



Uppsala Kommun Sport- och Rekreatjonsfastigheter AB

Tillgänglighetsanalys Österängen

Uppsala

Tillgänglighetsanalys Österängen

Datum	2017-06-22
Uppdragsnummer	1320027146
Utgåva/Status	Version 1.0

Cecilia Friis
Uppdragsledare

Cecilia Friis
Handläggare

Anthon Georgsson
Granskare

Ramboll Sverige AB
Dragarbrunnsgatan 78B
753 20 Uppsala

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320027146 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	I nledning	1
2.	Förutsättningar	1
2.1	Nuläge – Österängens IP	1
2.2	Planerad anläggning	2
2.3	Oskyddade trafikanter	2
2.4	Kollektivtrafikutbud	3
2.5	Befintlig parkeringssituation	4
3.	Analys	6
3.1	Färdmedelsfördelning arenabesökare	6
3.2	Kollektivtrafik	8
3.3	Parkeringsbehov	9
3.3.1	Cykel	9
3.3.2	Bil.....	10
4.	Sammanfattande kommentarer.....	11

Bilagor

Bilaga 1 - Befintlig parkering på allmän mark inom cirka 1 kilometers gångavstånd från Österängen IP

Tillgänglighetsanalys Österängen (PM/Rapport)

1. Inledning

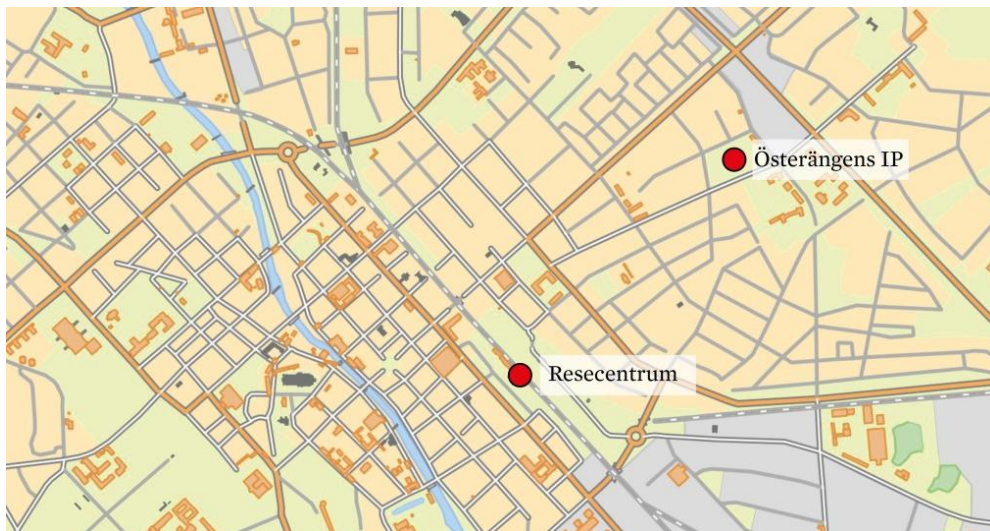
Österängens IP är en idrottsplats för fotboll, amerikansk fotboll och friidrott lokaliserad centralt i Uppsala. Idrottsplatsen ska byggas om för att i framtiden bland annat klara kraven för amerikansk elitfotboll.

Syftet med denna utredning är att analysera tillgängligheten för olika trafikslag till den framtida arenan vid Österängens IP, med fokus på hållbart resande. Utredningen ska utgöra underlag för det fortsatta detaljplanarbetet.

2. Förutsättningar

2.1 Nuläge – Österängens IP

Österängens IP är belägen på Petterslundsgatan i Fålhagen, cirka en kilometer nordöst om Uppsala resecentrum, se Figur 1. Idrottsplatsen har idag en läktare på ena långsidan med en publikkapacitet på 1 500 ståplatser. Dagens snittpublik ligger mellan 400 – 500 åskådare.



