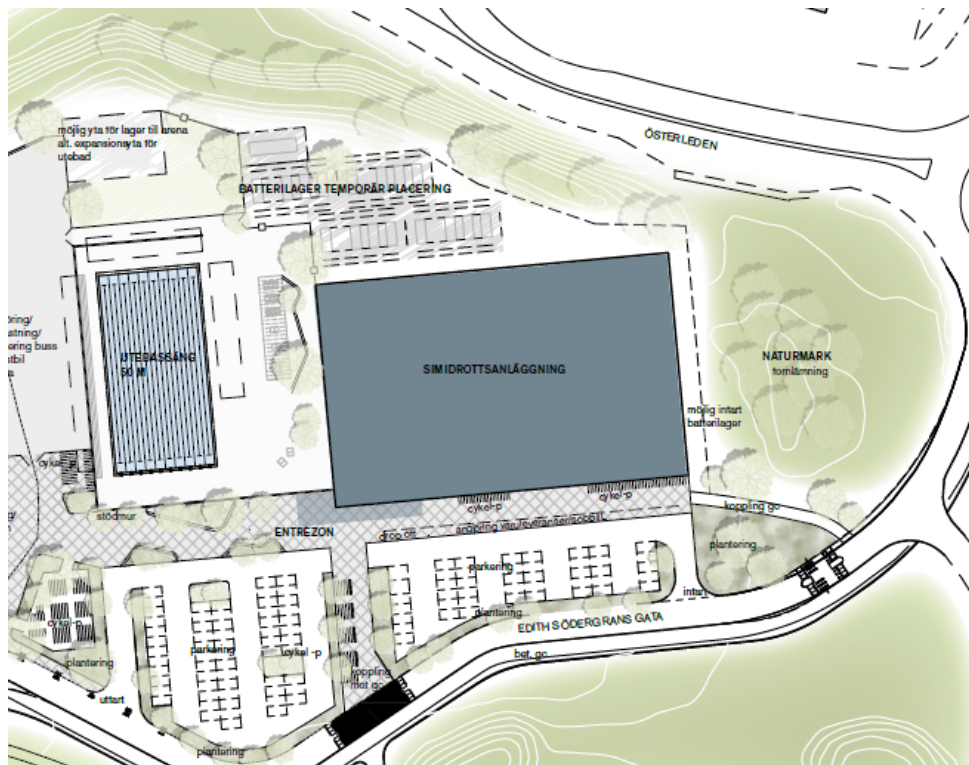


Uppsala kommun Arenor och Fastigheter AB

Rapport

28 februari, 2023

TILLGÄNGLIGHETSANALYS GRÄNBY SIMSPORTSANLÄGGNING



TILLGÄNGLIGHETSANALYS GRÄNBY SIMSPORTSANLÄGGNING

Projektnamn **Tillgänglighetsanalys Gränby Simsportanläggning**
Projekt nr **1320042036**
Mottagare **Freddie Norman, Uppsala Kommun Arenor och Fastigheter AB**
Typ av dokument **Rapport**
Version **Version 1.4**
Datum **2023-02-28**
Förberett av **Daniel Petrovic, Gustav Lundin**
Kontrollerad av **Anthon Georgsson, Agnes Lindström**
Beskrivning **Tillgänglighetsanalys gällande ny Simsportanläggning i Gränby. Syftet med tillgänglighetsanalysen är att säkerställa ett hållbart och funktionellt resande för publik, övriga besökare till och från simsportanläggningen.**

Ramboll
Dragarbrunnsgatan 78B
753 20 Uppsala

T +46 (0)10 615 60 00
<https://se.ramboll.com>

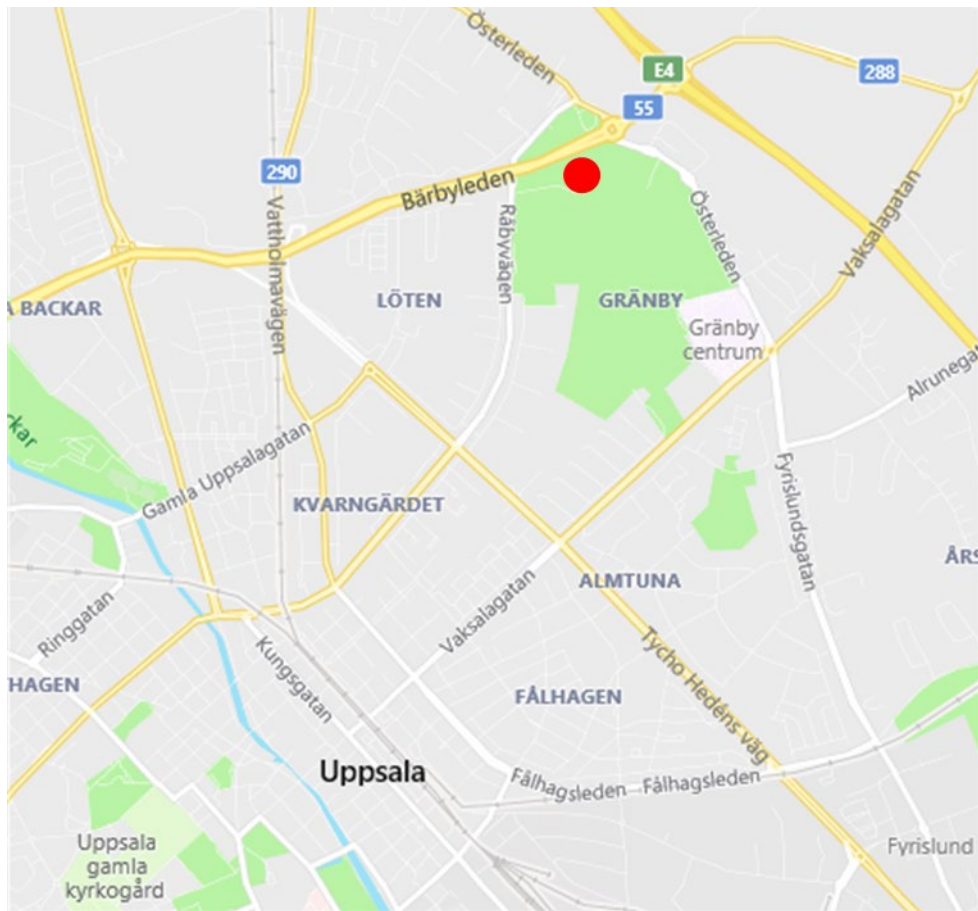
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Inledning	2
1.1	Bakgrund	2
1.2	Syfte	2
2.	Förutsättningar	3
2.1	Gränby Simsportanläggning	3
2.1.1	Tidigare utredningar	4
2.1.2	Övriga befintliga och planerade verksamheter i anslutning till simsportanläggningen	4
2.2	Gång- och cykeltrafik	4
2.3	Kollektivtrafik	9
2.4	Vägnät och parkering för motorfordon	12
2.5	Sammanfattande bedömning för möjligheter till hållbart resande med dagens förutsättningar	14
3.	Analys	15
3.1	Besökarantal för den nya Simsportanläggningen	15
3.2	Färdmedelsfördelning	16
3.3	Biltrafik och parkering	17
3.3.1	Parkeringsbehov	17
3.3.2	Kapacitetspåverkan på omkringliggande vägnät	19
3.3.3	Jämförande studie Simsportanläggning	20
4.	SLutsatser	21

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

En ny simsportsanläggning planeras intill Arenahotell och mittemot Gränby sportfält, drygt 2,5 kilometer nordost om centrala Uppsala (se Figur 1). Ramboll har fått i uppdrag att genomföra en tillgänglighetsanalys för den nya Simsportsanläggningen.



Figur 1 Den planerade arenan vid Gränby sportfält är markerad med rosa cirkel. (Bild: Bing)

1.2 Syfte

Syftet med tillgänglighetsanalysen är att säkerställa ett hållbart och funktionellt resande för publik, övriga besökare och idrottare till och från Simsportsanläggningen. För att åstadkomma detta har Ramboll fått i uppdrag att utreda följande aspekter och frågeställningar:

- Parkeringsutredning.
- Påverkan på kommunalt respektive statligt vägnät.
- Trygghet och säkerhet.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 Gränby Simsportsanläggning

Kommunen ser behov av en ny simsportsanläggning och därför planeras en ny anläggning för simsport och fritidsaktivitet med tillgång till bland annat hopptorn och utomhusbassäng. Den nya simsportsanläggningen ska ersätta delar av verksamheten i Fyrishovs simhall. Simsportsanläggningen kommer att placeras vid Gränby sportfält, norr om Edith Södergrans gata och direkt öster om Arenahotellet. Se Figur 2 för simsportsanläggningens tänkta placering.



