

Trafikutredning

Fålhagen

PM Trafik

Utredare
Therese Spinnars
Sebastian Lind

2023-01-20



Innehållsförteckning	_____	sida
1 Inledning		3
1.1 Bakgrund.....		3
1.2 Beskrivning av uppdraget.....		3
2 Förutsättningar.....		5
2.1 Läget i orten		5
2.2 Nulägesbeskrivning		8
2.3 Beläggningsstudie		9
2.4 Framtida planer.....		10
3 Mobilitetsåtgärder.....		12
3.1 Behov av mobilitetsåtgärder		12
3.2 Förslag på mobilitetsåtgärder.....		13
4 Sammanfattning.....		15

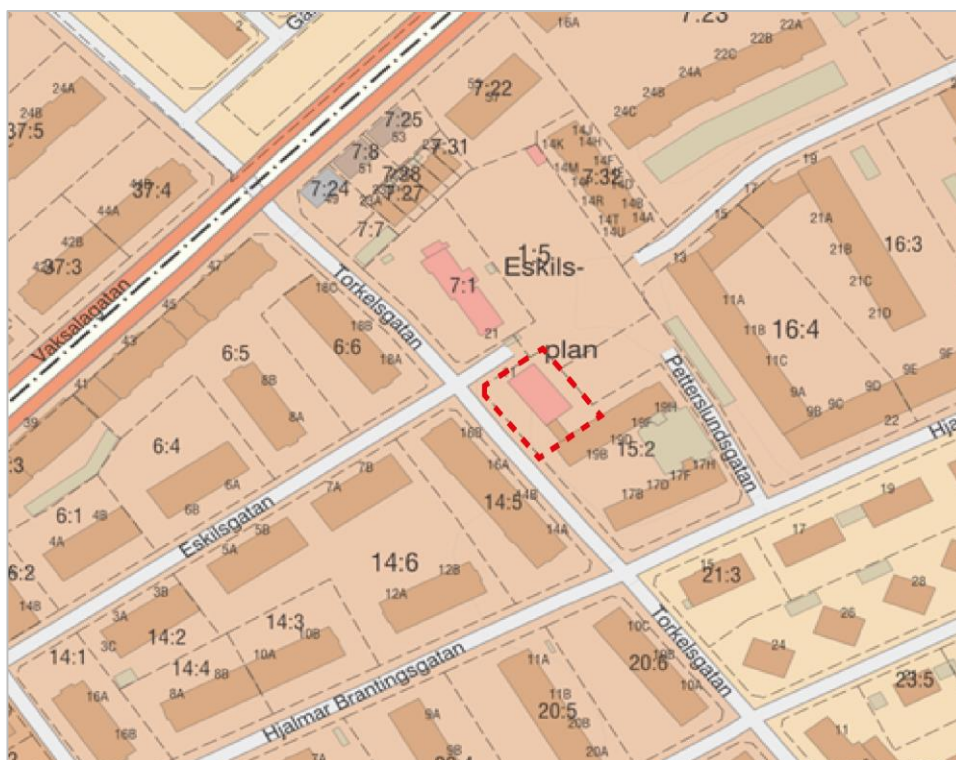
1 Inledning

1.1 Bakgrund

Bostadsrättsföreningen Fålhagslundan har begärt planbesked för att kunna ändra användningen för en av byggnaderna inom fastigheten Eskilsplan 15:2 för att möjliggöra centrumändamål. Byggnaden står idag tom och det finns därför ett intresse av att utveckla byggnaden. Möjligheten till förskola ska prövas under planprocessen och det finns således ett behov att utreda de trafikala förutsättningarna för att bedöma huruvida detta är genomförbart.

Det är inte möjligt att tillskapa parkeringar för angöring till fastigheten utanför kvartersmark. En förutsättning för projektet är således att förskolan är bilfri. Denna promemoria redovisar utredningen om en bilfri förskola kan etableras med adekvata mobilitetsförutsättningar.

Byggnaden är idag planlagd för allmänt ändamål och har senast använts för förskoleverksamhet.