Figur 1 Österängens IP, lokaliserat cirka en kilometer nordöst om Uppsala resecentrum

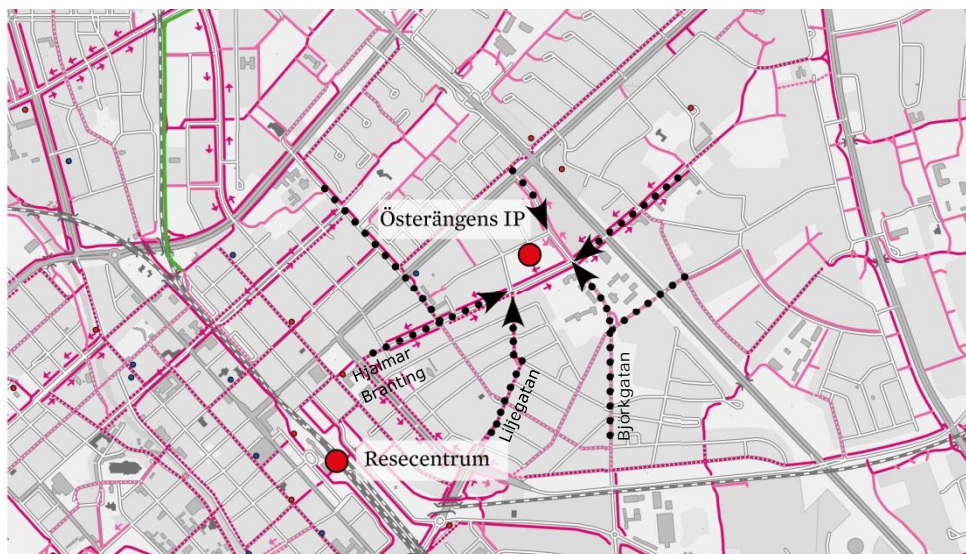
2.2 Planerad anläggning

Den nya arenan kommer att dimensioneras för att klara av kraven för amerikansk fotboll och Svenska Fotbollsförbundets krav för division 1 herrar samt för elitettan damer. Arenan kommer att förses med läktare för 800 sittande åskådare, varav cirka 550 under tak. Snittpubliken förväntas ligga kvar på samma nivå som idag, det vill säga cirka 400 – 500 åskådare¹.

2.3 Oskyddade trafikanter

Österängens IP ligger inom cirka en kilometers gångavstånd till resecentrum. Även Fålhagen, Sala backe och stora delar av Kvarngärdet och Gränby finns inom två kilometers gångväg.

Av tätortens cirka 160 000 invånare finns en stor del inom fem kilometers cykelavstånd till Österängen. Hjalmar Brantingsgatan utgör ett viktigt uppsamlande stråk för cyklister från västra, centrala och östra Uppsala samt till viss del från norra delarna av tätorten. Stråket har en gen koppling till stadens centrala delar och skapar goda möjligheter att cykla till Österängen. Huvuddelen av cyklande arenabesökare antas nyttja huvudcykelstråket längs Hjalmar Brantingsgatan, men även Liljegatan/Österängsgatan och Björkgatan är gena och viktiga länkar för cyklister från södra och östra Uppsala, se Figur 2.



Figur 2 Kommunens huvudcykelstråk i rosa. Svart prickning markerar viktiga cykelstråk till Österängen.

¹ Uppgifter från Sport- och rekreationsfastigheter AB

Idag finns en grusad yta utanför entrén till Österängens IP som nyttjas för uppställning av cyklar, se Figur 3, men cykelställ saknas.



Figur 3 Huvudentré till befintlig anläggning

2.4

Kollektivtrafikutbud

Hösten 2017 får Uppsala ett nytt stadsbusslinjenät². Det nya linjenätet syftar till att skapa ett enklare, tydligare system och en ökad turtäthet. Söder om Österängens IP kommer linje 7 trafikera Hjalmar Brantingsgatan med hållplatslägen *Österängsgatan södra* och *Björkgatan* i nära anslutning till arenan. Norr om arenan kommer linje 4 trafikera Vaksalagatan med hållplatsläge *Österängsgatan norra* cirka 200 meter från arenan. Se Figur 4 för det nya linjenätet och hållplatslägen.



Figur 4 Uppsalas stadsbusslinjenät som träder i kraft hösten 2017. Blå linje förbi Österängens IP symboliserar linje 7, gul linje symboliserar linje 4. Svart cirkel symboliserar hållplatslägen.

² Nytt linjenät 2017 för Uppsala stadstrafik, Kollektivtrafikförvaltningen UL, Dnr KT2016-0002

Både linje 4 och linje 7 passerar centrala Uppsala med goda bytesmöjligheter till övriga busslinjer som täcker in större delen av Uppsala. I det nya linjenätet kommer linje 4 klassas som stomlinje, medan linje 7 klassas som kompletteringslinje. Kollektivtrafikförvaltningen UL har tagit fram ett förslag på möjlig turtäthet för respektive linje, se Figur 5.

Tabell 6.1 Förslag på trafikering av förslaget på nytt linjenät.