Figur 2 Simsportsanläggningens placering norr om befintliga Gränby sportfält. (Bild: Uppsala kommuns kartverktyg)

De befintliga badanläggningarna i Uppsala är på väg att helt ta slut. Fyrishov bedöms ha en kvarvarande livslängd på tre (3), möjligen maximalt fem (5) år. Det är inte bara bassänger, reningsverk etc. som är slut utan även byggnaden i stort. Det gör att det inte finns något annat alternativ än att riva Fyrishov.

För att möjliggöra att det kontinuerligt ska finnas en 50-meters bassäng i drift i kommunen behöver en ny anläggning etableras på annan plats än nuvarande Fyrishov. Här behövs ett stort fokus på att de förberedande arbetena och byggprocessen inte tar längre tid än de maximalt fem (5) år som är kvar innan Fyrishov kommer att behöva stängas.

Den totala besökskapacitet på Uppsala kommuns badanläggningar idag möjliggör 2,67 bad per år och invånare. Detta är ganska långt ifrån den nivå av kapacitet som likvärdiga kommuner tillhandahåller för sina invånare.

Genom etablering av nya anläggningar sett över en period om cirka 20 år kommer Uppsala kommun att ge sina invånare en bättre möjlighet till besök i en badanläggning och även klara av att hantera den befolkningstillväxt som bedöms till 37% fram till år 2050.

2.1.1 Tidigare utredningar

Tidigare utredning framtagen i januari 2022¹ rekommenderar att den nya simidrottsanläggningen i Gränby som planeras bör ha en träningsbassäng 50*25 meter som är delbar. Vidare bör det finnas två multipooler/undervisningsbassänger som är 25*8 meter vardera samt en mindre bassäng på minst 25*21 meter med ett djup på 3,8 meter samt hopptorn. Anläggningen har en fast läktare med 100 platser och med plats för ytterligare provisoriska 200 platser. I anläggningen ska det även finnas friskvårdslokaler. I planprocessen ska det säkerställas att mark finns tillgänglig för att etablera en 50 meters utomhusbassäng. Det finns ett starkt önskemål från simföreningarna att denna färdigställs samtidigt som huvudanläggningen. Badet ska klara en kapacitet om 300 000 besökare per år, exkluderat en eventuell utomhusbassäng. Samma utformningsförslag lyfts även i funktionsprogrammet för simidrottsanläggning i gränby² men innehåller i tillägg även synpunkter från samråd.

2.1.2 Övriga befintliga och planerade verksamheter i anslutning till simsportanläggningen

Inom Gränby sportfält finns ett flertal arenor och anläggningar med möjlighet till idrottande inom innebandy, friidrott, ishockey, bandy, konståkning, tennis, fysträning, badminton, bordtennis, squash, golf och annat. För översiktskarta över området se Figur 2. Idrottandet utgörs framför allt av daglig breddverksamhet, men det förekommer även seriespel i ett antal idrotter samt diverse andra evenemang. Områdets nu största ishall, A-hallen tar 2 800 åskådare, medan IFU arena har en kapacitet om cirka 2 350 åskådare.

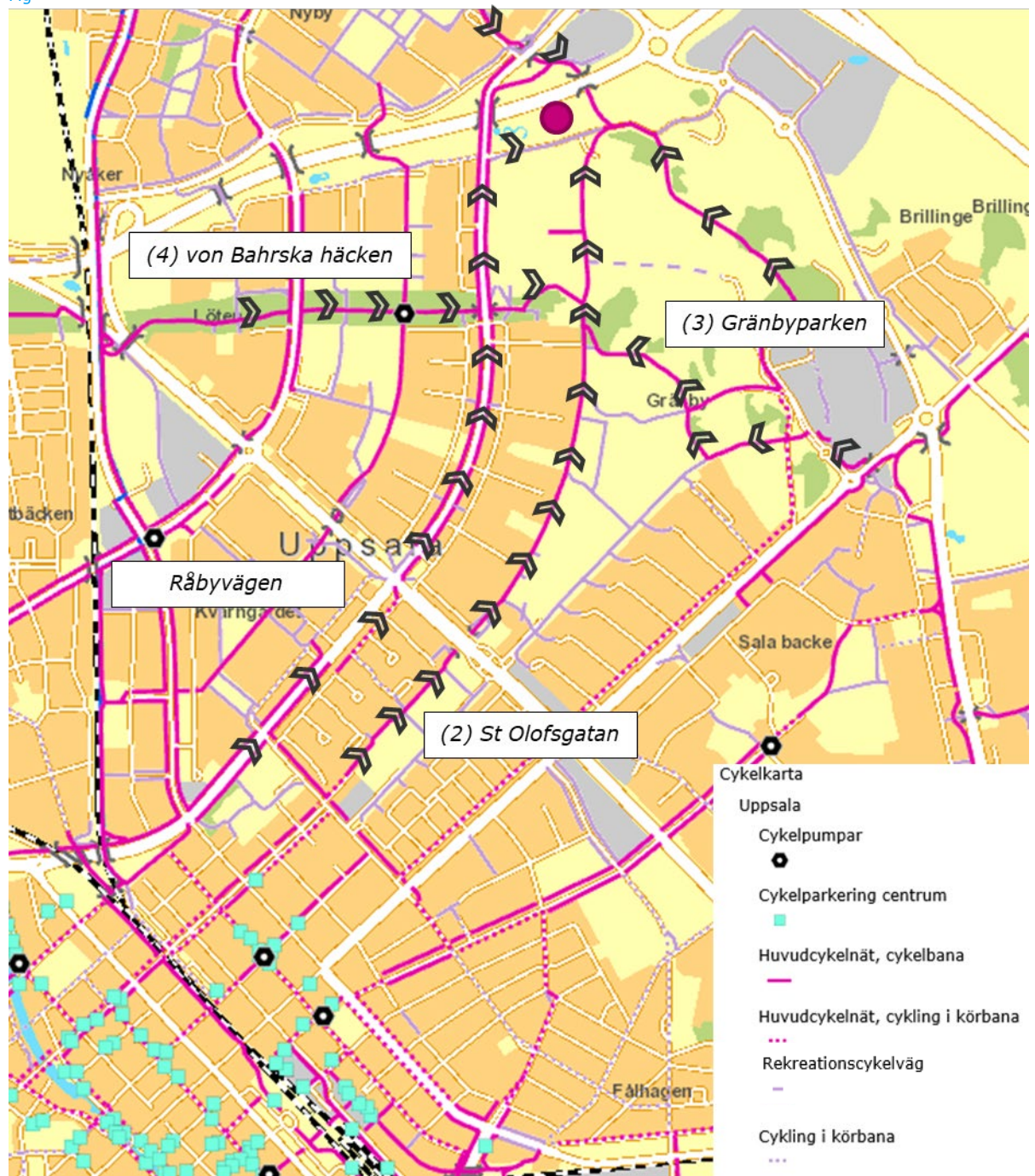
2.2 Gång- och cykeltrafik

Ungefär 40 % av kommunens invånare bor inom fem kilometers gång- och cykelavstånd till Simsportanläggningen. Från centrala Uppsala leder flera parallella cykelstråk som ingår i huvudcykelnätet till Gränby Simsportanläggning (se Figur 3). Utöver dessa uppsamlade länkar för besökare från stora delar av Uppsala anses gång- och cykelstråk västerifrån genom von Bahrskas häcken (besökare från norra Uppsala) samt gång- och cykelstråk österifrån Gränbystaden (besökare från östra Uppsala) utgöra viktiga länkar.

