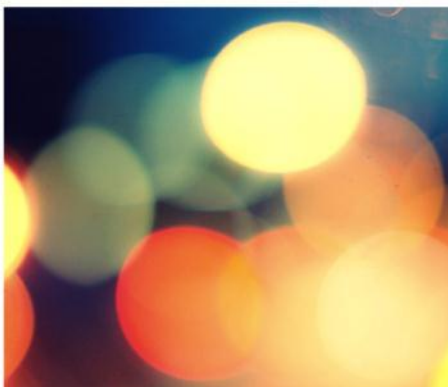
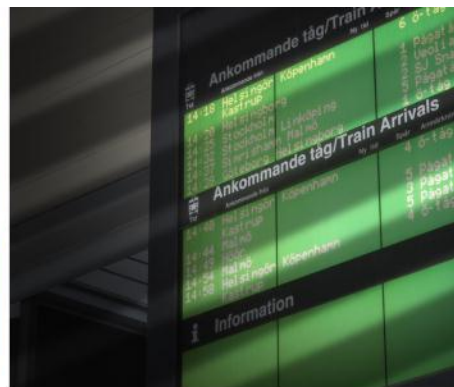
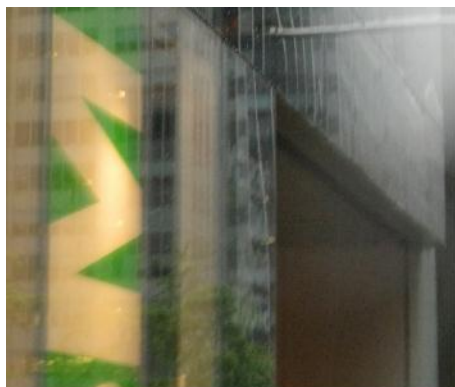


Rörelseplan Eriksberg

Trafikalstring, kapacitetsbedömningar och
åtgärdsförslag för hållbart resande i Nya Eriksberg



Dokumentinformation

Titel: Rörelseplan Eriksberg

Serie nr: 2015:52

Projektnr: 15075

Författare: Eric Dahlén
Andreas Nordström
Joakim Slotte
Erik Stigell
Kristina Nyström

**Kvalitets-
granskning:** Malin Gibrand

Beställare: Uppsala kommun
Kontaktperson: Niclas Andersson, tel 073-432 16 82

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2015-06-23	Rapportutkast kap 1–4	Beställare
0.3	2016-04-11	Revidering kap 1–4	Beställare
0.9	2016-05-20	Granskningsversion	Beställare
1.0	2016-06-22	Slutrapport	Beställare

Förord

I juni 2015 fick Trivector Traffic i uppdrag av Uppsala kommun att beskriva konsekvenser för trafiken av planerad förtätning och förnyelse av stadsdelen Eriksberg, samt ta fram förslag på handlingsplan för hållbart resande i stadsdelen. Rapporten har tagits fram parallellt med att planprogrammet har tagit form.

Arbetet har genomförts av civ.ing. Eric Dahlén, civ. ing. Andreas Nordström, civ.ing. Joakim Slotte, civ.ing. Erik Stigell och civ.ing. Kristina Nyström. Civ.ing. Malin Gibrand och civ. ing. Pernilla Hyllenius Mattisson har kvalitetsgranskat rapporten och bidragit med expertkunskap. Niclas Andersson, trafikplanerare på Uppsala kommun, har varit kontaktperson för uppdraget.

Stockholm, juni 2016

Trivector Traffic AB

Sammanfattning

Uppsala kommun håller på att ta fram ett planprogram för stadsdelen Eriksberg som kommer att möjliggöra en förtätning med troligtvis 1 500–2 100 lägenheter, ökade ytor för kommersiell verksamhet, förskolor och skola samt för idrott och kultur.

Exploaterings konsekvenser för trafikinätet har utretts med hjälp av trafikstringsberäkning samt analys av framkomlighet och korsningskapacitet. Eftersom planerna för Eriksberg är i ett tidigt skede har två scenarier analyserats: ett huvudscenario med den mest troliga utvecklingen, och ett scenario med 50 procents högre exploatering. Utifrån Eriksbergs förutsättningar har även förslag på åtgärder för hållbart resande tagits fram.

Analysen visar att exploateringen kommer att medföra betydande biltrafikmängder på delar av Granitvägen och Norbyvägen. I högscenariot skulle trafiken på Norbyvägen öka till cirka 9 000–10 000 fordon/dygn. På Granitvägen skulle det bli cirka 6 600–9 000 fordon/dygn. Trafikmängderna bedöms dock inte innebära väsentliga framkomlighetsproblem för fordonstrafiken. Däremot finns en risk att framkomligheten för oskyddade trafikanter och busstrafiken försämras.

En målpunktsanalys för cykel visar att liksom för biltrafiken kommer Norbyvägen även fortsatt vara en viktig länk för cykeltrafik till och från Eriksberg. Även cykelvägen i Stadsskogen samt Eriksbergsvägen blir i framtiden viktiga för cykeltrafiken.

Dagens invånare i Eriksberg cyklar mer och reser mindre bil än snittet för Uppsala. Även kollektivtrafik och gång är vanligare. Detta beror till stor del på befolkningssammansättningen och lågt bilinnehav. För att bibehålla resvanorna i Eriksberg enligt antagandena som ligger till grund för trafikstringsberäkningen, när befolkningssammansättningen ändras, krävs ett aktivt arbete för hållbart resande.

Utifrån Eriksbergs särskilda förutsättningar bör fokus för kommunens arbete för att främja hållbart resande i Eriksberg vara att; säkerställa att planerade förbättringar i de hållbara trafikslagens relativa attraktivitet genomförs, att marknadsföra de hållbara trafikslagen, att se till att invånare erbjuds mobilitetstjänster som komplement till cykel och kollektivtrafik samt att arbeta med barns resor till skola, förskola och fritidsaktiviteter. Flera förslag på konkreta åtgärder ges i rapporten.

Innehållsförteckning

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte med utredningen	1
1.3	Läshänvisning	2
2.	Förutsättningar och tillkommande exploatering	3
2.1	Eriksberg	3
2.2	Befintlig gatustruktur	3
2.3	Planerad förändring	6
3.	Trafikalstring	10
3.1	Trafikalstring bostäder	10
3.2	Trafikalstring verksamheter	11
4.	Trafikflöden i området	13
4.1	Konsekvenser gatunätet	13
4.2	Cykeltrafik	21
5.	Förutsättningar för hållbart resande	23
5.1	Befolkningssammansättning och bilinnehav	23
5.2	Färdmedlens relativa attraktivitet	23
5.3	Barns resor	26
5.4	Slutsats	27
6.	Förslag på handlingsplan för att främja hållbart resande i Eriksberg	28
6.1	Mobility management och befintligt arbete	28
6.2	Förslag till handlingsplan	30
6.1	Sammanfattning åtgärder	36

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Uppsala kommun har påbörjat arbete med att ta fram ett planprogram för stadsdelen Eriksberg, inklusive Ekebydalen. Eriksberg ligger relativt centralt i Uppsala, med ca 3 km till centrum. Stadsdelen är också präglad av närheten till naturen. Idag finns en varierande bebyggelse med småhus och flerbostadshus från olika epoker.

Det kommunala bostadsbolaget Uppsalahem är den dominerande fastighetsägaren i området och står inför omfattande renoveringar av sitt befintliga bostadsbestånd. I samband med detta ser bolaget en möjlighet till att förtäta och förnya stadsdelen. Detta har studerats inom ramen för Uppsalahems arbete med ”Nya Eriksberg”. Förutom Uppsalahem finns ett antal övriga byggherrar som planerar mindre projekt i stadsdelen. Uppsala kommun bedömer att ett planprogram som omfattar hela stadsdelen och Ekebydalen behöver upprättas som underlag för det fortsatta arbetet med omvandlingen.

1.2 Syfte med utredningen

Utredningen beskriver vilka konsekvenser den tillkommande exploateringen kommer ha på det befintliga och planerade trafiknätet. För motortrafiken beskriver utredningen vilka trafikmängder som kan antas, samt identifierar kritiska gator och korsningar sett till kapacitet och framkomlighet.

Kommunen har tydliga mål kopplat till hållbart resande och ett annat viktigt syfte med studien har varit att analysera förutsättningarna för hållbart resande för boende i Eriksberg, före och efter exploateringen, samt föreslå åtgärder för att förbättra möjligheterna till hållbart resande.

Uppsala kommun hade vid uppdragets början tankar på att skapa ett mer finmaskigt gatunät i Eriksberg genom att förlänga Stigbergsvägen, från Granitvägen till Marmorvägen och Blodstensvägen. I utredningen ingick att studera vilka konsekvenser en sådan koppling skulle ha, samt utreda vägens genomförbarhet på en översiktlig nivå.

Under pågående uppdrag ändrades en del av utredningens förutsättningar, bland annat gällande Stigbergsvägens förlängning och förskolornas placering. Förändringarna bedöms inte påverka studiens slutsatser i negativ riktning.

1.3 Lëshänvisning

I kapitel 2 beskrivs förutsättningar i Eriksberg och den planerade exploateringen. I kapitlet ges både information kring bebyggelse och trafiksituationen.

I kapitel 3 redovisas den tillkommande trafikstringen som exploateringen bedöms ge upphov till. Trafikstringen redogörs för två scenarier, beroende på antal tillkommande bostäder.

I kapitel 4 beskrivs hur de tillkommande cykel- och biltrafikflödena kommer fördelas inom gatunätet, samt vilka gator och korsningar som bedöms bli mest belastade totalt sett inkl. dagens trafikmängder.

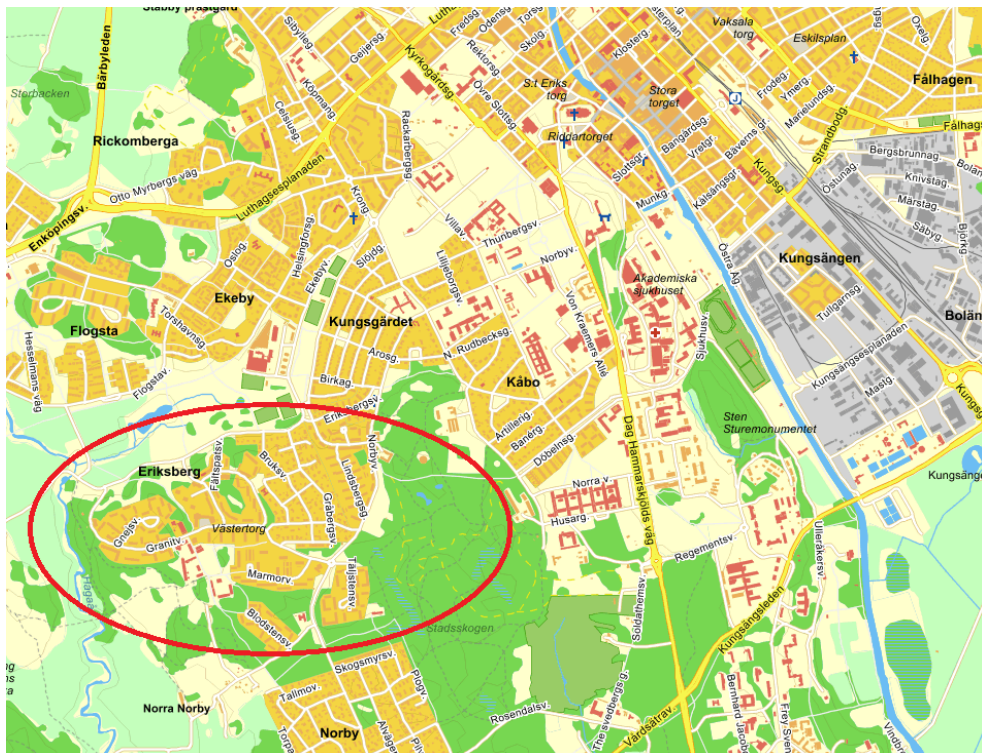
I kapitel 5 ges en beskrivning av Eriksbergs särskilda förutsättningar för hållbart resande, nu och efter exploateringen. Tillsammans med tidigare kapitel bildar det en grund för en handlingsplan för att främja hållbart resande som beskrivs i kapitel 6.

