

Handläggare:
Helena Ma

Datum:
Oktober 2017

Diarienummer:
PBN 2015-000015

Planprogram för Eriksberg och Ekebydalen – trafikanalys av det reviderade förslaget

Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Reviderad tillkommande exploatering och förändringar i gatunätet	3
Trafikutredning.....	5
Reviderad trafikalstring.....	5
Reviderade trafikflöden.....	6
Framkomlighet på belastade gator	6
Nya hastighetsgränser.....	7
Förändringar i kollektivtrafiken	8
Avslutande sammanfattning	9

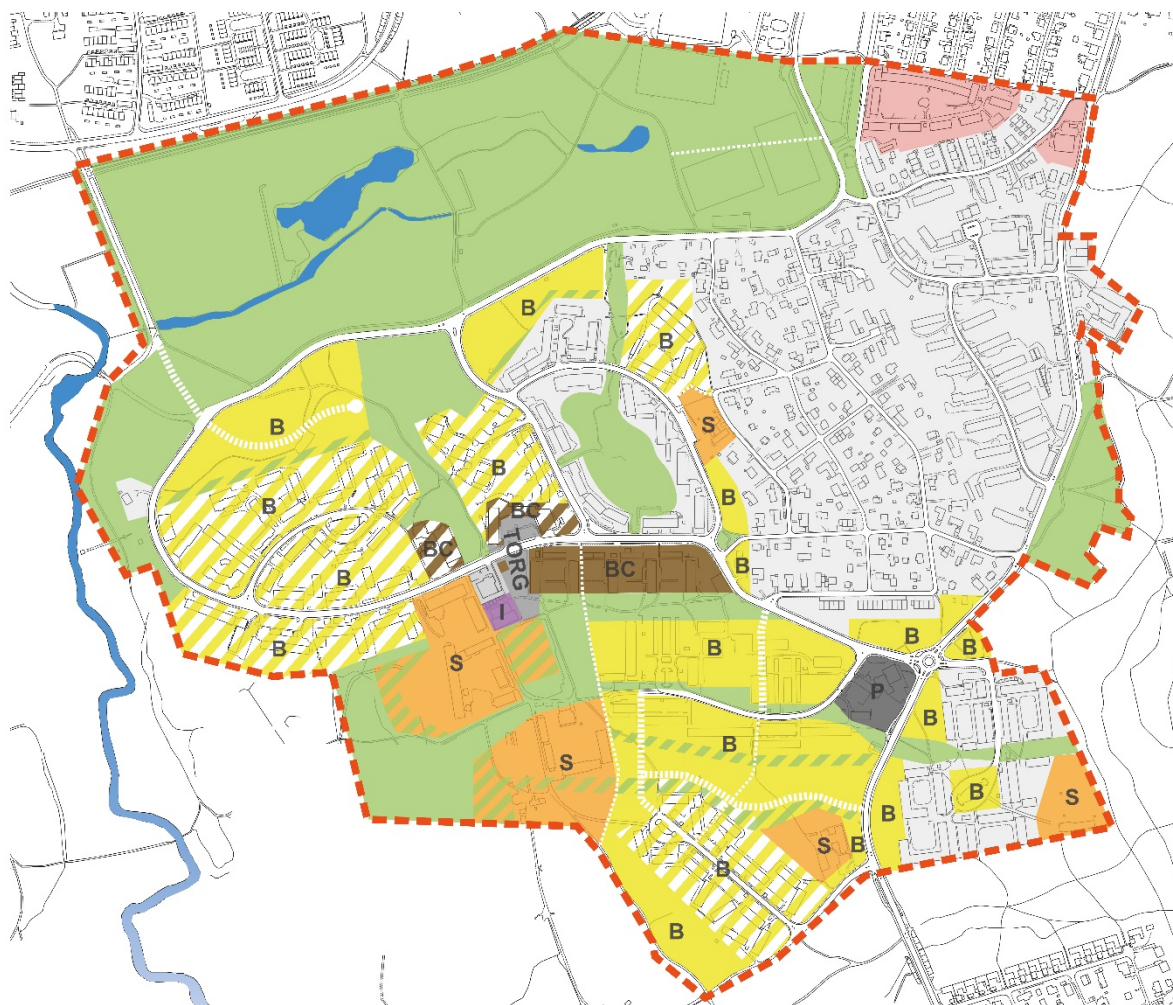
Inledning

Inom ramen för programarbetet för Eriksberg och Ekebydalen gjordes en trafikutredning av Trivector på uppdrag av Uppsala kommun. Trafikutredningen, ”Rörelseplan Eriksberg”, gjordes bland annat för att utreda den föreslagna omvandlingens påverkan på trafiken i området.

