

Biltrafik

Lokalgatorna i Östra Salabacke ska ha en långsam biltrafik. Fyrislundsgatan byggs om för att trafikmängden inte ska öka. Det får i sin tur till följd att biltrafiken ökar på andra gator.

Inom Östra Sala backe blir alla gator allmänna. Lokalgatorna är en del av den offentliga miljön men också en del av den nära bostadsmiljön. Gatorna är intimare och har smalare, mer sammanhållna sektionsmått och långsam biltrafik.

Biltrafiken måste hållas nere

För att programförslaget ska kunna genomföras på ett bra sätt får inte trafikmängden på Fyrislundsgatan bli större än dagens 15 000–17 000 fordon per dag. Enligt beräkningar kommer trafikmängden att öka till 22 000 fordon per dag om inget görs. Därför måste Fyrislundsgatan byggas om för att på så sätt omfördela trafiken till andra gator.

Trafiken ökar på andra vägar

Om trafiken minskar genom medvetna åtgärder på Fyrislundsgatan är det naturligt att den ökar på andra gator och vägar. Konsultföretaget Ramböll har på uppdrag av Uppsala kommun utrett konsekvenserna av en omfördelning av trafiken.

Ramböll beräknar att Tycho Hedéns väg får en ökning med cirka 1 500–2 000 fordon per dag och Vaksalagatan med cirka 1 000–1 500 fordon per dag. Cirka 2 000 fordon per dag beräknas istället ta E4:an.

I Översiktsplan 2010 anges ett långsiktigt reservat för trafikplats i mötet mellan Fålhagsleden och E4:an. Syftet med det är att ha kvar handlingsfriheten att expandera staden öster om E4:an efter planperioden.

Ramböll har studerat vad en sådan trafikplats på E4:an vid Årsta skulle innebära för trafiken på Fyrislundsgatan. De beräknar att trafikplatsen skulle minska trafiken på Fyrislundsgatan med ytterligare cirka 2 000 fordon per dag. Trafikplatsen skulle också avlasta trafiken på Tycho Hedéns väg och Fålhagsleden medan trafiken på E4:an och inom Östra Fyrislund skulle öka.

Trafikökning i Sala backe

Gatunätet inom Sala backe kommer också att få ökad trafik. Störst beräknas trafikökningen bli på Apelgatan, Salabacksgatan, Näckrosgatan och Johannesbäcksgatan med mellan 500 och 2 000 fordon per dag.

Närboende kan uppleva en försämring av trafiksäkerheten och tryggheten i området. Det är därför viktigt att göra hastighetsdämpande åtgärder och införa 30-zoner. Effekten av dessa åtgärder kan bli att viss trafik trycks tillbaka till Fyrislundsgatan. I samband med utvecklingen i stråket längs Fyrislundsgatan studeras åtgärder för trafiken inom Sala backe.

Fyrislundsgatan

Fyrislundsgatan är och ska förbli en viktig huvudgata i Uppsala. Gatan ska utformas så att den upplevs som tydlig, trygg och säker samtidigt som den känns livfull och attraktiv. Trafikrytmen ska vara lugn.

Fyrislundsgatan idag

Fyrislundsgatan har idag en funktion och karaktär av en trafikled mellan stadsdelarna Gränby och Boländerna. Efter att gatan kopplades ihop med Österleden har den karaktären stärkts.

Idag finns inga byggnader i gatans närhet. Det är också få korsningar, få bevakade övergångsställen samt breda körbanor. Detta leder till höga hastigheter och låg trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Idag finns det få vägar från Fyrislundsgatan till lokalgatunätet i Sala backe, vilket är en orsak till att Fyrislundsgatan bidrar till att separera de olika stadsdelarna.

Trafikmängden får inte öka

Trafikmängden på Fyrislundsgatan är idag cirka 15 000–17 000 fordon per dag. Eftersom områdena söder och norr om Östra Sala backe växer, beräknas trafikmängderna år 2030 öka till 22 000 fordon per dag om inga större förändringar görs. Den mängden trafik kan jämföras med delar av Tycho Hedéns väg idag och det är för mycket för att programförslaget ska kunna genomföras på ett bra sätt.

Utveckling av Fyrislundsgatan

Gatan ska bli mindre attraktiv för genomfartstrafik genom fler korsningar med trafikljus och ett körfält för biltrafiken i vardera riktning, istället för dagens två fält. Målet är att trafiken på gatan inte ska öka från dagens trafikmängd.