Linje	KI 04- 05	KI 05- 07	KI 07- 09	KI 09- 14	KI 14- 18	KI 18- 19	KI 19- 24
1. Ringlinjen		15	10	10	10	10	15
2. Gamla Uppsala-Eriksberg (Håga)	30	15	10	10	10	10	15
3. Nyby-Gottsunda Ö	30	15	5	10	5	10	15
4. Årsta N-Gottsunda Ö	30	15	10	10	10	10	15
5. Stenhagen-Sävja	30	15	5	10	5	10	15
6. Slavsta-Flogsta	30	15	10	15	10	15	20
7. Johannesbäck-Gottsunda	30	15	10	15	10	15	20

Figur 5 Möjlig turtäthet för framtida busslinjer. Tabell hämtad från Nytt linjenät 2017 för Uppsala stadstrafik (Kollektivtrafikförvaltningen UL, Dnr KT2016-0002). Linje 4 och linje 7 kommer trafikera i närheten av Österängens IP.

2.5 Befintlig parkeringssituation

Idag finns ingen besöksparkering i anslutning till arenan, utan besökare hänvisas till allmänna parkeringar i området. Ingen parkering är heller planerad vid utbyggnaden av den nya arenan.

För att kartlägga befintliga parkeringar i området har en inventering av befintlig kantstensparkering/markparkering genomförts på gator inom cirka en kilometers gångavstånd från Österängen. Bedömd parkeringskapacitet baseras på de regler som finns gällande parkering intill korsningar, övergångsställen, cykelbanor, utfarter, etcetera, samt att en bil tar cirka sex meter i anspråk vid kantstensparkering. Totalt bedöms drygt 1 600 allmänna parkeringsplatser finnas i området. Se Figur 6 för en kartöversikt och Bilaga 1 för en sammanställning per

gata. Utöver detta finns cirka 2 100 parkeringsplatser som är tillgängliga för allmänheten i garage i centrala Uppsala³.



Figur 6 Översikt över allmänna parkeringsplatser inom cirka en kilometers gångavstånd (radie cirka 800 meter) från Österängen.

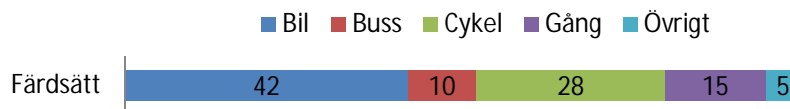
³ Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun, Gatu- och samhällsmiljönämnden, april 2016

3. Analys

3.1 Färdmedelsfördelning arenabesökare

När det gäller resor till och från arenor finns det begränsat med underlag på färdmedelsstatistik. En förstudie utförd av Movea⁴ hänvisar till en tidigare utförd studie av Nordplan (2003) där biltrafikandelen till ett antal arenor i Sverige presenteras. Arenor lokaliserade i Stockholm, Göteborg och Malmö redovisade bilandelar på så lite som 30 procent. I städer av liknande storlek som Uppsala, och med liknande kollektivtrafikutbud, ligger bilandelen mellan 60 – 80 procent. Det finns dock ytterligare faktorer som påverkar färdmedelsvalet och som gör direkta jämförelser mer osäkra. Detta inkluderar inte minst arenans läge i staden, parkeringsmöjligheter vid och i närheten till arenan, satsningar för att främja övriga trafikslag, etc.

Hösten 2015 genomförde Uppsala kommun en kartläggning av kommuninvånarnas resmönster⁵. Enligt kommunens resvaneundersökning ligger bilandelen vid fritids- och nöjesresor i Uppsala på cirka 42 %, se Figur 7.



Figur 7 Färdmedelsfördelning (%) för fritids- och nöjesresor i Uppsala kommun 2015

En viss andel av publiken kan antas vara bortapublik, cirka 20 % enligt erfarenheter från Sport- och rekreationsfastigheter i liknande tidigare utförda arenautredningar. Bortapubliken antas välja bilen i högre utsträckning än den lokala publiken, men även samåkning i buss och framför allt tågtrafiken bedöms vara attraktiva färdmedelsalternativ. Med antagande om att 60 % av bortapubliken väljer bilen hamnar en sammanvägd total andel bilåkande besökare på cirka 45 %.

Baserat på de erfarenheter som presenteras ovan kan ett spann på en bilandel mellan 30 % och 60 % anses rimligt, där 45 % anses vara det mest troliga framtida scenariot. Se Tabell 1.