Ett förslag till planprogram ställdes ut runt årsskiftet 2016–2017. Efter samrådet har flera av de förutsättningar som utredningen baserades på förändrats, så som exploateringsens storlek, gatunätet, hastighetsbegränsningarna och kollektivtrafiklinjerna. Syftet med detta PM är att förtydliga resultatet av trafikutredningen som gjordes i samband med programarbetet samt anpassa analysen till det reviderade förslaget.

Reviderad exploatering och förändringar i gatunätet

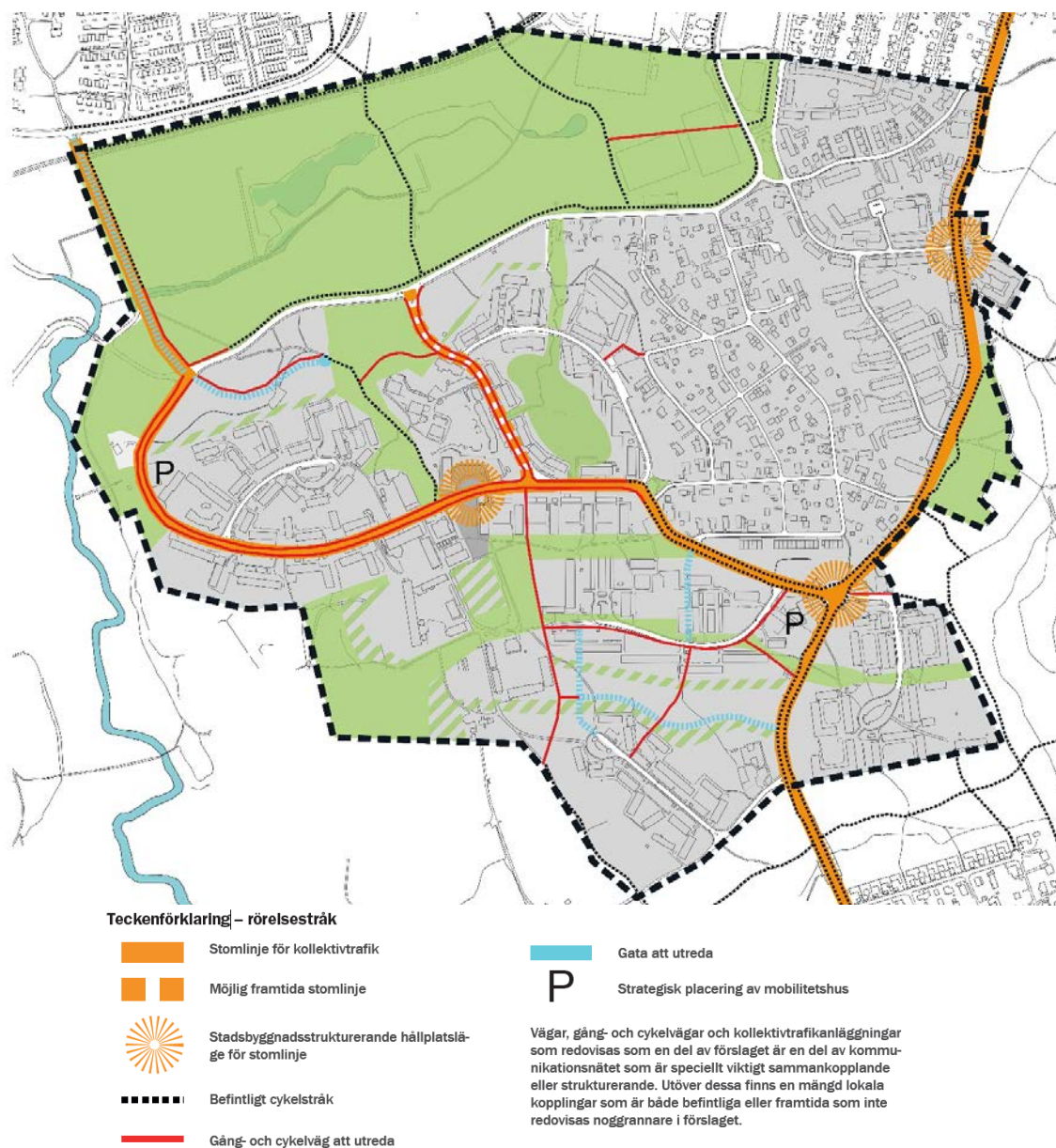
Det reviderade planprogrammet möjliggör en något lägre exploatering än samrådsförslaget. Cirka 2 600 bostäder har reviderats till cirka 2 400 bostäder. Nya och reviderade riktlinjer ska borge för en mindre tät struktur och en högre grad av anpassning till Eriksbergs karaktär. Förändringen i exploateringsgrad har i huvudsak skett söder om Granitvägen.



