken poolbilar, varav de flesta är placerade i centrala Uppsala. Sunfleet har även planer på att utöka antalet bilar kring centralstationen.

I området kring Östra Sala backe finns inga poolbilar stationerade. Närmsta poolbil innehas av Bilpoolarna och är placerad i Petterslund i Fålhagen, cirka 1,5 km därifrån. Enligt Sunfleet har Östra Sala backe diskuterats som ett intressant framtida område, konkreta planer saknas dock i dagsläget.

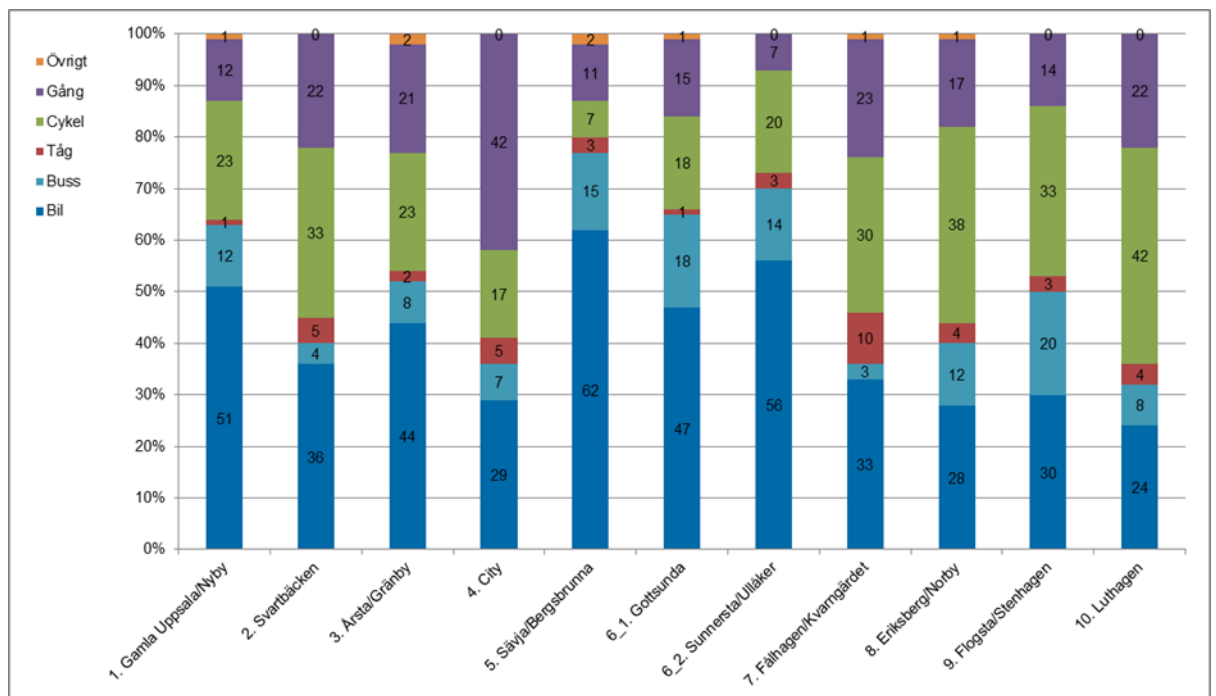
⁷ www.sunfleet.se

⁸ www.bilpoolarna.se

2.4 Resvanor

I diagrammet nedan redovisas färdmedelsfördelning i olika delområden av Uppsala⁹. De centrala stadsdelarna har generellt en högre andel gång- och cykelresor än de perifera som t ex Sävja/Bergsbrunna och Sunnersta. Förutom geografiskt avstånd till centrum karaktäriseras också de perifera områdena till stor del av villabebyggelse, där bilnehavet normalt är högre.

I Årsta/Gränby fördelar sig gång- och cykelresor relativt jämnt och står tillsammans för 44 % av resorna. Andelen bilresor är 44 %.

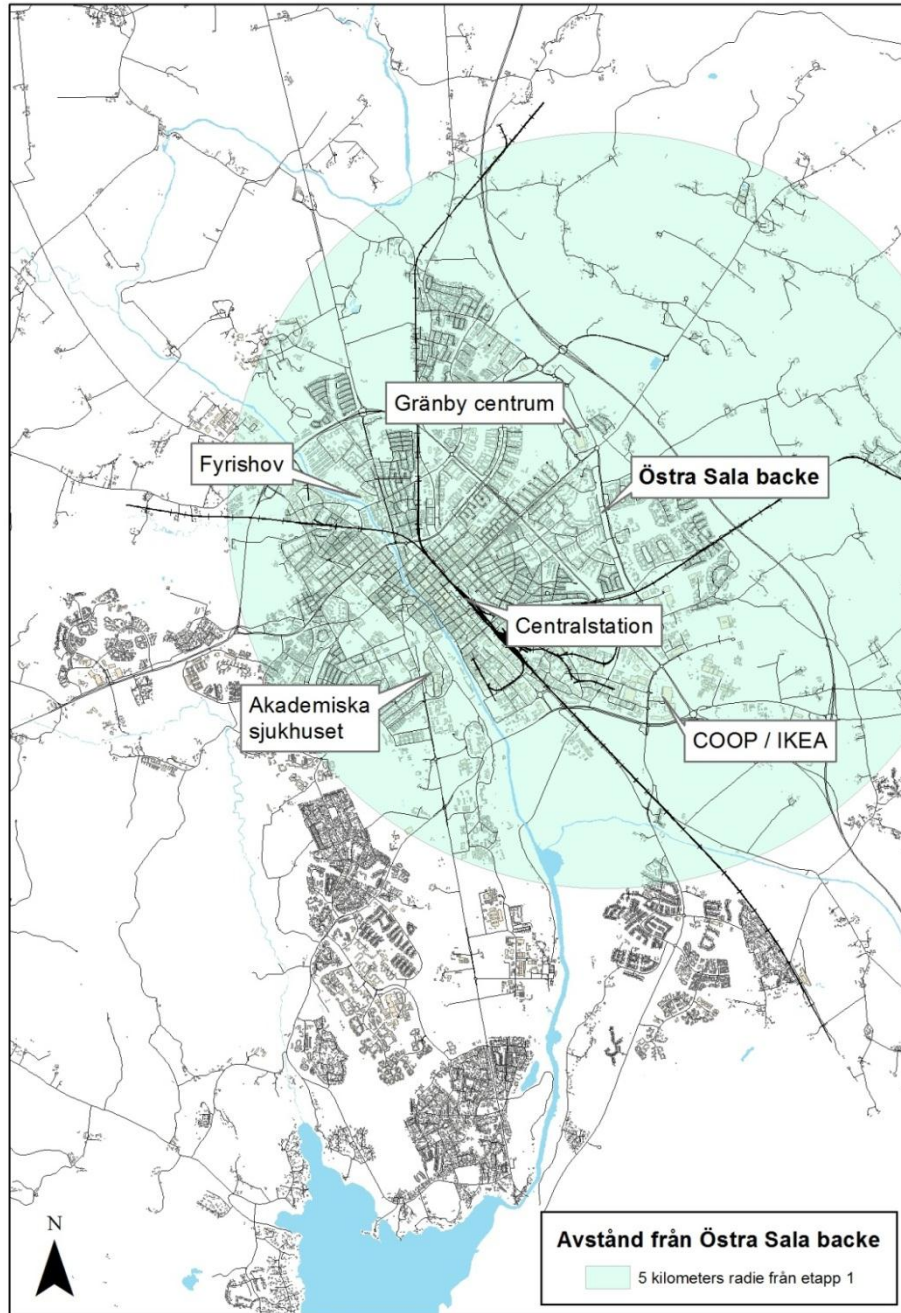


Figur 2-7 Färdmedelsfördelning för boende i Uppsala stad 2010, avser resor med start eller mål inom kommunen utförda av boende inom respektive stadsdel. Källa: RVU 2010

Potentialen för ökad cykeltrafik är god. Kommunens resvaneundersökning visar att 77 % av alla resor som görs i Uppsala stad är kortare än fem kilometer, vilket lyfts fram som ett avstånd där cykeln har stora möjligheter att konkurrera med andra färdmedel. Ur resvaneundersökningen framgår även att 59 % av alla bilresor som görs i staden är kortare än fem kilometer.

I Figur 2-8 illustreras hur stor del av Uppsala som täcks inom en femkilometersradie från Östra Sala backes första etappområde.

⁹ Markör (2010), Resvaneundersökning (RVU) 2010 Uppsala



Figur 2-8. Avstånd inom fem kilometer från Uppsala resecentrum, Östra Sala backe markerat i rött.
Källa: bearbetad kartbild från www.maps.google.com

3. Parkeringsnorm

3.1 Att beräkna parkeringstal

Att beräkna parkeringstal för bil handlar om att försöka finna en balans mellan att säkerställa att ett tillräckligt antal parkeringsplatser tillförs en plats vid nyetablering eller förändrad markanvändning, samtidigt som markanvändningen och transportsystemet effektiviseras i mesta möjliga mån. Ett överutbud på parkeringsplatser kan medföra en högre efterfrågan på biltransporter till området än vad som är önskvärt, samtidigt som ett alltför litet antal parkeringsplatser kan innebära att ett parkeringskaos sprider sig även till angränsande områden. För cykelparkering handlar det snarare om att erbjuda ett tillräckligt antal cykelparkeringsplatser av god standard och rätt lokaliserade, och som tillåter antalet cykelresor att öka.

Parkeringstal beräknas med s.k. behovstalsberäkningar:

- Boendetäthet * Biltäthet = Behovstal för bostäder
- Arbetstäthet * Bilförarandel = Behovstal för arbetsplatser

Denna behovstalsberäkning ger miniminormer som kommunen vid förhandlingar om bygglov kan kräva av exploatören med hänvisning till Kommunallagens likabehandlingsprincip, samt Plan- och Bygglagen. Avsteg ska kunna göras från parkeringsnormen om exploatören påvisar hur denne genom införande av ett antal åtgärder kan åstadkomma en minskad biltransportefterfrågan till området.

Vid framtagande av parkeringstal kan även faktorer som serviceutbud, kollektivtrafikunderlag, närhet till viktiga målpunkter, möjligheter att gå och cykla, stadsdelens och bebyggelsens karaktär, ambitionen med området, etc. vägas in.

Som tumregel för framtagande av parkeringstal för bostäder gäller devisen 'varje bil ska ha en bilplats i anslutning till bostaden'. Detta eftersom det är svårt att påverka bilinnehavet och de boende ska erbjudas möjlighet att lämna bilen hemma vid arbetspendling. Det innebär inte att bilen måste kunna stå parkerad precis vid bostaden, utan att alla som äger en bil bör ha möjlighet att parkera den inom rimligt gångavstånd i det område där man bor.

3.2 Parkeringsprinciper för Östra sala backe¹⁰

Parkering ska som huvudprincip anordnas på kvartersmark i form av underjordiska garage. Möjligheten till 3-dimensionell fastighetsbildning för underjordiska garage bör studeras.

Nuvarande parkeringsnorm anger ett p-behov på 1 bilplats/lgh exkl. besöksparkering på 0,1 bilplats/lgh. Enligt den övergripande parkeringsutredning som tagits fram kan den föreslagna utbyggnadens behov tillgodoses genom underjordiska garage i ett plan. Parkeringsnormen håller på att ses över och kan resultera i andra riktlinjer avseende parkeringsbehoven. Andra alternativ som t ex bilpool kan bli aktuellt att pröva inom området.

Besöksparkering för boende och verksamheter föreslås ske som kantstensparkering utmed områdets gator. Samlade markparkeringar ska i möjligast mån undvikas.

Parkeringsbehoven inom Årsta centrum måste utredas vidare när man längre fram i processen vet mer om dess innehåll och struktur.

3.3 Förslag till parkeringsnorm för Östra Sala backe

Eftersom Östra Sala backe är ett nytt planerat område utan befintlig bebyggelse inom planområdet, finns det inga uppgifter om befintlig boendetäthet eller biltäthet i området, eller för den delen arbetstäthet eller bilförarandel till området. Därför är det en god idé att studera angränsande områden avseende dessa aspekter, samt jämföra med vad som bedöms som likvärdiga områden.

Studerar man befintlig biltäthet i angränsande Sala Backe var denna vid 2011 års början 400 personbilar/1000 invånare, inklusive avställda fordon. Året senare var biltätheten avseende hela kommunen 383 personbilar/1000 invånare, detta dock exklusive avställda fordon varför siffrorna inte är direkt jämförbara. Generellt sett motsvarar andelen avställda fordon cirka 15 % av bilinnehavet, vilket för Uppsala kommuns del skulle innebära cirka 440 personbilar per 1000 invånare, inklusive avställda bilar. Det är rimligt att anta att biltätheten är något högre i ett nybyggt område som Östra Sala backe än i övriga tätorten, men troligtvis lägre än i kommunen som helhet. Ett rimligt antagande kring biltätheten i kommande Östra Sala backe är att den blir likvärdig med biltätheten i Sala backe, inklusive avställda fordon, d.v.s. 400 personbilar/1000 invånare. Beräkningen baseras dock på biltätheten exklusive avställda fordon, eftersom flera av dessa ofta är försäljningar och skrotningar som inte avregistrerats, samt att det vore att överdimensionera parkeringen att ta samtliga dessa i beaktande. Av denna anledning räknar vi bort uppskattade 15 % avställda fordon och erhåller en biltäthet för området på 350 personbilar/1000 invånare.

Den genomsnittliga biltätheten i Sverige, exklusive avställda fordon, var år 2011 464 personbilar per 1000 invånare, att jämföra med Uppsala kommuns 383. Vid en jämförelse med andra större svenska städer ser vi att i Stockholms stad var biltätheten 362 personbilar per 1000 invånare, i Göteborg 343

¹⁰ Planprogram för Östra Sala backe

personbilar per 1 000 invånare, och i Malmö 354 personbilar per 1000 invånare. Sveriges fjärde största stad är således mer bilorienterad än dessa tre städer.

Ser man på boendetätheten i Sala backe förväntas den bli mellan 1,5 och 1,7 för norra respektive södra delarna. I nyproducerade flerbostadshus kan boendetätheten väntas vara strax över detta intervall, i och med att hyreskostnaderna är något högre. I etapp 1 räknar man med ca 1200 boende i lägenheter fördelat på 560 lägenheter i flerbostadshus, vilket skulle innebära en boendetäthet på ca 2,2 boende per lägenhet. Det är samma boendetäthet som förväntas för hela området Östra Sala backe (5 500 boende fördelat på 2 500 lägenheter). I stadsradhus kan man vänta sig en något högre boendetäthet, varför vi i parkeringstalsberäkningarna utgår från en boendetäthet på 2,5 boende per lägenhet.