Rapporten är avgränsad till att undersöka de trafikala förutsättningarna för möjlig förskoleverksamhet. Vidare avgränsas rapporten till en beläggningsstudie och en mobilitetsutredning för del av fastigheten Eskilsplan 15:2.

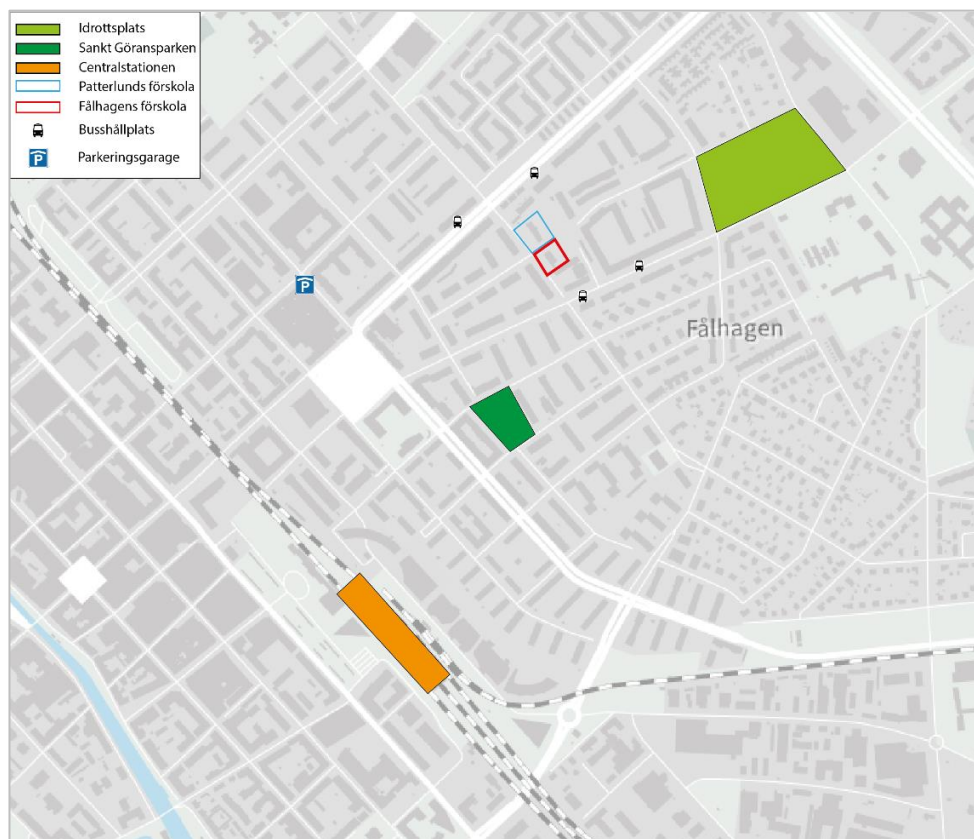
2 Förutsättningar

2.1 Läget i orten

Fastigheten Eskilsplan 15:2 ligger vid Torkelsgatan i centrala Uppsala cirka 800 meter från Uppsala centralstation. Den tidigare skolbyggnaden som ska utvecklas ligger intill fastigheten Eskilsplan 7:1 där Petterlunds förskola bedriver sin verksamhet idag.

Resterande del av fastigheten Eskilsplan 15:2 består av flerfamiljshus.

I området finns Österängens idrottsplats 350 meter nordost om förskolan och Sankt Göransparken 300 meter söderut. Längs Vaksalagatan och Hjalmar Brantingsgatan finns busshållplatser för två olika busslinjer. På Vaksalagatan stannar linje 4 och på Hjalmar Brantingsgatan stannar linje 7. Fålhagen består till stor del av flerfamiljshus och lokala verksamheter. Närmaste parkeringsgarage är kvarngaraget cirka 500 meter västerut samt centralgaraget beläget vid Uppsala centralstation cirka 800 meter sydväst.



Figur 2. Målpunkter i området.