Figur 1. Reviderad markanvändningskarta för omvandlingen av Eriksberg och Ekebydalen

Gatunätet har också reviderats efter samråd. Förlängningen av Stigbergsvägen har utgått för biltrafik. Istället innebär det reviderade förslaget en tydlig sammankoppling för gående och cyklister i samma läge. Detta för att åstadkomma säkrare skolvägar, göra bilanvändandet mindre attraktivt i centrala Eriksberg och skapa en lugnare trafikrytm.

Borttagandet av gatan ger i sin tur konsekvenser i den föreslagna bebyggelsestrukturen och innebär att centrumkvarteret inklusive möjligt parkeringshus, som i samrådsförslaget föreslogs väster om den förlängda delen av Stigbergsvägen, utgår. Dessa funktioner, exklusive parkeringshusfunktionen föreslås istället samordnas med skolan. Parkeringshusläget vid korsningen Granitvägen-Norbyvägen finns kvar. Det betonas än mer i det reviderade förslaget och benämns istället mobilitetshus. Ett mobilitetshus innebär fler funktioner än bara parkering som till exempel bilpool, cykelverkstad med mera och syftar till att främja olika mobilitetsåtgärder.



Figur 2. Trafikkarta för omvandlingen av Eriksberg och Ekebydalen.

Trafikutredning

Trafikutredningen, "Rörelseplan Eriksberg", beskriver att exploateringen kan hamna i intervallet 1 500–2 100 lägenheter i dokumentets inledande sammanfattning. Men de beräkningar och analyser som gjorts och som presenteras i rapporten, med avseende på trafikallstring, baseras på två scenarios som båda bygger på en högre exploatering än 2 100 lägenheter. Dessa beskrivs som "huvudscenario 1" med 2 240 bostäder respektive "högscenario" med 3 240 bostäder.

Huvudscenariot, som i och för sig baseras på ett lägre antal lägenheter än samrådsförslaget, är den exploateringsgrad utredaren utgick ifrån och som gällde vid den tidpunkt då analysen gjordes. Högscenario kan ses som ett "stresstest" av infrastrukturen. Syftet med högscenario är att skapa planeringsberedskap, utrymmesmässigt samt investeringsmässigt. Antal verksamheter är de samma i båda scenarierna och utgår från ett antal skol- och förskoleplatser, lokalytor m.m. Tabell 1 visar hur många resor fler resor som beräknas tillkomma, utifrån de två exploateringsscenarierna. Tabellen kommer från trafikutredningen "Rörelseplan Eriksberg".