2. Förutsättningar och tillkommande exploatering

I detta kapitel beskrivs Eriksbergs lokalisering, befintlig och planerad gatustruktur, samt tillkommande exploatering.

2.1 Eriksberg

Stadsdelen Eriksberg ligger i västra Uppsala, cirka tre km från centralstationen. Området har nära koppling till både centrala Uppsala och intilliggande grönområden. I området finns småhus- och flerbostadshusbebyggelse, från olika tidsepoker, samt ett mindre antal butiker vid områdets centrum Västertorg. Förutom butiker finns även två grundskolor, Eriksbergsskolan och Hågaladsskolan, samt ett antal förskolor. Det kommunala bostadsbolaget Uppsalahem är största fastighetsägare i området.



Figur 2-1 Eriksberg inringat i rött. Källa: eniro.se

2.2 Befintlig gatustruktur

Området omgärdas av Eriksbergsgatan och Granitvägen. Utanför området löper Norbyvägen i nord-sydlig riktning och är en viktig länk för samtliga trafikslag vid resor till och från centrum, men även till södra delarna av Uppsala.

Flerfamiljshusen försörjs främst genom säckgator som ansluts via huvudgatorna Granitvägen och Norbyvägen. Småhusbebyggelsen i den norra delen av området matas via mindre lokalgator.

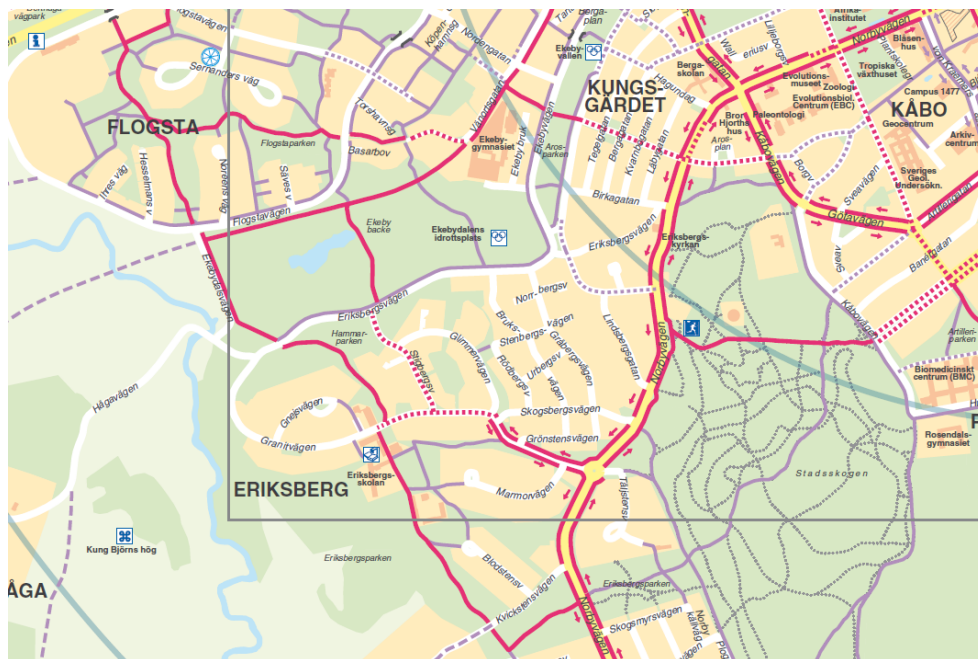


Figur 2-2 Karta över utredningsområdet. Källa: eniro.se

Gång- och cykelinfrastruktur

Infrastrukturen för gående är väl utbyggd i området och samtliga större huvud- och lokalgator har separata trottoarer. Villagatorna har i regel smala trottoarer, men gatorna är småskaliga och hastigheten låg vilket ökar promenadvänligheten. Utanför gatunätet finns även flera gångbanor/-stigar, dels inom området och dels till och från naturområdena.

Infrastrukturen för cyklister är inte lika utbyggd som för gående. Cykelbanor finns utmed Norbyvägen, delar av Granitvägen, samt separerade från gatunätet genom grönområden i och kring stadsdelen. I övrigt hänvisas cyklister till körbanan.



Figur 2-3 Utsnitt från Uppsalas cykelkarta över Eriksberg med omnejd. Heldragna röda och lila linjer är cykelbanor, medan streckade röda linjer är rekommenderade gator för cykling i körbana. Källa: Uppsala kommun

Kollektivtrafik

I dagsläget trafikerar tre linjer (4, 6 och 41) genom Eriksberg. Linje 4 går i 30-minuterstrafik under rusningstid mellan Årsta Centrum och Ekeby. Linje 6 går i 30-minuterstrafik under rusningstid mellan Slavsta och Håga. Linje 41 är en s.k. mjuk linje som går en gång i timmen och startar i Eriksberg och går till IKEA i Boländerna. Samtliga busslinjer passerar centrum



Figur 2-4 Linjer som trafikerar Eriksberg i dagsläget. Källa: UL

Kollektivtrafiken nyttjar främst Granitvägen och Norbyvägen vid Eriksberg. Dessutom kör bussarna en slinga runga Glimmervägen/Stigbergsvägen. Det saknas busskörfält eller andra prioriterande åtgärder längs gatunätet.

Biltrafik

Eriksbergsvägen/Granitvägen och Norbyvägen utgör huvudvägnätet i och kring Eriksberg. I övrigt består gatunätet av säckgator som matar in till flerbostadshusbebyggelsen, samt mindre villagator till småhusbebyggelsen.

Kantstensparkering finns längs de flesta gatorna i området. Dessutom finns ett antal större markparkeringsytor och carports vid flerbostadshusen. Vid småhusen sker parkering på egen tomt. I västra Eriksberg finns ett parkeringshus som inte har särskilt hög beläggning i dagsläget, vilket troligen beror på den goda tillgången på gatuparkering.

Det finns ingen dokumenterad större trängsel i gatunätet. Norbyvägen är mest belastad i och med att den binder samman sydvästra Uppsala, via Eriksberg, med centrum. Största delen av trafiken ut/in från/till Eriksberg sker via Granitvägen. I cirkulationsplatsen Granitvägen/Norbyvägen sker viss fördröjning i högttrafik, men enligt Uppsala kommun finns inga egentliga kapacitetsproblemen i någon korsning kring området i dagsläget. Precis sydväst om cirkulationsplatsen finns även en drivmedelsstation, med in-/utfart från Granitvägen, som alstrar en del trafik.

Nedan illustreras trafikflöden (ÅDT) i gatunätet i och kring Eriksberg uppmätta under en vecka i april 2015.



Figur 2-5 Trafikflöden (ÅDT) uppmätta 2015-04-14 – 2015-04-21.

2.3 Planerad förändring

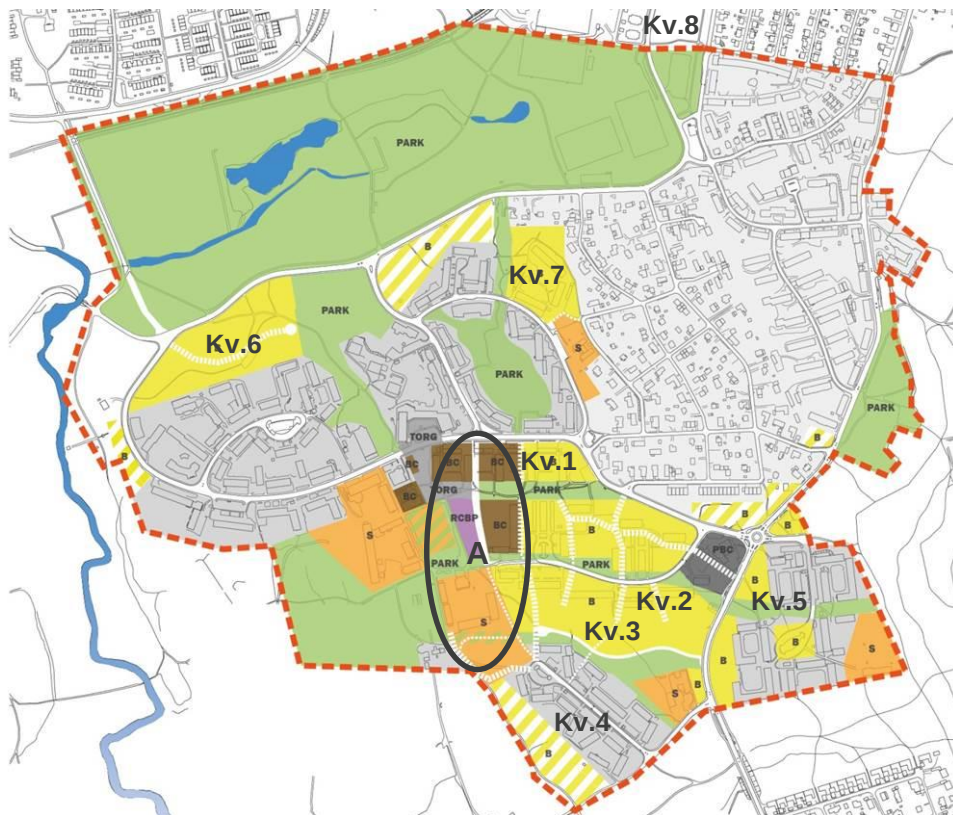
I detta kapitel beskrivs exploateringsplanerna för Eriksberg. I och med att planerna är preliminära har två scenarier tagits fram avseende bostadsbebyggelsen, ett huvudscenario och ett högscenario. Högscenariot ska

inte ses som en trolig utveckling utan som en känslighetstest av resultatet. Scenarion med lägre exploatering har diskuterats med Uppsala kommun men bedöms varken som sannolikt eller ge någon större påverkan på framkomligheten i gatunätet.

Tillkommande exploatering

Omvandlingsplanerna för Eriksberg är i ett tidigt skede. Hur stor tillkommande exploatering som kommer att ske är inte helt klart, men kommer troligtvis hamna i intervallet 1 500–2 100 lägenheter. Omvandlingen kommer att pågå under lång tid, troligen mot år 2030. Ambitionen är att förtäta vissa befintliga kvarter, samt exploatera ett antal nya kvarter med bostäder. Dessutom ska ny kommersiell yta tillföras (främst handel, men även en del kontor), en utökning av befintliga förskolor och grundskola och mer yta för rekreation/idrott och kultur.

Den största delen av den tillkommande bostadsexploateringen kommer ske söder om Granitvägen (kvarter 1–5 i Figur 2-6). Norr om Granitvägen kommer troligen tre kvarter att bebyggas. Majoriteten av tillkommande kommersiella och offentliga verksamheter kommer att lokaliseras vid den så kallade aktivitets-zonen som sträcker sig från Västertorg ner till Hågalsskolan.



Figur 2-6 Preliminär kvartersindelning (1–8) för omvandlingen av Eriksberg och Ekebydalen. Kvartersindelningen bygger på tidiga planer i programskedet och den planerade exploateringsgraden per kvarter har justerats under utredningens gång.

Antal bostäder och verksamheter

Eftersom planerna för Eriksberg är i ett tidigt skede har exploateringen delats in i två scenarier: ett huvudscenario med den mest troliga exploateringen, och ett scenario med 50 procents högre exploatering¹. Detta görs för att se vilka konsekvenser de exploateringen kommer att ha för den tillkommande trafikallstringen. Det som skiljer scenarierna åt är antalet bostäder. Antalet verksamheter är detsamma, se tabellen nedan.

Tabell 2-1 Tillkommande exploatering beroende på scenario. Uppgifterna är dock osäkra och kan komma att förändras. Källa: Uppsala kommun.