Parkeringstal för bil

För de bostäder och verksamheter som planeras i Östra sala backe föreslås följande parkeringstal. Nedan beskrivs hur respektive tal har beräknats.

Tabell 3-1 Parkeringstal för bil

	Bilplatser per lägenhet	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöksparkering
Lägenheter	0,9			0,1
1-2 rum	0,8			0,1
3 rum eller fler	1,0			0,1
Radhus, gemensam parkering	1,0			0,1
Radhus, enskild parkering	1,1			0,1
Restaurang-verksamhet		32	4	28
Vårdboende		4	2	2
Förskola		8	5	3
Närbutik		18	4	14

Lägenheter

Ovan beskriva ingångsdata ger ett parkeringstal för lägenheter på 0,9 parkeringsplatser per lägenhet, varav 0,1 avses till besöksparkering. Är lägenhetsfördelningen känd föreslås en uppdelning på 2 rum eller färre samt 3 rum eller fler, där parkeringstalen uppgår till 0,8 respektive 1,0 parkeringsplatser per lägenhet (varav 0,1 avses för besökande).

Radhus

Parkeringstal för radhus, utifrån ovanstående ingångsdata, uppgår till 1,0 parkeringsplatser per radhus vid gemensam parkering, varav 0,1 parkeringsplatser avses för besökande. För enskild parkering innebär det rent praktiskt att 1 parkeringsplats för boende anläggs i anslutning till bostaden eller i en samlad anläggning, och att besöksparkering anordnas i anslutning till kvarteret.

Restaurangverksamhet

I området kan det bli aktuellt med något restaurangutbud. Parkeringsbehovet för denna typ av verksamhet kan skilja sig avsevärt åt beroende på om det är

café, gatukiosk, restaurang, snabbmatsrestaurang, etc. Parkeringsberäkningen baseras på antaganden om en arbetstäthet på 10 anställda per 1 000 m² BTA, samt 60-80 besökande per 1 000 m² BTA. För restaurangbesök kan bilförarandelen förväntas vara något lägre än till andra verksamheter, eftersom besökare ofta åker i sällskap om två eller fler. Dessutom väljer vissa besökare att låta bilen stå hemma vid restaurangbesök. Bilförarandel till området bland besökare och personal uppskattas till ca 40 %. Utifrån dessa antaganden hamnar parkeringstalet på 32 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA för restaurangverksamhet, varav 4 platser avses för anställda.

Vårdboende

Det vårdboende som planeras i området väntas ha ca 80 skiftarbetande anställda, med ca 18-20 anställda på plats samtidigt. Vårdboendet rymmer 54 vårdplatser.

Vi har antagit 4 anställda per 1 000 m² BTA avseende vårdboende, vilka tillsammans med besökande står för den huvudsakliga bilparkeringsfrågan. Behovet av parkeringsplats för de boende beror mycket på vilken sorts boende det rör sig om. Besökstätheten uppskattas till ca 5 besökande per 1 000 m². För anställda och besökande är det rimligt att anta en bilförarandel på 45 % (i paritet med bilandel oavsett ärende av boende i Årsta/Gränby enligt RVU). Detta innebär ett parkeringstal på 4 parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Parkeringsbehovet blir större om verksamheten avser boende med större rörlighet som själva äger bil, men i detta fall handlar det om ett boende för demens- och alzheimersjuka varför bilinnehavet bland dessa kan antas högst begränsat.

Förskola

Utbyggnaden väster om Fyrislundsvägen kommer att innebära ett utökad behov av förskoleplatser om totalt 350 platser (endast ca 60 platser efter etapp 1). Enligt Skolverket gick det hösten 2011 5,3 barn per anställd, vilket skulle betyda totalt 11 anställda efter etapp 1.

Arbetstätheten för förskolor brukar vara kring 10 anställda per 1000 m² BTA. Bilförarandelen bland anställda kan tänkas vara 45 % (i paritet med färdmedelsfördelning enligt RVU), vilket skulle ge ett bilparkeringsbehov på 5 parkeringsplatser per 1000 m² BTA för anställda. Därtill krävs även parkering för besökande, vilket bedöms uppgå till en plats per 20 barn. Räknat på 15-20 m² BTA per förskolebarn, innebär detta 3 parkeringsplatser per 1000 m² BTA. Sammanlagt alltså 8 parkeringsplatser per 1000 m² BTA avseende förskoleverksamhet.

Närbutik

Det som skiljer en närbutik ifrån en vanlig handelsetablering är att denna har ett mer lokalt upptagningsområde avseende sina kunder. Därmed kan man räkna med att fler har möjlighet att ta sig till affären till fots eller med cykel. Arbetstätheten kan uppskattas till 10 anställda per 1 000 m² BTA, och besökstätheten till 40 besökande per 1 000 m² BTA vilket är något lägre än för en vanlig handelsetablering. För handel brukar man räkna på någonstans mellan 20-70 besökande per 1 000 m² BTA, och för externhandelsetableringar ännu högre besökstäthet. Bilförarandelen bland besökare antas vara 35 %, och bland

personal något högre 40 %. Detta ger parkeringstal på 18 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA, varav 4 avser arbetsplatsparkering.

Parkeringstal för cykel

Enligt en undersökning som Svenska cykelsällskapet gjorde år 1990¹¹ framgick att 80 % av Sveriges befolkning vid denna tid ägde minst en cykel. Enligt Stockholmsbussen 2011 har 73 % av alla hushåll i Stockholm minst en cykel i hushållet. Det är en rimlig utgångspunkt att samtliga boende ska ha möjlighet att äga en cykel och ha denna parkerad på ett säkert och bekvämt sätt vid bostaden, och att det därutöver ska finnas möjlighet för besökare att ställa sin cykel i anslutning till bostaden. Hur cykelparkering bör utformas beskrivs i kapitel 4.3.

Vid beräkning av parkeringstal för cykel vid verksamheter bör utgångspunkten vara att det antal cykelparkeringsplatser som anläggs ska ge utrymme för en framtida högre cykelandel än vad som råder idag. Det är kommunens förhoppning om att de hållbara transportslagen kollektivtrafik, cykel och gång ska stärkas i förhållande till biltrafiken, varför det är nödvändigt att erbjuda tillräckliga men ändå rimliga faciliteter för cykeln.

De cykelandelar som utgör utgångspunkt i beräkningarna av cykelparkering vid verksamheter är därför inte den faktiska cykelandelen idag, utan snarare en rimlig vision om vilken cykelandel som kan uppnås vid ett systematiskt arbete från kommunen med att överflytta resor från bil till cykel.

Utifrån detta föreslås nedanstående parkeringstal för cykel. Mer information om respektive parkeringstal finns nedan.

Tabell 3-2 Parkeringstal för cykel

	Cykelplatser per lägenhet	Cykelplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplatsparkering	Varav besöksparkering	Kommentar
Lägenheter	2,7			0,5	
Stadsradhus		3			
Restaurangverksamhet		24	3	21	
Vårdboende		5	2	3	
Förskola			0,5/anställd	0,3/barn	
Cykelservice och cykelverkstad		18	4	14	
Närbutik		23	3	20	

Lägenheter

Eftersom vi kan räkna med en boendetäthet på ungefär 2,2 boende per lägenhet, föreslås att antalet cykelplatser per lägenhet uppgår till 2,2 cpl/lgh avsedda för boende. Därtill kommer även 0,5 cpl/lgh för besökande. Totalt 2,7 cpl/lgh. Parkering ska anordnas inom fastigheten.

¹¹ <http://www.svenska-cykelsallskapet.se/images/Cykelutredningen.pdf>

Stadsradhus

Avseende de stadsradhus som planeras inom etapp 1 ska cykelparkering anordnas inom respektive fastighet. Parkeringstalet föreslås till 3,0 cykelplatser per bostadsenhet.

Restaurangverksamhet

Beräkningarna utgår från en cykelandel på 30 % bland såväl besökare som anställda innebär detta parkeringstal för cykel på 24 cykelparkeringsplatser per 1 000 m² BTA, varav 21 avses för besökande.

Vårdboende

Beräkningarna utgår från en cykelandel på 50 % bland besökare och anställda, uppgår parkeringstalet för vårdboende till 5 cykelparkeringsplatser per 1 000 m² BTA, varav 3 cykelparkeringsplatser avser besökande.

Förskola

Parkeringstalet avseende förskola uttrycks lämpligen som antalet cykelplatser per förskolebarn. Förskoleverksamhet bör inom området innebära ett parkeringstal på 0,3 cykelplatser per förskolebarn, och därtill även 0,5 cykelplatser per anställd.

Närbutik

Närbutiker har ett mer lokalt upptagningsområde, varför det är rimligt att anta att fler cyklar till dessa anläggningar. Ett antagande om 30 % cykelandel bland anställda och 50 % cykelandel bland besökare ger ett parkeringstal på 23 cykelparkeringsplatser per 1 000 m² BTA, varav 20 platser avses för besökare.

3.4 Justering av parkeringsnorm för verksamheter i Östra sala backe

Den parkeringsnorm som beskrivs ovan utgår från att resandet till och från området kommer att ske på ett sätt som motsvarar andra liknande områden i Uppsala idag. Östra sala backe planeras få kollektivtrafik med hög standard, goda cykelförbindelser med centrala Uppsala och en profil med fokus på hållbar utveckling. Om detta fullföljs kan färdmedelsvalet påverkas så att en större andel resor sker med gång, cykel och kollektivtrafik.

Det grundläggande synsättet på bilparkering bör vara att det inte finns ett behov utan en efterfrågan på parkering. Det är viktigt att erbjuda parkeringsplatser för de som arbetar i området ligger på en så pass låg nivå att det inte skapar en onödigt hög efterfrågan på parkering och uppmuntrar till bilresande.

En förändrad färdmedelsfördelning har en direkt påverkan på efterfrågan på parkeringsplatser för verksamheter, varför dessa parkeringstal kan sänkas. För boende räcker det inte att förändra färdmedelsvalet, det är bilinnehavet som måste minska för att efterfrågan på parkering vid bostaden ska minska.

Därför föreslås lägre bilparkeringstal för verksamheter samtidigt som parkeringstalen för cykel höjs, se Tabell 3-3 nedan. Tanken är att i första hand sänka

tillgången på parkering för de som arbetar i området. Denna parkering bör lösas genom friköp.

Tabell 3-3 Justerad parkeringsnorm för verksamheter i Östra Sala backe. Bilförarandelen har sänkts med 10 % relativt grundberäkningarna i kap 3.3, och cykelandelen har höjts med 10 %.

	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöks-parkering	Cykelplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöks-parkering
Restaurangverksamhet	24	3	21	30	4	28
Vårdboende	3	1	2	6	3	3
Förskola	6	4	2		0,6/anst	0,3/barn
Närbutik	13	3	10	28	4	24

Åtgärder för att minska efterfrågan på parkering genom att påverka både bilinnehav och färdmedelsval beskrivs i kapitel 4 och kapitel 5 nedan. Även parkeringstalen för verksamheter kan sänkas ytterligare om riktade åtgärder genomförs och bilförarandelen minskar.

4. Infrastrukturåtgärder för ett hållbart resande

För att de som bor eller arbetar i Östra Sala backe ska ges möjlighet och uppmuntras till att resa på ett hållbart sätt krävs ett helhetsgrepp. Kommunen, UL och alla byggherrar måste gemensamt satsa på en blandning av fysiska och beteendepåverkande åtgärder för att skapa rätt förutsättningar. Om attitydförändrings- och beteendepåverkansåtgärder ska ge önskad effekt krävs att de fysiska förutsättningarna samt tillgången till kollektivtrafik är tillräckligt goda. När den första boende i området flyttar in måste förutsättningarna för ett hållbart resande finnas på plats och alla inblandade måste kommunicera samma budskap.

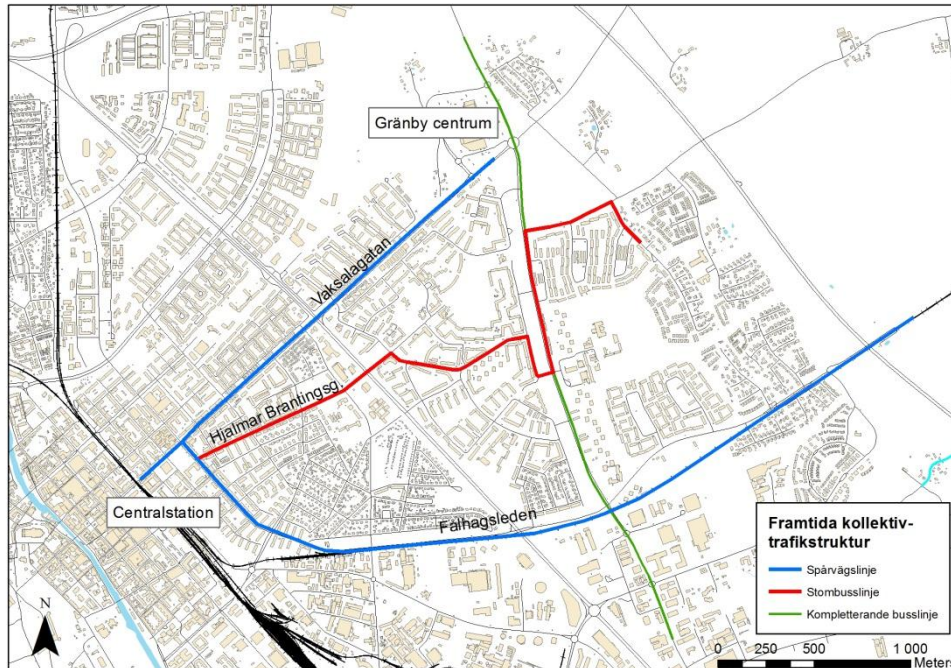
Ansvar för de fysiska åtgärderna ligger i stor utsträckning på Uppsala kommun och den regionala kollektivtrafikmyndigheten UL, men även byggherren har ett stort ansvar att utforma den lokala transportinfrastrukturen och bebyggelsen på fastighetsmark på ett sätt som stödjer hållbart resande enligt uppsatta mål.

4.1 Kollektivtrafik

För att kunna erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till bilresor är det väsentligt att attraktiv kollektivtrafik finns på plats redan när boende börjar flytta in i etapp 1 av Östra Sala backe. Byggherrarnas bedömning är att inflyttning tidigast kan påbörjas under våren 2015.

I Figur 4-1 redovisas hur det framtida kollektivtrafiknätet, som diskuteras i kommunens översiktsplan från 2010, kommer att se ut kring Östra Sala backe. Linjenätet föreslås få en radiell struktur med 12 stycken skaft som löper till och från centrum. Vaksalagatan och Fålhagsleden, som ramar in Östra Sala backe, pekas ut som framtida spårvägsstråk. Längs den norra delen av områdets huvudgata, Fyrislundsgatan, planeras stombusstrafik, medan kompletterande busstrafik föreslås trafikera hela gatan.