Tabell 1 Trafikalstring för tillkommande bostäder och verksamheter

		Bilresor (ÅDT)	kollektivresor	Cykelresor	Gångresor	Resor med övriga färdmedel
Huvud- scenario 1	2240 lägenheter	3000	1700	4000	2550	200
	verksamheter	1000	500	2000	1900	100
Hög- scenario	3240 lägenheter	4300	2400	5900	3400	300
	verksamheter	1000	500	2000	1900	100

Källa: Trivector, Rörelseplan Eriksberg

Reviderad trafikallstring

För att uppdatera tabellen har en ny trafikallstringsberäkning gjorts. Beräkningen baseras på det reviderade planprogrammet, det vill säga 2 400 lägenheter, nedan kallat huvudscenario 2. Beräkningen har gjorts med samma program, Trafikalstringsverktyget, som i "Rörelseplan Eriksberg". Tabell 2 redovisar hur många resor som de tillkommande boende (2 400 lägenheter och verksamheter) förväntas att alstra. Antalet verksamheter har inte reviderats trots att mängden verksamhetslokaler bedöms vara väl tilltagen i förhållande till vad planprogrammet föreslår och att antalet resor därmed kan bli något lägre. Det är sammantaget en relativt liten skillnad i trafikallstring mellan huvudscenario 1 (2 240 lägenheter och verksamheter) och huvudscenario 2 (2 400 lägenheter och verksamheter).

Tabell 2 Reviderad trafikallstring för tillkommande bostäder och verksamheter

		Bilresor (ÅDT)	kollektivresor	Cykelresor	Gångresor	Resor med övriga färdmedel
Huvud- scenario 2	2400 lägenheter	3200	1800	4300	2600	220
	verksamheter	1000	500	2000	1900	100
Hög- scenario	3240 lägenheter	4300	2400	5900	3400	300
	verksamheter	1000	500	2000	1900	100

De tillkommande biltrafikflödena kommer att fördela sig i det föreslagna gatunätet. I huvudscenario 2 kommer störst tillskott av biltrafikflöden ske på Granitvägen, från Västertorg och vidare österut mot Norbyvägen, samt på Norbyvägen. Störst tillskott sker på Granitvägen, vid cirkulationsplatsen mot Norbyvägen med en ökning på 1 950 fordon/dygn. Övriga avsnitt av Granitvägen, mellan Norbyvägen och Västertorg, får tillskott med cirka 1 450 fordon/dygn. Längs Norbyvägen tillkommer 1 450 fordon/dygn norr om Granitvägen och 1 050 fordon/dygn söder om Granitvägen. Övriga gators trafiksituation påverkas endast i liten utsträckning av den planerade exploateringen.



Framkomlighet på belastade gator

De tillkommande trafikmängderna bedöms *inte* innebära väsentliga framkomlighetsproblem för fordonstrafik på vare sig Granitvägen eller Norbyvägen ens vid den högre exploateringsgraden, det vill säga vid högscenariot.

Tabell 3 Dagens (2015) ÅDT och tillkommande huvudscenario 2

Målpunkter	ÅDT år 2015	Tillkommande ÅDT huvudscenario 2
Granitvägen (vid Västertorg)	4900	1450
Granitvägen (mellan Marmorvägen och Norbyvägen)	-	1950
Norbyvägen (norr om Granitvägen)	6900	1450
Norbyvägen (söder om Granitvägen)	8500	1050