Exploatering	Antal
Huvudscenario	
Bostäder	2 240 lägenheter
Handel	8 400 kvm BTA
Kontor	770 kvm BTA
Idrott	1 fullstor fotbollsplan
Förskola	3 förskolor á 8 avd. med 16 barn i varje
Grundskola	670 barn
Högscenario	
Bostäder	3 240 lägenheter
<i>I övrigt samma som för scenario medelhög</i>	

Exploatering på kort och lång sikt

Omvandlingen av Eriksberg kommer att pågå under lång tid, troligen mot år 2030. I och med att Uppsalahem planerar att förtäta vissa kvarter i samband med att det befintliga bostadsbeståndet renoveras är tidplanen till viss del avhängig de befintliga bostädernas skick. I denna utredning antas att 5 av 8 kvarter uppförs på kort sikt, medan resterande 3 kvarter exploateras på lång sikt. Samtliga verksamheter som beskrivs i Tabell 2-1 antas iordningsställas på kort sikt.

I tabellen nedan redovisas vilka av kvarteren i Figur 2-6 som antas exploateras på kort respektive lång sikt. Den största skillnaden mellan scenarierna är exploateringen i kvarter 1 och 2. I högscenariot antas att 900 fler lägenheter uppförs i dessa kvarter jämfört med i huvudscenariot.

¹ Högscenariot ska inte ses som en trolig utveckling utan som en känslighetstest av resultatet

Tabell 2-2 Respektive kvarters tidshorisont, samt totalt antal bostäder beroende på scenario.

Kvarter	Tidshorisont	Huvudscenario	Högscenario
Kv. 1	Kort sikt	850	1500
Kv. 2	Lång sikt	250	500
Kv. 3	Kort sikt	140	140
Kv. 4	Lång sikt	350	300
Kv. 5	Lång sikt	250	300
Kv. 6	Kort sikt	200	300
Kv. 7	Kort sikt	50	50
Kv. 8	Kort sikt	150	150
Summa		2240	3240

Ny gatustruktur

Den nya bebyggelsen som planeras i Eriksberg kommer främst att ske inom befintliga kvarter och försörjas av befintliga gator vilket innebär att strukturen inte kommer att skilja sig nämnvärt från idag.

I förutsättningarna för denna utredning fanns tre nya gator med. En tillkommande gata som ska försörja de fyra planerade punkthusen (kvarter 3, totalt 140 lägenheter) mellan Marmorvägen och Blodstensvägen. Gatan ansluts till Norbyvägen och planeras som återvändsgata med parkeringsytor intill gatan.

Bostäderna som planeras i nordvästra Eriksberg (kvarter 6, på höjden söder om Eriksbergsvägen vid Hågavägen) kommer trafikförsörjas via en ny lokalgata. I tidiga skisser planeras lokalgatan att gå från Stigbergsvägen till Eriksbergsvägen.

Dessutom fanns vid uppdragets början planer på att förlänga Stigbergsvägen söderut. Idag avslutas Stigbergsvägen vid Granitvägen, men tankar fanns att fortsätta gatan ned till Blodstensvägen vilket skulle ge ett mer finmaskigt gatunät.

Dessa gator har ingått som förutsättning när trafikflödena genom området har studerats i denna utredning.

3. Trafikalstring

I detta kapitel beskrivs vilken trafikalstring exploateringen kommer att föra med sig. Trafikalstringen baseras på resultat från Trafikalstringsverktyget². Eftersom exploateringsplanerna är i ett tidigt skede och dessutom bedöms pågå under lång tid har en uppdelning på kort och lång sikt gjorts.

3.1 Trafikalstring bostäder

Trafikalstringen från de tillkommande boende baseras på det totala antal resor som trafikalstringsverktyget visar, samt utifrån trolig färdmedelsfördelning bland de tillkommande boende.

Färdmedelsfördelning bland tillkommande boende i Eriksberg

Den skattade färdmedelsfördelningen för dem som ska flytta in i Eriksberg har tagits fram genom att tolka resultatet från trafikalstringsverktyget, samt genom en avstämning mot nuvarande färdmedelsfördelning för invånarna i hela Uppsala tätort respektive i Eriksberg. Uppsala kommun har varit med i diskussionerna kring förväntad färdmedelsfördelning.

I tabellen nedan anges den förväntade färdmedelsfördelningen för framtida boende i Eriksberg, samt färdmedelsfördelning för Uppsala stad respektive Eriksberg från RVU 2010. Under utredningens gång har resultatet från RVU 2015 blivit klart och detta visas också i tabellen.

Tabell 3-1 Förväntad färdmedelsfördelning för nyinflyttade invånare i Eriksberg, samt för Uppsala tätort och Eriksberg/Norby. Källa: bearbetat resultat från Trafikalstringsverktyget, resp. RVU 2010 och RVU 2015

Färdmedel	Förväntad färdmedelsfördelning	Uppsala tätort 2010	Eriksberg/Norby 2010	Eriksberg/Norby 2015
Bil	30 %	39 %	28 %	31 %
Kollektivtrafik	14 %	11 %	14 %	12 %
Cykel	34 %	28 %	39 %	39 %
Gång	20 %	19 %	17 %	16 %
Övrigt	2 %	3 %	2 %	2 %
Summa	100 %	100 %	100 %	100 %

² Trafikverkets verktyg för att bedöma trafikalstring för tillkommande exploatering. Uppsala kommun har själva fyllt i antaganden som ligger till grund för resultaten.

Jämfört med resorna som genomfördes från Eriksberg 2010 har andelen resor med bil ökat och andel resor med kollektivtrafik minskat i Eriksberg. Bilandelen är dock fortfarande lägre än för Uppsala som helhet. Införandet av stombuss antas innebära att bussen återtar något av andelen resor.

Att gångandelen förväntas öka beror på att det kommer tillföras fler verksamheter och målpunkter lokalt i Eriksberg i och med omvandlingen. Cykelandelen bedöms minska något, men ändå fortfarande vara hög, för de nytillkomna invånarna.

Trafikalstring för tillkommande bostäder

I Tabell 3-2 redovisas hur många resor som de tillkommande boende förväntas att alstra. Antalet resor baseras på antalet bostäder och är ett resultat från trafikstringsverktyget. Andelen resor per färdmedel kommer från avsnittet ovan där bilresor utgör 30 %, kollektivtrafikresor 14 %, cykelresor 34 %, gångresor 20 % och resor med övriga färdmedel 2 %.

Tabell 3-2 Antal resor som alstras per dygn från de tillkommande bostäderna i området beroende på scenario. Resorna avrundat till närmaste 100-tal. Källa: Trafikalstringsverktyget

	Antal lägenheter	Bilresor*	Kollektiv- trafikresor	Cykelresor	Gångresor	Resor med övriga färdmedel
Huvudscenario						
Kort sikt	1390	1800	1000	2500	1500	100
Lång sikt	2240	3000	1700	4000	2400	200
Högscenario						
Kort sikt	2040	2700	1500	3700	2200	200
Lång sikt	3240	4300	2400	5900	3400	300

* Avser fordonsrörelser (ÅDT), inte antal resor.

3.2 Trafikalstring verksamheter

Utöver bostäder antas följande verksamheter tillkomma i Eriksberg:

- ▶ Skola med 670 elevplatser och 45 anställda
- ▶ Närbutik 8400 kvm BTA
- ▶ Förskola för sammanlagt 385 förskolebarn och 77 pedagoger
- ▶ Arbetsplatser med 132 anställda
- ▶ Idrottshall med 120 besökare per dag

I Tabell 3-3 redovisas hur många resor de tillkommande verksamheterna förväntas alstra. Trafikalstringen är beräknad utifrån antagandet att varje verksamhet genererar två resor per besökare (tur och retur), undantaget de verksamheter där en del av besökarna endast hämtar/lämnar en person (förskola, skola). Vid dessa verksamheter genereras mellan 2–4 resor per besökare. Alla

verksamheterna antas redan vara uppstartade när bostadsexploateringen i Eriksberg inleds varför trafikalstringen på kort och lång sikt blir densamma.

Färdmedelsfördelningen för resor till och från Eriksberg är hämtade från trafikalstringsverktyget, undantaget vid resor till verksamheter för de som bor i Eriksberg. För lokala resor inom Eriksberg antas ingen använda kollektivtrafiken, andelen kollektivtrafikresor har istället fördelats ut jämnt på gång och cykel. Notera att summan av antalet resor som genereras av bostäder och verksamheter sannolikt kommer att vara något överskattad eftersom en del kombinationsresor, exempelvis resekedjan bostaden till förskolan till arbetsplatsen, här räknats som separata resor.

Närbutikerna förväntas alstra flest bilresor, medan skolan och förskolan förväntas alstra flest gång- och cykelresor.

Tabell 3-3 Förväntad trafikalstring för tillkommande verksamheter i Eriksberg.

Verksamhet	Bil*	Kollektiv- trafikresor	Cykelresor	Gångresor	Resor med övriga färdmedel
Skola	100	200	600	500	<100
Närbutik	500	200	500	700	<100
Förskolor	200	100	700	500	<100
Övriga arbetsplatser	100	<100	100	100	<100
Idrottshall	100	<100	100	100	<100
SUMMA	~1000	~500	~2000	~1900	~100

* Avser ÅDT, ej resor

4. Trafikflöden i området

I detta kapitel beskrivs hur den tillkommande trafikstringen kommer att påverka gatunätet i och kring Eriksberg. Beskrivningen utgår ifrån de gator som fanns med i planeringen under uppdragets start (se sidan 9). De förändringar som skett under uppdragets gång bedöms inte ha avgörande påverkan på resultatet i negativ riktning.

4.1 Konsekvenser gatunätet

Nedan beskrivs hur de tillkommande biltrafikflödena kommer att fördela sig på gatunätet i Eriksberg och vilka konsekvenser detta kommer att föra med sig.

Målpunkter för biltrafiken

För att kunna beskriva hur den tillkommande biltrafiken kommer fördela sig i gatunätet har en inledande målpunktsanalys genomförts. Detta för att förstå var de boende kommer att ha sina målpunkter och vilka vägar de använder ut från och tillbaka till Eriksberg. Analysen utgår från resultaten i RVU 2010 som Uppsala kommun har bearbetat och utgår från målpunkterna dagens boende i Eriksberg har.

Totalt finns 24 målpunktsområden i Uppsalas bearbetade material, varav Flogsta/Ekeby/Eriksberg utgör en. Störst andel resor sker till innerstaden (24 %), därefter Boländerna (13 %) följt av interna resor i Flogsta/Ekeby/Eriksberg (6 %). De 24 områdena har delats in i fyra grupper: västra Uppsala, centrala och norra Uppsala, östra och södra Uppsala, samt resor inom Eriksberg. I tabellen nedan anges hur stor andel av bilresorna som bedöms ha målpunkter i respektive kategori, samt vilka gator som används för att nå respektive område.

Störst andel bilresor bedöms ske till centrala/norra Uppsala, dessa resor går via Norbyvägen. Därefter är östra/södra Uppsala största målpunkten, även dessa resor går via Norbyvägen men söder om Granitvägen. Därefter bedöms en mindre andel bilresor ske till västra Uppsala samt lokalt inom Eriksberg.

Tabell 4-1 Målpunktsanalys för bilresor från de tillkommande boende i Eriksberg. Källa: RVU 2010

Målpunkt	Andel av bilresorna	Primär väg från/till Eriksberg
Västra Uppsala (Stenhagen, Berthåga)	1 %	Ekebydalsvägen
Centrala och norra Uppsala (Innerstaden, Fålhagen, Luthagen, Gamla Uppsala m.fl.)	58 %	Norbyvägen (norr om Granitvägen)
Östra och södra Uppsala (Gottsunda, Vårdsätra, Ulltuna, Boländerna, Fyrislund m.fl.)	35 %	Norbyvägen (söder om Granitvägen)
Resor inom Eriksberg	6 %	-

Biltrafikflöden från tillkommande exploatering

För att kunna studera var de tillkommande bilresorna startar i Eriksberg har det totala antalet bilresor som beskrivs i Tabell 3-2 fördelats ut enligt kvartersindelningen som redovisas i Figur 2-6. Detta innebär att majoriteten av de tillkommande bilresorna alstras från områdena söder om Granitvägen (kvarter 1-5 i figuren) i och med att det är i detta område som störst exploatering kommer att ske.