¹ <https://www.uppsala.se/contentassets/ee506e0da3f547f2b9a282879b9ff26fd/utredning-nya-badanlaggningar-i-uppsala-kommun.pdf>

² <https://www.uppsala.se/contentassets/8a53d9552ff74f83b6aa3f0f40e8047d/3.-funktionsprogram-for-simidrottsanlaggning-i-granby.pdf>

Fig



Figur 3 Cykelkarta 2019 i Uppsala kommun. Svarta pilar markerar uppsamlande cykelstråk till och från arenan. (Bild: Uppsala kommuns cykelkarta)

För att bedöma cykelns attraktivitet jämfört med bilen så har en analys av restider för respektive trafikslag genomförts. Via Råbyvägen tar det cirka en kvart att färdas med cykel mellan Uppsala centralstation och den nya simsportsanläggningen. Via cykelstråket i St Olofsgatans förlängning tar det cirka 12 minuter. Med bil beräknas snabbaste rutt ta cirka 10 minuter vid tidpunkter med gles trafik. I rusningstid kan det ta lika lång tid eller gå

fortare att ta cykel istället för bil samt att cykel inte har samma risk att fastna i kö som bil har. Andra faktorer som kan komma att påverka om cykel väljs som färdmedel kan även vara vilken väderlek som råder samt vilken betalningsvilja som besökarna har, då parkering för motorfordon bedöms bli avgiftsbelagd. Normalt brukar risken för att behöva leta efter ledig parkeringsplats även räknas in som ytterligare en påverkansfaktor dock bedöms det i detta fall som en mycket liten påverkansfaktor med hänsyn till det planerade antalet parkeringsplatser. Som helhet bedöms cykel vara ett konkurrenskraftigt färdmedelsalternativ då restiden i stort är densamma som för bil samt att risken för störningar i trafikflödet och tillkommande kostnader (så som parkeringskostnader) undviks.

Nedan görs en översiktlig beskrivning av viktiga gång- och cykelstråk till och från Simsportanläggningen. Se numrering i Figur 3 för respektive sträckning.

Cykelförbindelse Råbyvägen (1)

Längs Råbyvägen finns separerad gång- och cykelbana med dubbelriktad cykeltrafik längs båda sidor av körbanan, se (1) i Figur 3. Råbyvägen är en relativt trafikerad gata med bostäder med viss handel i bottenvåningarna. Att se och synas av annan trafik, samt närheten till målpunkter så som bostäder, kan bidra till en ökad trygghetskänsla under dygnets mörka timmar. Med rätt belysning finns goda förutsättningar för att Råbyvägen ska kunna utgöra ett tryggt stråk för gång- och cykeltrafikanter till och från Gränby Simsportanläggning.

Cykelförbindelse St Olofsgatan (2)

I St Olofsgatans förlängning löper en friliggande gång- och cykelväg från Kvarntorget i söder mot Gränby Simsportanläggning i norr, se (2) i Figur 3. Denna sträckning planeras utvecklas till en ny snabbcykelled.

Större delen av sträckningen ligger separerad från biltrafik vilket kan göra den mer attraktiv dagtid då den kan upplevas mindre bullrig och mer trygg med folk som rör sig. Sträckningen kan dock upplevas mindre attraktiv under dygnets mörkare timmar då mindre folk i rörelse vilket kan ge en ökad känsla av otrygghet. Det finns en del bostäder med balkonger ut mot gång- och cykelvägen längs delsträcker utmed stråket, vilket får en positiv effekt på trygghetsupplevelsen.

Dagens gång- och cykelväg har relativt låg standard med bitvis dålig markbeläggning. Ombyggnationen till snabbcykelled kommer innebära att sträckningen kommer få en god standard med ökad framkomlighet och bekvämlighet jämfört med idag.

Cykelförbindelse Gränbyparken (3)

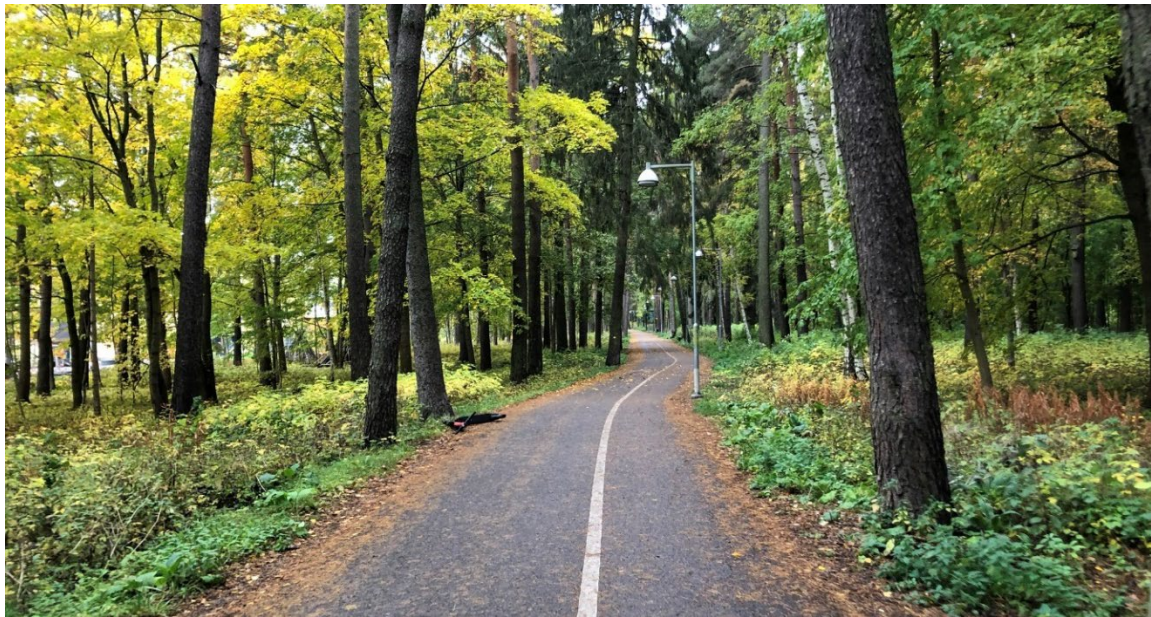
För besökare från östra Uppsala finns god koppling till Gränby Simsportsanläggning, se Figur 4. Omgivningarna längs sträckningen består mestadels av öppna grönytor, se Figur 4. Det kan vara positivt ut trygghetsaspekt att se omgivningarna och inte vara omringad av för mycket växtlighet och skog. Däremot kan det upplevas öde och otryggt i mörker och vid tidpunkter då färre personer rör sig i parken. Vid tömning av ett större evenemang är det dock troligt att flera kommer röra sig samtidigt längs stråket, vilket kan bidra till en ökad känsla av trygghet. Dock finns kortare partier med mer växtlighet som kan upplevas otrygga.



Figur 4. Gång- och cykelväg genom Gränbyparken. Foto: Ramboll.

Cykelförbindelse Von Bahrska häcken (4)

För besökare från norra Uppsala är gång- och cykelvägen genom von Bahrska häcken en viktig länk, se Figur 3. Väster om Råbyvägen finns träd och växtlighet längs båda sidor av gång- och cykelvägen som kan bidra till en känsla av otrygghet. Växtligheten är dock väl gallrad och längs delar av sträckan ser man bebyggelse genom träden. Sträckan är belyst och har en gen sträckning vilket i kombination med den gallrade växtligheten skapar god sikt.



Figur 5. Gång- och cykelväg genom von Bahrska häcken. Foto: Ramboll.