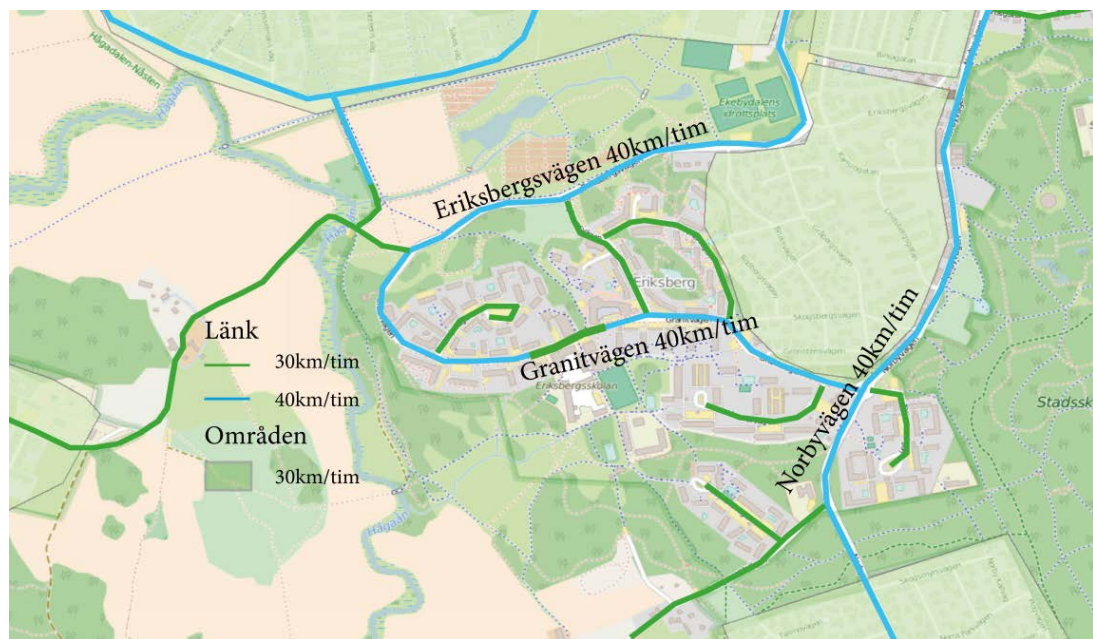
Framkomligheten för kollektivtrafiken bedöms fungera oavsett scenario. Kapaciteten i cirkulationsplatsen Granitvägen/Norbyvägen bedöms dock kräva vidare studier på grund av kollektivtrafikens framkomlighet i kombination med utveckling av ett mobilitethus.

För att stärka en framtida eventuell tvärlänk mellan Börjetull och Gottsunda, ska kollektivtrafik ges företräde i korsningar, som t ex vid cirkulationsplatsen, och busshållplatsernas och övergångsställets utformning längs sträckan Granitvägen och Norbyvägen ska prioriteras.

Nya hastighetsgränser

Nya hastighetsgränser införs Uppsala tätort 2017–2018. Syftet är att skapa en trygg och säker gatumiljö. Förutom ökad trafiksäkerhet ska de nya hastigheterna resultera i ökad tillgänglighet och bättre samspel mellan cyklister, gångtrafikanter, bilister och kollektivtrafik. Lägre hastigheter leder bland annat till kortare bromssträckor och därmed mindre allvarliga följor vid en eventuell bilolycka. Exempelvis leder en sänkning från 50 till 40 km/timmen stoppsträckan med sju meter.

På Eriksbergsvägen, Granitvägen och Norbyvägen kommer den nya hastighetsbegränsningen vara 40 km/tim jämfört med nuvarande hastighetsbegränsning på 50 km/tim. Förändringarna beräknas träda i kraft under kommande år.