Från startpunkten i respektive kvarter ska sedan majoriteten av bilresorna antingen mot centrala/norra Uppsala eller till östra/södra Uppsala enligt analysen i Tabell 4-1. Detta för med sig att störst biltrafikflöde kommer alstras på Granitvägen, från Västertorg och den kommande aktivitetszonen och vidare österut till Norbyvägen, samt på Norbyvägen. Övriga gator i området kommer få ökad trafik till följd av bilresor inom området, samt för resor som ska vidare mot Granitvägen och Norbyvägen. Förutom resor som sker ut från Eriksberg kommer även de nya verksamheterna etc. att generera biltrafik till Eriksberg.

Resultat

De tillkommande biltrafikflödena i scenarierna med trolig respektive hög exploatering har studerats på kort och lång sikt. Antalet verksamheter är dock detsamma på kort och lång sikt.

Både på kort och lång sikt sker störst tillskott på Granitvägen, från Västertorg/aktivitetszonen och vidare österut mot Norbyvägen, samt på Norbyvägen. På Norbyvägen belastas avsnittet norr om Granitvägen något mer än söder om. Övriga gatulänkar, inkl. Stigbergsvägens förlängning, får en relativt måttlig belastning från den tillkommande bebyggelsen, vilket till största del beror på att dessa endast försörjer enstaka bostadskvarter. Dessutom finns i regel inga verksamheter som genererar trafik lokaliserade kring dessa gator.

Kort sikt

På kort sikt förutsätts fem av åtta kvarter ha uppförts. Majoriteten av biltrafikflödena förutsätts gå till norra/centrala, samt östra/södra Uppsala.

Eftersom den största exploateringen sker strax söder om Granitvägen kommer den tillkommande belastningen att bli störst där, för att sedan fördela sig i norr och söder på Norbyvägen. Se Figur 4-1.

Huvudscenario

Störst tillskott sker på Granitvägen, vid cirkulationsplatsen mot Norbyvägen med ÅDT 1700. Övriga avsnitt på Granitvägen, mellan Norbyvägen och Västertorg, får också ett relativt stort tillskott med cirka 1300 fordonsrörelser. På Norbyvägen tillkommer 1100 fordonsrörelser norr om Granitvägen och 800 söder om Granitvägen.

Högscenario

I scenariot med hög exploatering ökar belastningen ytterligare på Granitvägen och Norbyvägen. På Granitvägen vid cirkulationsplatsen ökar antalet fordonsrörelser med 2400, vilket är en 40 procentig ökning jämfört med scenariot med trolig exploatering. Detta beror på att det i högscenario sker en andelsmässigt större exploatering strax söder om Granitvägen (kvarter 1). Därav ökar biltrafikflödena procentuellt mer på Granitvägen närmast Norbyvägen jämfört med i övriga studerade snitt. I de västra delarna av Eriksberg blir belastningen densamma oavsett exploateringsscenario, vilket beror på att det sker lika stor exploatering i de båda scenarierna.

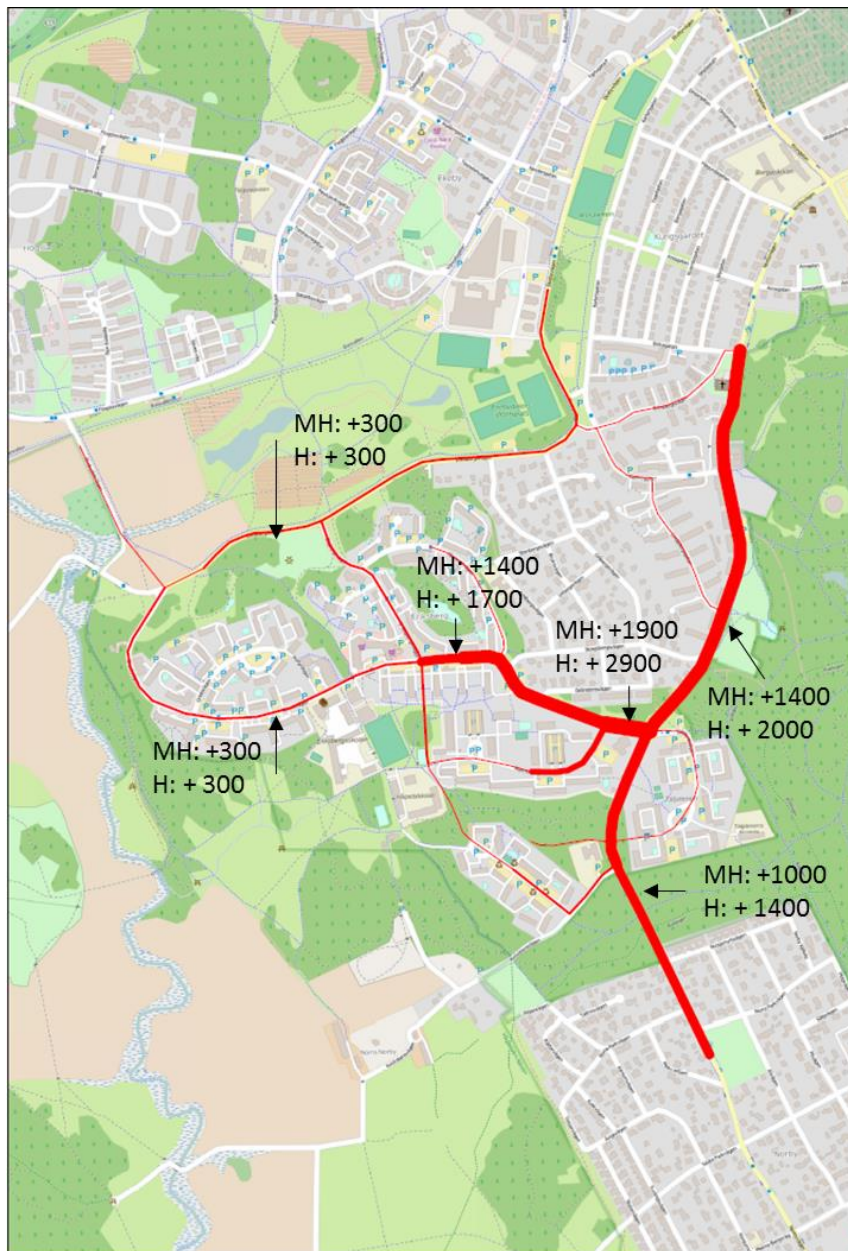


Figur 4-1 Tillkommande biltrafikflöden (ÅDT) på kort sikt, vid trolig (MH) respektive hög (H) exploatering. Granitvägen och Norbyvägen får störst belastning.

Lång sikt

På lång sikt har samtliga åtta kvarter uppförts, det vill säga tre ytterligare kvarter har tillkommit jämfört med kort sikt. Två av de tillkommande kvarteren matas ut direkt till Norbyvägen (via Blodstensvägen och Täljstensvägen), medan det tredje kvarteret ansluts till Granitvägen via Marmorvägen.

Jämfört med på kort sikt innebär detta att belastningen ökar mest på Granitvägen, öster om Marmorvägen, samt på Norbyvägen. I övrigt ökar trafiken något på övriga delar av Granitvägen, annars blir belastningen ungefär densamma som på kort sikt. Se Figur 4-1.



Figur 4-2 Tillkommande biltrafikflöden (ÅDT) på lång sikt, vid trolig (MH) respektive hög (H) exploatering. Granitvägen och Norbyvägen får störst belastning.

Sammanfattning tillkommande biltrafikflöden

Sammanfattningsvis kan konstateras att exploatering enligt högscenariot kommer att föra med sig upp till 50 % högre trafikflöden på Granitvägen och Norbyvägen jämfört med exploatering enligt huvudscenariot. I övrigt finns små skillnader.

Den största skillnaden mellan huvudscenariot och högscenariot **på lång sikt** är:

- Betydligt högre belastning på Norbyvägen (ca 40 % både söder och norr om Granitvägen)

- ▶ Betydlig högre belastning på Granitvägen mellan Marmorvägen och cirkulationsplatsen (ca 50 %)
- ▶ Högre belastning på Granitvägen mellan Marmorvägen och Västertorg (ca 20 %)
- ▶ I övrigt relativt likartad belastning när scenarierna jämförs sinsemellan

Framkomlighet på belastade gator

Som beskrivs ovan bedöms den tillkommande exploateringen främst föra med sig betydande biltrafikmängder på delar av Granitvägen och Norbyvägen. Detta mot bakgrund av exploateringarnas lokalisering i Eriksberg, gatunätets struktur, samt de målpunkterna för biltrafiken. Nedan redogörs för dagens trafikmängder och de tillkommande fordonsrörelserna på kort och lång sikt beroende på scenario för de mest belastade länkarna.

Tabell 4-2 Dagens ÅDT och tillkommande beroende på tidshorisont och exploateringsscenario.

Målpunkt	ÅDT idag*	Tillkommande ÅDT KORT SIKT (Huvudscenario / Högscenario)	Tillkommande ÅDT LÅNG SIKT (Huvudscenario / Högscenario)
Granitvägen (mellan Stigbergsvägen och Glimmervägen)	4900	1300 / 1600	1400 / 1700
Granitvägen (strax väster om Norbyvägen)	-	1700 / 2400	1900 / 2900
Norbyvägen (norr om Granitvägen)	6900	1100 / 1500	1400 / 2000
Norbyvägen (söder om Granitvägen)	8500	800 / 1200	1000 / 1400

* ÅDT, uppmätt 2015-04-14 – 2015-04-21.

Mest tillkommande fordonsrörelser bedöms ske på Granitvägen, strax väster om cirkulationsplatsen med Norbyvägen. Här saknas dock nulägesmätningar. Troligen är trafikmängderna något större jämfört med längre västerut på Granitvägen (4900 fordon/dygn).

Slutsats

Norbyvägen bedöms även i framtiden bli mest belastad av vägarna i och kring Eriksberg. Norr om Granitvägen bedöms tillskottet bli 1000-2000 fordonsrörelser per dygn, medan tillskottet söder om Granitvägen blir 800-1400.³ Givet exploatering enligt högscenariot blir det totalt cirka 9000 fordon/dygn norr om Granitvägen och knappt 10 000 fordon/dygn söder om Granitvägen på lång sikt.

På västra delen av **Granitvägen**, vid Västertorg, bedöms tillskottet bli 1300-1700 fordon/dygn, medan det vid den östra delen (mellan Marmorvägen och

³ Beroende på tidshorisont och scenario

Norbyvägen) blir 1700-2900 fordon/dygn. Givet exploatering enligt högscenariot blir det totalt cirka 6600 fordon/dygn vid Västertorg och uppskattningsvis knappt 9000 fordon/dygn närmast Norbyvägen på lång sikt⁴.

De tillkommande trafikmängderna bedöms inte innebära väsentliga framkomlighetsproblem för fordonstrafiken på vare sig Granitvägen eller Norbyvägen ens vid den högre exploateringsgraden. Framkomligheten på Norbyvägen är snarare avhängig trafiken på anslutande gator, busshållplatsernas utformning, samt de relativt många övergångsställen som finns längs sträckan. Däremot finns en risk att framkomligheten för oskyddade trafikanter och busstrafiken försämras längs de belastade gatorna. För oskyddade trafikanter är det främst i passager över Granit- och Norbyvägen där framkomligheten försämras, medan framkomligheten för busstrafiken kommer reduceras både i korsningar med dessa gator och längs med desamma på grund av ökad trängsel. I övrigt bedöms de tillkommande fordonsrörelserna från exploateringen blir relativt måttliga på övriga gator i området.

Kapacitet belastade korsningar

I Eriksberg är det främst kapaciteten i cirkulationsplatsen Granitvägen/Norbyvägen/Täljstensvägen som bedöms intressant att studera vidare mot bakgrund av dagens trafikmängder och den alstrade trafiken från exploateringen.

Nuläge och alstring från exploatering

Det förekommer i nuläget inga större framkomlighetsproblem för trafiken på Norbyvägen. En inventering av restider har gjorts med hjälp av Google maps och resultatet visar endast på marginell ökning av restiden på Norbyvägen när resor under ostörda förhållanden (tidig söndagsmorgon) jämförs med vardagsdygnens högtrafiktimmor. Trafikens riktningsuppdelning framgår i resultaten – framkomligheten är vid jämförelse något sämre i riktning mot centrum under morgonen och i riktning söderut under eftermiddagen.