Uppsala kommun har även utrett en alternativ dragning för stombusslinjen på Fyrislundsgatan där Gränby centrum är ändhållplats.



Figur 4-1 Framtida kollektivtrafiknät kring Östra Sala backe. Källa: Översiktsplan 2010 för Uppsala kommun

I översiktsplanen nämns att stomlinjenätet (oavsett buss eller spårvagn) kommer att trafikeras i åtminstone 10-minuterstrafik under stora delar av dygnet.

Bäst tillgänglighet till det framtida kollektivtrafiknätet kommer de centrala och norra delarna av Östra Sala backe att inneha i och med närhet till stombusslinjen längs Fyrislundsgatan och spårvägslinjen på Vaksalagatan.

Lägst tillgänglighet ses i områdets södra delar, och då främst för delområdena mittemellan stombusslinjen och spårvägslinjen längs Fålhagsleden. Det maximala gångavståndet kommer dock att vara under 400 meter vilket bör ses som god tillgänglighet.

Åtgärder

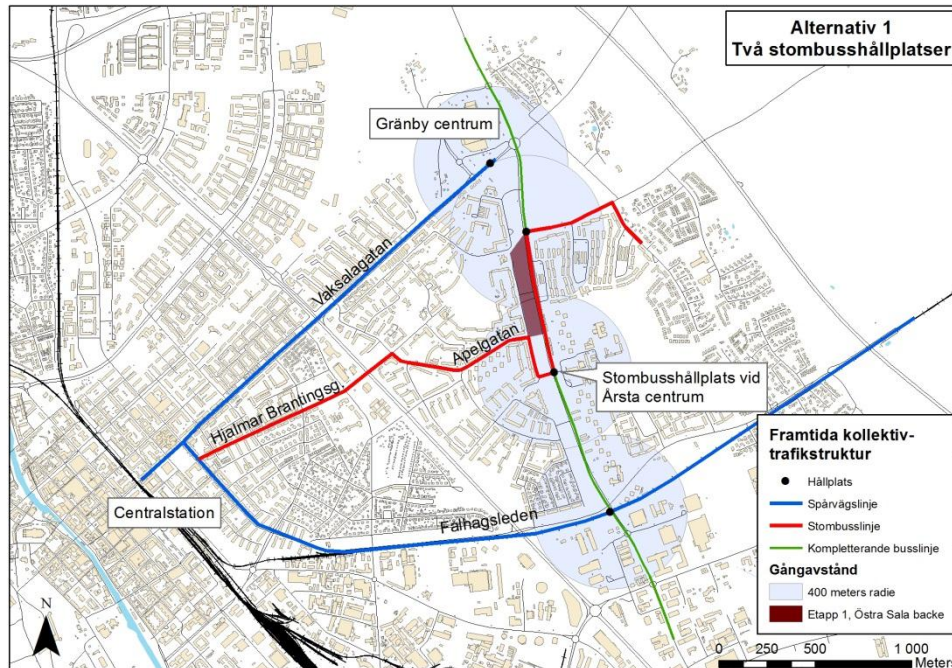
Etapp 1 av Östra Sala backe är lokaliserat utmed den utpekade stombusslinjen, markerat i rött i Figur 4-2. Stombusslinjen kommer att utgöra ryggraden i det första delområdets kollektivtrafikstruktur och måste finnas på plats när de boende flyttar in.

Två alternativa sträckningar, med tillhörande hållplatslägen har utretts för stombusslinjen.

Alternativ 1 enligt ÖP innebär att stombussens sträckning behålls så som den är beskriven i översiktsplanen. Två stycken stombuss hållplatser föreslås då i vardera änden av Fyrislundsgatan, i Figur 4-3 ses att samtliga delar av Östra Sala backe då ligger inom 400 meters gångavstånd till stomtrafik (stombuss eller spårvagn).

Vid Årsta centrum skapas en stombuss hållplats vilket kommer att tillgängliggöra stadsdelens kommersiella tyngdpunkt. Linjedragningen blir dock inte

genast möjliga eftersom bussen tvingas köra längs Johannesbäcksgatan innan den ansluter mot Apelgatan och vidare in mot centrala Uppsala.

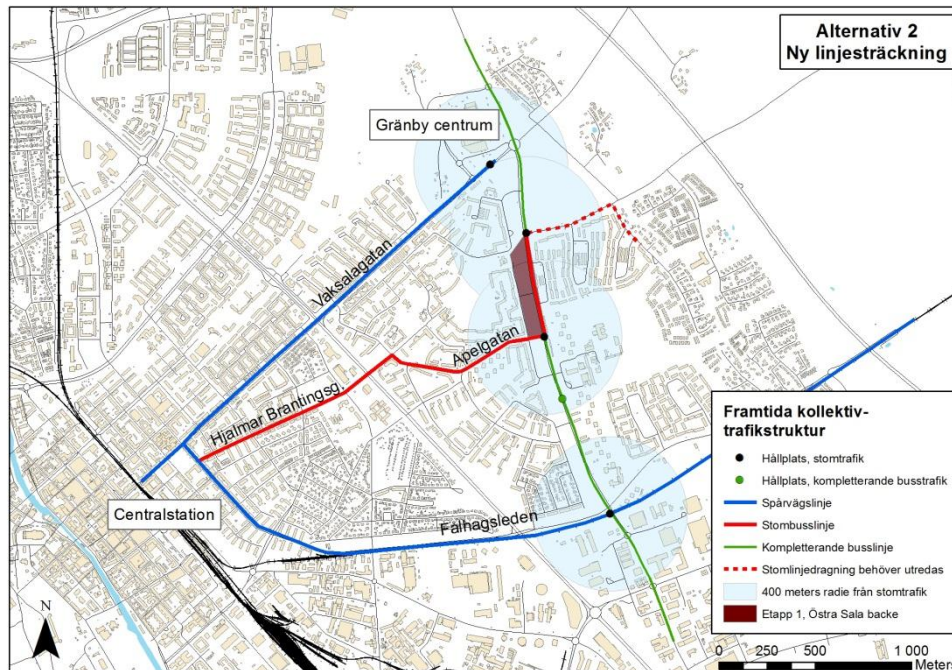


Figur 4-2 Alternativ 1, stombussens sträckning enligt ÖP 2010 med två stombuss hållplatser längs Fyrislundsgatan.

Alternativ 2 innebär att stombussens linjesträckning kortas söder om etapp 1 och ansluter direkt till Apelgatan. Linjesträckningen norr om etapp 1 behöver utredas närmare. Eventuellt kan linjen fortsätta på Fyrislundsgatan till Gränby centrum. Hållplatslägenas exakta lokalisering behöver studeras i detalj, och samordnas med tillkommande bebyggelsen.

För stombussen föreslås två hållplatslägen, ett i vardera änden av etapp 1. För tillgängligheten till etapp 1 skulle ett hållplatsläge vara tillräckligt, men med två stycken möjliggörs en bättre koppling till Årsta centrum vilket är önskvärt.

Linjesträckning enligt alternativ 2 innebär att medelhastigheten höjs jämfört med alternativ 1, på grund av kortare körsträcka. Nackdelen är att områdena söder om etapp 1 får något sämre tillgänglighet till stomtrafiken jämfört med alternativ 1. Den södra stomtrafikhållplatsen förläggs cirka 200 meter från Årsta centrum, samtidigt som en hållplats för den kompletterande busstrafiken föreslås i anslutning till centrum.



Figur 4-3 Alternativ 2, stombussens linjesträckning kortas av söder om etapp 1 direkt mot Apelgatan.

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik föreslås **alternativ 2** i och med den genare linjedragning samt förbättrade tillgängligheten för etapp 1. Följande fysiska åtgärder behöver genomföras:

- Framkomlighetsåtgärder i form av exklusiva busskörfält och signalprioritering bör införas längs hela linjesträckningen för att stombussen ska få bra framkomlighet på både sträcka och i korsningar. Detta innebär att två körfält måste tas i anspråk på Fyrislundsgatan, samt att Apelgatan och Hjalmar Brantingsgatan konverteras till bussgator med tillräckligt utrymme för cykelbanor.
- Hållplatserna bör utformas med väderskydd, bänk för väntande och realtidsinformation för att erbjuda resenärerna bra komfort och för att signalera kollektivtrafikens status.
- Hela resan-perspektivet måste vägas in. Det ska vara enkelt, tryggt och trevligt att ta sig från bostad till hållplats till fots och med cykel. Detta ställer krav på en attraktiv stadsmiljö med god gång- och cykelinfrastruktur, samtidigt som kvalitativa cykelparkeringar måste uppföras vid hållplatserna i området med väderskydd, möjlighet till ramlåsning och belysning.
- Exploateringsgraden bör hållas högre vid hållplatserna för att en större andel ska få korta gångavstånd till stomtrafiken.
- Bebyggelsen måste utformas så att gena gångvägar till hållplatserna möjliggörs och för att bidra till en trygg och säker hållplatsmiljö med levande fasade vända mot gaturummet.

4.2 Gångtrafik

Visionen för Östra Sala backe är ett funktionsblandat område med innerstads-karaktär. För att förflyttningar till fots ska bli ett attraktivt alternativ för de boende måste Uppsala kommun och/eller ansvarig byggherre planera gångstråken utan omvägar. Gående är mycket känsliga för omvägar, men de är även flexibla vilket innebär att gräsmattor och andra ytor kommer att nyttjas om inte gångstråken är genast möjliga.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att motortrafikens hastighet hålls låg. I området bör bebyggelsen vara vänd mot gångstråken för att få fler ögon på gatan, stråken måste även vara belysta och kunna attrahera en tillräcklig mängd människor för att upplevas trygga under hela dygnet. Att byggherrarna placerar verksamheter, restauranger och caféer i bottenplan är ytterligare en trygghetsåtgärd, dels genom att fler besökare på så vis kan övervaka området men även eftersom lokala näringsidkare har incitament att miljön där de verkar upplevs trygg och säker. De större gångstråken bör förläggas i samband med huvudcykelnätet, beskrivs nedan, för att öka den mänskliga närvaron.

För att den offentliga ytan ska bli befolkad, och därmed en trygghetstillgång, krävs att miljön planeras och designas med mänsklig omtanke. Upplevs området tråkigt, livlöst och otryggt kommer färre människor att vilja vistas utomhus vilket i sin tur leder till större otrygghet.

Som redovisas i kapitel 0 nås viktiga målpunkter som Årsta centrum och Gränby centrum inom cirka 10 minuters promenad från Östra Sala backe etapp 1, vilket är en grundförutsättning för att gång ska vara ett konkurrenskraftigt färdmedel för lokala resor. Förutom det fysiska avståndet är dock närmiljöns attraktivitet avgörande för om boende kommer att vilja promenera, eftersom det mentala avståndet ökar vid ointressanta, otrygga och folktomma platser.

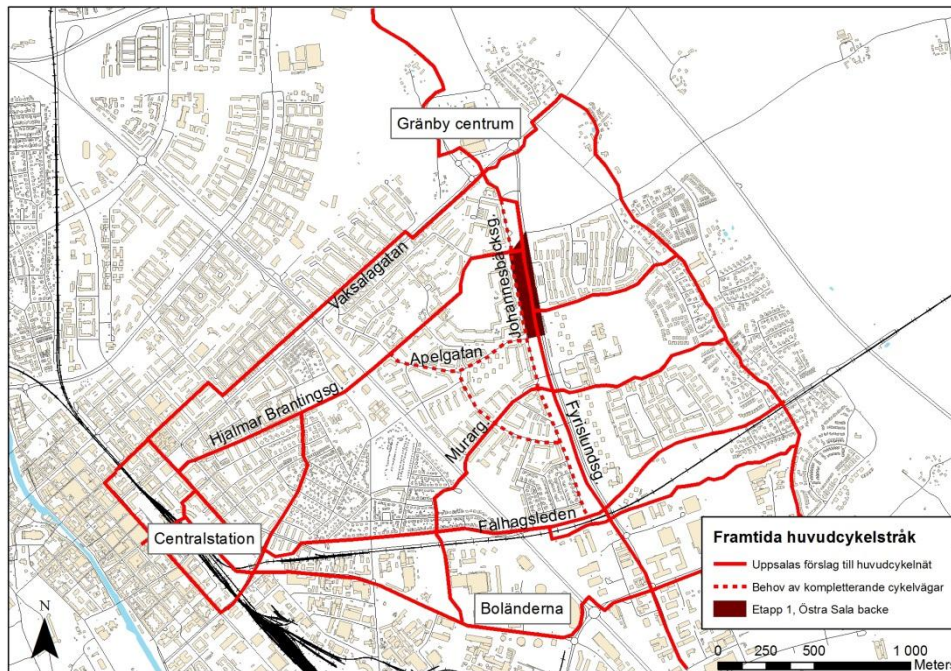
Att satsa på de gåendes miljö kan också ses som en åtgärd för ett ökat kollektivtrafikresande. I stort sett alla resor startar till fots, oavsett om det är på väg till bussen, cykeln eller bilen. Genom att planera Östra Sala backe med hänsyn till fotgängare finns således större chanser att nå översiktsplanens mål gällande framtida kollektivtrafikandel.

4.3 Cykeltrafik

Cykel som färdmedel har stor potential för lokala resor i Uppsala. Avstånden är relativt korta och geografin är väl lämpad för cykling. Resvaneundersökningen från 2010 visar dessutom på en stor överflyttningspotential från bil- till cykelresor i och med att 59 % av bilresorna som görs i Uppsala är kortare än fem kilometer.

Östra Sala backe är beläget cirka två kilometer från centralstationen och en stor del av Uppsala nås inom en femkilometersradie, se Figur 2-8. För att kunna utnyttja cykelns fulla potential som färdmedel till och från Östra Sala backe behövs dock fysiska åtgärder i cykelinfrastrukturen.

För närvarande utreder Uppsala kommun vilka gator som ska ingå i det framtida huvudcykelnätet i tätorten. Huvudcykelnätet kommer att ges särskilt prioritet i drift- och underhållsarbetet och även kompletteras med tydlig vägvisning (vissa delar av det framtida huvudcykelnätet har redan börjat skyltas upp). I Figur 4-4 illustreras Uppsalas preliminära förslag för vilka gator som ska ingå, samt de behov av tillägg som denna utredning pekar på.



Figur 4-4 Uppsala kommuns förslag till framtida huvudcykelnät och behov av ytterligare kopplingar för att öka tillgängligheten till Östra Sala backe.