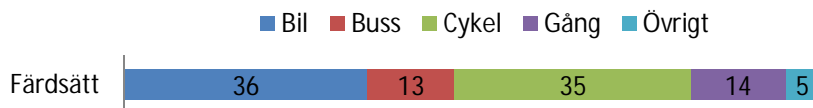
⁴ Färre bilar till arenan, En förstudie om metoder att minska (ensam)bilåkandet till tävlingar, konserter m m i syfte att reducera miljöpåverkan. Movea Trafikkonsult AB, februari 2005

⁵ Resvaneundersökning hösten 2015, Uppsala kommun Stadsbyggnadsförvaltningen, 2016

Tabell 1 Uppskattad bilandel

	Bedömd lägsta andel	Mest troligt scenario	Bedömd högsta andel
Bilandel	30 %	45 %	60 %

Med utgångspunkt från färdmedelsfördelningen i Uppsala kommuns resvaneundersökning kan andelen cyklister uppskattas baserat på antaganden om besökarnas avstånd till arenan. Färdmedelsfördelningen i Figur 7 ovan tar hänsyn till invånare i hela kommunen. När det gäller cykeltrafik är det främst invånare i tätorten som väntas cykla till arenan. Andelen cyklister är då något högre. Se färdmedelsfördelning för Uppsala tätort i Figur 8.



Figur 8 Färdmedelsfördelning (%) för Uppsala tätort, Storvreta och Bälinge/Lövstalöt 2015

Antagen andel hemmapublik: 80 %

Andel kommuninvånare med cykelavstånd till arenan: 70 % (baserat på antal boende med mindre än cirka fem kilometers cykelavstånd till Österängen)

Andel cykelresor för Uppsala tätort: 35 %

Resultterande andel cyklister per matchtillfälle: 20 %

Även för cykelandelen kan ett troligt spann över fördelningen tas fram, då det finns många faktorer som påverkar. Ovan beräkningar förutsätter att hemmapublikens hemvist fördelar sig jämnt över kommunen. Med en spridning på arenabesökare med cykelavstånd till arenan på 15 % åt vardera hållet, hamnar spannet enligt Tabell 2.

Tabell 2 Uppskattad cykelandel

	Bedömd lägsta andel	Mest troligt scenario	Bedömd högsta andel
Cykelandel	16 %	20 %	24 %

Österängens relativt centrala läge gör det även troligt att andelen gående kommer att vara relativt hög. Dessutom kan besökare som åker kollektivtrafik med byte vid resecentrum mycket väl, beroende på bytestider och utbud, välja att gå den cirka en kilometer långa promenaden mellan resecentrum och Österängen. En andel på 15 % gående för fritids- och nöjesresor enligt Uppsala kommuns resvaneundersökning anses därför rimligt i och med att alla har gångavstånd från resecentrum.

Baserat på ovan antaganden görs en fördelning, se Tabell 3, över tre olika scenarier. Med utgångspunkt i bedömda andelar för de övriga trafikslagen hamnar en resulterande kollektivtrafikandel på 18 % för scenariot med en bilandel på 45 %. Detta är något högre än kollektivtrafikandelen i kommunens resvaneundersökning, men anses fortfarande trolig både med hänsyn till utbudet av parkeringar vid arenan och med hänsyn till det nya kollektivtrafiknätet.

Tabell 3 Bedömning av färdmedelsfördelning (%) för tre olika scenarier utifrån resvaneundersökningar

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Antagen bilandel	60 %	45 %	30 %
Cykel	16 %	20 %	24 %
Gång	12 %	15 %	18 %
Övrigt	2 %	2 %	2 %
Kollektivtrafik	10 %	18 %	26 %

Scenario 2 är fortsatt det mest troliga scenariot med hänsyn till arenans centrala läge, parkeringssituationen och förutsättningar för kollektiv- och cykeltrafiken.

3.2

Kollektivtrafik

Inför match antas spridningen av kollektivtrafikresande över tid vara större jämfört med efter match, då de flesta antas vilja lämna området så snart som möjligt efter avslutat event. Behovet av kollektivtrafik bedöms därmed vara störst efter avslutad match vid arenan. Det är även troligt att matchslut infaller under en tid på dygnet då bussarna går mer sällan. Under kvällstid är en turtäthet på 15-20 minuter trolig för de två busslinjerna som trafikerar i anslutning till arenan enligt kapitel 2.4. Utifrån antaganden om färdmedelsfördelning samt följande antaganden görs en bedömning av kollektivtrafikbehovet, se Tabell 4.