Resultaten överensstämmer med kommunens uppfattning om att Norbyvägens korsning med Granitvägen i nuläget inte ger upphov till framkomlighetsproblem.

Bedömning genom Capcal

Trafikalstringsberäkningarna har gett tal på hur trafikmängderna som hanteras i korsningen antas öka. För att bedöma effekterna av tillkommande trafik i korsningen har en kapacitetsbedömning gjorts för det scenario som alstrar mest trafik - *hög exploatering på lång sikt*.

Bedömningen har gjorts med Capcal som är ett program för beräkning av kapacitet och framkomlighet i trafik-korsningar. Kapacitetsbedömningen har

⁴ Antagande om ÅDT 6000 på Granitvägen närmast Norbyvägen

gjorts för eftermiddagens maxtimme, och baseras på en rad antaganden då programmet kräver indata med högre noggrannhet än vad som kan tillhandahållas genom befintliga underlag, exempelvis trafikens riktningssuppdelning, svängandelar samt uppgifter om gång- och cykeltrafikens flöden. Även befintliga trafikmängder på Granitvägen i anslutning till korsningen har skattats. Den trafikräkning som gjorts på Granitvägen är lokaliserad väser om korsningen med Glimmervägen (4545 fordon per dygn) och flödet bedöms vara högre nära korsningen. Trafikmängder och svängandelar till kapacitetsbedömningen framgår av Figur 4-3 på nästa sida.

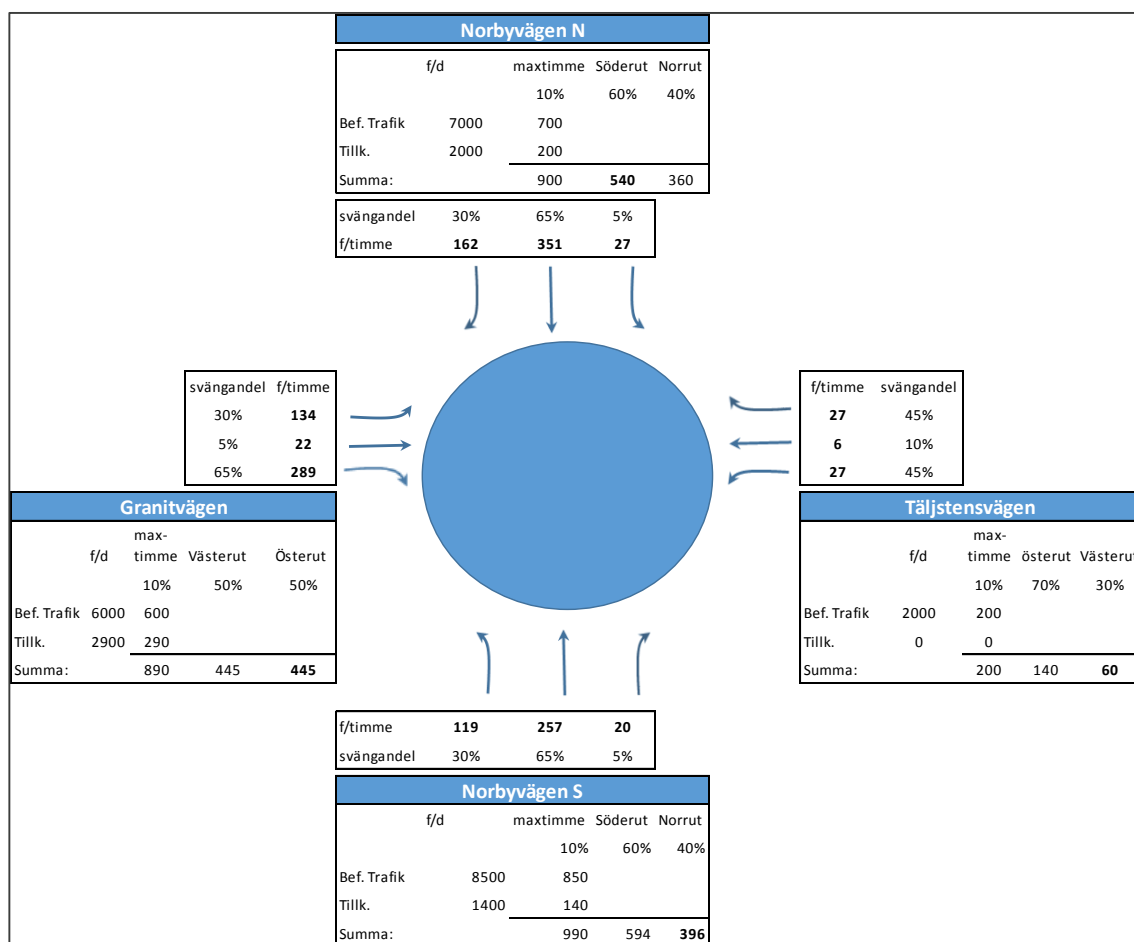
Resultatet visar på högst belastningsgrad⁵ (cirka 0,5) i Norbyvägens tillfart, vilket är att betrakta som god standard.

Tabell 4-3 Standardnivåer för framkomlighet i cirkulationsplatser under dimensionerande timme. Källa: Vågar och gators utformning, VV Publikation 2004:80

STANDARD	BELASTNINGSGRAD
God	$B < 0,6$
Mindre god	$0,6 < B < 0,8$
Låg	$B > 0,8$

Även effekterna av att ytterligare öka belastningen i korsningen har bedömts med Capcal. Om eftermiddagens maxtimme istället, under samma förutsättningar, antas hantera 15 % av dygnstrafiken ökar belastningsgraden till cirka 0,8 i Granitvägens tillfart och köbildning uppstår (medelkölängden uppgår till cirka 3 fordon under maxtimmen). Även framkomligheten i Norbyvägens norra tillfart börjar bli ansträngd med dessa trafikmängder då belastningsgraden når cirka 0,7 men köbildningen är ringa.

⁵ Definieras som kvot mellan flöde och kapacitet (utnyttjad kapacitet).



Figur 4-3 Indata till kapacitetsbedömning med Capcal för eftermiddagens maxtimme. Även antagandet att 80 gående och 100 cyklister korsar Granitvägen och Norbyvägens båda korsningsben har gjorts.

Slutsats

Resultatet är att korsningen bedöms kunna hantera även tillkommande trafik från scenariot med högst trafikalstring. Högst belastning fås i Granitvägens tillfart, men belastningen ger inte upphov till omfattande köbildning och framkomlighetsproblem ens i detta scenario. I bedömningen har dessutom trafikmängderna på Täljstensvägen troligtvis överskattats. Att bedömningen grundar sig på exploatering enligt högscenariot på lång sikt innebär slutligen att omvandlingen i Eriksberg inte bedöms ge framkomlighetsproblem för fordonstrafiken i den mest belastade korsningen under överskådlig tid.⁶

4.2 Cykeltrafik

För att kunna beskriva och analysera hur cykeltrafiken till/från och inom Eriksberg kan stärkas har en målpunktsanalys för cykel gjorts. Målpunktsanalysen ger en översiktlig bedömning av vilka av de cykelvägar som

⁶ Bedömningen har genomförts med antaganden och befintliga underlag. För en mer noggrann skattning behövs mer indata.

kopplar samman Eriksberg med omgivande områden som framförallt kommer att belastas av den vid exploateringen alstrade cykeltrafiken.

Målpunktsanalysen för cykel tar utgångspunkt i samma RVU-data som motsvarande analys för biltrafik, men andelen lokala resor och resor till närliggande områden har ökats. I Tabell 4-4 redovisas var cykelresorna antas ha sina målpunkter. Lite mer än hälften av cykelresorna antas gå till centrala eller norra Uppsala. Ungefär var femte cykelresa antas ske inom Eriksberg och lika stor andel antas gå till östra Uppsala. Andelen cykelresor med mål i södra eller västra Uppsala bedöms vara förhållandevis liten.

Tabell 4-4 Målpunktsanalys för cykelresor från de tillkommande boende i Eriksberg.

Målpunkt	Andel av cykelresorna	Primär väg från/till Eriksberg
Västra Uppsala (Stenhagen, Berthåga)	< 5 %	Cykelvägar mellan Eriksbergsvägen och Flogstavägen
Östra Uppsala (Ultuna, Kåbo, Boländerna m.fl.)	20 %	Cykelvägar genom Stadsskogen
Centrala och norra Uppsala (Västra & Östra Innerstaden, Årsta, Gränby, Fålhagen m.fl.)	55 %	Norbyvägen, Ekebyvägen
Södra Uppsala (Norby, Gottsunda, Valsätra)	< 5 %	Norbyvägen
Resor inom Eriksberg	20 %	-

Liksom för biltrafiken kommer alltså Norbyvägen även fortsatt vara en viktig länk för cykeltrafik till och från Eriksberg. Andra cykelvägar som i framtiden bör bli viktig för cykeltrafiken är bland annat cykelvägen genom Stadsskogen, som utgör en länk i den mest gena förbindelsen mellan Eriksberg och Akademiska sjukhuset, Polacksbacken, Ulleråker och Ultuna, samt Eriksbergsvägen som bör kunna användas av en betydande del av cykeltrafiken med start- eller målpunkt i västra Uppsala och de norra delarna av centrala Uppsala. Utöver kopplingarna till omgivande områden finns flera länkar inom Eriksberg som kan komma att behöva stärkas.

5. Förutsättningar för hållbart resande

I detta kapitel ges en beskrivning av Eriksbergs särskilda förutsättningar för hållbart resande, nu och efter exploateringen. Tillsammans med tidigare kapitel bildar det en grund för en handlingsplan för att främja hållbart resande som beskrivs i kapitel 6.

5.1 Befolkningssammansättning och bilinnehav

Eriksberg har i dag lägre andel barnfamiljer och högre andel äldre än övriga Uppsala. Mer än var femte person i Eriksberg är över 65 år. Det finns även ett studentbostadsområde i stadsdelen, där personer i åldern 19–29 år är kraftigt överrepresenterade. Hushållens inkomster i Eriksberg är lägre än snittet för Uppsala och bilinnehavet är relativt lågt. Det finns i genomsnitt 0,48 bilar per hushåll vilket nästan är i nivå med bilinnehavet i Innerstaden (0,43) och betydligt lägre än snittet för Uppsala tätort som är 0,6.

Befolkningssammansättningen förklarar till stor del det låga bilinnehavet och den färdmedelsfördelning för invånarnas resor, som visades i kapitel 3, med högre andel som går, cyklar och reser kollektivt jämfört med resten av Uppsala.

Framtida förändringar

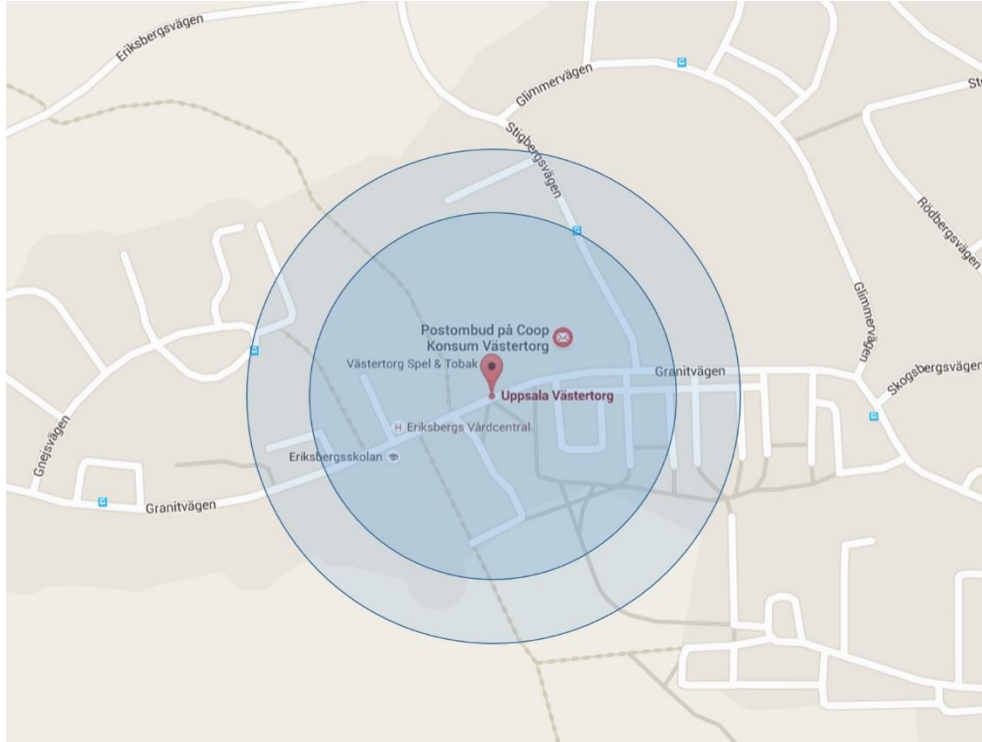
Den planerade exploateringen av Eriksberg kommer att medföra en förtätning med flerbostadshus. Andelen barnfamiljer väntas öka och andelen äldre minska. Därmed kommer andelen arbetsresor, resor till skola och förskola, till barns fritidsaktiviteter samt inköpsresor utanför stadsdelen förmodligen att öka. Den ökade funktionsblandningen och utbyggnad av skola och förskola i Eriksberg motverkar till viss del den ökade efterfrågan på att transportera sig utanför stadsdelen, men innebär också fler transporter av besökare och gods in i stadsdelen. Ökningen av andel barnfamiljer kan också väntas leda till ökat bilinnehav, om inte åtgärder vidtas.