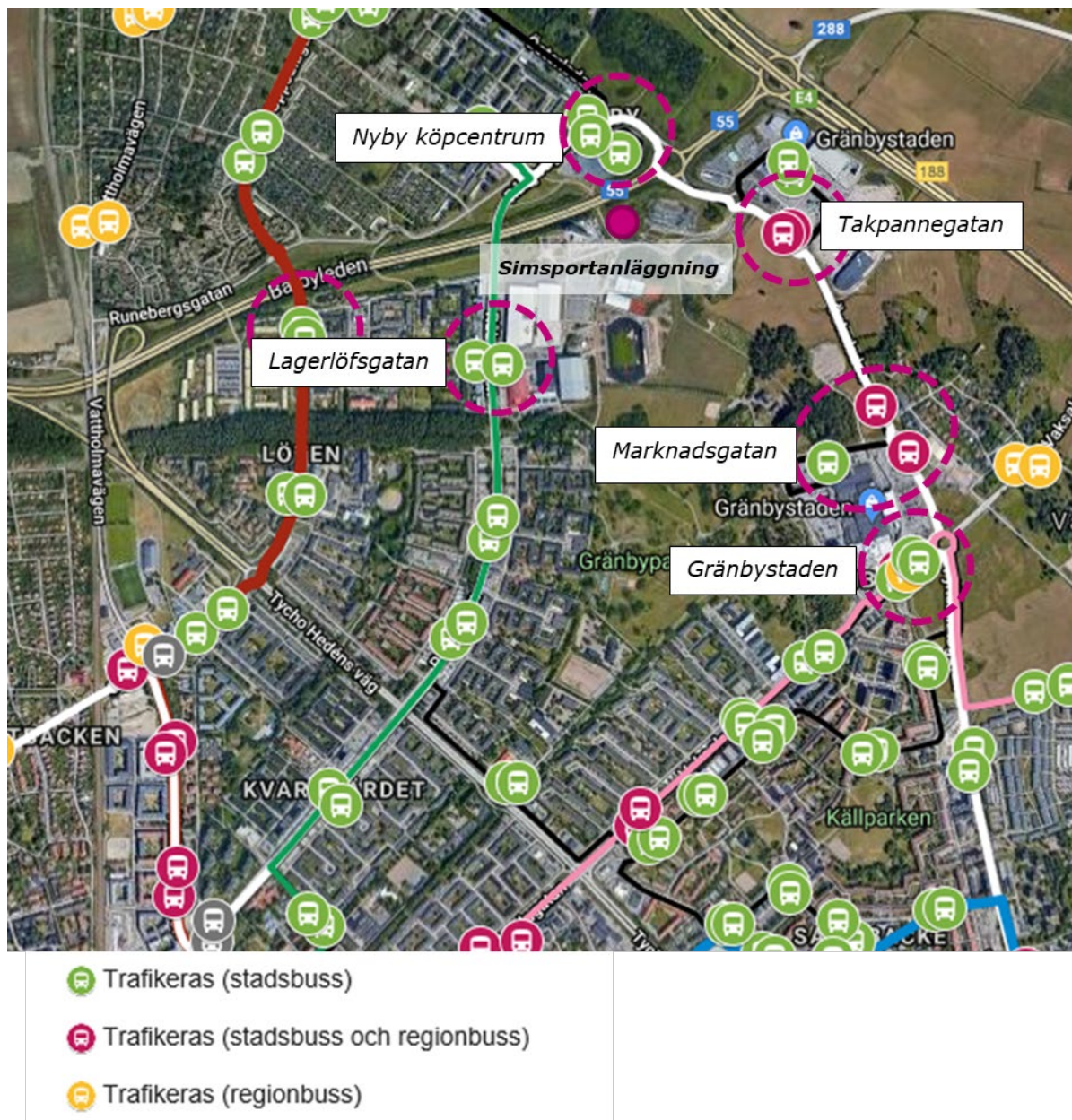
Gång- och cykelvägen leds genom en port under Råbyvägen. Gång- och cykelporten är försedd med belysning längs båda sidor och är målad i skarpa nyanser invändigt och vitt i tak, vilket gör att den upplevs ljus.



Figur 6. Gång- och cykelport under Råbyvägen i höjd med von Bahrska häcken. Vy mot öst. Foto: Ramboll.

2.3 Kollektivtrafik

Sex hållplatser ligger inom cirka 400 meters till drygt en kilometers gångavstånd till den planerade simsportsanläggningen. Vid Lagerlöfsgatan (500 meter), Ferlingsgatan (900 meter) och Gränbystaden (drygt en kilometer) stannar flera busslinjer med goda kopplingar till andra delar av staden. Vid Nyby köpcentrum, Takpannegatan samt Marknadsgatan stannar en buss som kopplar ihop Nyby med Gränbystaden.



Figur 7 Kollektivtrafiken i anslutning till Gränby sportfält. (Bild: Google maps)

Hållplats Lagerlöfsgatan ligger längs Råbyvägen cirka 500 meter från den planerade arenan. Hållplatsen trafikeras av linje 1 (Ringlinjen) samt linje 3 (Gottsunda östra–Nyby). Linje 3 går en längre sträcka längs Råbyvägen, där det längs delar av sträckan finns separata busskörfält.

Linje 1 är en ringlinje som kopplar samman flera stadsdelar utan att resenären behöver resa via centrum. Den sammanbinder flera strategiskt viktiga målpunkter och bytespunkter och täcker in ungefär 1/4 av stadens bostäder och cirka 1/3 av stadens arbetsplatser inom 400 meter från hållplats³. Linjen passerar bland annat genom/förbi bostadstätta stadsdelarna Kvarngärdet, Svartbäcken, Luthagen, Kåbo, Rosendal, Sala backe och Årsta. Linjen går med en turtäthet på 10–15 minuter klockan 06–23 måndag till fredag och med en turtäthet på 20 minuter klockan 08–21 lör-, sön-, och helgdag.

Linje 2 går via centrala Uppsala. Restiden mellan Centralstationen och Ferlinsgatan är 14 minuter. Linjen går med en turtäthet förbi Ferlinsgatan var 10:e minut klockan 00–23 måndag till fredag och med en turtäthet på 20 minuter lör-, sön-, och helgdag.

Linje 3 går via centrala Uppsala. Restiden mellan Centralstationen och Lagerlöfsgatan är 11 minuter. Linjen går med en turtäthet på 6–30 minuter klockan 04–01 måndag till fredag och med en turtäthet på 12–30 minuter klockan 05–01 lör-, sön-, och helgdag. Utöver det går nattbussar fram till kl. 03 med lägre turtäthet.

Drygt en kilometer sydost om arenaområdet ligger kollektivtrafiknoden Gränbystaden, som utöver linje 1 även trafikeras av linje 4 (Gottsunda centrum–Årsta norra) och linje 30 (Eriksberg–Årsta södra).

Hållplatslägena vid Gränbystaden är utbyggda i närtid och är av god standard. Jämfört med Lagerlöfsgatan är läget sämre, men vid större evenemang finns en större benägenhet att gå längre till bussen. Särskilt som det är många som ska ta bussen vid Lagerlöfsgatan och man har möjlighet att åka hela vägen med de busslinjer som avgår från Gränbystaden är hållplatsen ett alternativ.

Linje 4 går via centrala Uppsala. Restiden mellan Centralstationen och Gränbystaden är 12 minuter. Linjen går med en turtäthet på 5–30 minuter klockan 04–01 måndag till fredag och med en turtäthet på 12–30 minuter klockan 05–01 lör-, sön-, och helgdag. Utöver det går nattbussar fram till kl. 03 med lägre turtäthet.

Linje 30 går via centrala Uppsala. Restiden mellan Centralstationen och Gränbystaden är 15 minuter. Linjen går med en turtäthet på 30 minuter klockan 06–19 måndag till fredag och klockan 10–18 lör-, sön-, och helgdag.

Hållplats Gränbystaden trafikeras även av regionbussar⁴.

Vid hållplatserna Nyby köpcentrum, Takpannegatan och Marknadsgatan stannar, utöver linje 1, linje 32 (Nyby-Gränbystaden). Linje 32 har ett mindre upptagningsområde i Nyby som mer eller mindre ligger inom gångavstånd till arenan och därmed inte antas inte nyttjas i någon större utsträckning av arenabesökare.

Hållplatslägena Lagerlöfsgatan, Takpannegatan och Gränbystaden väntas vara mest attraktiva för simsportanläggningens besökare. Linjenätet i Uppsala kan ses i Figur 8.