Åtgärder

Fysiska åtgärder för huvudcykelnätet ovan syftar både till att öka tillgängligheten till och från Östra Sala backe, men även till att få till stånd en säkrare trafikmiljö för cyklister. Följande åtgärdsförslag avser samtliga **sträckor och korsningar** i ovan utpekade huvudcykelnät:

- Separerad cykelbana
- Tydlig vägvisning
- Belysning
- Cykelvägen måste vara sammanhängande vilket innebär att avbrutna länkar måste kompletteras
- I eventuell blandtrafik måste hastighetsbegränsningen sänkas till 30 km/timme
- Hastighetssäkra motortrafikens hastighet i plankorsningar, exempelvis genom fartgupp eller avsmalning av körbanan
- I oreglerade korsningar bör cykelbanan passera genomgående och utformas så att det tydligt framgår att cyklister har företräde
- I området och längs huvudcykelnätet bör cykelvägvisningen vara väl utvecklad med både avstånd och tidsangivelser till viktiga målpunkter i staden

Själva cykelstråken i huvudcykelnätet bör **specifikt utformas**:

- Minst 4 meter breda
- Max 4 % lutning
- Grön våg för cyklister vid trafiksignaler
- Cykelräknare/-barometer (Visar hur många cyklister som passerar per dag och år och syftar både till att uppmärksamma cyklister och följa utvecklingen)
- Utpekade cykelstråk ska möjliggöra en medelhastighet på 20 km/h, vilket innebär att det bör vara få stopp (helst inga alls) och gröna vågar i trafiksignaler
- Kurvor och siktlinjer ska dimensioneras för en hastighet på 30 km/h
- Jämn och slät beläggning utan kanter och nivåskillnader

Åtgärderna ovan bör inkluderas i samtliga utpekade huvudcykelstråk efter hand. Hjalmar Brantingsgatan föreslås som demonstrationsstråk där åtgärderna ska implementeras först. Stråket är av mycket stor vikt för Östra Sala backe och en uppgradering av stråket skulle, förutom en standardhöjning, leda till att marknadsföra cykeltrafik i området och är en förutsättning för att framtida Mobility Management-åtgärder ska ge önskad effekt.

Cykelparkering

Cykeltrafik kommer att vara en mycket viktig del för att uppfylla visionen om ett stadslikt och miljömedvetet Östra Sala backe. Stor omsorg måste därför läggas på åtgärder som förenklar cykelanvändande. Cykelparkering måste ingå på ett tidigt stadium i planeringsprocessen och utformas med cyklisterna i åtanke. Eftersom cyklister är en heterogen grupp med olika preferenser måste området anpassas för allas behov. Året runt-cyklister, ofta med dyrare cyklar, behöver ha säker och väderskyddad cykelparkering i bostadsfastighetens källare för att de inte ska vara tvungna att släpa upp sin cykel till lägenheten, samtidigt som besökare behöver attraktiv cykelparkering alldeles vid entrén. Nedan följer mer specifika cykelparkeringsåtgärder:

I området måste attraktiva cykelparkeringar lokaliseras i direkt anslutning till entréer vid bostäder och övriga målpunkter, och ska kunna nås utan omvägar från cykelvägnätet. Cykelparkeringar ska helst ligga i direkt anslutning till entréer och alltid närmare målpunkten än eventuella bilparkeringar. Avståndet till målpunkten bör inte överstiga 25 meter för att cykelparkeringen ska bli högt utnyttjad och för att minimera den totala restiden. Cykelparkeringar ökar dels cyklistens tillgänglighet, men minskar även risken för felparkerade cyklar som stör andra trafikslag och rörelsehindre.

Minst en cykelparkering per boende bör uppföras på fastighetsmark i attraktiva lägen nära bostad och övriga verksamheter. Cykelparkering för besökande bör också beaktas. Cykelparkeringarna ska tillgodose både korttids- och långtidsparkerares preferenser. Korttidsparkeringar avser främst cykelparkering i anslutning till handel, restauranger eller andra verksamheter där cykeln parkeras upp till två timmar. Långtidsparkering krävs bland annat vid arbetsplatser och bostäder och kan placeras både inomhus och utomhus.

Samtliga cykelparkeringar, oavsett om de ska fungera som korttids- eller långtidsparkering, ska vara låsbara och väderskyddade. I anslutning till cykelparkeringar vid arbetsplatser bör även låsbara skåp uppföras, där cyklister kan låsa in hjälp, cykellampor etc.

Tillräckligt med utomhusparkeringar bör anläggas på förgårdsmark i direkt anslutning till entrén, för att gårdarna ska kunna vara fria från cyklar och fungera som vistelseyta. Utomhusparkeringarna ska förses med tak, möjlighet till ramlåsning och vara väl belysta.

I bostadsfastigheten, där cykeln parkeras över natten, bör byggherrarna uppföra parkering inomhus för att erbjuda väderskydd och minimera stöldrisk. Aspekter som komfort, skydd mot väder och stöldskydd värderas generellt högre av långtidsparkerare. Just stöldrisk får många att avstå från att cykla eller att använda en ”skrotcykel” vilken ofta har sämre funktion och säkerhet. Parkering inomhus bör ha direkt utgång till markplan. Förutom tillgängligheten är det även viktigt att de är enkla och funktionella att använda, samt upplysta för att öka trygghetskänslan.

I anslutning till både utomhus- och inomhusparkeringar bör viss cykelservice erbjudas i form av luftpump och verktyg.

Hjalmar Brantingsgatan

Hjalmar Brantingsgatan är det genaste cykelstråket mellan Östra Sala backe etapp 1 och centrala Uppsala. I stråket går mycket cykeltrafik redan idag och i och med utbyggnaden kommer belastningen att öka. Hjalmar Brantingsgatan utmärker sig dock när STRADA:s olycksstatistik studeras, mellan 2009 och 2011 skadades fyra cyklister allvarligt längs sträckan vilket är relativt många jämfört med andra cykelstråk. Innan boende flyttar in i etapp 1 måste därför stråket uppgraderas med genomgående och separerad cykelbana i hela sträckningen och samtliga oreglerade korsningar utformas så att det tydligt framgår att cyklister har företräde.

Barriärer

För att nå centrala Uppsala från Östra Sala backe måste Tycho Hedéns väg passeras, vilken utgör en kraftig barriär i staden. Hastighetsbegränsningen är 70 km/timmen och vägen har fyra körfält. I dagsläget finns endast en planskild korsning (vid Murargatan), övriga korsningar är signalreglerade. För att minska barriäreffekten bör vägens utformning ändras för att mildra genomfartstrafiken, bl.a. genom att sänka hastigheten och reducera antalet bilkörfält. Trafiksignalerna måste också ses över så att cyklister blir mer prioriterade i korsningarna än idag.

Tekniska lösningar för högkvalitativ cykelprioritering i korsningar finns idag för att cyklister ska få grön våg i trafiksignaler. I danska Odense har en rad framkomlighetsåtgärder för cyklister genomförts¹². Bland annat har ett system implementerats där ljuspollare har satts upp med jämna intervall som informerar om cyklisten kommer att hinna igenom framförvarande trafiksignal. Längs sträckan kan cyklisten välja att lugna ned tempot och passera under nästa

¹²http://www.odense.dk/web4/cyklisternesby/~media/SUBSITES%20OG%20WEBLIGHT/Cykelby/Cyklisternes%20by/Baggrundsnotat_cyklisternes%20by.ashx

signalomlopp eller öka takten för att hinna passera under pågående signal. I och med att cyklisten får information och därmed kan anpassa sin hastighet längs sträckan behöver de inte stanna vid korsningen utan kan använda grön våg.

Hastighetsöversyn

En hastighetsöversyn, exempelvis genom metodiken *Rätt fart i staden*, bör genomföras i Uppsala då 50 km/timme idag är skyltad hastighet på majoriteten av lokalgatorna, så även i Sala backe och Årsta. Eftersom separerad cykelbana i många fall saknas bör hastigheten sänkas till 30 km/timmen för att förebygga svåra olyckor mellan cyklister och motortrafik. En justerad hastighet får dock inte strida mot målet om en ökad medelhastighet för busstrafiken, varför hastighetsbegränsningen inte bör sänkas på de gator som är utpekade som stomstråk. Gator som omfattas av både huvudcykelnätet och stomstråken måste istället förses med separat cykelbana.

5. Åtgärder för att uppmuntra ett hållbart resande

För att de som i framtiden bor eller arbetar i Östra Sala backe ska resa på ett hållbart sätt till och från området krävs inte bara de ovan beskrivna infrastruktur-åtgärderna. Kommunen, UL och byggherrarna måste gemensamt skapa förutsättningar för detta och på olika sätt, både vid *planeringen av området* och under *användandet av området*.

Det handlar om att det under planeringsfasen (inkl. byggtid) måste skapas förutsättningar för ett hållbart resande och att det under användningsfasen (inkl. vid försäljning/uthyrning/inflyttning av lägenheter och lokaler) måste genomföras åtgärder som uppmuntrar till ett hållbart resande.

5.1 Åtgärder i planeringsfasen – före inflyttning

I tabellen nedan listas föreslagna åtgärder i planeringsfasen. I följande avsnitt ges en mer detaljerad beskrivning av respektive åtgärd. Förbättrat kollektivtrafikutbud och förbättrad infrastruktur för gång och cykel ingår i planeringsfasen men beskrivs mer utförligt i kapitel 4.

Tabell 5-1 Föreslagna åtgärder i planeringsfasen.

Åtgärd	Ansvar
Information och samråd om hållbar planering	Kommunens hållbarhetsansvariga person & projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare.
Förbättrat kollektivtrafikutbud	Kommunen och UL
Förbättrad infrastruktur för gång och cykel	Kommunen
Gemensamma parkeringsanläggningar inkl. friköp	Kommunen/Projektgruppen för aktuell etapp
Parkeringsreglering	Kommunen
Bilpool	Projektgruppen för aktuell etapp
Cykelrum & cykelverkstad	Respektive byggherre
Cykelservice	Projektgruppen för aktuell etapp delegerar till en byggherre
Cykelparkeringar	Respektive byggherre
Cykelpool	Projektgruppen för aktuell etapp
Lånecykelsystem	Kommunen
Realtidsskyltar för hållbart resande	Projektgruppen för aktuell etapp

Utveckling och samarbete för hållbar transportplanering

Beskrivning

För att kommunen, UL och byggherrarna samordnat och gemensamt ska lyckas skapa förutsättningar för ett hållbart resande vid planeringen och byggandet av området och dess kopplingar till övriga delar av Uppsala så är det av stor vikt att projektgruppen för aktuell etapp med ledning av kommunens hållbarhetsansvariga person och projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare löpande informerar och diskuterar med övriga aktörer kring hur implementeringen av olika åtgärder kan samordnas och regleras. I denna del ingår även att ta fram avtal som beskriver respektive parts åtaganden för att skapa förutsättningar och motivera till ett hållbart resande.

Ansvarsfördelning

Kommunens hållbarhetsansvariga person och projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare är sammanhållande för arbetet, medan övriga deltagare i projektgruppen för aktuell etapp inkl. UL ansvarar för att delta vid de möten, workshops och andra sammankomster som anordnas inom ramen för denna del. Det är av stor vikt att alla intressenter deltar aktivt.

Gemensamma parkeringsanläggningar

Beskrivning

Samlokalisering av parkeringsplatser för boendeparkering är ett sätt att erhålla en bra utnyttjandegrad och minska risken för ojämn beläggning inom stadsdelen. Detta innebär även en fördel för gång, cykel och kollektivtrafik genom att bilen görs mindre attraktiv än om denna nås direkt med hiss till bostadshusets källare. Gångavståndet från bostad till parkeringshus bör vara minst detsamma som gångavståndet till kollektivtrafikens hållplatser. Andra fördelar är att ytor i anslutning till husen kan användas på ett mer effektivt sätt och möjlighet finns att skapa attraktiva boendemiljöer. Med mindre behov av garage behöver inte alla gårdar vara underbyggda vilket möjliggör planering av större träd.

Upplägget med en gemensam parkeringsanläggning innebär också ofta att kostnaderna för anläggningen blir tydligare vilket i sin tur ökar incitamenten att ta betalt för de faktiska utgifter som anläggningen medför. En gemensam anläggning skulle kunna anläggas för de fyra planerade kvarteren i Östra sala backe som omfattas av etapp 1. Även efterfrågan på arbetsplats- och besöks-parkeringar kan tillgodoses i en gemensam anläggning genom att vissa platser reserveras för dessa användargrupper med hjälp av reglering.

Samlokalisering av parkering sker lämpligast genom friköp vilket innebär att byggherrarna köper sig fria från att anlägga någon parkering i anslutning till sin exploatering. Istället åtar sig kommunen att anlägga parkeringsplatser i gemensamma parkeringsanläggningar. Fördelen med friköp är kommunen som ensam aktör behåller kontrollen över parkeringen vilket i sin tur skapar möjligheter för samnyttjande och parkeringsstyrning.

Ett annat sätt att erhålla en gemensam parkeringsanläggning är genom att skapa en gemensamhetsanläggning eller en parkeringssamfällighet. Med detta menas att de olika byggherrarna gemensamt skapar en parkeringsanläggning avsedd för de boende i kvarteret eller stadsdelen.

En gemensam parkeringsanläggning kan även förläggas under annan bebyggelse genom skapande av tredimensionella fastigheter.

Ansvarsfördelning

Kommunen i samråd med projektgruppen för aktuell etapp ansvarar för att besluta om lösning för att erhålla gemensamma parkeringsanläggningar. Respektive byggherre ansvarar för att informera om valt upplägg till de som flyttar in samt att friköpa all eller en del av den parkering som ska anläggas för boende samt parkering för besökande och arbetande.

Parkeringsreglering

Beskrivning

Det grundläggande synsättet på bilparkering bör vara att det inte finns ett behov utan en efterfrågan på parkering. Reglering med hjälp av avgifter och tidsbegränsning är ett bevisat effektivt sätt att styra parkeringsefterfrågan. En viktig förutsättning för en effektiv parkeringsstyrning är att antalet aktörer minimeras. Mest effektiv blir styringen om kommunen som ensam aktör kontrollerar parkeringen i gemensamma parkeringsanläggningar skapade genom friköp.

Det är viktigt att de parkeringsanläggningar som anläggs regleras på ett sådant sätt att de bidrar till att minimera bilanvändningen. Bilparkering bör exempelvis inte subventioneras utan användarna bör betala den faktiska kostnaden. Samtidigt måste avgiftsstrukturen vara sådan att den inte uppmuntrar till att ta bilen för resor till arbetet. Boende bör lösa månadstillstånd för parkering i den gemensamma anläggningen medan besökare ges möjligheten att betala per timme. Det är då viktigt att timkostnaden inte uppmuntrar boende att ta bilen till arbetet och betala timtaxa på natten. Följande räkneexempel illustrerar hur man bör tänka i denna fråga.