5.2 Färdmedlens relativa attraktivitet

En förutsättning för hållbara resvanor hos befolkningen är att gång, cykel och kollektivtrafik är attraktiva alternativ till bilen. För att studera vilken konkurrenskraft cykel respektive kollektivtrafik har gentemot bilen har restider till viktiga målpunkter i Uppsala studerats.

De målpunkter som har studerats är: Uppsala centralstation, Gränby centrum, Gränby sportfält, Akademiska sjukhuset, Fyrishov, och Coop Forum/IKEA i

Boländerna. Som startpunkt har hållplatsen Västertorg, utmed Granitvägen, valts. Boendes genomsnittliga gångavstånd till hållplatsen är satt till 200 meter. I Figur 5-1 visas hållplatsens läge.



Figur 5-1 Hållplats Västertorg med avståndscirklar. Den yttre cirkeln markerar 200 meter fågelvägen och den inre 143 meter, vilket är en approximation till 200 meters gångavstånd.

Resultatet av analysen visar att cykeln idag har god eller acceptabel konkurrenskraft gentemot bilen i samtliga förbindelser, medan kollektivtrafiken restidsmässigt har svårt att konkurrera med bilen till alla de studerade målpunkterna utom till centralstationen. Resultatet visas i Tabell 5-1. restidskvoter dörr-till-dörr mellan kollektivtrafik, cykel och bil till viktiga målpunkter i Uppsala visas.

Jämförelsen i restid avser den upplevda restiden⁷, som visas till vänster i tabellen. Det vill säga restid viktad för att spegla den uppoffring resenären tvingas till. Exempelvis viktas gångtid till och från parkerings- eller hållplats, väntetid och bytestid med faktor två.

Färgerna i tabellen visar om restidskvoten är acceptabel eller ej. I Uppsala är målet att restidskvoten i stadstrafik ska vara max 1,5, vilket markeras med grön

⁷ 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 sportfält och i Boländerna där 1 minut har antagits
Det genomsnittliga avståndet till hållplats har antagits vara 200 meter, och till bilparkering 100 meter.

färg i tabellen⁸. Kvoten 2,0 ansetts vara gränsen för när den relativa attraktiviteten för kollektivtrafiken är oacceptabelt låg, vilket markeras med röd färg⁹. För cykel anses en restidskvot på max 1,5 vara acceptabelt för att cykeln ska vara ett attraktivt alternativ.

Vid vissa av målpunkterna (Centralstationen, Akademiska sjukhuset och Fyrishov) är parkeringen för bil avgiftsbelagd, vilket förbättrar den relativa attraktiviteten för kollektivtrafik och cykel. I de relationer där kollektivtrafikens konkurrenskraft är som sämst (Gränby centrum och Boländerna/IKEA) saknas dock parkeringsavgifter vid målpunkten.

Tabell 5-1 Nuvarande restidskvoter. KRESU-tiden är viktad för att spegla resenärens uppoffring, medan den faktiska restiden är enbart restid mellan start- och målpunkt. Grön betyder att färdssättet har god relativ attraktivitet och röd att det inte är det.

Alla uppgifter i minuter		Västertorg, Eriksberg								
KRESU-tid (viktad tid)					Faktisk restid A-B					
	Bil	Cykel	Kollektiv- trafik	Kvot		Bil	Cykel	trafik	Kvot	
				Kollektiv- cykel / bil	Kvot / koll. / bil				Kollektiv- cykel / bil	Kvot / koll. / bil
Uppsala centralstation	25	18	37	0,7	1,5	14	14	20	1,0	1,4
Gränby centrum	23	29	56	1,2	2,4	14	25	34	1,8	2,4
Gränby sportfält	21	26	50	1,2	2,3	12	22	27	1,9	2,2
Akademiska sjukhuset	23	17	56	0,7	2,4	12	13	26	1,1	2,2
Fyrishov	23	21	54	0,9	2,3	12	17	29	1,4	2,4
Boländerna (Coop/IKEA)	25	28	67	1,1	2,6	16	24	39	1,5	2,4

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

* Restid för bil är hämtat från Google maps och avser restid med förväntad trafik kl 08:00

I den högra kolumnen i Tabell 5-1 visas, för jämförelsens skull, kvoten om man bara räknar med restid (från parkering eller hållplats) utan viktning. Jämförelsen visar hur viktigt det är att parkering för cykel ligger närmare start- och målpunkt än parkering för bil för att cykeln ska upplevas som ett attraktivt alternativ.

Förändringar i färdmedlens relativa attraktivitet

Vid tiden för exploateringen i Eriksberg kommer Uppsalas nya stombusslinjer vara i drift. För Eriksbergs del innebär det att linje nummer 6 rätas ut och får snabbare körväg genom Eriksberg, men att en del av stadsdelens invånare får något längre till hållplats. I beräkningarna har det genomsnittliga gångavståndet till busshållplatsen antagits öka till 300 meter. Vidare kommer linje 6 gå direkt till Gränby köpstad, men med längre resväg än tidigare, och inte längre angöra Stationsgatan vilket också påverkar jämförelsen. Jämförelsen avser en morgon-timme, då stombussarna antas gå i femminuterstrafik.¹⁰

⁸ Riktlinjer för Stadstrafiken

⁹ Som en referens kan nämnas att vid en restidskvot för kollektivtrafiken på 1,0 (d.v.s. lika lång upplevd tid med bil och kollektivtrafik) väljer ca 90 procent att resa kollektivt, medan motsvarande siffra är ca 35 procent vid en restidskvot på 2,0 (dubbelt så lång upplevd restid med kollektivtrafik kontra bil) (TRAST)

¹⁰ Linjenät 2017 Förslag till nytt linjenät för Uppsalas Stadsbussar Dnr KTN2015-0020

Uppsala kommun har påbörjat arbete med snabbcykelleder, och i framtiden kan en snabbcykelled längs med Norbyvägen bli aktuell, liksom övriga åtgärder. Denna har dock inte tagits med i restidsjämförelsen.

I Eriksberg planeras bilparkeringarna i framtiden, i högre utsträckning än i dag, samlas i parkeringshus, på gårdar eller i utkanten av de förtätade områdena. Det genomsnittliga gångavståndet till bil beräknas i restidsjämförelsen öka från 100 meter till 300 meter, det vill säga detsamma som till busshållplats.

Sammantaget ger dessa förändringar en förbättrad konkurrenskraft för kollektivtrafiken, och samtliga förbindelser utom till Gränsby sportfält och till Boländerna/IKEA kommer att ha en acceptabel restidskvot. Fortfarande är det dock målet om att restidskvoten kollektivtrafik/bil ska vara max 1,5 inte uppfyllt för någon annan relation än till centralstationen, trots den höga turtätheten. Orsaken är att kollektivtrafiken kör igenom centrum, medan biltrafik till målpunkter i stadens utkanter utnyttjar snabba ringleder.

Tabell 5-2 Framtida restidskvoter. KRESU-tiden är viktad för att spegla resenärens uppoffring, medan den faktiska restiden är den reella tid det tar mellan start- och målpunkt. Grön betyder att stadens mål om det hållbara färd sättets relativa attraktivitet är uppfyllt. Orange anger att målet inte är uppfyllt, men att standarden är acceptabel, och röd att den inte är det.

Alla uppgifter i minuter		Västertorg, Eriksberg								
KRESU-tid (viktad tid)						Faktisk restid A-B				
	Bil	Cykel	Kollektiv- trafik	Kvot cykel / bil	Kvot koll. / bil	Bil	Cykel	Kollektiv- trafik	Kvot cykel / bil	Kvot koll. / bil
Uppsala centralstation	30	18	38	0,6	1,2	14	14	17	1,0	1,2
Gränby centrum	28	29	46	1,0	1,6	14	25	37	1,8	2,6
Gränby sportfält	26	26	57	1,0	2,2	12	22	32	1,9	2,7
Akademiska sjukhuset	28	17	51	0,6	1,8	12	13	25	1,1	2,1
Fyrishov	28	21	49	0,8	1,7	12	17	30	1,4	2,5
Boländerna (Coop/IKEA)	30	28	66	0,9	2,2	16	24	35	1,5	2,2

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

* Restid för bil är från Google maps och avser restid med förväntad trafik kl 08:00 en vardag i mars.

5.3 Barns resor

Exploateringen i Eriksberg kommer innebära ett ökat antal barn i stadsdelen. Eftersom lägenheter är den huvudsakliga boendeformen även i framtiden kan man anta att det framförallt handlar om familjer med små barn.

Ankomsten av första eller andra barnet är en livshändelse som gör att många skaffar sig sin första bil. Åtgärder som underlättar för nyblivna föräldrar att klara sig utan bil är därför angelägna om man vill hålla nere biltätheten.

Sedan reformen om det fria skolvalet genomfördes på 90-talet har barns resor till skola blivit längre. Det har också påverkat resesättet för barn till skola, så att ungefär vart femte barn idag blir skjutsat till skolan med bil. Skjutsandet av barn

blir för många föräldrar också ett skäl för att använda bil till arbetet. Förutom att vara negativt för barns hälsa, inläring och autonomi leder det ofta till ökad trafik till skolor. Även skjutsning till fritidsaktiviteter tenderar att öka.

Det saknas statistik över hur barn i Eriksberg reser i dag. Ökad andel barn, och fler skol- och förskoleplatser samt fritidsanläggningar i området ger dock underlag särskilt fokus på barns- och ungas resande. Detta är därför ett område som bör ingå i en handlingsplan för hållbart resande i Eriksberg.

5.4 Slutsats

Den förändrade befolkningssammansättningen i Eriksberg kommer att leda till ökat resebehov. Ökningen sker i absoluta tal, som tidigare trafikalstringsberäkningar visat, men riskerar även att förändra färdmedelsfördelningen så att andelen resor med bil ökar. För att uppnå den antagna färdmedelsfördelningen i Eriksberg enligt antagandena i kapitel 3, och helst ytterligare sänka andelen bilresor, krävs ett aktivt Mobility Management-arbete.

Om planerna på förbättrad kollektivtrafik, utbyggda cykelbanor inom stadsdelen och samlad boendeparkering förverkligas, kommer förutsättningarna för hållbart resande i framtiden att vara goda. När det gäller kollektivtrafik blir det betydligt bättre än idag. Det är därför viktigt att arbeta för att dessa förändringar kommer till stånd, och att informera nya och befintliga invånare om förbättringarna.