- Närliggande linjer trafikerar med ledbussar med kapacitet om 115 passagerare (stående och sittande)
- 80 % av bussens beläggning utgörs av arenabesökare (motsvarar fullsatt buss, med 40 % beläggning⁶ av sittplatser innan stoppet vid Österängen, vilket är genomsnittliga maxbeläggningen vardagar kvällstid)
- För ett värsta scenario antas samtliga besökare resa i riktning mot centrum

⁶ Statistisk årsbok 2014, Kollektivtrafiken i Uppsala län, Kollektivtrafikförvaltningen UL

Tabell 4 Kollektivtrafikbehov

		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Bussandel		10 %	18 %	26 %
Antal bussresenärer	Snittpublik 500 besökare	50 pers	90 pers	130 pers
	Fullsatt 800 besökare	80 pers	144 pers	208 pers
Antal bussar		1 st	1 – 2 st	2 – 3 st
Maximal väntetid		15 min	15 - 20 min	30 min

Den framtida kollektivtrafiken i området bedöms ha tillräcklig kapacitet för att tillgodose scenario 2 både med snittpublik och med fullsatt arena utan att medföra alltför långa väntetider.

3.3 Parkeringsbehov

3.3.1 Cykel

Med antagen färdmedelsfördelning och förväntad snittpublik så uppgår antalet cyklister till cirka 100 stycken för scenario 2, se Tabell 5. Lika många cykelplatser tar en yta om cirka 150 kvadratmeter i anspråk, baserat på antagande att varje cykelplats kräver cirka 1,5 kvadratmeter inklusive manövreringsytor. För en fullsatt arena motsvarar det 160 cykelplatser och en yta om cirka 240 kvadratmeter.

Tabell 5 Bedömt framtida behov av cykelplatser

		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Cykelandel		16 %	20 %	24 %
Parkeringsbehov	Snittpublik 500 besökare	80 cpl	100 cpl	120 cpl
	Fullsatt 800 besökare	128 cpl	160 cpl	192 cpl

För att göra det enkelt och attraktivt för besökare att ta cykeln till arenan är det viktigt att ordna cykelparkering i nära anslutning till arenan, avståndet bör helst inte överstiga 25 meter. Utöver närhet till entréer är det även viktigt med egenskaper som komfort, skydd mot väder och stöld samt belysning för att minska bilanvändandet och göra det mer attraktivt att ta cykeln.

För smidigare avfärd från arenaområdet efter avslutat event placeras cykelställen med fördel utanför eventuella olika entréer och i olika färdriktningar. För större tillställningar kan mobila cykelställ övervägas för att inte uppta onödigt utrymme

till vardags när cykelparkeringsbehovet är mindre. Antalet fasta cykelplatser dimensioneras förslagsvis för ett evenemang av vanligt återkommande storlek, till exempel för snittpubliken. För att kunna erbjuda mobila cykelställ vid större evenemang är det viktigt att det finns en uppställningsplats i nära anslutning till arenan. Se sammanställning av ytbehov i Tabell 6 nedan.

Tabell 6 Antal och typ av cykelställ

	Antal cykelplatser	Yta
Fasta cykelställ	100 st	150 kvm
Mobila cykelställ (vid större/slutsålda evenemang)	60 st	90 kvm

3.3.2

Bil

Då den förväntade framtida snittpubliken kommer vara av samma storleksordning kan man anta att denna inte bör innebära någon ytterligare belastning på befintliga parkeringsplatser jämfört med idag. Tvärtom skulle man kunna argumentera för att det med en väl planerad arena med förbättrad tillgänglighet för cyklisterna och kollektivtrafikresenärer finns potential att minska biltrafiken till arenan i framtiden.

En bedömning av parkeringsbehovet görs baserat på den färdmedelsfördelning som har antagits. De bilburna besökarna kan i relativt hög grad antas samåka och beläggningen bedöms, enligt tidigare hänvisad studie utförd av Movea, till 2-2,6 personer per bil. Scenario 2 innebär ett teoretiskt behov om drygt 110 parkeringsplatser för en förväntad snittpublik, se Tabell 7.

Tabell 7 Bedömt framtida behov av bilplatser (bpl), baserat på en beläggning om 2 personer per bil

		Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Bilandel		60 %	45 %	30 %
Parkerings- behov	Snittpublik 500 besökare	150 bpl	113 bpl	75 bpl
	Fullsatt 800 besökare	240 bpl	180 bpl	120 bpl

Det framtida parkeringsbehovet måste, liksom idag, tillgodoses på parkeringar utanför arenaområdet på allmän mark eller i p-garage i centrala Uppsala. Beläggningsstudier har inte utförts, men det stora parkeringsutbudet inom gångavstånd från arenan bedöms kunna omhänderta det parkeringsbehov som väntas uppstå.