Månadsabonnemang för boendeparkering kostar 2 000 kr. En boende som tar bilen till arbetet och kanske även använder den på helgen kan antas nyttja parkeringen 12 timmar per dygn, 7 dagar per vecka vilket innebär sammanlagt ca 360 timmar per månad. Kostnaden per timme bör då tydligt överstiga $2000/360 = 5,6$ kr. En kostnad per timme på exempelvis 8 kr skulle för denna person innebära en månadskostnad på ca 2 900 kr varför incitament finns att istället teckna ett månadsabonnemang. Detta i sin tur ger incitament att låta bilen stå på dagarna för att resa till arbetet på andra sätt eftersom parkeringskostnaden redan är betald.

Som ett komplement till avgiftsreglering kan man även arbeta med tidsreglering genom att exempelvis endast tillåta ett visst antal timmars parkering på några platser och på så sätt reservera dessa för korttidsbesökare.

Parkeringsreglering bör vidare användas för att skapa förutsättningar för samnyttjande av parkeringsanläggningar. Samnyttjande innebär att parkeringsplatser görs tillgängliga för olika funktioner och flera typer av verksamheter. Detta kan ofta innebära ett mer effektivt utnyttjande genom att olika verksamheter efterfrågar parkering under olika tider på dygnet, veckan eller olika delar av året. På sätt utnyttjas de parkeringsplatser som byggs maximalt.

Ett samnyttjande av parkeringsplatser förutsätter en gemensam parkeringsanläggning. Inom etapp 1 är antalet verksamheter relativt begränsat men i fortsatta etapper där det planeras för fler arbetsplatser kan åtgärden få en ökad betydelse.

För att öka gaturummets kvalitet och skapa mer utrymme för gående, cyklister och kollektivtrafik bör kantstensparkering på gatumark i möjligaste mån undvikas. Gatorna bör istället regleras för att endast tillåta angöring i enstaka parkeringsfickor i anslutning till entréer. Dessa skulle kunna regleras till att tillåta exempelvis 30 minuters parkering för att möjliggöra på- och avlastning.

Ansvarsfördelning

Ägaren av parkeringsanläggningen ansvarar för att adekvat reglering införs. Om det förekommer flera parkeringsaktörer är det av stor vikt att reglering utformas gemensamt inom projektgruppen för aktuell etapp så att dessa inte motverkar varandra. Bäst förutsättningar ges om kommunen är ensam ägare av parkeringsanläggningar.

Bilpool

Beskrivning

Med en bilpool finns möjligheten att påverka bilinnehav hos de som flyttar in i stadsdelen vilket i sin tur påverkar både efterfrågan på parkering och i förlängningen färdmedelsfördelningen. För att styra beteendet bör minst fem års medlemskap i bilpoolen ingå vid köp av bostad eller tecknande av hyreskontrakt för bostäder och verksamhetslokaler i området. Bilpoolsbilarna bör vara mer lättillgängliga än privatbilar vilket exempelvis innebär platser i direkt anslutning till kvarteret och de platser med kortast gångavstånd i gemensamma parkeringsanläggningar.

Bilpoolen ska vara utbyggd för att svara mot förväntad efterfrågan inom etapp 1 vid inflyttning men vara förberedd för en utbyggnad när resterande etapper av Östra Sala backe genomförs. Innan byggstart ska byggherrarna visa hur bilpoolen ska lösas samt att den finns på plats vid första inflyttning. Förslagsvis förs detta in som ett krav för att bygglov ska beviljas.

Det finns olika exempel på hur man har skapat bilpooler på andra platser. Antingen handlar man gemensamt upp en bilpoolsaktör vilken ansvarar för att driva bilpoolen i hela stadsdelen eller så går byggherrarna ihop och skapar en gemensam bilpool.

Ett exempel på en nationell aktör är Sunfleet. Sunfleet finns i stora delar av landet och ett medlemskap innebär att man får tillgång till alla deras bilpooler. En lokal aktör i Uppsala är Bilpoolarna i Uppsala vilka för närvarande har 6 bilar och vars pool är öppen för både privatpersoner, företag och föreningar.

Webbplatsen www.bilpool.nu drivs av Trafikverket tillsammans med kommuner, regioner och bilpooler runtom i landet. På sidan finns information om bilpoolsbilar i hela landet som uppfyller Trafikverkets definition och kvalitetskrav på en bra bilpool. Syftet är att tillsammans verka för fler och större bilpooler i Sverige.

Lunds bilpool är ett exempel på hur man har skapat en bilpool i form av en ekonomisk förening. Medlemmarna i föreningen ansvarar gemensamt för

poolens bilar och föreningens ekonomi. Föreningen har en styrelse och ett antal arbetsgrupper vilka alla arbetar ideellt. Medlemmarna ges möjlighet att påverka arbetets inriktning på årsmötet. Grundprincipen är att erhålla låga kostnader genom att alla medlemmar bidrar till arbetet på något sätt. Om man inte har möjlighet att delta i någon arbetsgrupp betalar man istället en högre fast årskostnad. Bilarna byts ut var tredje år och finns placerade på parkeringsplatser spridda över hela Lund. Baserat på erfarenhet om en bra avvägning mellan tillgång och efterfrågan eftersträvar man att det ska gå ca 20 medlemmar på varje bil.

Kvarteret Fullriggaren i Västra hamnen i Malmö är det första bostadsprojektet i Sverige i vilket medlemskap i bilpool har inkluderats i bostäderna vid inflyttning. Malmö stad hade beslutat om en parkeringsnorm för detaljplanen på 1,1 bpl/lgh (inklusive 0,1 platser för besökare) och byggherrarna gavs möjligheten att få detta sänkt till 0,8 bpl/lgh förutsatt att samtliga byggherrar åtog sig att genomföra ett paket av åtgärder, bland annat betala den fasta månadsavgiften för bilpool för alla lägenheter och verksamhetslokaler i fem år räknat från inflyttningsdatum i respektive hus samt att friköpa minst 170 parkeringsplatser vardera à 100 000 kr. De 14 byggherrar som är engagerade i kvarteret Fullriggaren valde gemensamt Sunfleet till bilpoolsleverantör. Sunfleet har under byggtiden haft en löpande dialog med det kommunala parkeringsbolaget för att säkerställa parkeringsplatser för bilpoolsbilarna.

Kvarteret Fullriggaren är i dagsläget inflyttat till omkring 50 % och enligt Sunfleet är omkring 40 % av hushållen aktiva användare av bilpoolen.¹³

Ansvarsfördelning

Projektgruppen för aktuell etapp handlar gemensamt upp leverantör av en bilpoolslösning alternativt säkerställer att rätt kompetens anlitas för att bygga upp en lokal bilpool.

Byggherrarna ansvarar för att inkludera medlemskap i 5 år i bilpoolen vid försäljning/uthyrning av bostäder och lokaler, säkerställa tillgång till parkering för bilpoolsbilarna samt för att informera de boende.

Kommunen ansvarar för att säkerställa att hänsyn tas till bilpoolens lokalisering vid framtagande av detaljplaner samt att tillgång till parkering för bilpoolsbilarna säkerställs om gemensam parkering anordnas samt vid behov på gatumark.

Cykelrum och cykelverkstad

Beskrivning

Ett cykelrum ska finnas i bottenplan på samtliga fastigheter. Cykelrummet bör innehålla cykelpump, tvättmöjlighet, reparationsmöjlighet, laddstolpar för elcyklar och kan kombineras med cykelhiss till lägenheten. Om annat cykelgarage saknas ska cykelrummet även medge säker vinterförvaring av cyklar.

Ansvarsfördelning

Respektive byggherre ansvarar för att anlägga cykelrum i sina hus i enlighet med den lägsta standard som framarbetats.

¹³ Samtal med Olof Holmgren, Sunfleet, 2012-06-25

Cykelservice

Bemannad cykelservice är ett sätt att synliggöra cykeln som transportmedel och gör det enklare och bekvämare att använda cykel för sina resor. En verkstad kan med fördel samordnas med en cykelpool. Diskussioner kring en gemensam cykelservice har redan förts i projektgruppen. Information om priser och öppettider ska finnas tillgängligt i alla bostadshus och verksamheter samt i informations- och välkomstpaket.

Ansvarsfördelning

Projektgruppen för aktuell etapp ansvarar för att cykelservice inkluderas i planeringen och delegeras till lämplig byggherre enligt kommunens direktiv. Respektive byggherre ansvarar för att man når ut med budskap och information på bästa sätt. Kommunen ansvarar för att säkerställa att cykelservicens lokalisering styrs av var den är mest lättillgänglig och därmed gör störst nytta.

Cykelparkeringar

Beskrivning

Attraktiva cykelparkeringar är en viktig variabel för att visa att det satsas på cykeln som färdmedel och innebär att det blir enklare och mer attraktivt att cykla. Cykelparkeringar ska alltid placeras nära entréer för att medge så korta gångavstånd som möjligt. De kan även förläggas i cykelgarage vilket fyller en funktion både vid vinterförvaring av cyklar och för väderskydd och ökad stöldsäkerhet. Ett attraktivt cykelgarage måste vara lättillgängligt för dagligt bruk och bör placeras i anslutning till cykelstråk och entréer. Cykelgarage kan anläggas gemensamt av flera byggherrar men detta får inte medföra långa gångavstånd från byggnadernas entréer. Alla cykelparkeringar ska medge möjlighet till ramlåsning och vara utrustade med väderskydd. Vid planering av cykelparkeringar bör hänsyn tas till olika typer av cyklar – det bör vara möjligt att ladda elcyklar och möjlighet att även parkera cykelkärror och lådcyklar.

Ansvarsfördelning

Projektgruppen för aktuell etapp ansvarar gemensamt för att utarbeta en lägsta standard för cykelparkeringar i Östra Sala backe. Respektive byggherre ansvarar för att anlägga cykelparkering i enlighet med de riktlinjer som framarbetas och enligt fastställd cykelparkeringsnorm. Kommunen ansvarar för att anlägga eventuella cykelparkeringar på kommunal mark.

Cykelpool

Beskrivning

En Cykelpool är ett sätt att dels synliggöra cykeln som färdmedel och dels locka nya resenärer som inte önskar äga och ta hand om en egen cykel men som ser en fördel i att kunna cykla i vissa relationer. Det skapar även möjlighet för tillfälliga besökare att cykla. Cykelpoolen integreras lämpligen med cykelservice men kompletteras även med obemannade ställ för att medge korta gångavstånd till närmaste cykelställ för boende och arbetande i stadsdelen. Som riktlinje bör det inte vara längre att hämta en cykel än att gå till närmaste hållplats för kollektivtrafiken. En lokal cykelpool måste generellt tillåta längre utlåningstider än ett låncykelsystem för att kunna utgöra ett alternativ för exempelvis arbetsresor med målpunkt i centrum eller i andra stadsdelar. Liksom för bilpool ska medlemskap i cykelpoolen ingå i bostaden och kommuniceras

vid försäljning och inflyttning. Cykelpoolen bör både innehålla vanliga cyklar och elcyklar samt cykelkärror och lådcyklar.

Ansvarsfördelning

Projektgruppen för aktuell etapp handlar gemensamt upp leverantör av en cykelpoolslösning. Kommunen ansvarar för att göra plats för cykelställ på kommunal mark i detaljplanearbetet. Respektive byggherre ansvarar för att inkludera medlemskap i cykelpoolen vid försäljning av bostäder eller tecknande av hyresavtal, göra plats för eventuella cykelställ på fastighetsmark samt för att informera om cykelpoolen till de som flyttar in.

Lånecykelsystem

Beskrivning

Som ett alternativ till en cykelpool kan ett lånecykelsystem anläggas. Tillgång till lånecyklar är ett bra sätt att göra det enkelt för den som inte själv äger en cykel att börja cykla. Lånecyklar möjliggör också enkelresor med cykel, vilket exempelvis är lämpligt vid byten mellan cykel och kollektivtrafik. Cykelstationer med hög kapacitet bör finnas vid de större målpunkterna i Uppsala, såsom vid Resecentrum och Akademiska Sjukhuset och på ett flertal ställen i staden. Abonnemang för lånecyklar ska liksom för cykelpool och bilpool ingå i välkomstpaket till nyinflyttade.

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för att bygga upp ett lånecykelsystem och bereda plats för detta inom Östra Sala backe.

Realtidsskyltar för hållbart resande

Beskrivning

Realtidsinformation om kollektivtrafikens avgångstider i och i närheten av bostadshus och verksamhetslokaler är ett sätt att synliggöra kollektivtrafiken och göra den mer lättillgänglig. Skyltar skulle även kunna innehålla information om tillgången på cyklar i cykelpool eller lånecykelsystem och bilar i bilpoolen. Det är särskilt viktigt att uppmärksamma kollektivtrafiken för de som har ett längre gångavstånd till hållplats och på så sätt inte har samma direkta tillgänglighet. Det bör studeras om det går att integrera information om kollektivtrafikens avgångstider och tillgången på lånecyklar i samma system som informerar om energianvändning i bostäder och lokaler i de fall då detta är aktuellt. Motsvarande information bör även finnas tillgänglig via internt och smartphones.

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för den tekniska lösningen och placering av skyltar på gatumark. Respektive byggherre ansvarar för placering av skyltar inom sina fastigheter.

5.2 Åtgärder i användningsfasen – vid och efter inflyttning

I tabellen nedan listas föreslagna åtgärder i användningsfasen. I följande avsnitt ges en mer detaljerad beskrivning av respektive aktivitet.

Tabell 5-2 Åtgärder i användningsfasen

Åtgärd	Ansvar
Informationsinsatser	Kommunens hållbarhetsansvariga person & projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare.
MM i byggfasen	Projektgruppen för aktuell etapp och kommunen
Informationspaket till lägenhetsspekulanter	Projektgruppen för aktuell etapp ansvarar för utformning, respektive byggherre ansvarar för att dela ut
Välkomstpaket till nyinflyttade	Projektgruppen för aktuell etapp ansvarar för utformning. Respektive byggherre ansvarar för att dela ut och informera vid inflyttning.
Hemkörning av matkasse	Projektgruppen för aktuell etapp ansvarar för att teckna avtal. Respektive byggherre ansvarar för att informera boende.
Resepolicy och Gröna resplaner	Kommunen och aktuell byggherre
Testtrampare	Projektgruppen för aktuell etapp.
Testresenärskampanj	Projektgruppen för aktuell etapp och UL
Gå och cykla till skolan-projekt	Kommunen och aktuell byggherre.