Samtidigt är det värt att notera att trots att kollektivtrafiken får mycket hög turtäthet uppnår den inte den relativa restid gentemot bilen som Uppsala kommun har som mål. Ur MM-synpunkt är det en nackdel för Eriksberg att det går så fort att ta sig med bil till målpunkter i stadens ytterområden via olika ringleder. Problemet minskar om det är få hushåll som har tillgång till egen bil, och därför är ett mål i MM-arbetet att se till att invånare i stadsdelen klarar sig utan egen bil till vardags. Även åtgärder, utanför stadsdelen, bör övervägas, till exempel parkeringsavgifter vid arbetsplatser även i stadens ytterområden.

För vissa resor kommer förutsättningarna för hållbart resande att vara mindre goda, även efter planerade förändringar är genomförda. Det gäller framförallt inköpsresor till sällanhandel. Även för barns resor till skola, förskola och fritidsaktiviteter, i de fall de sker utanför stadsdelen, samt fritidsresor kan bilen upplevas som mer attraktiv än gång, cykel eller kollektivtrafik. Här kan man dels arbeta med att ytterligare förbättra attraktiviteten för cykel och kollektivtrafik, men även med att se till att det finns mobilitetstjänster som underlättar och uppmuntrar till ett mer hållbart resande och som ibland även kan ersätta resan.

6. Förslag på åtgärder för att främja hållbart resande i Eriksberg

I detta kapitel ges förslag på innehåll i en handlingsplan för MM-arbetet i Eriksberg. Handlingsplanen pekar ut insatser som är lämpliga för att påverka de som bor, besöker och arbetar i dagens och det framtida Eriksberg. Inledningsvis presenteras vilka målsättningar som finns för området och vad handlingsplanen därmed syftar till att åstadkomma.

För att bli verksam måste handlingsplanen konkretiseras, utpekande av ansvar, tidsplan och resurser.

6.1 Mobility management och befintligt arbete

Mobility management (MM) är ett koncept för attityd- och beteendepåverkan inom transportområdet och ett komplement till mera traditionell trafikplanering. Kortfattat brukar Mobility Management definieras som¹¹:

Ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för Mobility Management är användningen av mjuka åtgärder så som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika parter verksamheter. Kännetecknande för dessa åtgärder är att de inte nödvändigtvis kräver stora finansiella investeringar, men ofta förbättrar effektiviteten av fysisk infrastruktur genom att optimera användningen. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur med syftet att påverka resan innan den har börjat.

Att genomföra Mobility Management-åtgärder är inte ett sätt att ersätta tekniska och fysiska lösningar. Det är snarare ett sätt att få ut större effekt av ny och befintlig infrastruktur. Att Mobility Management ibland helt kan eliminera behovet av ny infrastruktur är en bonus, inte en regel.

Befintligt Mobility Management-arbete i Uppsala

Uppsala kommun, landstinget och kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län bedriver sedan tidigare MM-arbete riktat mot kommuninvånare och anställda. Kommunen och landstinget genomför återkommande cykelkampanjer riktade mot anställda eller kommuninvånare, till exempel Vintercyklarna och Hälsocyklister. Det finns ett lånecykelsystem i staden. Skolreseplaner tas fram

¹¹ Enligt EPOMM – European Platform on Mobility Management, <http://www.epomm.eu/index.php?id=2590>

för alla skolor, med workshops som syftar till att fler barn ska gå och cykla till skolan, på fyra skolor per år.

Inom ramen för Uppsala klimatprotokoll har ett femtontal större och mindre arbetsgivare, inklusive några av kommunens egna enheter, deltagit i MM-projekt som riktas sig mot anställa, totalt ungefär 3000 stycken. Åtgärderna omfattar bland annat testresenärererbjudanden och diplomering av cykelvänliga arbetsplatser.

Kollektivtrafikmyndigheten i Uppsala län har tidigare år testat testresenärererbjudanden riktade mot nyinflyttade med gott resultat. Uppsala kommun har även testat att införa krav på Mobility Management i byggfasen inom projektet Östra Salabacke.

6.2 Inriktning och tidshorisont

Fyra fokusområden

Utifrån slutsatserna i kapitel 5 bör fokus i MM-arbetet för Eriksberg vara att:

- ▶ Genomföra förbättringar i de hållbara resesättens relativa attraktivitet, t.ex. samlad boendeparkering, kommer till stånd.
- ▶ Få nya och befintliga invånare att upptäcka de goda möjligheterna som finns till hållbart resande.
- ▶ Tillhandahålla mobilitetstjänster som gör att invånarna klarar sitt vardagsliv utan egen bil, till exempel åtgärder som underlättar hållbart resande vid inköpsresor.
- ▶ Marknadsföra gång, cykel och kollektivtrafik som det prioriterade alternativet för barns resor till skola, förskola och fritidsaktiviteter.

Ansvar för att genomföra dessa åtgärder delas mellan kommunen och andra aktörer, men kommunen bör vara ta en samordnande och drivande roll i arbetet.

Ta tillvara på det gynnsamma läget för att påverka attityder och resvanor

Den förändringsfas som exploateringen av Eriksberg och införandet av stombussar innebär, är ett gynnsamt tillfälle att påverka invånares och besökares resvanor i en mer hållbar riktning med hjälp av Mobility Management-åtgärder. Den totala effekten, av fysiska förbättringar tillsammans med Mobility Management-åtgärder, blir större än vad summan av effekterna skulle blivit om åtgärderna implementerades var för sig. Dessutom är tiden direkt efter etableringen till en ny stadsdel avgörande för vilka vanor nya invånaren och besökare kommer att ha i framtiden.

Många av de som flyttar in i Eriksberg kan antas vara unga familjer som kanske inte har skaffat sin första bil. Genom att i rätt läge erbjuda dessa mobilitetstjänster som kompletterar gång, cykel och kollektivtrafik kan det låga bilinnehavet i Eriksberg i viss mån bibehållas.

För att kunna ta tillvara på det gynnsamma tillfället behöver vissa frågor initieras redan i planskedet, och därför bör kommunen i god tid ta fram en handlingsplan för hur hållbara resvanor kan främjas, och hur ansvarsfördelningen mellan olika aktörer ska se ut.

6.3 Förslag på åtgärder i handlingsplanen

För att få ett begrepp om vilka åtgärder som är tidskritiska att införa och vilka som inte här det har de delats in i åtgärder som behöver genomföras under planeringsfasen och byggtiden och de som ska genomföras under driftsfasen (inkl. vid försäljning/ uthyrning/inflyttning av lägenheter och lokaler). Eftersom det redan finns boende i Eriksberg finns det dock inget hinder för att starta med åtgärder i driftsfasen redan nu.

Åtgärder före och under exploatering

Planera bilparkering i gemensamma anläggningar

All tillkommande exploaterings bilparkering bör anläggas i större, gemensamma parkeringsanläggningar. Detta för med sig mindre bilåkande inne i området, förbättrar konkurrensen för kollektivtrafiken och för cykling, och ökar möjligheterna till samnyttjande av parkeringsplatserna. För att åstadkomma detta på ett effektivt sätt är det en fördel om kommunens parkeringsbolag tillämpar parkeringsköp och tar på sig ansvaret att anlägga platserna. Byggherren betalar då en summa per parkeringsplats till bolaget. De preliminära lokaliseringsplaner som kommunen har redovisat, med parkeringshus vid infarterna till området, bedöms bra ur denna synvinkel och bör vara något som slås fast i den kommande planeringen.

Erbjud möjlighet till flexibla parkeringstal

Uppsala kommun arbetar för närvarande med att uppdatera kommunens parkeringstal som ska gälla vid nybyggnation. I samband med detta föreslås en mer noggrann analys av Eriksberg genomföras för att säkerställa att kommande bostäder och verksamheter får ett väl avvägt parkeringstal.

Byggherrarna som ska exploatera i Eriksberg bör även erbjudas möjlighet till s.k. flexibla parkeringstal, där de i gengäld för ett lägre parkeringstal åtar sig att genomföra åtgärder som syftar till att minska efterfrågan att äga och resa med bil. Att säkerställa att bilpoolsavtal finns på plats i god tid före inflyttning bör vara ett minimikrav för att erbjudas reduktion på parkeringstalet. Nedan listas exempel på åtgärder som exploitörerna kan åta sig:

- ▶ Förse de boende med kostnadsfritt medlemskap i bilpool (helst i minst fem år).
- ▶ Tillämpa avgift på boendeparkering som är skild från bostadshyran

- ▶ Erbjuda prova på-kort i kollektivtrafiken (minst ett månadskort per hushåll).
- ▶ Anlägga kvalitativ cykelparkering inom- och utomhus som är väderskyddade och har möjlighet till ramlåsning.
- ▶ Inrätta cykelpool med olika typer av cyklar (lådcyklar, cykelkärror och elcyklar) som man normalt inte äger själv men kan ha behov för att transportera matkassar, vid utflykter eller för att skjutsa barn.¹²
- ▶ Sätta samman informationsfolder för att marknadsföra resmöjligheterna till hyresgäster och spekulanter i samband med visning och inflyttning.
- ▶ Årlig uppföljning av bilinnehavet bland de boende som rapporteras till kommunen för att de ska kunna följa utvecklingen och se om det reducerade parkeringstalet motsvarar bilinnehavet bland de boende. Detta är viktig kunskap inför kommande projekt.

Även i samband med anläggning av fritidsanläggningar bör motsvarande diskussioner föras.

Marknadsför kollektivtrafiken i samband med linjeomläggning

I samband med att Uppsalas nya linjetrafik startar bör de som bor i området uppmärksammas på vilka förbättringar som gjorts och bearbetas med information i förväg, samt prova på-kampanjer i samband med trafikstart. Den nya stomlinjen som kommer att trafikera genom Eriksberg kommer att få en tydligare och genare sträckning jämfört med dagens linje. Förutom information kan även busshållplatserna i området rustas upp så att invånare och besökare märker av en fysisk förändring i samband med det förbättrade kollektivtrafikutbudet. I enlighet med kommunens handlingsplan för cykel bör även cykelparkeringar anläggas i anslutning till hållplatserna.

Planera för attraktiv cykelparkering

Kommunen bör ställa krav på att respektive byggherre förser sina fastigheter med ett tillräckligt antal cykelparkeringar, inomhus och utomhus, i enlighet med de kommande parkeringstalen. Förutom antal platser bör även kvalitetskrav tas fram som åtminstone säkerställer ramlåsning, möjlighet till väderskydd och plana insteg till inomhusparkering.

Kommunen bör också se till att anlägga attraktiv offentlig cykelparkering i utomhusmiljön i Eriksberg för att locka fler besökare till området att välja cykel som färdmedel. Detta är inte minst viktigt i samband med om-/nybyggnation av de skolor och idrottsplatser som planeras.

Låncykel

Uppsala kommun har sedan tidigare gjort försök med låncykelsystem, som var integrerat med Stockholms låncykelsystem. Låncyklar ökar kollektivtrafikens attraktivitet och räckvidd genom att fungera som dess ”förlängda arm”.

¹² Uppsala Cykelförening driver i dag en ideellt driven lastcykelpool som kommunen skulle kunna stödja.

Låncykelsystemet kan med fördel återinföras, med cykelstationer i Uppsalas olika stadsdelar.

Offentliga cykelpumpar och cykelbarometer

I området bör ett antal offentliga cykelpumpar anläggas. Detta är inte enbart en service till de som cyklar, utan underlättar även för rullstolsburna, föräldrar med barnvagn etc. Genom val av utformning och placering kan de också vara ett sätt att marknadsföra cykling framför andra färdmedel. För största användning och uppmärksamhet bör de vara publika och väl synliga.

En cykelbarometer bör installeras på stråk med många cyklister (exempelvis Granitvägen och Norbyvägen). Cykelbarometern kommer kunna ge värdefull statistik till kommunen som kommunens tjänstemän kan använda i den fortsatta planeringen, men den kommer också fungera som marknadsföring för cykling där invånare och besökare kan se hur cyklandet utvecklas i stadsdelen. Barometern bör åtminstone vara på plats i samband med den nya snabbcykelleden.

Åtgärder i driftsfasen

När exploateringen är genomförd föreslås ett antal återkommande åtgärder genomföras för att locka nya invånare att gå, cykla och åka kollektivt, samt uppmuntra dem som redan gör hållbara resval. Åtgärderna som listas fokuserar främst på arbets-/skolresor, samt inköpsresor.