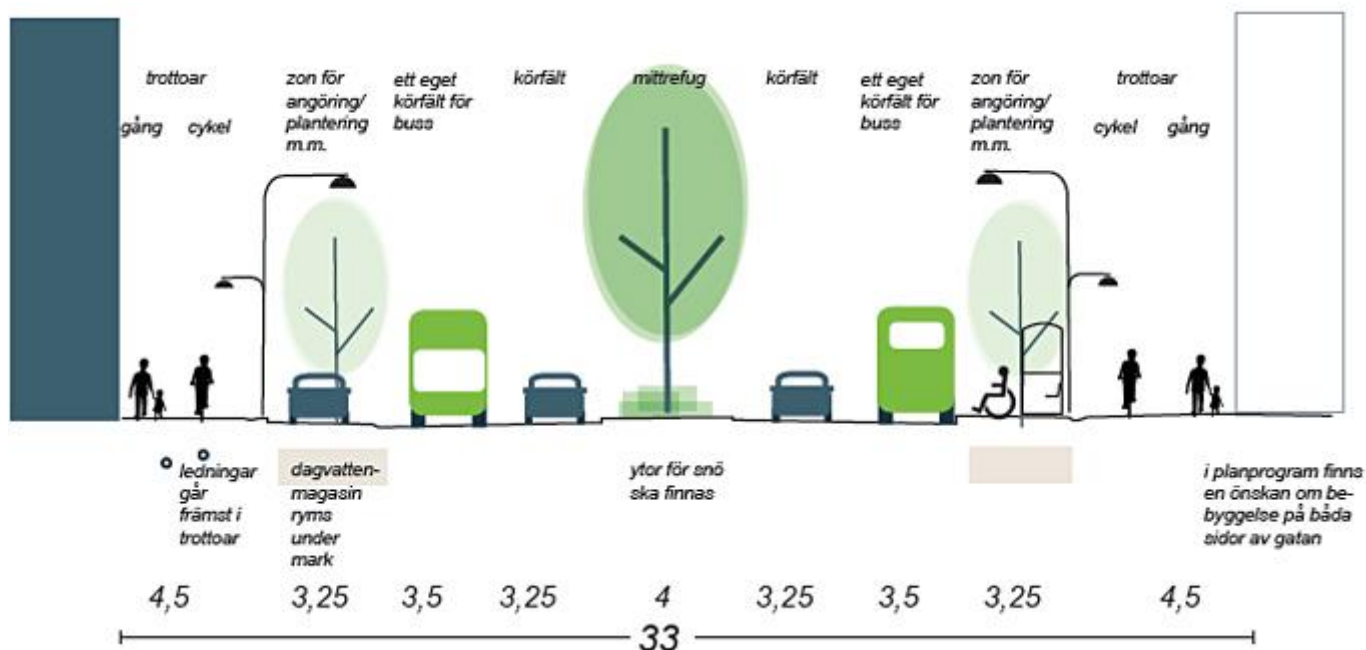
Fyrislundsgatan kommer att få fler tvärgator som leder in till omgivande bebyggelse. Det bidrar till att stadsdelarna vävs samman på ett bättre sätt än idag.

Fyrislundsgatan utformas med fyra körfält. Två av körfälten är endast till för kollektivtrafik där bussarna prioriteras i trafiksignalerna. För att det ska bli mer attraktivt att starta verksamhet i bottenvåningarna längs Fyrislundsgatan behövs kantstensparkering och logistikzoner.

Gång- och cykelstråket i nord-sydlig riktning som idag går längs den gamla kraftledningsgatan flyttas till Johannesbäcksgatan. Längs Fyrislundsgatan byggs enkelriktade gång- och cykelbanor inom gatusektionen.

Vidare utredningar kring gatans utformning

Enligt bedömning ska gatans olika funktioner rymmas på en sektionsbredd av cirka 33–34 meter. Den nya sektionen förutsätter att nya trädplanteringar ersätter de befintliga trädraderna längs Fyrislundsgatan. Gatans exakta disponering, som till exempel busskörfältens läge, hållplatsernas och trädens placering kommer att kräva vidare studier i den fortsatta planeringen.



Föreslagen gatasektion Fyrislundsgatan.