Området ramas in av Vaksalagatan i nordväst, Hjalmar Brantingsgatan i sydost, Torkelsgatan i sydväst samt bostadskvarter i nordost. Vaksalagatan är en huvudgata och resterande gator i området är små lokalgator. Vidare är Torkelsgatan en del av huvudcykelnätet där sträckan klassas som huvudcykelnät i blandtrafik.



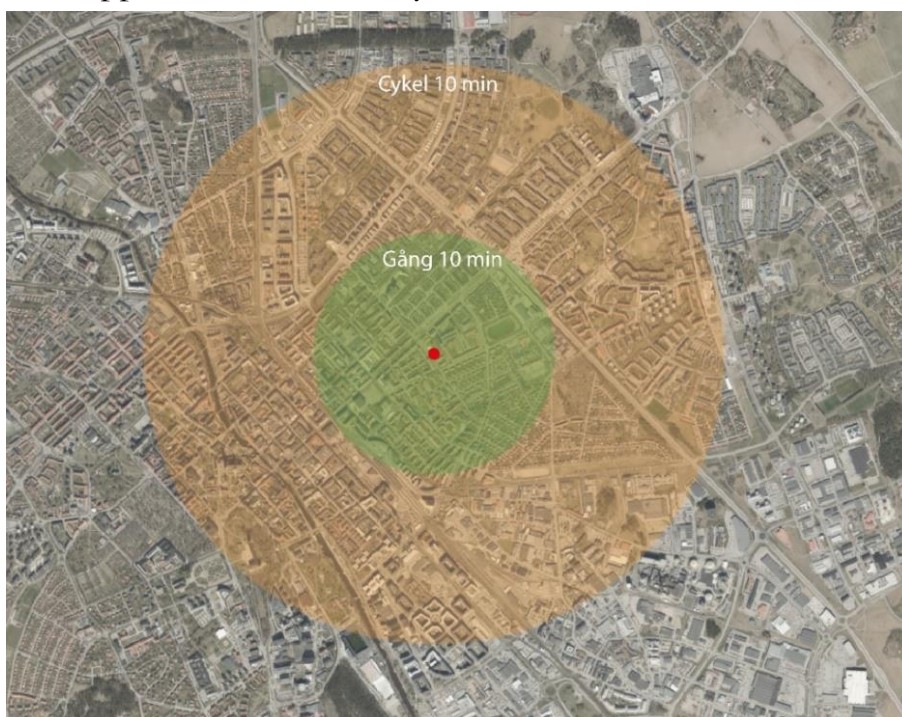
Figur 3. Trafiknätet i området.

Torkelsgatan är en del av huvudcykelnätet i staden med höga flöden av cyklister. Huvudcykelstråket kommer västerifrån längs Torkelsgatan och är trafikseparerad. Efter korsningen med Vaksalagatan övergår huvudcykelnätet till att vara i blandtrafik för att därefter ansluta till det separerade nätet längs Hjalmar Brantingsgatan. Gångvägnätet är i området är finmaskigt med gångbanor vid bägge vägkanter.



Figur 4. Cykelnätet i området.

Av platsens centrala läge i staden följer att många hushåll är belägna i skolans upptagsområde. Hushåll i området Fålhagen når förskolan inom 10 minuter till fots. Från centralstationen nås även förskolan på 10 minuter. Upptagsområdet med cykel täcker hela innerstaden från Uppsala slott till Gränby.