³ <https://www.ul.se/globalassets/pdf/kt2016-0002-nytt-linjenat-2017-uppsala-stadstrafik.pdf>

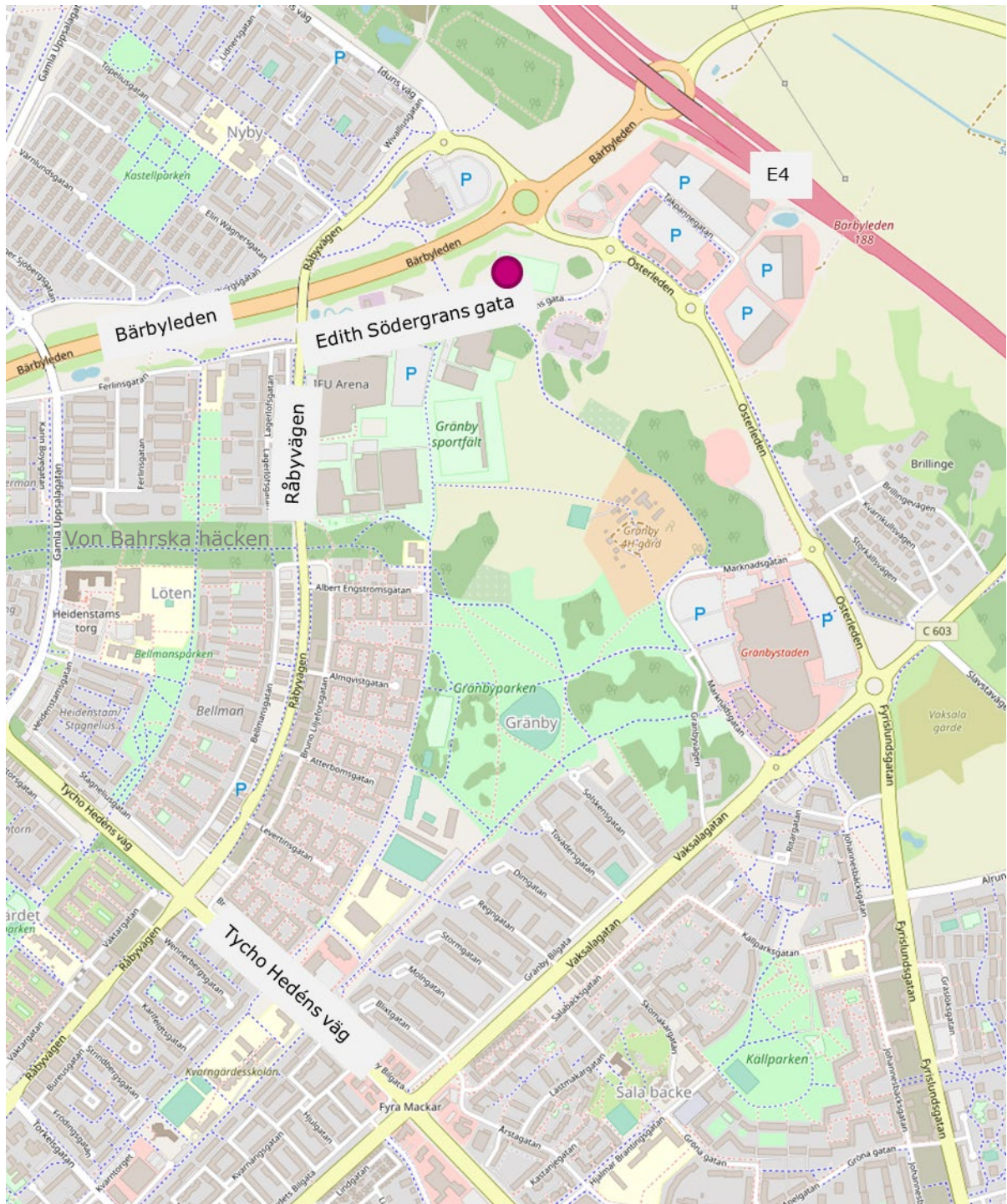
⁴ 116 Stavby-Rasbokil-Gävsta-Uppsala, 118 Gävsta-Lindbacken-Uppsala, 119 Uppsala-Skölsta-Uppsala, 751 Expressbuss Uppsala-Rasbo-Forsmarks kraftverk, 770 Expressbuss Storvreta-Uppsala (Fyrislund-Gränby), 775 Expressbuss Östhammar-Gimo-Uppsala, 777 Expressbuss Österbybruk-Uppsala, 805 Hallstavik-Rasbo-Uppsala, 811 Öregrund-Östhammar-Gimo-Alunda-Uppsala.



Figur 8 Linjenät Uppsala. Hållplatserna Lagerlöfsgatan, Takpannegatan och Gränbystaden är inringade med streckad röd linje.

2.4 Vagnät och parkering för motorfordon

Simsportsanläggningen nås via Edith Södergrans gata, som i sin tur nås via Råbyvägen i väst eller Österleden i öst. Råbyvägen ansluter mot Bårbyleden (väg 55), Österleden och i förlängningen E4 i norr samt mot Tycho Hedéns väg i söder. Se vagnätet i Figur 9. Vagnätet i simsportsanläggningens närområde är väl utbyggt. Bårbyleden med funktion som ringled genom norra Uppsala skapar god koppling västerut och Råbyvägen skapar även goda kopplingar mot centrala Uppsala.



Figur 9 Befintligt vagnät och markering av ny simsportsanläggning. (Bild: Uppsala kommuns kartverktyg)

Råbyvägen utgör en viktig länk till simsportanläggningen och Gränby sportfält. Vägen har en dygnstrafik på drygt 7 400 fordon⁵. Uppsala kommuns prognos för 2050 är cirka 7 000 fordon per dygn. Skyltad hastighet är 40 kilometer per timme medan uppmätt medelhastighet ligger på 49 kilometer per timme. Vägen har ett körfält i vardera körriktningen. Körbanan i anslutning till sportfältet är cirka 13,5 meter bred och upplevs bred. I anslutning till sportfältet finns busshållplatser längs med kantsten i båda riktningar på Råbyvägen. Den breda körbanan gör det möjligt för fordon att passera stillastående bussar. Från von Bahrska häcken, drygt 200 meter söder om infarten till sportfältet, och söderut mot Tycho Hedéns väg pågår ombyggnation av Råbyvägen där körbanan smalnas av något.

Österleden utgör en viktig del för det angränsande vägnätet till simsportanläggningen. Vägen har en dygnstrafik på drygt 14 000 fordon, uppmätt mellan Edith Södergrans gata och Takpannevägen⁶. Uppsala kommuns prognos för 2050 visar på en dygnstrafik på 11 700 fordon. Skyltad hastighet är 40 kilometer per timme och uppmätt medelhastighet ligger på 33 kilometer per timme. Vägen har två körfält i vardera körriktningen på mätsträckan och på övrig sträckning smalnas vägen ner till ett körfält i vardera riktningen. På mätsträckan finns hållplatslägen för buss i båda körriktningarna. Hållplatserna är utformade som fickhållplats vilket möjliggör för biltrafik att passera buss i båda körfälten.

Väg 55 är den huvudled som ansluter E4 till simsportanläggningen (via Österleden och Edith Södergrans gata). Väster om cirkulationsplatsen vid Österleden byter vägen namn till Bärbyleden. Dygnstrafiken varierar beroende på vilken del av sträckan som undersöks, dock finns separata trafikmätningar för delen mellan cirkulationsplatsen och E4 samt för sträckan väster om cirkulationen. Väg 55 har en dygnstrafik på 29 000 fordon⁷. Skyltad hastighet är 70 kilometer per timme och uppmätt medelhastighet är 52 kilometer per timme. Bärbyleden har en dygnstrafik på 23 000 fordon⁸ ⁹. Skyltad hastighet är 90 kilometer per timme och uppmätt medelhastighet är 94 kilometer per timme i västlig färdriktning och 89 kilometer per timme i östlig färdriktning. Både väg 55 och Bärbyleden har två körfält i vardera körriktningen och vägen har karaktären av motortrafikled där samtliga GC-passager är planskilda. Uppgifter om trafikmängder på Edith Södergrans gata saknas. Gatan är cirka 7 meter bred.

Mot Edith Södergrans gata finns in-/utfart från simsportanläggningen samt ytterligare en in-/utfart cirka 50 meter, på samma sida vänster om simsportanläggningen, som ansluter till Arenahotell. Dessa regleras med väjningsplikt.