Marknadsföring av hållbart resande

Beskrivning

För ett gott genomslag av föreslagna motivationsåtgärder för ett hållbart resande rekommenderas samordnade informationsinsatser för att säkerställa att alla spekulanter till lägenheter och lokaler samt nyinflyttade får ta del av information kring förutsättningar och möjligheter för ett hållbart resande.

Informationsinsatserna kan genomföras i form av informationsmöten, personlig rådgivning eller utskick av informationsmaterial, och bör ske i nära samarbete med byggherrarna.

Ansvarsfördelning

Kommunens hållbarhetsansvariga person tillsammans med projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare bör ta ett övergripande ansvar för detta arbete som ska bedrivas i nära samarbete med byggherrarna.

MM-i byggfasen

Beskrivning

Området kommer att karaktäriseras av byggnation och byggtransporter under en längre tid även efter att de första invånarna flyttat in. Det är därför av största vikt att gång-, cykel- och kollektivtrafik samt tillgängligheten till bilpoolsbilar tydligt prioriteras under hela byggprocessen. Det handlar framförallt om att säkerställa gena, framkomliga gång, cykel- och kollektivtrafikstråk genom hela stadsdelen samt platser för bilpoolsbilar under byggtiden. Arbetet genomförs genom återkommande informationsmöten och samordning av avspärningar

och leveranser etc. med både byggherrar och entreprenörer. Arbetet behöver även kombineras med lättillgänglig felanmälan för områdets användare.

Ansvarsfördelning

Projektgruppen för aktuell etapp ansvarar för att säkerställa samordning mellan byggherrarna och informationsspridning till boende och arbetande. Kommunen säkerställer att UL och deras entreprenörer hålls underrättade.

Informationspaket till spekulanter

Beskrivning

Det är av stor vikt att boende och företag har rätt kunskap och förväntningar när de flyttar in och vet vilka möjligheter och förutsättningar det finns för ett hållbart resande i Östra Sala Backe. De bör även medvetandegöras om att det finns förväntningar på de som bor och arbetar i stadsdelen att anamma ett hållbart resande. Detta sker genom information i samband med marknadsföring av området, samt i form av tryckt informationsmaterial som delas ut till alla intressenter av bostäder och lokaler. Information kan även spridas vid informationsträffar och visningar.

Informationspaketet bör innehålla information om vilka möjligheter det finns för ett hållbart resande och vilka hjälpmedel som kommer att finnas till hands för att underlätta för ett hållbart resande, så som bilpool, cykelpool, kollektivtrafikkort för nyinflyttade, etc.

Den hållbara livsstilen är ett viktigt ideal för många boende i en stad som Uppsala. Det finns en attraktion hos ett boende som erbjuder fler transportmöjligheter och bättre möjligheter än normalt för resor med kollektivtrafik, gång och cykel. Därför bör man också dra nytta av detta och använda det som ett argument i försäljning och intresseskapande. T ex inkludera hållbart resandefördelarna i försäljningskommunikationen, och ha ett material för det i såväl skriftlig form som i andra kanaler (på webb, i TV-reklam, etc).

Ansvarsfördelning

Projektgruppen för aktuell etapp ansvarar för att ta fram ett informationspaket och respektive byggherre ansvarar för att delge denna information till sina potentiella kunders.

Välkomstpaket till nyinflyttade

Beskrivning

Ett gemensamt välkomstpaket som tas fram och delas ut till alla som flyttar in i området är ett sätt att nå ut med budskapet om en hållbar livsstil på ett enhetligt sätt. Välkomstpaketet ska vara utformat i enlighet med projektgruppens kommunikationsplattform och syftar till att informera om och marknadsföra stadsdelens hållbarhetsprofil. I välkomstpaket bör exempelvis information om alla genomförda och planerade åtgärder framgå, såsom bilpool, cykelpool, cykellånesystem, laddstolpar för elcyklar och elbilar, kommande kampanjer, etc. Paketet kan även innehålla rabatterade produkter och tjänster, t ex cykelservice och cykelreparationer.

I välkomstpaketet ingår även abonnemang på bilpool, cykelpool och lånecykelsystem. Abonnemangen bör sträcka sig över en femårsperiod. Förslagsvis bör ett och samma kort nyttjas för att få access till de olika systemen. Därtill bör

även ett års kollektivtrafikkort ingå. Utdelning av kort kombineras med information om kollektivtrafiken, individuella tidtabeller, realtidsinformation i bostäder och lokaler för att uppmuntra och underlätta resor med kollektivtrafiken.

Välkomstpaketet kompletteras med direktbearbetning, så kallad personlig rådgivning för de som är intresserade. Första kontakten tas via telefon och för de som önskar följs detta upp av hembesök. Lämpligen tas två paket fram, ett riktat till boende och ett riktat till verksamheter.

Ansvarsfördelning

Projektgruppen för aktuell etapp ansvarar gemensamt för att samla in och utforma det material som ska ingå i välkomstpaketet. Respektive byggherre ansvarar för att dela ut välkomstpaketet till de som flyttar in.

Hemkörning av matvaror

Beskrivning

Hemkörning av varor från den lokala mataffären minskar behovet av att nyttja bil vid inköpsresor, särskilt för barnfamiljer där inköpen ofta blir stora och tunga. möjligt lokalodlade, ekologiska matvaror och kan beställas/avbeställas via nätet. Varorna bör levereras till dörr med elcykelkärror, elbil eller annan miljöanpassad transport.

Ansvarsfördelning

Projektgruppen för aktuell etapp ansvarar för att teckna avtal med lämplig transportör i samarbete med lämplig butik. Information om detta ska sedan inkluderas i informationspaketet och ett förmånligt starterbjudande ska ingå i välkomstpaketet.

Resepolicy och Gröna resplaner

Beskrivning

För de företag som etablerar sig i eller i direkt anslutning till området bör en resepolicy som främjar ett hållbart resande införas.

För företag med fler än 100 anställda bör även kartläggning av företagets resor och transporter, t ex enligt LOCA¹⁴, genomföras. Kartläggningen ska ligga till grund för framtagandet av Gröna resplaner. För mindre företag och verksamheter lokaliserade i samma område finns möjligheten att gå ihop och göra en gemensam kartläggning.

Ansvarsfördelning

Respektive byggherre som kommer att ha lokaler som ska hyras ut till verksamheter ansvarar för detta.

¹⁴ LOCA = LOW Carbon Access for added value. LOCA effektiviserar de resor och transporter en verksamhet behöver för att fungera – tjänsteresor, pendlingsresor och godstransporter samt ibland även besökarens, kunders eller patienters resor.

Testtrampare

Beskrivning

Det bör årligen genomföras två testtramparkampanjer. Testtramparkampanjer är ett väl beprövat sätt att få vanebilister att prova – och fortsätta – cykla till och från arbetet. Testtramparkampanjer bedrivs idag aktivt på ett flertal orter i Sverige.

Testtramparkampanjer bör enbart riktas till vanebilister (åker bil till arbetet minst 3 dagar per vecka). Dessa ges ett erbjudande om att bli testtrampare och erhåller cykelutrustning och en cykeldator förutsatt att de förbinder sig att:

- Cykla till och från arbetet minst tre dagar per vecka under testperioden.
- Medverka i uppföljningsenkäter (före, under samt 6 månader efter testperioden).

Testtramparprojekt bör planerats och följas upp med hjälp av SUMO¹⁵.

Den ena kampanjen bör vända sig till alla invånare och främja vintercykling. I denna kampanj bör dubbdäck marknadsföras och delas ut till deltagarna. Denna kampanj som syftar till att främja vintercyklister genomförs i början av vintern. Den andra kampanjen bör rikta sig specifikt mot de som brukar använda bil och genomförs under vårkanten.

I samband med kampanjerna genomförs informationsinsatser med cykelverkstad, tävlingar, hälsokontroller, försäljning av cykelutrustning mm.

Ansvarsfördelning

Projektgruppen för aktuell etapp i samarbete med Uppsala kommun ansvarar för genomförandet av testtramparkampanjerna. Kommunen och UL ansvarar för att projektet blir återkommande under minst 3 år.

Testresenärskampanj

Testresenärprojekt är ett väl beprövat sätt att få vanebilister att prova – och fortsätta – åka kollektivt till och från arbetet. Testresenärprojekt bedrivs idag aktivt på ett flertal orter i Sverige.

Testresenärprojekt bör enbart riktas till vanebilister (åker bil till arbetet minst 3 dagar per vecka). Dessa ges ett erbjudande om att bli testresenär i kollektivtrafiken och erhåller då ett månadskort gällande för 30 dagar i UL:s trafik förutsatt att de förbinder sig att:

- Åka med kollektivtrafiken till och från arbetet minst tre dagar per vecka under testperioden.
- Medverka i uppföljningsenkäter (före, under samt 6 månader efter testperioden) samt föra resedagbok över sitt resande under själva provperioden.

Testresenärprojektet bör planerats och följas upp med hjälp av SUMO¹⁶.

Testresenärskampanjen bör genomföras årligen i början av hösten. Kampanjen ger samtidigt tillfälle till information och marknadsföring av kollektivtrafiken, t

¹⁵ SUMO - System för utvärdering av mobilitetsprojekt, se bilaga 1.

¹⁶ SUMO - System för utvärdering av mobilitetsprojekt, se bilaga 1.

ex av förbättringar som genomförts av kollektivtrafiken under det senaste året. Informationen och marknadsföringen bör vända sig till samtliga invånare.

Ansvarsfördelning

Projektgruppen för aktuell etapp har ett gemensamt ansvar i samarbete med Uppsala kommun och UL. Kommunen och UL ansvarar för att projektet blir återkommande under minst 3 år.

Gå- och cykla till skolan-projekt

Beskrivning

Gå – och cykla till skolan projekt bör genomföras vid terminsstart under hösten vid de skolor och förskolor som kommer att ligga i eller i anslutning till området. Med detta menas att kommunen och byggherren/fastighetsägaren arbetar tillsammans med skolan genom att engagera såväl ledning som föräldrar och elever i syfte att uppmärksamma hur man reser till skolan, identifiera vilka problem som finns och hur man kan minska dessa. Oftast handlar det om att åstadkomma en överflyttning från bil till gång och cykel. Exempel på innehåll i ett sådant projekt är resvaneundersökning i klassrummet, bilfria dagar och vandrande skolbuss. Gå- och cykla till skolan-projekt kan även utformas som en cykeltävling mellan skolorna i området.

Projektet syftar både till att erhålla säkra och trygga skolvägar och att uppmuntra barn och föräldrar till att gå och cykla till skolan. I tävlingar kan barnen utrustas med GPS. Så kan man även kartlägga deras färdvägar, se om de cyklar där det är ”tänkt” och se om det finns behov av förbättringar.

Ansvarsfördelning

Uppsala kommun tillsammans med aktuell byggherre ansvarar för genomförande av skolvägsprojekt.

6. Strategi för att sänka parkeringstalen i etapp 1

I detta kapitel beskrivs vad som konkret krävs för att Östra sala backe etapp 1 ska kunna planeras med en lägre parkeringsnorm.

6.1 Organisation – roller och ansvar

Enligt de kvalitets- och hållbarhetskriterier som tagits fram för Östra Sala backe ska en hållbarhetsansvarig person på kommunen driva projektets hållbarhetsfrågor i samråd med bland annat projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare. Samma person bör även ha det övergripande ansvaret för att genomförandeplanen för etapp 1 genomförs och utvärderas på det sätt som beskrivs här. Det innebär bland annat att alla berörda aktörer medvetandegörs om sitt ansvar att genomföra och utvärdera åtgärder. I det övergripande ansvaret ingår att samla in och sammanställa dokumentation och utvärdering av alla åtgärder och på så sätt kontrollera att angiven tidplan hålls. Nedan listas övergripande roller och ansvar:

- **Projektgruppen för etapp 1** ansvarar primärt för att gemensamt handla upp leverantör för bilpool, cykelpool samt cykelservice.
- **Varje enskild byggherre** ansvarar även för att varje enskild fastighet utrustas med de föreslagna fysiska som uppmuntrar och underlättar för ett hållbart resande i enlighet med kapitel 5 samt att friköpa parkering i den omfattning som anges i avtalet avseende lägre parkeringstal (beskrivs i kapitel 6.3)
- **Uppsala kommun** ansvarar primärt för att tillgodose att föreslagna infrastrukturåtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik genomförs i enlighet med kapitel 4 och 5 och att parkeringar i området regleras så att de gynnar ett hållbart resande. De ansvarar vidare för att säkerställa att den parkering som byggherrarna friköper anordnas på ett sätt så att ett hållbart resande främjas.
- **UL i samarbete med Uppsala kommun** ansvarar primärt för att tillgodo sett att föreslagna förbättringar av kollektivtrafiken genomförs i enlighet med kapitel 4.

6.2 Strategi för genomförande

Genomförandet kan delas in i tre faser:

- Planeringsfas
- Användningsfas
- Uppföljning och kunskapsåterföring

Planeringsfasen syftar till att skapa förutsättningar och acceptans för ”hållbar planering” och ”hållbart resande”, samt att integrera SUMO¹⁷ som verktyg för att planera, styra och följa upp beteendepåverkande åtgärder både i planerings- och användningsfas. Målgruppen för aktiviteterna inom denna fas är framförallt kommunens politiker, kommunens och UL:s tjänstemän samt byggherrarna. I planeringsfasen är det utöver ovan nämnda aktiviteter, viktigt att:

1. Tydliggöra mål och syfte med arbetet för alla berörda aktörer
2. Ha en god kunskap om befintliga förutsättningar för ett hållbart resande i Östra Sala backe
3. Marknadsföra arbetet inom och utanför projektgruppen för etapp 1

I användningsfasen erbjuds olika mobilitetstjänster för att uppmuntra till ett hållbart resande. Den direkta målgruppen är nyinflyttade och boende i Östra Sala Backe. Men i vissa fall handlar det även om att påverka den indirekta målgruppen, såsom kommunens politiker, kommunens och UL:s tjänstemän samt byggherrarna så att de i sin tur tillhandahåller mobilitetstjänster (eller skapar förutsättningar för detta). I användningsfasen är det även viktigt att:

1. Utvärdera och följa upp genomförda åtgärder

Återkopplingsfasen syftar till att systematiskt använda uppföljning och utvärdering för att förbättra arbetet. I återkopplingsfasen är det viktigt att:

1. Se om genomförda åtgärder gav önskad effekt. Och om inte, vad det berodde på.
2. Om man nått upp till uppsatta mål och om inte, vilka ytterligare åtgärder krävs för att nå upp till dessa.
3. Marknadsföra och sprida resultaten mot boende, tjänstemän och politiker.

¹⁷ SUMO - System för utvärdering av mobilitetsprojekt, se bilaga 1.



Figur 6-1 Schematisk bild av den övergripande genomförandeprocessen.