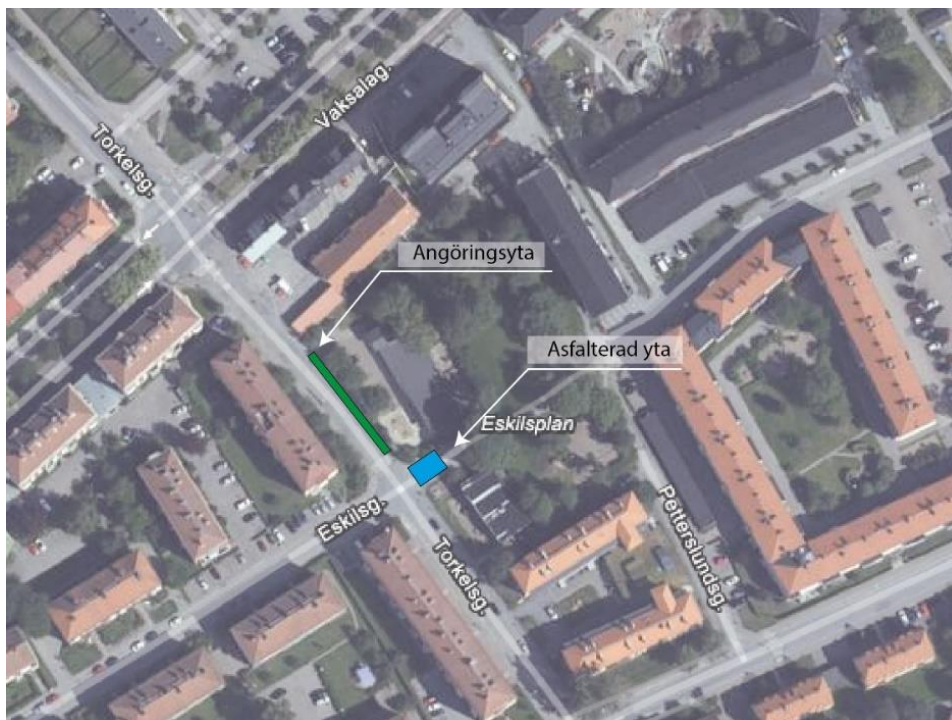
Figur 5. Upptagsområdet för den planerade förskolan. Grön cirkel illustrerar 10 minuter gång och orange cirkel illustrerar 10 minuter med cykel.

2.2 Nulägesbeskrivning

På platsen finns idag Petterlunds förskola som är en bilfri förskola. Det vill säga att det till verksamheten inte finns några bilparkeringsplatser. Verksamhetens anställda har därför begränsade möjligheter att köra bil till arbetsplatsen då majoriteten av parkeringsplatserna i området är förhyrda parkeringar eller betalparkeringar.

Petterslunds förskola har korttidsparkeringar längs Torkelsgatan där bilar tillåts parkera i 30 minuter. Ytan används idag främst för att hämta och lämna barn på förskolan, men även för att hantera förskolans nyttotransporter. Mellan fastigheterna finns en asfalterad yta där en gångväg från den intilliggande grönytan mynnar ut. På lastytan finns i nuläget cykelställ mot ingången till den tidigare förskolan.

Torkelsgatan österut är en återvändsgata utan vändplan. Körbanan är 7,8 meter och möjliggör för personbil att vända, större fordon kan inte vända utan att använda gångbanan. Vidare finns parkeringar längs Torkelsgatan utanför Eskilsplan 15:2.



Figur 6. Angöringsytan utanför Petterslunds förskola och den asfalterade ytan mellan Petterslunds förskola och den planerade Fålbagens förskola.

2.3 Beläggningsstudie

En beläggningsstudie har genomförts vid Petterslunds förskola i syfte att samla in underlag för att fastställa hur trafiksituationen ser ut samt hur föräldrar, barn och anställda angör den befintliga verksamheten. För att samla in underlag utfördes tre observationer under tre olika dagar vid samma tid. Den första observationen ägde rum onsdag 30/11, den andra torsdag 1/12 och den tredje måndag 5/12. Alla mellan 07:45 och 09:15 med 15-minuters mätintervall.

Data samlades in om hur många föräldrar som angjorde förskolan med bil för att lämna barn, hur många föräldrar som angjorde med cykel för att lämna barn, hur många föräldrar som angjorde till fots för att lämna barn, hur många anställda som angjorde förskolan till fots samt hur många anställda som angjorde förskolan med cykel.

Utöver empiriskt underlag har även beteenden på plasten studerats för att få en bild av hur människor nyttjar infrastrukturen.

Resultatet redovisas nedan.

Tabell 1. Färdmedelfördelningen för föräldrar som angjorde verksamheten.