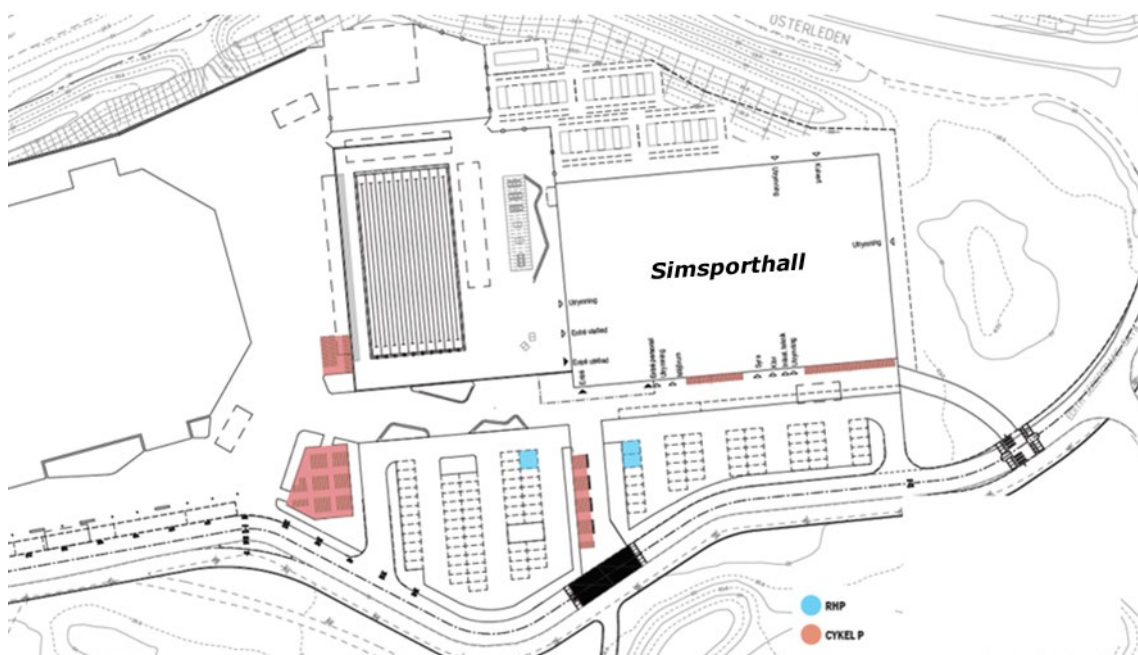
⁵ Trafikrapport Råbyvägen, Mellan Tennisvägen och Bruno Liljeforsgatan, oktober 2019, Uppsala kommun

⁶ Trafikrapport Österleden, Mellan Tennisvägen och Takpannevägen, maj 2016, Uppsala kommun

⁷ Trafikrapport, Väg 55, Mellan Österleden och E4:an, september 2022, Uppsala kommun

⁸ Trafikrapport, Bärbyleden, Gamla Uppsalagatan-Råbyvägen, september 2016, Uppsala kommun

⁹ Trafikrapport, Bärbyleden, Råbyvägen-Gamla Uppsalagatan, september 2016, Uppsala kommun



Figur 10 Cykel- och bilparkering på nya simsportanläggningen. (Bild: Arbetsmaterial från White daterad 2022-12)

Den nya planerade simsportanläggningens parkeringsbehov för bil- och cykelparkeringar kommer lösas på egen fastighet som visas i Figur 10.

2.5 Sammanfattande bedömning för möjligheter till hållbart resande med dagens förutsättningar

Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik till och från området anses vara goda. Cirka 110 000 invånare bor inom fyra kilometer från simsportanläggningen, men även de som bor längre bort än så anses ha goda möjligheter att cykla. Cykelvägnätet är väl utbyggt och det finns alternativa rutter mellan centrala Uppsala och området. De alternativa stråken kan upplevas såväl trygga som otrygga under olika delar av dygnet. Flera gång- och cykelstråk från centrala Uppsala är dock under pågående eller planerad ombyggnation med antagen förhöjd standard och trygghet som slutresultat. Det finns dock potential för ytterligare förbättringar på vissa platser.

Närmsta busshållplats (Takpannegatan) ligger cirka 350 meter från området, vid hållplatsläget angör busslinje 1 som är en ringlinje. Cirka 500 meter från den planerade simsportanläggningen finns även busshållplats Lagerlöfsgatan där både busslinje 1 och 3 angör. Båda linjerna har varierande turtäthet över dygnet och beroende på veckodag. Linjerna har dock goda kopplingar till stora delen av staden samt till bytesmöjligheter i centrala Uppsala.

3. ANALYS

3.1 Besökarantal för den nya Simsportanläggningen

Med utgångspunkt i den uppskattning gällande det besökarantalet för den nya simsportanläggningen som Uppsala Arenor och Fastigheter har en matris med prognos över besöksantal tagits fram. Matrisen redovisar bedömd beläggning timme för timme över en normal vecka, se Tabell 1.

Enligt Tabell 1 väntas besökstopparna ske på vardagar, måndag till torsdag, mellan kl 17.00 – 19.00 samt under söndagar mellan kl. 14.00 – 15.00. Topptimmarna är gulmarkerade och alla siffror i tabell är avrundade till närmsta heltal.

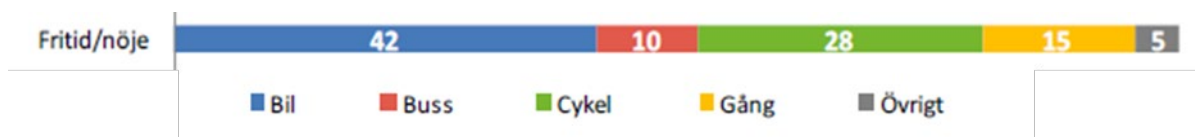
Tabell 1 Uppskattning över besöksantal i den nya simsportanläggningen med maxantalet markerat i gult. Prognos hämtad från Uppsala Arenor och Fastigheter.

Förväntad total beläggning i simidrottsanläggning inklusive omklädningsrum							
Tid	Måndag	Tisdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lördag	Söndag
Kl 06:30-07:00	120	110	70	110	120	40	40
Kl 07:00-08:00	120	120	100	110	120	110	80
Kl 08:00-09:00	130	110	160	140	130	210	120
Kl 09:00-10:00	230	200	210	220	150	280	230
Kl 10:00-11:00	220	220	210	210	230	310	170
Kl 11:00-12:00	230	220	230	160	180	370	190
Kl 12:00-13:00	210	210	180	190	180	370	230
Kl 13:00-14:00	260	200	240	190	220	370	380
Kl 14:00-15:00	200	210	210	190	140	330	470
Kl 15:00-16:00	240	190	250	200	160	370	450
Kl 16:00-17:00	440	440	440	440	200	250	420
Kl 17:00-18:00	450	450	450	450	320	250	330
Kl 18:00-19:00	450	450	450	450	320	180	330
Kl 19:00-20:00	420	420	420	420	210	140	260
Kl 20:00-21:00	350	350	350	350	140	110	180
Kl 21:00-21:30	280	280	280	280	30	70	70

3.2 Färdmedelsfördelning

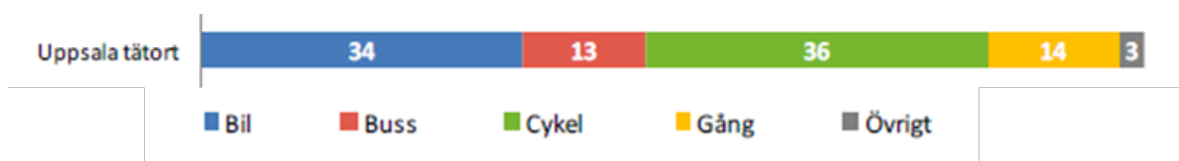
När det gäller resor till och från den nya simsportanläggningen så finns det idag ingen statistik. Färdmedelsstatistik från resvaneundersökning står därför som underlag.

Hösten 2015 genomförde Uppsala kommun en kartläggning av kommuninvånarnas resmönster¹⁰. Vid fritids- och nöjesresor ligger bilandelen på cirka 42 %, se Figur 11. Detta kan jämföras mot den nationella resvaneundersökningen, där ligger bilandelen för fritidsresor på drygt 50 %.



Figur 11 Färdsätt fritids- och nöjesresor Uppsala kommun (%). (Bild: RVU 2015 Uppsala kommun)

För resande inom Uppsala tätort ligger bilandelen på 34 %, kollektivtrafik 13 %, cykel 36 % och gång/övrigt på 18 % enligt färdmedelsfördelning i Figur 12. För resande generellt inom kommunen ligger bilandelen på 37 %, kollektivtrafik 13 %, cykel 33 % och gång/övrigt på 17 %.