4. Sammanfattande kommentarer

Färdmedelsfördelningen till Österängen går i stor utsträckning att styra. För att skapa en tillgänglig arena med goda förutsättningar för hållbart resande till och från arenan är det av stor vikt att satsningar görs på de hållbara trafikslagen. Det centrala läget medför redan goda förutsättningar för såväl gående och cyklister som för kollektivtrafikresenärer, men det gäller att göra dessa trafikslag än mer attraktiva än bilen. Scenario 2 bedöms vara ett rimligt scenario för färdmedelsfördelningen, men kräver troligtvis åtgärder för att främja cykel- och kollektivtrafiken. Utan åtgärder finns risk att i stället gå mot scenario 1 och en större bilandel.

Rent kapacitetsmässigt klarar kollektivtrafiken av scenario 2, men det kräver att en större andel åker buss än vad snittet enligt Uppsala kommuns resvaneundersökning gör idag. En ökad kollektivtrafikandel kan till viss del uppnås med det nya linjenätet som introduceras hösten 2017, men det kan även krävas ytterligare åtgärder. Kollektivtrafikens attraktivitet gentemot bilens kan ökas antingen genom att göra bilen mindre attraktiv eller göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Det första hanteras främst genom att styra utbudet av parkering i anslutning till arenan, vilket inte är ett alternativ inom ramarna för projektet eftersom besöksparkering tillhörande arenan saknas redan idag. Det som återstår är att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Åtgärder som syftar till att minska bilandelen:

- Goda möjligheter till cykelparkering i nära anslutning till arenan. Möjlighet att låsa fast cykeln, väderskydd, belysning
- Mobila cykelställ vid fullsatta evenemang
- Lättillgänglig information om möjligheter till hållbart resande (gång-, cykel- och kollektivtrafik)
- Kampanjer för att uppmuntra besökarna att resa med kollektivtrafiken samt att gå och cykla
- Inkludera kollektivtrafikbiljett i entrébiljett

Effekten av varje enskild åtgärd är svårbedömd. Goda möjligheter till cykelparkering är en viktig åtgärd för att uppmuntra till cyklande, men även åtgärder som främjar kollektivtrafiken är av stor vikt. En minskad bilandel beror framför allt på kollektivtrafiksatsningar då överflytt från bil sker till kollektivtrafik i större utsträckning än till gång/cykel.

Bilaga 1 - Befintlig parkering på allmän mark inom cirka 1 kilometers gångavstånd från Österängen IP

Gata	Kantsten/ Markparkering	Antal p-platser	Gata	Kantsten/ Markparkering	Antal p-platser
Apelgatan	M	28	Smedsbylegatan	K	33
Apelgatan	K	18	Solrosgatan	K	98
Björkgatan	K	147	Stockrosgatan	K	25
Botvidsgatan	K	60	Syregatan	K	14
Brantingstorg	M	39	Torkelsgatan	K	50
Byggmästargatan	K	67	Törnlundsgatan	K	39
Eskilsgatan	K	14	Vaksalagatan	K	48
Frodegatan	K	68	Vallbygatan	M	10
Fälhagsgatan	K	34	Vallbygatan	K	17
Fälhagsleden	K	22	Vildrosgatan	K	29
Gröna gatan	K	29	Ymergatan	K	38
Gunstagatan	K	34	Årstagatan	K	57
Hammarbygatan	K	32	Årstagatan	M	6
Hjalmar Brantingstorg	M	1	Örbygatan	K	22
Hjalmar Brantingstorg	K	3	Österängsgatan	M	38
Johannelundsgatan	K	11	Österängsgatan	K	72
Jällagatan	K	17			
Liljegatan	K	33			
Lindgatan	K	12			
Lästmakargatan	K	47			
Lästmakargatan	M	13			
Marielundsgatan	K	6			
Norrtäljegatan	K	38			
Oxelgatan	K	20			
Petterslundsgatan	K	53			
Rimbogatan	K	27			
S:t Göransgatan	M	8			
S:t Göransgatan	K	37			
S:t Persgatan	K	51			
Salabacksgatan	K	17			
Skomakargatan	K	58			
Skomakargatan	M	10			
Skomakarparken	M	23			
			Totalt		1673