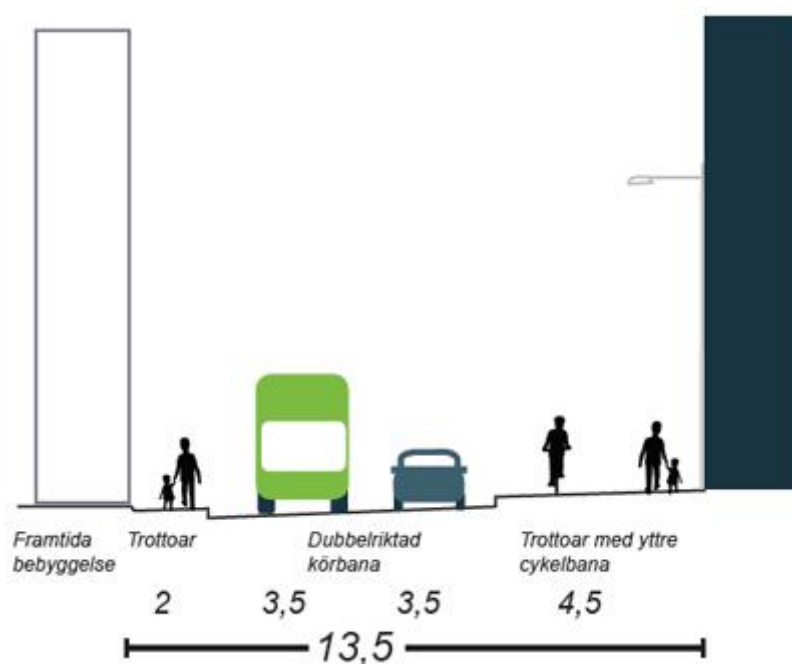
Gröna gatan & Källparksgatan

På lokalgatorna Gröna gatan och Källparksgatan är trafikgenomströmningen viktigare jämfört med andra tvärgator i etapp 1. Gatorna är också viktiga cykellänkar till resecentrum.

Norr om Källparksgatan byggs etapp 2 och söder om gatan kommer parktorget att ligga. Söder om Gröna gatan ligger den framtida bebyggelsen i etapp 3.

Gröna gatan är i sin förlängning med Apelgatan en viktig cykellänk till resecentrum. På samma sätt är Källparksgatan via Hjalmar Brantingsgatan en viktig länk till Vaksala torg.

På Gröna gatan och Källparksgatan är trafikrörelserna viktiga samtidigt som gatasektionen ska motsvara en mindre stadsgata. Därför får dessa gator mindre gatuvegetation, angöringsmöjligheter och möblering.



Gatasektion Gröna gatan.

Kollektivtrafik

I Östra Sala backe skapas bra förutsättningar för att resa kollektivt. Busstrafiken blir tätare och fler hållplatser gör kollektivtrafiken mer tillgänglig.

Idag trafikerar fyra busslinjer Sala backe och Årsta – 4, 7, 9 och 41. Östra Sala backe ska anpassas till ett utbyggt stomlinjenät med snabba kollektivtrafikstråk och attraktiva hållplatslägen.

Stomlinjer i anslutning till Östra sala backe

I översiktsplanen från 2010 är Vaksalagatan och Fålhagsleden utpekade som stomlinjestråk. Det innebär bättre förutsättningar för att resa kollektivt till och från Östra Sala backe.

Vad är en stomlinje?

Stomlinjer innebär att bussar kör med hög turtäthet, minst var tionde minut en stor del av dygnet i de resenärstarkaste stråken. Restiden förkortas genom direkta linjedragningar och färre hållplatser. Genom att bussar får en högre prioritering vid trafiksignaler får de bättre framkomlighet. I vissa fall har kollektivtrafiken egna körfält. Hållplatser utformas så att av- och påstigning kan ske snabbt.

Stomlinjerna förbereds för spårtrafik

I framtiden kan dessa gator även anpassas till spårvagn eller spårtaxi. Oavsett om det är bussar eller spårtrafik som trafikerar stomlinjerna ska trafiken gå med högst tio minuters intervall.

Ny stomlinje för busstrafik

En ny busstomlinje planeras genom stadsdelarna. Enligt förslaget ska busslinjen dela sig i två grenar som går Apelgatan – Årsta Centrum – Boländerna respektive Apelgatan – Fyrislundsgatan – Alrunegatan. Bussarna går den första sträckan med fem minuters intervall och när bussarna vikit av på respektive gren blir intervallet tio minuter.