Kampanjer som specifikt riktar sig till nyinflyttade

Information till spekulanter

Det är av stor vikt att boende har rätt kunskap och förväntningar när de flyttar in och vet vilka möjligheter och förutsättningar det finns för ett hållbart resande i det aktuella området. 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, men även genom media och annonser.

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, etc. i det aktuella området. När låncykel införs kan även låncykelkort erbjudas.

Den hållbara livsstilen är ett viktigt ideal för många. I Eriksberg kommer de förbättrade möjligheterna att resa med kollektivtrafik, gång och cykel öka områdets attraktivitet och vara ett försäljningsargument för nybyggda bostadsrätter.

Välkomstpaket till nyinflyttade

Ett välkomstpaket, med budskapet om en hållbar livsstil och information om stadsdelens profil, bör delas ut till alla som flyttar in i området. Välkomstpaket bör tas fram gemensamt av samtliga fastighetsägare och innehålla information om genomförda och planerade åtgärder, såsom bilpool, cykelpool, cykellånesystem, laddstolpar för elcyklar och elbilar, kommande kampanjer etc. i det aktuella området. Paketet kan även innehålla rabatterade produkter och tjänster, t ex cykelservice och cykelreparationer.

I välkomstpaketet bör medlemskap i bilpool, cykelpool och ev. lånecykelsystem ingå. Abonnemangen för bilpool bör sträcka sig över minst en femårsperiod¹³. Önskvärt är att ett och samma kort kan användas för att få access till de olika systemen. Utöver detta kan även månadskort i UL-trafiken 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 bör kompletteras med direktbearbetning, så kallad personlig rådgivning. Första kontakten tas via telefon och för de som önskar följs detta upp med hembesök. Lämpligen tas två paket fram, ett riktat till boende och ett riktat till verksamheter. Nyinflyttade kan på så vis få anpassad information kring vilka kollektivtrafikavgångar som passar dem, hur mycket bilpoolen skulle kosta per månad med just deras behov etc.

Uppföljning av bilinnehav och färdmedelsval

Efter att de nya invånarna har flyttat in bör de årligen få svara på en enkät för att kommunen ska kunna följa vilket bilinnehav, och därmed efterfrågan på parkering, de har. I enkäten bör frågor även ställas kring färdmedelsval, hur ofta de nyttjar bilpoolen och cykelpoolen, om de planerar att skaffa bil på sikt med mera för att kommunen ska kunna utvärdera de insatser som har genomförts för att de ska uppnå ett mer hållbart resande i stadsdelen.

Testtramparkampanjer

I Eriksberg bör årligen så kallade testtramparkampanjer genomföras. 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. Kampanjen riktas till vanebilister (personer som åker bil till arbetet minst tre dagar per vecka). Dessa ges ett erbjudande om att bli testtrampare och kan få morötter i form av t.ex. cykelutrustning och en cykeldator förutsatt att de förbinder sig att:

- Cykla till och från arbetet minst tre dagar per vecka under testperioden.

¹³ I andra svenska städer går man nu mot att tidsperioden ska vara tio år.

- ▶ Medverka i uppföljningsenkäter (före, under samt sex månader efter testperioden).

Uppsala arbetar redan idag med dessa typer av kampanjer, men i samband med att Eriksberg exploaterats bör insatser riktas specifikt till boende i området. Kampanjen kan utformas på olika sätt och mot olika målgrupper, i Eriksberg bör följande kampanjer genomföras årligen:

- ▶ En kampanj bör vända sig till samtliga boende för att 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.
- ▶ En kampanj bör rikta sig specifikt mot de boende som pendlar till arbetet med bil och genomföras under vårkanten. Denna kampanj kan riktas mot cykling med vanlig cykel och/eller elcykel för att främja cykling på lite längre sträckor.

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

I Uppsala har så kallade hälsocyklistkampanjer genomförts bland vanebilister bland landstingets anställda. Under perioden 2003-2008 deltog totalt 480 personer, av dessa klarade 85 % att cykla 3 dagar per vecka under ett års tid. Det var drygt 70 % som fortsatte att cykla i lika stor utsträckning efter ytterligare ett år.

Sjukfrånvaron bland de som deltog minskade från i genomsnitt 10 dagar till 3 dagar per år. Vid den sista utvärderingen efter 2008 års kampanj konstaterades även att efterfrågan på parkering hade minskat med cirka 200-250 parkerade bilar per dag. Kostnadseffektiviteten för kampanjen har bedömts till mellan 1:4 och 1:12, det vill säga för varje satsad krona tjänas 4-12 kronor (enbart på grund av hälsoeffekten).

I Örnsköldsviks kommun som har genomfört liknande projekt var kostnaden cirka 400 kr per deltagare och år, medan nyttan (enbart i form av hälsoeffekter) värderades till cirka 4 000 kr per deltagare och år.

Cykeldag med aktiviteter i Eriksberg

Uppsala kommuns återkommande cykeldag kan med fördel ha aktiviteter lokalt i Eriksberg efter att exploateringen är färdigställd. Kommunen arrangerar redan idag en rad evenemang runt om i staden som även skulle kunna appliceras här för att locka nya cyklister och uppmuntra de som redan cyklar.

När den planerade snabbcykelvägen, längs Norbyvägen, är anlagd bör också särskild invigning genomföras och de boende i Eriksberg uppmärksammas om de förbättrade alternativen.

Lån av lastcykel vid områdets matbutiker

I Eriksberg finns idag två matvarubutiker. Dessa bör förses med ett antal lastcyklar som kunder får nyttja när de ska transportera hem sina varor. Lastcykeln kan med fördel ha elassistans för att underlätta transporter av tyngre last.

Hemkörning av matkasse

Idag saknas en större matbutik i Eriksberg vilket riskerar att de boende behöver åka ut från området – till Gränby, Boländerna, eller Stenhagen – för att handla. Detta skapar onödigt många bilresor för ärenden som normalt kan ske inom gångavstånd i den befintliga stadsdelen.

Idag finns möjligheter att beställa sin mat från flera stora kedjor online. Information om dessa tjänster kan med fördel ingå i välkomstpaketet till nyinflyttade.

Förutom allmän information bör de som redan bor i Eriksberg och nyinflyttade få erbjudande om hemkörning från närmaste matbutik. Detta skulle minska trafikalkstringen i och med att flera transporter kan samordnas.

Nyinflyttade i Eriksberg samt de som redan bor i området bör få erbjudande om minst en gratis hemkörningsavgift för att få testa alternativet.

Information till blivande och nyblivna föräldrar på BVC

Samtliga blivande och nyblivna föräldrar har kontakt med Mödra- och barnavårdshälsovården. En sådan finns lokaliserad i Eriksberg, och utgör därmed en bra kanal för information och mobilitetserbjudanden till nyblivna föräldrar, till exempel om hur små barn kan färdas säkert och smidigt i lastcykel, cykelvagn eller cykelstol, om bärsjalar och bärselar som alternativ till barnvagn som passar bra på kollektivtrafik, om vikten av att grundlägga goda motions- och resvanor resan i förskoleåldern samt tips om telefon-applikationer och andra tjänster för samakning till fritidsaktiviteter.

Gå och cykla till skolan

Aktiviteter för att skapa säkra och trygga skolvägar och att uppmuntra barn och föräldrar till att gå och cykla till skolan bör genomföras återkommande vid terminsstart under hösten vid de skolor och förskolor som finns/kommer att finnas i eller i anslutning till området. I detta arbete bör kommunen och fastighetsägaren arbeta tillsammans med skolan i syfte att uppmärksamma hur man reser till skolan, identifiera vilka problem som finns och hur man kan minska dessa. Exempel på innehåll i ett sådant projekt är resvaneundersökning i klassrummet, bilfria dagar och vandrande skolbuss. Gå och cykla till skolan-aktiviteter kan även utformas som en cykeltävling mellan skolorna i området. I arbetet bör såväl skollädaing som föräldrar och elever engageras.

6.1 Sammanfattning åtgärder

I detta kapitel sammanställs de föreslagna åtgärderna, när de bör genomföras, vem de främst riktar sig till. Sammanställningen finns i Tabell 6-1. Samtliga åtgärder i sammanställningen beskrivs mer i ingående ovan.

Tidplanen för genomförandet av åtgärderna har strukturerats efter tre tidshorisonter:

1. Åtgärder som bör genomföras eller planeras för omgående
2. Åtgärder som bör genomföras strax innan invånare och verksamma börjar flytta in i Eriksberg
3. Åtgärder som bör genomföras efter och löpande efter att invånare och verksamma har flyttat in i Eriksberg

Tabell 6-1 Sammanställning av föreslagna åtgärder i Eriksberg

Åtgärd	Målgrupp	Tidplan	Kommentar
Åtgärder riktade mot exploatörer			
Erbjud möjlighet till flexibla parkeringstal	Nyinflyttade	1	Byggherrar erbjuds möjlighet till reducerade parkeringstal om de genomför åtgärder för att minska efterfrågan på att äga och resa med bil. ett bilpoolsavtal som finns på plats innan inflyttning bör vara ett minikrav.
Gemensam p-anläggning i nya området	Nyinflyttade	1-2	All tillkommande exploaterings bilparkering bör anläggas i större, gemensamma parkeringsanläggningar. Detta genomförs lämpligen genom parkeringsköp.
Cykelparkering vid nya bostäder och arbetsplatser	Nyinflyttade och verksamma	2	Exploatörer redovisar i bygglov hur de tänker ordna cykelparkeringar. Förutom antal cykelparkeringar är kvaliteten också avgörande.
Åtgärder som specifikt riktar sig till nyinflyttade			
Information till spekulanter	Nyinflyttade och verksamma	2	I samband med visningar och intresseanmälningar för bostäder och verksamhetslokaler
Välkomstpaket till nyinflyttade	Nyinflyttade	2	Två paket, ett till boende och ett till verksamheter. Välkomstpaketet bör kompletteras med personlig rådgivning, via telefon och ev. hembesök.
Uppföljningsenkät	Nyinflyttade	3	En årligen återkommande enkät till de nyinflyttade som har fått ta del av erbjudande om bilpool, cykelpool, hemkörning av matkasse etc. för att se vilken effekt detta har haft på bilinnehav och färdmedelsval.
Åtgärder riktade mot samtliga invånare			
Planera för attraktiv cykelparkering	Befintliga boende och nyinflyttade	1-2	Det bör tillföras mer cykelparkering i befintliga områden, inte minst vid busshållplatser och annan service, samt vid ombyggnad av skolor och fritidsanläggningar.
Låncykelsystem	Befintliga boende och nyinflyttade	1-2	Låncykelstationer kan med fördel införas i Eriksberg, om systemet åter startar.

Åtgärd	Målgrupp	Tidplan	Kommentar
Cykelpump och -barometer	Befintliga boende och nyinflyttade	1-2	Dessa åtgärder ska även placeras och utformas så att de marknadsför cykel som färdmedel.
Testtramparkampanj	Befintliga boende och nyinflyttade samt verksamma	1-3	Olika kampanjer med olika specifika målgrupper bör genomföras årligen.
Cykeldag med aktiviteter i Eriksberg samt invigning av snabbcykelled	Befintliga boende samt nyinflyttade	3	Detta kan eventuellt samordnas med lokala evenemang som till exempel Stadsskogens dag
Lån av lastcykel vid matbutiker	Befintliga boende samt nyinflyttade	1-2	
Hemkörning av matkasse	Befintliga boende och nyinflyttade	1-2	Information och prova-på erbjudande om hemkörningstjänster.
Marknadsför kollektivtrafiken i samband med linjeomläggning.	Befintliga boende	1	De förbättringar i kollektivtrafiken som planeras bör marknadsföras och ev. kombineras med testresenärsprojekt.
Åtgärder som specifikt riktar sig till barn och föräldrar			
Gå och cykla till skolan-projekt	Föräldrar och barn	1-3	Omgående för befintliga områden och fortsatt årliga kampanjer och åtgärder på skolor.
Information till blivande och nyblivna föräldrar på BVC	Föräldrar och blivande föräldrar	1-3	Kan delvis samordnas med den information om trafiksäkerhet som ges i dag.