Figur 12 Färdsätt Uppsala tätort (%). (Bild: RVU 2015 Uppsala kommun)

¹⁰ Resvaneundersökning hösten 2015, Uppsala kommun Stadsbyggnadsförvaltningen, 2016

3.3 Biltrafik och parkering

3.3.1 Parkeringsbehov

Med tidigare antaganden om färdmedelsfördelning som grund, görs en bedömning av parkeringsbehovet för den planerade simsportanläggningen. Med en bilburen andel om 42% behövs 76 parkeringsplatser. Här antas samåkning med en beläggning på 2,6 personer per bil, enligt studie utförd av Movea för samåkning till arenor. Beläggningsgraden på 2,6 personer per bil bedöms även vara applicerbar för Simsporthallensbesökare då det i genomsnitt bedöms vara 50 – 75% fler besökare på anläggning i sin helhet jämfört med enbart simidrottsanläggningens bad ytor, enligt de uppskattningar för besökarantalet som Uppsala Arenor och Fastigheter tagit fram. Med detta som bakgrund antas en beläggningsandel på 2,6 personer per bil motiveras. I händelse att samåkningen skulle bli lägre än prognostiserat så har en känslighetsanalys gjorts för att undersöka vilken påverkan detta hade haft på parkeringsbehov. Känslighetsanalysen har utgått från en beläggning på 1,8 personer per bil och parkeringsbehovet ökar då från 76 till 110 parkeringsplatser för besökstopparna på helger och från 73 till 105 på vardagar. Denna ökning av parkeringsbehov bedöms kunna hanteras inom ramen för den nya detaljplanen för simsportanläggningen och eventuell diskrepans gällande parkeringsplatser kommer kunna hanteras av Gränbysportfältets överdimensionerad parkeringsanläggning. Viktigt att ha med sig också är att andel bilburna besökare som det räknas med är 42%, vilket förmodligen kommer sjunka då dels resvaneundersökning för Uppsala tätort generell visar på 34% bilburna resor, dels för att Uppsala kommun aktivt jobbar med att övergripande få ner bilburna resor i kommunen.

Med en cykelburen andel om 28% behövs 132 cykelparkeringar, dock förväntas cykelandel bli högre men siffran 132 kan ses som ett uppskattat minimumtal snarare än en exakt siffra. Uppskattning kring att det förväntas en högre cykelandel har med resvaneundersökning att göra då cykelandel för Uppsala tätort är 36% medan Uppsala i stort har 28% när det kommer till resor som är kopplade till fritid/nöjen. Att 28% har använts beror på att Simsportanläggning i denna utredning klassas som en målpunkt som besöks i fritids/nöjes syfte. Tabell 2 visar uträknat parkeringsbehov för bil och cykel utifrån besökstopp timmarna som visas i Tabell 1. Behovsbedömningen i Tabell 2 utgår från ett normalläge som bedöms omfatta exempelvis vanligt förekommande aktiviteter så som vardagsträning, vid eventuella tävlingar kan behovet av såväl parkeringsplatser för bil och cykel öka.

Vid de enstaka fall parkeringsbehovet skulle överstiga parkeringstillgång så finns möjlighet att parkera på Gränby sportfält som ligger mitt-emot, söder om Edith Södergrans gata, och har 855 parkerings plaster. Sportfältet kan nyttjas av besökare till simsportanläggningen vid eventuella tävlingsevenemang om det skulle vara så att simsportanläggningens parkeringskapacitet inte skulle kunna möta efterfrågan. Risken att simsportanläggningens parkeringskapacitet å andra sidan inte skulle kunna möta efterfrågan bedöms som låg, men kan ske någon enstaka gång per år. Bedömning grundar sig på de uppskattade besöksantal som väntas på simsportanläggningen¹¹. Det bör även tilläggas att tillgången till parkeringsytor för såväl simsportsanläggningen som Gränby sportfält bör beaktas som i det närmsta en sammanhängande verksamhet då båda tillhör samma fastighetsägare.

¹¹ Uppskattade besöksantal för den nya Simsportanläggningen i kalkylblad försedda av Uppsala Arenor och Fastigheter

Färdmedelsfördelningen och i förlängningen behovet av parkeringsplatser för både bil och cykel, bygger på statistik gällande resvanor för fritid och nöje sett till hela Uppsala kommun.

I befintlig plan finns möjlighet för tillskapande av stora mängder cykelparkeringar vilket bättre speglar behovet för tätortsresor då behovet skulle vara 169 cykelparkeringar, se Figur 12. Även om hänsyn tas till det större behovet finns en hög andel överskjutande kapacitet gällande cykelparkeringar, detta tillsammans med de goda kommunikationerna via kollektivtrafik, se kap 2.3, borgar för att mer hållbart resande och ett minskat parkeringsbehov för bil. För att ytterligare främja hållbart resande med cykel bör planerade cykelparkeringar anordnas med väderskydd samt att en viss andel av cykelparkeringarna bör planeras med hänsyn till lastcyklar, även anordning av serviceplatser, se Figur 13, i direkt anslutning till planerade cykelparkeringar skulle påverka viljan att nyttjas cykel.



Figur 13 Exempel på utformning av cykelservicestation

Tabell 2 Uppskattat behov av parkeringsplatser för bil och cykel utifrån besökstopp

Färdmedel	Andel (i %)	Antal
Bil	42%	76 (varav 4 RHP)
Cykel	28 %	132

Vid tillskapandet av parkeringsplatser vid den planerade simsportanläggningen behöver även behovet av designerade RHP-parkeringar beaktas. Det faktiska behovet av RHP-platser är svårt att bedöma och kan även komma att behöva justeras över tid beroende på skiftande behov. Hylliebadet har i denna studie använts som benchmark för att jämföra parkeringsplatser, med hänsyn av tillgången av RHP för Hyllie, skulle det ge den nya simsportanläggningen i Gränby ett behov av dubbelt så många RHP-platser (12 stycken). Detta baseras på antagandet att den nya simsportanläggningen i Gränby planeras bli ungefär dubbelt så stor. Mängden RHP-platser antas dock inte vara ett troligt reellt behov utan ett mer realistiskt mått bör vara att cirka 5% av det totala antalet parkeringsplatser som den nya simhallen har behov av, anläggs som RHP, vilket motsvarar cirka 4 platser. Boverket har som krav att denna typ av parkering skall vara placerad 25 meter från entré och detta medför att placering endast är möjlig i direkt anslutning till simsportanläggningens entré. Då de planerade parkeringsytorna för simsportanläggningen ligger mellan simhallslokalen och Edith Södergrans gata bedöms avståndet från RHP-platserna och simsportanläggningens huvudentré ligga väl inom Boverkets gränsvärde. Som komplement finns även ytterligare RHP-platser att tillgå i närområdet vid bland annat Gränby sportfält, detta ligger dock längre bort än de 25 meter som Boverket godkänner. Det finns även en möjlighet att ordinarie parkeringsplatser görs om till RHP-platser om behov bedöms behövas i ett framtida scenario. Detta bedöms som en rimlig åtgärd med hänsyn till att möjligheten att tillskapa ordinarie parkeringsplatser enligt plan ses som mycket god vilket bör ge goda förutsättningar för framtida justeringar av parkeringsplatsernas utformning.

I anslutning till såväl parkeringsytor som simsportanläggningens huvudentré finns även ytor designerade för hämtning och lämning, detta medför ytterligare fördelar för såväl besökare som anländer med specialtransport som för besökare som endast blir avlämnade eller upphämtade utan att fordonet nyttjar parkeringsytorna.