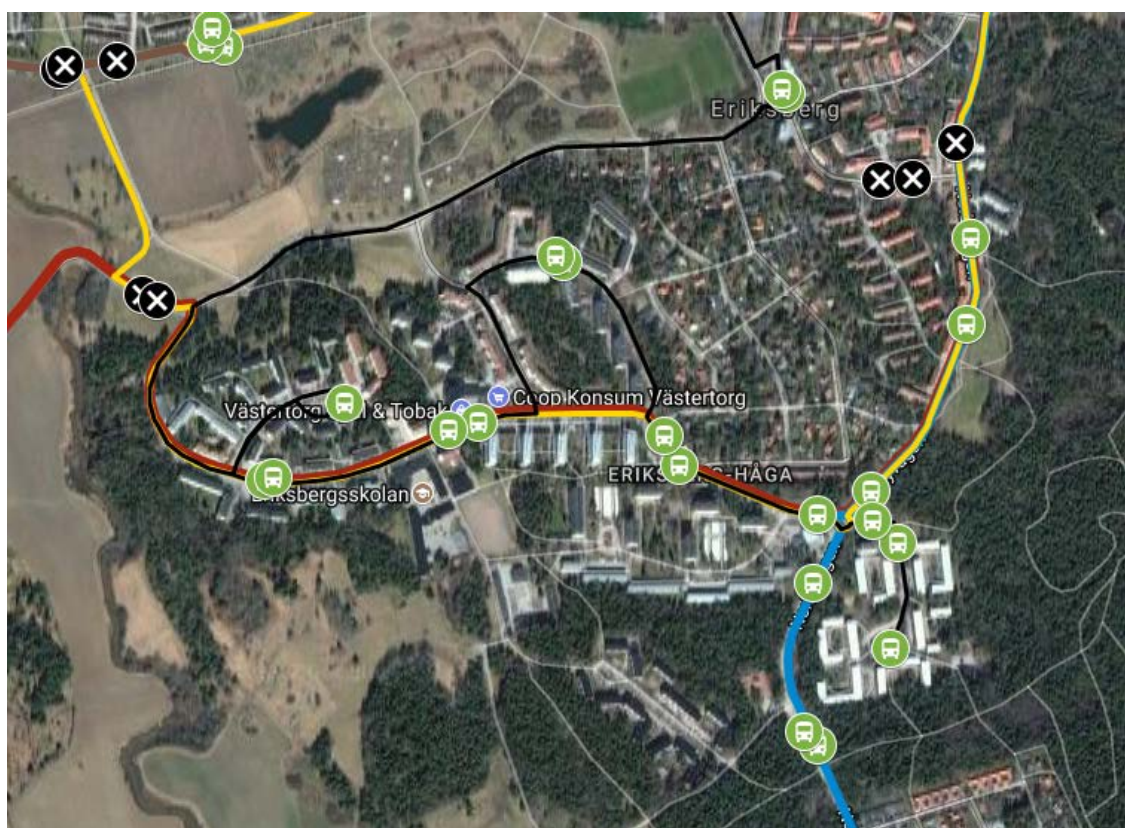


Figur 4. Reviderade hastighetsgränser i Eriksberg

Förändringar i kollektivtrafiken

Nya kollektivbusslinjer fastställdes av Kollektivtrafiknämnden sommaren 2016 och startdatum för det nya linjenätet var den 14 augusti 2017. Syftet med det nya linjenätet är bland annat att öka kollektivtrafikens andel med konkurrenskraftiga restider, det vill säga att det går snabbt och är bekvämt att ta bussen istället för bilen.

Det nya stadsbusslinjenätet innebär att fyra busslinjer (2,7,12 och 30) berör Eriksberg, som har fem hållplatser för huvudlinje. Huvudlinje 2 (röd) går i 10-minuterstrafik under dagtid (07-19) mellan Gamla Uppsala och Eriksberg(Håga). Huvudlinje 7 (blå) går i 10-minuterstrafik under rusningstid och 15-minuterstrafik övrig dagtid mellan Årsta Centrum och Gottsunda simhall. Huvudlinje 12 (gul) går med 10-minuterstrafik under rusningstid och 20-minuterstrafik övrig dagtid mellan Stenhagen och Ulleråker. Mjuklinje 30 går en gång i halvtimmen, mellan Eriksberg, via Akademiska sjukhuset och Årstagården.



Figur 5. Nya kollektivtrafiklinjer som trafikerar Eriksberg. Källa: UL

Huvudlinjerna och mjuka linjen nyttjar främst Granitvägen och Norbyvägen. För närhet och hög servicenivå kör mjuklinje 30 genom Eriksberg via Eriksbergsvägen.

Stadsbyggnadsförvaltningen kommer att genomföra framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken inom ramen för Framkollus under kommande år. Syftet är att minska resetiden för kollektivtrafiken och öka dess konkurrenskraft gentemot biltrafiken. Utöver kollektivtrafiken förbättras även framkomligheten och trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken. I Framkollus ingår bland annat åtgärder på Granitvägen.

Avslutande sammanfattning

Planprogrammet bedöms utifrån de förändringar som gjorts mellan samråd och godkännande och tillsammans med övriga förändringar, som t ex hastighetsöversynen och förändringar i busslinjenätet, inte leda till framkomlighetsproblem för motorfordonstrafiken. För gående och cyklister innebär ett genomförande av planprogrammet flera förbättringar, som till exempel ett utbyggt gång- och cykelvägnät.