6.3 Förslag till åtagande för byggherrarna kopplat till lägre parkeringstal.

Ett avtal bör upprättas i vilket alla berörda aktörer formellt åtar sig sitt ansvar gentemot projektet och godtar påföljder av eventuella förseningar av tidplan eller andra avsteg från avtalet.

Om kommunen och alla byggherrar åtar sig att genomföra de åtgärder som beskrivs nedan kan bilparkeringsnormen för bostäder sänkas till **0,72 parkeringsplatser per lägenhet** (inklusive 0,1 platser för besökare och 0,02 platser för bilpool).

För verksamheter antas att bilförarandelen kan sänkas till 25 % och att cykelandelen höjs till minst 50 % om samtliga åtgärder nedan genomförs. Det leder till sänkta parkeringstal, se Tabell 6-1.

Tabell 6-1 Justerad parkeringsnorm för verksamheter. Parkeringstalen har här beräknats utifrån visionen för år 2030 om 25 % bilförarandel, 25 % kollektivtrafikandel och minst 50 % cykelandel. Där cykelandelen kan väntas högre har denna tillåtits att fortsatt vara högre än 50 %.

	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöks-parkering	Cykelplatser per 1000 m ² BTA	Varav arbetsplats-parkering	Varav besöks-parkering
Restaurangverksamhet	20	3	17	40	5	35
Vårdboende	2	1	1	6	3	3
Förskola	4	2	2		0,6/anst	0,3/barn
Närbutik	13	3	10	29	5	24

Uppsala kommun åtar sig att:

- Säkerställa att det finns goda möjligheter att resa med kollektivtrafik och cykel till området när första inflyttning sker 2015.
- Att godkänna sänkta parkeringstal (beskrivs ovan) om alla byggherrarna uppfyller det åtagande som beskrivs nedan.

Byggherrarna i etapp 1 åtar sig att:

- Att friköpa minst 1/6 av bilparkeringsplatserna för boende (0,1 platser per lägenhet) och samtliga platser för besökande (0,1 platser per lägenhet) och arbetande. Kostnaden för friköp fastslås av Uppsala kommun innan avtalet tecknas.
- Att betala den fasta månadskostnaden för bilpool för alla lägenheter och verksamhetslokaler i fem år räknat från inflyttningsdatum i respektive hus samt att informera om bilpoolen.
- Att ordna tillräckligt många och bra cykelparkeringar, inkl. cykelrum och cykelverkstad, (bevakas av kommunen i bygglov) samt informera boende om förutsättningarna för att cykla.
- Att verka för att en cykelpool och en bemannad cykelservice etableras i området samt informera boende och verksamheter om denna.
- Säkerställa att de företag som etablerar sig inom fastigheten tar fram en resepolicy som främjar ett hållbart resande.
- Att genomföra informationsinsatser och kampanjer om hållbart resande och om de ambitioner som finns för området.
- Att årligen följa upp bilinnehav och rapportera detta till Uppsala kommun.

Detta innebär att parkeringsnormen med 0,72 platser för lägenheter består av:

- 0,1 platser/lägenhet för besökande, tillhandahålls av kommunen genom friköp.
- 0,1 platser/lägenhet för boende, tillhandahålls av kommunen genom friköp.
- 0,5 platser/lägenhet för boende, byggherrarna ansvarar för att anlägga dessa inom bostadskvarteren, alternativt friköpa även dessa.
- 0,02 platser/lägenhet för bilpool för boende, byggherrarna ansvarar för att anlägga dessa inom bostadskvarteren.

6.4 Planering och uppföljning med hjälp av SUMO

Resurser bör avsättas för uppföljning, utvärdering, information och kommunikation. Genom uppföljning och utvärdering av genomförda åtgärder ges underlag för kunskapsspridning och kunskapsåterföring. Uppföljning och utvärdering genomförs förslagsvis med hjälp av, SUMO, ett verktyg som är utvecklat för planering och utvärdering av beteendepåverkande åtgärder. Det ger även möjlighet för effektivisering och systematisering av arbetet för ett mer hållbart resande.

Det är även av stor vikt att återföra resultat och effekter till invånarna i området genom löpande återkoppling. Detta kan lämpligen göras gemensamt via den gemensamma varumärkesplattform som ska tas fram och kompletteras med information i samband med försäljning/tilldelning, i boendepärm, events och

kampanjer. Här bör även olika typer av social media nyttjas för att skapa dialog och sprida kunskap och information, t ex Facebook, webbsidor och Twitter.

För ytterligare information om SUMO-metodiken hänvisas till bilaga.

7. Genomförandeplan för etapp 1

Genomförandeplanen ger förslag på när åtgärderna bör genomföras samt vem eller vilka som ska vara ansvarig för respektive åtgärd. Genomförandeplanen är uppdelad i Planeringsfas, Användningsfas samt Uppföljning och kunskapsåterföring.

7.1 Planeringsfas

I planeringsfasen är den övergripande målsättningen att genom hållbar planering skapa förutsättningar för ett hållbart resande. I planeringsfasen är det bl. a viktigt att:

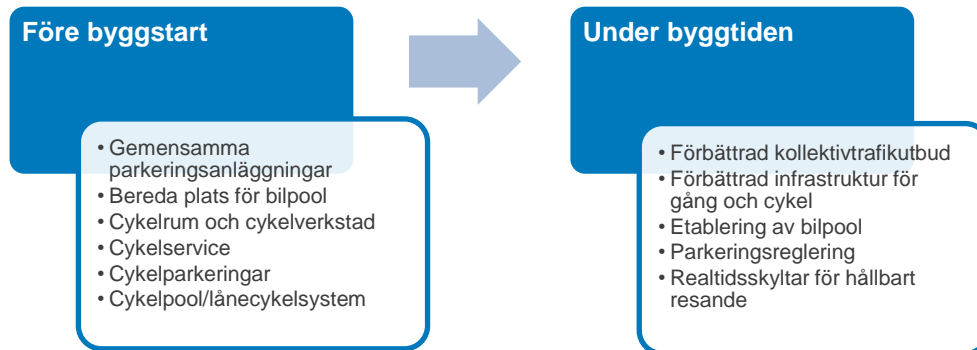
- Tydliggöra mål och syfte med arbetet för alla berörda aktörer.
- Marknadsföra arbetet inom och utanför projektgruppen för etapp 1.

I Tabell 7-1 listas föreslagna åtgärder i planeringsfasen. I följande avsnitt ges en mer detaljerad beskrivning av när respektive aktivitet bör genomföras och hur den bör utvärderas.

Tabell 7-1 Sammanställning av åtgärder, ansvarsfördelning och tidpunkt för genomförande i planeringsfasen

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Information och samråd om hållbar planering	Kommunens hållbarhetsansvariga person & projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare.	Påbörjas omgående, sker löpande fram till inflyttning
Förbättrat kollektivtrafikutbud	Kommunen och UL	Påbörjas omgående, klart före inflyttning
Förbättrad infrastruktur för gång och cykel	Kommunen	Påbörjas omgående, klart vid inflyttning
Gemensamma parkeringsanläggningar	Kommunen i samarbete med Projektgruppen för etapp 1	Lösning klar före byggstart, anläggning klar vid inflyttning
Parkeringsreglering	Kommunen	Klart vid inflyttning
Bilpool	Projektgruppen för etapp 1	Avtal tecknat före byggstart, bilar på plats vid inflyttning
Cykelrum & cykelverkstad	Respektive byggherre	Klart vid inflyttning
Cykelservice	Projektgruppen för etapp 1 delegerar till en byggherre	Klart vid inflyttning
Cykelparkeringar	Respektive byggherre	Klart vid inflyttning
Cykelpool	Projektgruppen för etapp 1	Klart vid inflyttning
Lånecykelsystem	Kommunen	Klart vid inflyttning
Realtidsskyltar för hållbart resande	Projektgruppen för etapp 1	Klart vid inflyttning

Figur 7-1 illustrerar genomförande av åtgärderna i relation till projektet.



Figur 7-1 Schematisk bild över skede för genomförande under planeringsfasen

Tjänster - Insatser för att motivera projektgrupp, UL och förtroendevalda att skapa förutsättningar för ett hållbart resande

För att arbetet med att genomföra föreslagna åtgärder för ett hållbart resande ska bli framgångsrikt krävs det att mål och syfte med detta är väl förankrat hos alla berörda parter. Arbetet bör inledas med ett tydligt avstamp genom någon typ av aktivitet för att uppmärksamma det gemensamma arbetet för ett hållbart resande. Avstampets syfte är att tydliggöra varför arbetet genomförs och skapa en gemensam vision inom projektgruppen. Det kan handla om att bjuda in en inspirationsföreläsare samt att genomföra någon typ av gemensam aktivitet som en cykeltur i projektområdet eller att bjuda in en elcykelleverantör för demonstration. Berörda politiker bör också bjudas in till detta möte för att säkerställa god förankring.

Efter avstampet är det viktigt att åtgärdsarbetet integreras i projektgruppens befintliga organisation. Löpande avstämningar och dialog för erfarenhetsutbyte är av stor vikt under planeringsfasen. Avstämning av åtgärdsarbetet bör föras in som en obligatorisk punkt på projektgruppsmöten. Berörda politiker bör informeras löpande om gruppens arbete.

Ansvarig för detta arbete är kommunens hållbarhetsansvariga person tillsammans med projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare. Deras huvuduppgift blir att genom informationsinsatser och dokumentation:

- tillse att alla parter undertecknar avtalet avseende varje parts åtagande för ett hållbart resande
- följa upp att varje part följer sitt åtagande
- följa upp att tidplanen för färdigställande hålls

Erbjudanden – Åtgärder som projektgruppen och UL vidtar för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande

I följande text ges en kort beskrivning av tid för färdigställande för respektive åtgärd som projektgruppen och UL vidtar för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande.

För att säkerställa att tidplan för färdigställande av samtliga åtgärder hålls föreslås löpande uppföljning med kvartalsvis avrapportering till projektgruppen för etapp 1.

Inom projektgruppen diskuteras uppföljningsrapporteringarna och beslut kan tas om det finns behov av utökade resurser för att tidplanen ska kunna hållas.

Förbättrat kollektivtrafikutbud

Ett förbättrat utbud av kollektivtrafik ska vara på plats innan inflyttning påbörjas vilket med aktuell preliminär tidsplan innebär våren 2015. Åtgärder ska vidtas omgående för att säkerställa detta.

Förbättrad infrastruktur för gång och cykel

Föreslagna åtgärder för att förbättra förutsättningarna för att gå och cykla till, från och inom Östra sala backe ska vara genomförda innan inflyttning påbörjas. Åtgärder ska vidtas omgående för att säkerställa detta.

Bilpool

Bilpoolen ska vara på plats och tillgänglig för användare vid inflyttning. Byggherrarna ska visa dokumentation och avtal för hur bilpool ska lösas innan byggstart. När bilpool etableras måste det finnas plats för minst två bilpoolsbilar direkt när den startar, dvs. när de första boende flyttar in. För dimensionering antas 2 platser per 100 lägenheter men det bör finnas en beredskap att reservera fler platser om efterfrågan visar sig vara större.

Gemensamma parkeringsanläggningar

De gemensamma parkeringsanläggningarna måste vara färdiga att användas vid inflyttning.

Parkeringsreglering

Reglering av parkeringsanläggningar måste vara införd innan dessa tas i bruk. Eventuellt samnyttjande av parkeringsplatser är aktuellt först då olika användargrupper efterfrågar parkering i samma område.

Cykelrum & cykelverkstad

Cykelrum och cykelverkstad ska omgående föras in i respektive byggherres planering för att säkerställa att detta är på plats vid inflyttning.

Cykelservice

Cykelservice ska finnas på plats och vara i drift vid första inflyttning varför den byggherre som anlägger detta bör ligga först i tidplanen för etapp 1.

Cykelparkeringar

Cykelparkeringar ska finnas på plats före inflyttning. Lägsta standard på cykelparkeringars utformning ska omgående utarbetas för att säkerställa att plats görs för dessa i detaljplanerna.

Cykelpool

En cykelpool ska vara på plats innan inflyttning. Om cykelpool ska anläggas måste projektgruppen för etapp 1 omgående tillsätta en utredning för hur detta ska gå till och det måste beredas plats för denna i detaljplaner. Lånecykelsystem utgör ett alternativ till cykelpool.

Lånecykelsystem

Ett lånecykelsystem måste vara på plats innan inflyttning. Om ett lånecykelsystem ska anläggas måste kommunen omgående påbörja upphandling för att säkerställa att detta kan vara på plats före inflyttning och säkra plats för detta i detaljplaner.

Realtidsskyltar för hållbart resande

En utredning kring hur detta ska genomföras ska påbörjas omgående för att säkerställa leverans före inflyttning.

7.2 Användningsfasen

I användningsfasen är den övergripande målsättningen att uppmuntra till ett hållbart resande. Den direkta målgruppen i denna fas är de som flyttar in i Östra sala backe. Indirekt målgrupp är projektgruppen för etapp 1, projektets hållbarhetsstrateg och UL vilka gemensamt bidrar till att informationen till den direkta målgruppen når fram. I denna fas handlar det om att:

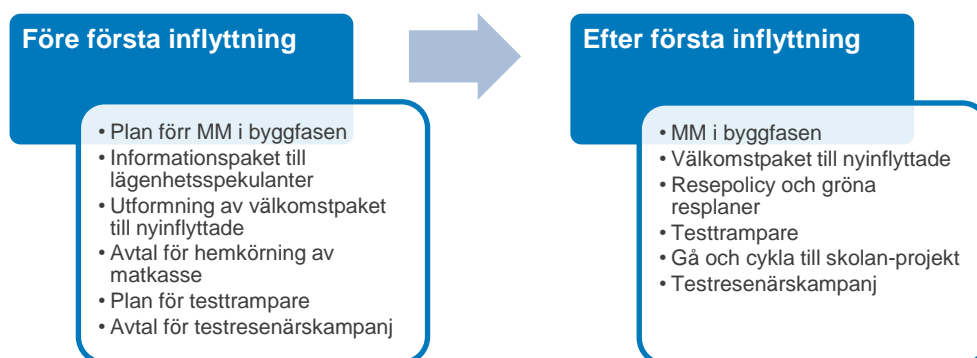
- Genomföra de åtgärder som uppmuntrar de nyinflyttade till ett hållbart resande.
- Utvärdera genomförda åtgärder.

I Tabell 7-2 nedan listas föreslagna åtgärder i användningsfasen. I följande avsnitt ges en mer detaljerad beskrivning av när respektive aktivitet bör genomföras och hur den utvärderas.