Färdmedel	Bil	Cykel	Gång
Andel	14%	18%	68%
Antal	13	17	63

Av föräldrar som angjorde Petterslunds förskola gick 68%, 18% cyklade och 14% körde bil vid observationerna. Det motsvarar 13 fordon, 17 cyklister och 63 gående.

Tabell 2. Färdmedelfördelningen för anställda som angjorde verksamheten.

Färdmedel	Bil	Cykel	Gång
Andel	0%	20%	80%
Antal	0	4	16

Av de anställda som angjorde verksamheten var det ingen som körde bil, 20% som cyklade och 80% som gick. Det motsvarar 4 som cyklade och 16 som promenerade.

Resultatet från beläggningsstudien visar föräldrar som angör förskolan kommer främst gående, sekundärt med cykel och tertiärt med bil. Några slutsatser kring resandet med kollektivtrafik kan emellertid inte konstateras då gruppen angör förskolan till fots. Föräldrar som angjorde förskolan med cykel nyttjade inga cykelparkeringsplatser utan parkerade sina cyklar på den asfalterade

ytan eller mot förskolans stängsel medan de lämnade sina barn. Vidare angjorde en majoritet av personalen till fots.

Av studien framgick även att föräldrar som lämnar sina barn med bil angör i snitt cirka 5–7 minuter. Parkeringsytan var som maximalt belagd med två parkeringsplats samtidigt vilket motsvarar 40 %. Trafiksituationen som observerades var lugn med mycket få trafikrörelser med motorfordon och ett lugnt men kontinuerligt flöde av cyklister längs cykelstråket.

En notering är att beläggningsstudien utfördes under vinterhalvåret där temperaturen varierade mellan +2 och -6 grader Celsius.

2.4 Framtida planer

Då friytan för elever är dimensionerande och prioriterad planeras inga parkeringsplatser eller angöringsplatser på kvartersmark. Förskolan planeras vara bilfri med undantag för en parkering för rörelsehindrade (RHP) intill den tillgänglighetsanpassade huvudentrén i byggnadens sydöstra hörn. Infarten till RHP tar en parkeringsplats längs Torkelsgatan i anspråk. Parkeringsplatsen tillkommer mindre än 10 meter från tillgänglig entré och klarar därmed kraven i BBR.

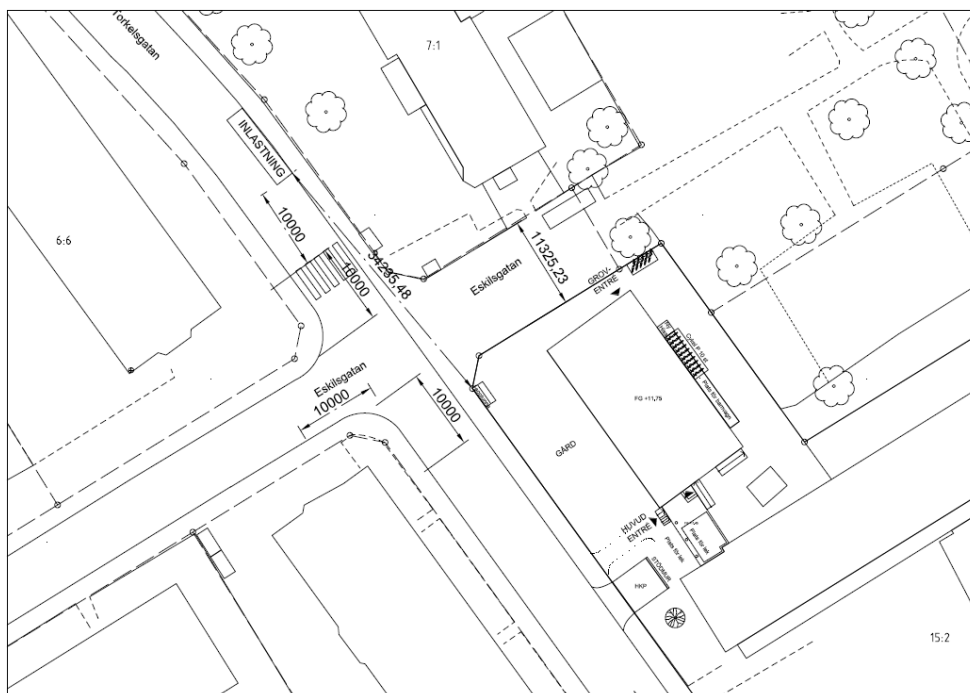
10 cykelparkeringsplatser planeras på byggnadens nordöstra sida och 5 på tomtens norra hörn. Dessa nås via den sekundära entrén till fastigheten vid den asfalterade ytan, vilken också har en entré till byggnaden. Det tillkommer även en ny hiss vid den sekundära entrén. Intill cykelplatserna planeras även yta för barnvagnar som även kan nyttjas för låd- och lastcyklar.