3.3.2 Kapacitetspåverkan på omkringliggande vägnät

Med hänsyn till att det bedömda maxbehovet gällande parkeringsplatser vid den planerade simsportanläggningen är cirka 76 parkeringsplatser innebär detta att det vid ett extremfall tillkommer 76 fordon i det angränsande vägnätet vid en given tidpunkt. Sett till trafikflödena på det angränsande vägnätet, se kap 2.4, får även ett tillflöde på 76 fordon bedömt väldigt liten påverkan på det totala flödet. Även om hänsyn tas till att besökare till simsportanläggningen även kommer att nyttja kringliggande parkeringsytor så som till exempel vid Gränby sportfält bedöms risken för större påverkan på kringliggande vägnät som liten. Denna bedömning baseras på att sett till uppskattningarna som gjorts gällande det totala besökarantalet för simsportanläggningen som mest är 471 personer, se Tabell 1, samt att den antagna andelen besökare som väljer bil som färdmedel i enlighet med den resvaneundersökning som genomfördes i Uppsala kommun HT 2015 landar på cirka 45%, se kap 3.2. Givet dessa antagande rör sig det maximala antalet fordon som har simsportanläggningen, eller angränsande parkeringsytor, som destination till cirka 76 fordon vid ett normalläge så som till exempel vardagsträning eller bad.

Vid större tävlingar bedöms det totala antalet besökare vid simsportsanläggningen bli ungefär den samma som vid helgsaktiveter dock ser kompositionen mellan simmande och icke simmande troligen annorlunda ut. Andelen fordon vid denna typ av evenemang bör dock bli ungefär detsamma som vid helgaktiviteter.

Den enda risken är att kapaciteten vid korsningspunkterna Edith Södergrans gata/Österleden och Edith Södergrans gata/Råbyvägen inte räcker till vid den tillkommande trafiken från simsportsanläggningen. Detta då båda korsningspunkterna i befintligt läge är reglerade med väjningsplikt ut mot huvudlederna vilket vid extremfall skulle kunna innebära att köbildning på Edith Södergrans gata. Detta ses dock som en mycket liten risk då båda korsningarna redan idag klarar av att hantera betydligt högre flöden härrörande från Gränby sportfält med dess tillhörande aktiviteter. Det bedöms heller inte som troligt att samtliga fordon med destination simsportsanläggningen anländer eller avreser vid exakt samma tidpunkt utan troligen sker en successiv till- och frånströmning av besökare som även kommer att välja flera färdvägar vilket även bör bidra till en minskad kapacitetspåverkan på specifika korsningspunkter. Samtliga korsningspunkter som eventuellt kan få en direkt påverkan av de tillkommande flödena från simsportsanläggningen i Gränby ligger på vägar med Uppsala kommun som väghållare och som påvisas i kap 2.4 bedöms övrigt statligt vägnät (Bärbyleden, E4) inte påverkas alls av tillkommande trafik.

3.3.3 Jämförande studie Simsportsanläggning

För att skapa en jämförande studie har Hylliebadet i Malmö valts ut som jämförelseobjekt med den planerade simsportsanläggningen i Gränby. Både Hylliebadet och den planerade simsportsanläggningen ligger i respektive stads utkant samt är belägen i nära anslutning till såväl arenaverksamheter som hotell. Skillnaderna mellan de båda anläggningarna består i huvudsak till i skillnaden i storlek på den omgivande staden (läs besökare underlag) samt i skillnaden i storlek, där det planerade badet i Gränby bedöms bli cirka dubbelt så stor som badanläggningen i Hyllie. Badanläggningen i Hyllie har tillgång till 41 parkeringsplatser och den planerade badanläggningen i Gränby har ett framräknat parkeringsbehov om 76 parkeringsplatser. Enligt uppskattat antal besökare för den planerade simsportsanläggningen ger att medelvärdet för antalet besökare under vardagar är 215 och 219 under helger, maxantalet bedöms vara 450 besökare under vardag och 470 under helg. Givet ett antagande om en färdmedelsfördelning så som visas i Figur 11 och att varje bil färdas med 2,6 personer så ger det genomsnittligt behov av 34 parkeringsplatser under vardagar och 35 parkeringsplatser under helger samt att maxbehovet blir 72 respektive 76 platser för vardag och helg. Ytterligare anpassning gällande medelvärde kan göras med hänsyn till tider då överlapp mellan simsportsanläggningens och kringliggande verksameters aktiviteter pågår för att få en än mer precis uppskattning gällande simsportsanläggningens överkapacitet gällande parkeringsplatser.

4. SLUTSATSER

Den behovsanalys som genomförts för den nya simsportanläggningen visar på ett behov av att tillskapa 76 parkeringsplatser för bilar och 130 för cyklar. Behovsanalys grundar sig på bedömd besöksprognos framtagen av Uppsala Arenor och Fastigheter. Parkeringsbehov för bilar grundar sig på en genomsnittlig belägningsgrad på 2,6 personer per fordon. I händelse att samåkningen skulle bli lägre än prognostiserat så har en känslighetsanalys gjorts för att undersöka vilken påverkan detta hade haft på parkeringsbehov. Känslighetsanalysen har utgått från en beläggning på 1,8 personer per bil och parkeringsbehovet ökar då från 76 till 110 parkeringsplatser för besökstopparna på helger och från 73 till 105 på vardagar. Denna ökning av parkeringsbehov bedöms kunna hanteras inom ramen för den nya detaljplanen för simsportanläggningen och eventuell diskrepans gällande parkeringsplatser kommer kunna hanteras av Gränbysportfältets överdimensionerad parkeringsanläggning. Viktigt att ha med sig också är att andel bilburna besökare som det räknas med är 42%, vilket förmodligen kommer sjunka då dels resvaneundersökning för Uppsala tätort generellt visar på 34% bilburna resor och dels för att Uppsala kommun aktivt jobbar med att övergripande få ner antalet bilburna resor i kommunen. Även berörda fastighetsägare kan medverka till en positiv utveckling gällande minskad biltrafik och ökat användande av cykel som färdmedel, exempelvis genom att tillgodose attraktiva cykelparkeringar och komplimenterande servicemöjligheter vid den nya simsportanläggningen.

Hylliebadet i Malmö har valts ut som jämförelseobjekt med den nya simsportanläggningen i Gränby. Både Hylliebadet och den nya planerade simsportsanläggningen ligger i respektive stads utkant samt är belägen i nära anslutning till såväl arenaverksamheter som hotell. Badanläggningen i Hyllie har tillgång till 41 parkeringsplatser och den planerade badanläggningen i Gränby har ett uträknat behov på 76 parkeringsplatser och planeras kunna ta emot dubbelt så många fler besökare jämfört som sin motsvarighet i Malmö. Slutsats som görs kring antal parkeringsplatser är att Hylliebadet och den planerade simsportanläggningen ungefär hamnar i samma spann gällande parkeringsbehov med hänsyn tagen till de förutsättningar som råder för respektive verksamhet. Vid de tillfällen parkeringsefterfrågan är större än vad tillgången, så kan omkringliggande anläggningar och verksamheters parkering användas om det skulle behövas, exempelvis Gränby sportfält och vice versa om behov skulle uppstå från de omkringliggande anläggningarna. Behovet av RHP i anslutning till den nya simsportanläggningen har bedömts utifrån att cirka 5% av det totala behovet av parkeringsplatser anläggs som RHP (cirka 4 stycken). Denna avvägning har gjorts med hänsyn till att det planeras för en avlämningsyta i anslutning till simsportanläggningens entré, tillgången till kompletterande RHP-platser belägna på det närbelägna sportfältet och vid arena hotellet samt möjligheten att omvandla ordinarie parkeringsplatser till RHP om behovet av sådana skulle förändras i ett framtida scenario. Cykelparkeringar bör anläggas generöst för att främja hållbart resande samt att minska behovet av bilparkeringar.

Det bör även tilläggas att tillgången till parkeringsytor för såväl simsportsanläggningen som Gränby sportfält bör beaktas som i det närmsta en sammanhängande verksamhet då båda tillhör samma fastighetsägare.

Simsportanläggningen bedöms över lag inte påtagligt påverka omkringliggande vägnät. Risken att samtliga fordon med destination simsportanläggningen anländer eller avreser vid exakt samma tidpunkt ses som mycket låg. Ett mer sannolikt scenario är en successiv till- och frånströmning av besökare. Det finns även flera färdvägar vilket bidrar till en minskad kapacitetspåverkan på specifika korsningspunkter. Vid ett extremscenario vid större tävlingar, då alla bilburna besökare lämnar simsportanläggningens parkering under ett kort tidsintervall, skulle eventuellt skapa tillfälliga köbildningar på parkering och eventuellt på det angränsande vägnät där Uppsala kommun är väghållare. Dessa köer bedöms dock avvecklas innan det blir några längre genomgående köer i systemet.