Tabell 7-2 Sammanställning av åtgärder, ansvarsfördelning och tidpunkt för genomförande i användningsfasen

Åtgärd	Ansvar	Tidplan
Informationsinsatser	Kommunens hållbarhetsansvariga person & projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare.	Påbörjas vid lägenhetsförsäljning, pågår sedan löpande under användningsfasen
MM i byggfasen	Projektgruppen för etapp 1 och kommunen	Plan klar före inflyttning, löpande arbete under byggtiden
Informationspaket till lägenhetsspekulanter	Projektgruppen för etapp 1 ansvarar för utformning, respektive byggherre ansvarar för att dela ut.	Paket färdigt vid försäljningsstart, uppdateras löpande vid behov.
Välkomstpaket till nyinflyttade	Projektgruppen för etapp 1 ansvarar för utformning. Respektive byggherre ansvarar för att dela ut och informera vid inflyttning.	Paket färdigt vid första inflyttning och uppdateras sedan löpande vid behov.
Hemkörning av matkasse	Projektgruppen för etapp 1 ansvarar för att teckna avtal. Respektive byggherre ansvarar för att informera boende.	Avtal klart vid första inflyttning.
Resepolicy och Gröna resplaner	Kommunen och aktuell byggherre	Genomförs vid etablering av företag med >10 anställda.
Testtrampare	Projektgruppen för etapp 1	Löpande vår och höst med start efter första inflyttning.
Gå och cykla till skolan-projekt	Kommunen och aktuell byggherre.	Genomförs vid etablering av skola/förskola.
Testresenärskampanj	Projektgruppen för etapp 1 och UL	Genomförs löpande, varje höst med start efter första inflyttning.

Figur 7-2 illustrerar genomförande av åtgärderna inom användningsfasen i relation till inflyttning i stadsdelen.



Figur 7-2 Schematisk bild över skede för genomförande under användningsfasen

Tjänster – Insatser för att informera de boende och arbetande om möjligheter

För att säkerställa att information om förutsättningar och motivationsåtgärder för ett hållbart resande ska nå ut till lägenhetsspekulanter och nyinflyttade är det av stor vikt att kommunens hållbarhetsansvariga person tillsammans med projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare tar ett övergripande ansvar för detta arbete.

Genom informationsmöten, personlig rådgivning och utskick av informationsmaterial i samarbete med byggherrarna görs informationen lättillgänglig för målgruppen.

Genom löpande uppföljning och dokumentation säkerställs att information skickas ut vid rätt tillfälle och når ut till målgruppen. Genom löpande uppföljning utvärderas även de nyinflyttades nöjdhet och acceptans av erhållen information och motivationsåtgärder.

Erbjudanden – Åtgärder som syftar till att påverka beteende och attityder hos boende och arbetande

I följande text ges en kort beskrivning av tidpunkt för genomförande av respektive åtgärd som projektgruppen och UL vidtar för att uppmuntra till ett hållbart resande.

För att följa, styra och utvärdera åtgärderna, föreslås att samtliga åtgärder planeras och utvärderas med hjälp av SUMO. Det innebär att mätningar genomförs före, under och efter genomförd åtgärd, vilket bryter ner utvärderingsarbetet i mindre steg som är lättare att mäta och styra över.

Kommunens hållbarhetsansvariga person tillsammans med projektets kvalitets- och hållbarhetssamordnare är ansvarig för att utvärdera respektive åtgärd mha. SUMO.

Utvärderingarna presenteras löpande för projektgruppen för etapp 1. Inom projektgruppen diskuteras erhållna effekter och beslut kan tas om det finns behov av utökade resurser för att önskade effekter ska erhållas.

MM i byggfasen

Åtgärden genomförs löpande under hela byggtiden med start inför den första inflyttningen för att minimera störningar och underlätta för hållbart resande.

Informationspaket till lägenhetsköpare

Informationspaketet ska vara klart att delas ut vid tidpunkt för lägenhetsköp eller tilldelning av hyreskontrakt.

Välkomstpaket till nyinflyttade

Välkomstpaket ska vara klart att dela ut vid första inflyttning och sedan uppdateras löpande vid behov för att säkerställa att det innehåller den senaste informationen.

Hemkörning av matkasse

Avtal med leverantör ska vara tecknat före inflyttning så att information och introduktionserbjudande kan ingå i välkomstpaket till nyinflyttade.

Resepolicy och Gröna resplaner

Denna åtgärd är aktuell att genomföra först då en arbetsgivare med minst 10 anställda har etablerat sig i stadsdelen.

Testtrampare

Åtgärden genomförs varje löpande vår och höst i syfte att löpande uppmärksamma cykeln som färdmedel och dess positiva effekter för miljö och hälsa.

Gå- och cykla till skolan projekt

Åtgärden är aktuell att genomföra först då förskole- och/eller skolverksamhet är etablerad i stadsdelen. Projekt genomförs då löpande vid varje terminsstart.

Testresenärskampanj

Åtgärden sker löpande två gånger per år med start i samband med första inflyttning. Detta för att fånga upp nyinflyttade och marknadsföra kollektivtrafiken.

8. Avslutande kommentarer

För att skapa förutsättningar för hållbart resande krävs ett helhetsgrepp från alla berörda aktörer. De fysiska förutsättningar såväl på kommunens mark som inom fastigheterna måste vara anpassade för att det enkla valet är att resa på ett hållbart sätt.

Östra sala backe har ett läge i Uppsala som ger goda förutsättningar för hållbart resande, men för att det verkligen ska bli så krävs stora insatser, inte minst från kommunen. Det är av stor vikt att förutsättningarna finns på plats när boende flyttar in – de vanor som sätts initialt kommer sedan vara svåra att bryta.

Detta innebär att kollektivtrafik och möjlighet att cykla måste fungera perfekt redan vid inflyttning. Detta ställer höga krav på planering av området och samverkan mellan flera parter då inflyttning kommer att ske i flera steg.

De åtgärder som föreslås i denna utredning bör förfinas och utvecklas inom projektgruppen för att ge optimal effekt för området.

Delat ansvar blir ofta ingens ansvar. Former för samverkan och ansvar måste bli bra och tydliga. Avtal om detta bör övervägas.

Löpande uppföljning av hur detta fungerar och snabb återkoppling är avgörande för att upptäcka förbättringspotential och att åtgärda fel i tid.

Bilaga 1 Utvärdering enligt SUMO

SUMO - System för utvärdering av mobilitetsprojekt.

Planeringen och uppföljningen av åtgärderna föreslås kommunen och byggherarna göra med hjälp av SUMO – System för utvärdering av mobilitetsprojekt. SUMO är framtaget för att underlätta och systematisera utvärderingen av mobilitetsprojekt, men för att kunna utvärdera enligt SUMO behöver projektet även ha planerats enligt metoden.

Framförallt utvärderas:

- Insatserna i projektet
- Attitydförändringar
- Beteendeförändringar

Att skapa ett mer hållbart resande handlar om att ändra attityder och beteende. Det är en process som tar tid och det kan vara svårt att visa på konkreta effekter. SUMO är utvecklat som ett verktyg för att underlätta utvärdering av genomförda projekt – men även för att kunna mäta kommande effekter redan under projektets gång.

I SUMO används två centrala begrepp: tjänster och erbjudanden. Tjänsten avser det som projektledaren gör och/eller inför och erbjudandet avser det som den direkta målgruppen för satsningen förväntas göra.

Därtill kommer bakgrundsfaktorer som beskriver yttre omgivande faktorer, till exempel tillgång till parkeringsplatser, och personrelaterade faktorer såsom resebeteendet innan åtgärden. Bakgrundsfaktorer, Tjänster och Erbjudande är därefter nedbrutna i mindre beståndsdelar, kallade SUMO-nivåer. Nedan redovisas kortfattat nivåerna inom tjänster och erbjudande.

SUMO-struktur för Östra Sala backe

En genomarbetad struktur enligt SUMO för planerade åtgärder inom Östra Sala backe skapar goda förutsättningar för uppföljning och utvärdering av arbetet. I följande avsnitt framgår hur åtgärder i planeringsfasen och användningsfasen kan struktureras och hur dessa ska följas upp.

Planeringsfasen

I Tabell A ges en sammanställning över vilka tjänster och erbjudanden som riktas mot målgruppen vilken består av förtroendevalda, projektgruppen för etapp 1 och andra berörda aktörer.

Tabell A Genomförande- och utvärderingsplan enligt SUMO för planeringsfasen

SUMO-nivå	Mål – vad vill vi?	Indikator – vad mäter vi?	Metod – hur mäter vi?
Tjänster – insatser för att motivera projektgrupp, UL och förtroendevalda att skapa förutsättningar för ett hållbart resande			
A. Projektaktiviteter	Månadsvis	Antal informationsmöten	Dokumentation
B. Kännedom om tjänst	100 %	Andel av politiker som känner till arbetet med hållbart resande i Östra Sala Backe	Enkät i byggfas
C. Användning av tjänst	100 %	Andel av deltagare i projektgruppen för etapp 1 som deltar vid möten/WS	Dokumentation
D. Nöjdhet med tjänst	100 %	Andel av deltagare i projektgruppen för etapp 1 som är nöjda med möten/WS	Enkät i byggfas
Erbjudanden – åtgärder som projektgruppen och UL vidtar för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande			
E. Acceptans av erbjudande	100 %	Andel av deltagare i projektgruppen för etapp 1 som skrivit under avtal om åtagande för hållbart resande	Dokumentation
F. Test av erbjudande	100 %	Andel av deltagare i projektgruppen för etapp 1 som inrättat/genomfört åtgärder som skapar förutsättningar för ett hållbart resande i enlighet med avtal	Enkät vid inflyttning
G. Nöjdhet med Erbjudande	100 %	Andel av deltagare i projektgruppen för etapp 1 som är nöjda med inrättade/genomförda åtgärder	Enkät vid inflyttning
Effekter – långsiktiga effekter i infrastruktur			
H. Långsiktiga attityder och beteenden	100 %	Andel av deltagare i projektgruppen för etapp 1 som anser sig ha fullföljt sina åtaganden enligt avtalet	Enkät vid inflyttning
I Systemeffekter		<ul style="list-style-type: none"> Genhetsknot för gång- och cykeltrafik jämfört med fågelvägen Restidskvot för cykel- och kollektivtrafik jämfört med bil Antal cykelparkeringar per boende Antal bilparkeringar per boende 	Mätning vid inflyttning

Användningsfasen

I Tabell B ges en sammanställning över vilka tjänster och erbjudanden som riktas mot målgruppen vilken består av de boende och arbetande i Östra Sala backe.

Tabell B Genomförande- och utvärderingsplan enligt SUMO för användningsfasen

SUMO-nivå	Mål – vad ska uppnås?	Indikator - vad ska mätas?	Metod – hur mäter vi?
Tjänster – Insatser för att informera de boende och arbetande om möjligheter			
A. Projektaktiviteter		Antal informationsmöten Antal rådgivningstimmar Antalet utdelade broschyrer	Dokumentation, löpande
B. Kännedom om tjänst	100 %	Andel boende som känner till: <ul style="list-style-type: none"> • Informationspaketet till lägenhetsköpare • Välkomstpaketet till nyinflyttade • Individuell rådgivning • MM i byggfasen • Hemkörning av matvaror • Resepolicy och Gröna resplaner • Testtrampare • Gå – och cykla till skolan projekt • Testresenärskampanj 	Enkät vid inflyttning
C. Användning av tjänst	100 %	Andel av de boende som har: <ul style="list-style-type: none"> • läst info i informationspaketet • läst informationen i välkomstpaketet • fått individuell rådgivning • varit på informationsmöten 	Enkät vid inflyttning
D. Nöjdhet med tjänst	100 %	Andel de boende som är nöjda med: <ul style="list-style-type: none"> • Informationspaketet • Välkomstpaketet • Individuell rådgivning • Informationsmöten 	Enkät vid inflyttning
Erbjudanden – Åtgärder som syftar till att påverka beteende och attityder hos boende och arbetande			
E. Acceptans av erbjudande	100 %	Andel av de boende som är beredda att försöka resa hållbart	Enkät vid inflyttning
F. Test av erbjudande	100 %	Andel av de boende som har testat någon eller flera av åtgärderna för ett hållbart resande	Enkät 6 månader efter inflyttning
G. Nöjdhet med erbjudande	90 %	Andel av de boende som är nöjda med att gå, cykla, åka kollektivt, köra bilpoolsbil	Enkät 6 månader efter inflyttning
Effekter – långsiktiga effekter på attityder, beteende och koldioxid			
H. Långsiktiga attityder och beteenden		Ett år efter inflyttning: <ul style="list-style-type: none"> • Färdmedelsfördelning i området, avstånd per färdmedel • Färdmedelsfördelning till arbete, avstånd per färdmedel 	Enkät 1 år efter inflyttning
I. Systemeffekter		Ton sparad koldioxid	Beräkning

Tjänst

- Nyttiga prestationer: vad görs för att få målgruppen att faktiskt ändra beteende? T ex möten, reklam, ny hemsida, beslut etc.
- Kännedom om mobilitetstjänster: hur många känner till att de nyttiga prestationerna gjorts?
- Användningsgrad av mobilitetstjänster: hur många tar aktivt del av de nyttiga prestationerna? T ex deltagare på mötet, besökare på hemsidan etc.
- Nöjdhet med mobilitetstjänst: vad tyckte målgruppen om de nyttiga prestationerna?

Erbjudande

- Acceptans av erbjudande: har de nyttiga prestationerna gjort att målgruppen funderar på att ändra sitt resande?
- Experimentellt individuellt beteende: har de nyttiga prestationerna gjort att målgruppen testat på ett nytt färd sätt?
- Nöjdhet med erbjudande: de som provade att faktiskt ändra sitt resande, hur upplevdes det? Tror de sig fortsätta med det nya resandet?

Alla nivåer är inte aktuella för alla projekt. De nivåer som används bör däremot beskrivas med målsättning inklusive tidpunkt för avstämning av mål, liksom valda indikatorer och metod för att mäta målsättningen.

SARA

SARA står för Sektorns Aktörers Resultat av Aktiviteter och är ett webbaserat verktyg för att göra utvärderingar enligt SUMO och för att kunna rapportera resultat av utvärderingar som gjorts med SUMO.

SARA är en databas med en struktur som bygger på tankarna i SUMO. För att underlätta finns färdiga mallar att använda sig av för att fylla i sina projekt. Databasen fungerar även som en kunskapsbank med exempel på projekt i olika stadier; från planering och genomförande till utvärdering. Syftet är att:

- Kunna jämföra resultat med mål
- Kunna jämföra med andras resultat
- Ge lärdom och ökad kunskap om resultat
- Samla data för forskning och analys av effektsamband

SARA är öppen för externa användare och för att kunna söka efter exempel eller registrera in sina resultat kan man registrera sig via Trafikverkets webbsida för användarnamn och lösenord till SARA.