Avfallskärl planeras på fastighetens nordvästra hörn i anslutning till Torkelsgatan. Förskolan ska inte samnyttja avfallskärl med Petterslunds förskola.

Lastplats för nyttotransporter planeras samnyttjas med Petterslundsförskola på korttidsparkeringen längs Torkelsgatan. Dragavståndet från den bakre änden på avfallsbil (typfordon Los) blir cirka 34 meter och hamnar då i taxan för dragavtånd 30–50 meter. Lastbilar (typfordon Lbn och Los) klarar inte av att vända på Torkelsgatan eller Petterslundsgatan och måste därför angöra på korttidsparkeringen längs Torkelsgatan väster om korsningen med Eskilsgatan. Det går således inte att komma under 34 meter.

Den asfalterade ytan mellan förskolorna kan inte användas för angöring då Torkelsgatan är en del av ett regionalt cykelstråk med höga cykelflöden året om, man vill därför undvika backrörelser med tunga fordon av säkerhetsskäl. Vidare är även Petterlundsgatan en återvändsgata där tunga fordon inte kan vända.

I den mån angöring med bil krävs är det enligt belägningsstudien möjligt att samnyttja angöringsytan på Torkelsgatan. Avstånden för angöringen blir något längre. Vidare empiriskt stöd för detta ges av resvanorna för Petterlunds anställda samt föräldrar som angör, där bil utgör den minsta andelen.



Figur 7. Situationsplan för den planerade Fålbagens förskola framtagen av a-sidan.

3 Mobilitetsåtgärder

3.1 Behov av mobilitetsåtgärder

Behovet av mobilitetsåtgärder varierar mellan olika typer av verksamheter då behoven ser olika ut. En verksamhet kan kräva utökat antal cykelparkeringsplatser och en bilpool, medan en annan kan få bättre effekt av angöringsplatser för cykel och lådcyklar. Verksamhetens läge i staden bör beaktas. Fålhagens förskola ligger centralt och omgärdas av god gång- och cykelinfrastruktur samt närhet till busshållplatser och Uppsala centralstation.

Verksamhetens anställda och antal elever är de dimensionerande faktorerna. Fålhagens förskola planeras för cirka 7 anställda och 32 elever. Petterlunds förskolas antal elever och verksamma är inte känt men antas vara likvärdig som framtida Fålhagens förskola då storleken på byggnaden är snarlika.

Enligt kommunens handlingsplan för mobilitet och trafik var bilandelen 32 % i Uppsalas tätort år 2015. Målet är att år 2025 ska den andelen vara 24 %. Om 24 % procent av föräldrar och verksamma till Petterlunds förskola samt Fålhagens förskola angör med bil är behovet 1–2 angöringsplatser och en lastplats. Idag finns det totalt fyra parkeringsplatser vilket motsvarar behovet.

Tabell 3. Färdmedelandelar i Uppsala tätort.

Färdmedelsandelar	2015	2025	2030
Gång	16%	16%	16%
Cykel	40%	48%	55%
Kollektivtrafik	12%	12%	12%
Privat motorfordon	32%	24%	17%

Petterlunds förskola tillhandahåller inga bilparkeringsplatser för verksamhetens anställda. Under inventeringen kunde det inte noteras att någon anställd kom resande med bil vilket är förenligt med Uppsalas handlingsplan för mobilitet och trafik.