Eget körfält för kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt sätt att resa. Därför får bussarna ett eget körfält åt båda håll längs Fyrislundsgatan. Bussarna ska även prioriteras i trafiksignalerna.

Parkering

För de nya boende i Östra Sala backe byggs parkeringsgarage under alla kvarter.

På kommunens mark inom Östra Sala backe finns idag ytor som är parkeringsplatser. Ytterst är det fastighetsägaren som ska se till att det finns parkeringar och då i första hand inom den egna fastigheten. Detta gäller både för befintliga bostäder i Sala backe och för de nya bostäderna.

En parkeringsutredning för Östra Sala backe visar att det finns 250 befintliga platser i hela programområdet och att cirka 110 av dessa används.

De befintliga parkeringarna i området som omfattas av etapp 1 har sagts upp av kommunen. På de ytorna ska det istället bli bebyggelse. Vid nybyggnation finns det många krav som ska uppfyllas, ett av kraven är att parkeringsbehovet blir löst.

Parkeringsnorm

Uppsala kommun har idag en gällande parkeringsnorm. Den anger vilka krav som ska uppfyllas i samband med att ett bygglov beviljas. Denna parkeringsnorm är under översyn.

Alternativ till den egna bilen

I Östra Sala backe är parkeringsfrågan en viktig del av arbetet med hållbarhetsfrågorna. Många åtgärder görs för att möjliggöra resande på andra sätt än med bil. I samband med den första etappen togs en mobilitetsutredning fram som visar möjligheterna till att sänka bilanvändandet och bilinnehavet. Utöver kollektivtrafik och gång- och cykelmöjligheter är bilpool ett alternativ till att använda en egen bil.

Gång- och cykeltrafik

Det ska vara enkelt att resa på ett hållbart sätt. De nya promenad- och cykelstråken gör det säkrare och bekvämare att promenera och cykla. Målet är att Östra Sala backe ska bli ett av Sveriges cykeltätaste områden.

Östra Sala backe ligger endast 2,5 kilometer från stadskärnan och en stor del av Uppsala ligger inom en radie på fem kilometer. Därför finns det goda förutsättningar att utveckla en ny bebyggelsestruktur där det är naturligt att promenera, ta cykeln eller att resa kollektivt.

Så ser det ut idag

Idag finns det relativt många gång- och cykelvägar i Årsta och i Sala backe. I Östra Sala backe finns en gång- och cykelväg som löper i nord-sydlig riktning, parallellt med Fyrislundsgatan.

Det finns åtta övergångsställen över Fyrislundsgatan mellan Årsta och Sala backe, ett av dessa har trafikljus. Det finns också två gång- och cykeltunnlar under Fyrislundsgatan. Tunnlarna kan upplevas som otrygga när det är mörkt.

Gång- och cykelvägarna som leder mot Uppsala centrum, Gränby samt öster- och söderut är i behov av förbättring.

Gång- och cykelvägnätet inom Sala backe och Årsta är idag lite svårorienterat, bland annat på grund av att gång- och cykelvägarna löper genom parker och kvarter.

Så planeras det för gång- och cykeltrafik

Programförslaget innebär att det byggs fler gång- och cykelvägar mellan Årsta och Sala backe:

- Det ska till bli enklare att ta sig mellan Årsta och Sala backe genom en förstärkning av det befintliga stråket.
- Ett nytt stråk byggs från Källparken ut mot Vaksala kyrka och vidare till det nya så kallade stadsrandsstråket mellan Årsta och E4:an.
- På kvarternivå byggs passager över Johannesbäcksgatan mellan Östra Sala backe och Sala Backe.
- Fyrislundsgatan utformas med separata cykelbanor.

Den befintliga gång- och cykeltunneln vid Årsta centrum måste sannolikt tas bort för att torget ska kunna byggas ut. Tunneln som ligger i området för etapp 1 ska enligt planeringen vara kvar och rustas upp.



Cykelvägnätet. Prioriterade cykelvägar är markerade med tjockare linjer

I år införs rekommenderad lägre hastighet 30 kilometer i timmen i Sala backe. Åtgärden innebär bland annat att vi anlägger hastighetsdämpande åtgärder som avsmalningar och gupp. Det är ett beslut hos gatu- och trafiknämnden från maj 2005 som ligger till grund för arbetet. Enligt beslutet ska rekommenderad lägre hastighet 30 kilometer i timmen införas i Uppsalas samtliga bostadsområden med målet att skapa en tryggare och säkrare bostadsmiljö.