Enligt Uppsalas riktlinjer för cykelparkeringar för förskoleverksamhet beräknas behovet till 13 cykelparkeringsplatser. Yta för parkering av cykel vid angöring för avlämning av barn samt yta för parkering av barnvagnar och lådcyklar tillkommer. Då andelen cyklister förväntas öka från idag till år 2025 bör även

antalet cykelparkeringar öka. Ingen förälder valde att parkera sin cykel. Verksamheten nyttjade dock cykelparkeringarna vid inventeringstillfället. Detta kan dock bero på årstiden och möjligheten för att parkera sin cykel ska finnas.

Ett reducerat parkeringstal ska kunna motiveras där mobilitetsåtgärdernas effekt beräknas ersätta behovet av bil, med hänsyn till den estimerade efterfrågan på angöring med bil. Viktigt att beakta är även gällande mål och handlingsplaner som Uppsalas handlingsplan för mobilitet och trafik, där målsättningen är att 55% av resorna i tätorten ska vara cykelresor och 16% till fots år 2030.

3.2 Förslag på mobilitetsåtgärder

För att motivera ett reducerat parkeringstal krävs mobilitetsåtgärder för att säkerställa tillgängligheten till platsen. För Fålhagens förskola föreslås 15 väderskyddade cykelparkeringsplaster med bra ramlås samt möjlighet till laddning av elcykel. Vilket motsvarar en cykelparkering per anställd och att cirka 30 % av föräldrarna parkerar sin cykel. Det föreslås även att verksamheten förses med två låd- eller lastcyklar för att tillgodose eventuella lastbehov vid exempelvis utflykter och information om hållbart resande för anställda och föräldrar i entréer för att vidare uppmuntra till ett bilfritt leverne. Åtgärder bör inte hamna i konflikt med friytan för eleverna då denna är prioriterad för att säkerställa en god utvecklingsmiljö för eleverna. Cykelparkeringarna kan därför byggas ut efter behov. Verksamheten förutsätts ha tillgång till dusch och omklädning. Vidare rekommenderas att anställda får tillgång till förmåncyklar, vilket inkluderar elcyklar, samt förmånskort till kollektivtrafiken. Rekommendationerna skapar goda förutsättningar för hållbart resande, i enighet med Uppsalas handlingsplan för mobilitet och trafik, både för arbetsresor och privata resor. Detta kan dock inte garanteras i planering eller projektering och ansvaret ligger på arbetsgivaren.

Mobilitetsåtgärdernas effekt bedöms motivera ett reducerat parkeringstal för verksamheten. Det geografiska läget och stora upptagsområdet med aktiva transportsätt skapar god tillgänglighet för brukare av verksamhetens tjänster. Tillsammans med den observerade färdmedelfördelningen för Petterslunds förskola är

förutsättningarna således gynnsamma.

4 Sammanfattning

Fålhagens förskola bedöms ha goda geografiska förutsättningar för en bilfri verksamhet till följd av det centrala läget och goda gång- och cykelinfrastrukturen. Beläggningsstudien vid Petterslunds förskola visar att ytan för korttidsparkering längs Torkelsgatan inte används i stor omfattning. Därav finns möjlighet till samnyttjande av ytan.

Studien av fördmedelsfördelningen vid Petterslunds förskola motiverar ytterligare att förutsättningarna för en bilfri förskola är goda. En majoritet av de anställda samt föräldrar som angör verksamheten angör till fots eller med cykel. Efterfrågan på bilangöring är således låg.

Mobilitetsåtgärder föreslås för att underlätta ett bilfritt resande till den planerade verksamheten. De rekommenderade förmånerna för verksamhetens anställda skapar incitament för hållbart resande både till arbetet och privat vilket har stöd i litteratur. Vidare föreslås även goda angöringsmöjligheter för cykel på lastytan där föräldrar som lämnar barn kan parkera sina cyklar.