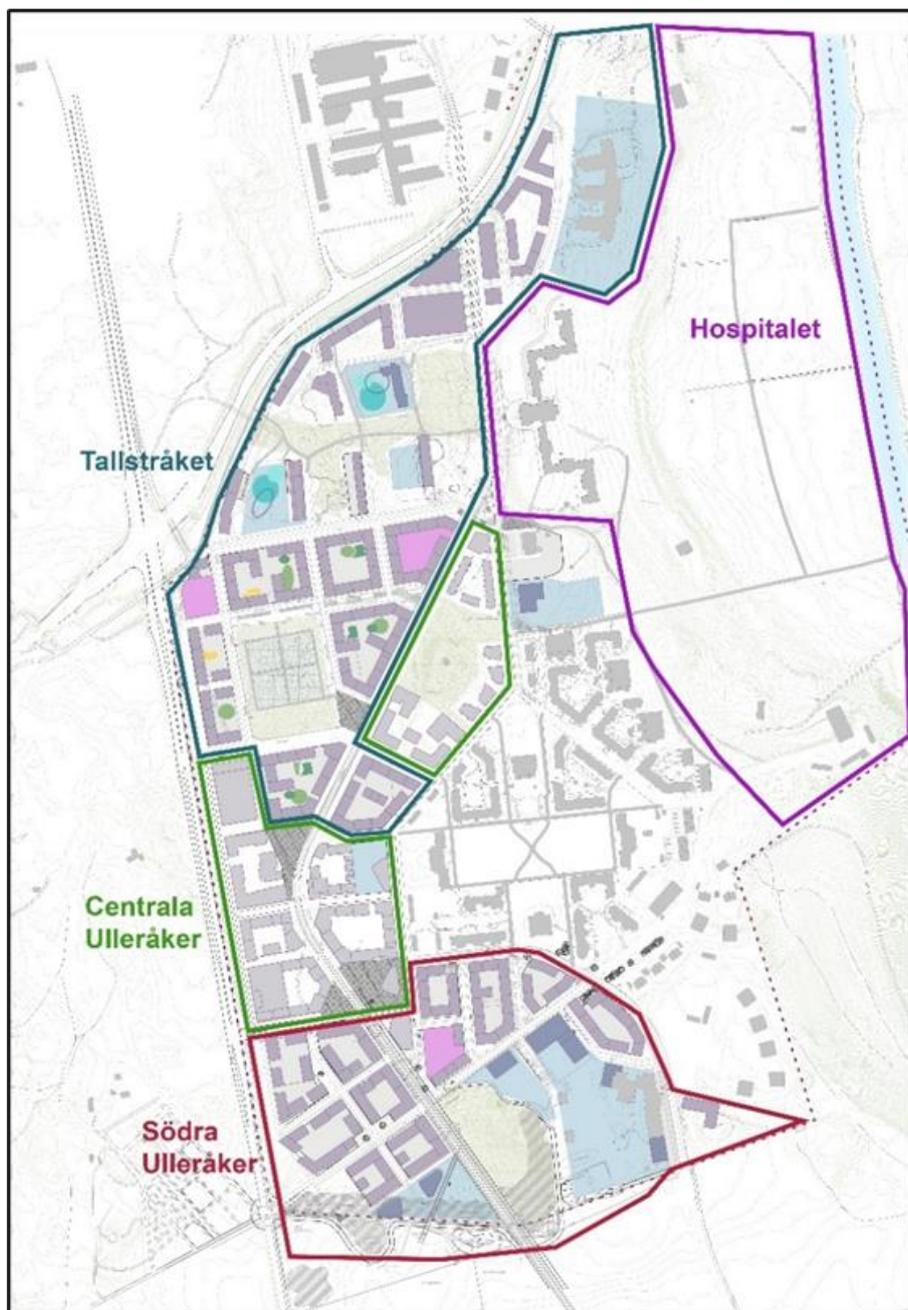


# ÅTGÄRDSPLAN HÅLLBAR MOBILITET I ULLERÅKER

## TALLSTRÅKET, SÖDRA ULLERÅKER OCH HOSPITALET



2023-08-31



# ÅTGÄRDSPLAN HÅLLBAR MOBILITET I ULLERÅKER

## Tallstråket, Södra Ulleråker och Hospitalet

Uppdragsnamn	Åtgärdsplan Ulleråker
Uppdragsnummer	10329111
Författare	Albin Bellander, Julie Schack
Datum	2023-08-31
Ändringsdatum	
Granskad av	Per Solér
Godkänd av	

## KUND

**Uppsala kommun**

## KONSULT

### WSP

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7  
Tel: +46 10-722 50 00  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

## KONTAKTPERSONER

### WSP

Per Solér

### Uppsala Kommun

Jeff Wijesinghe

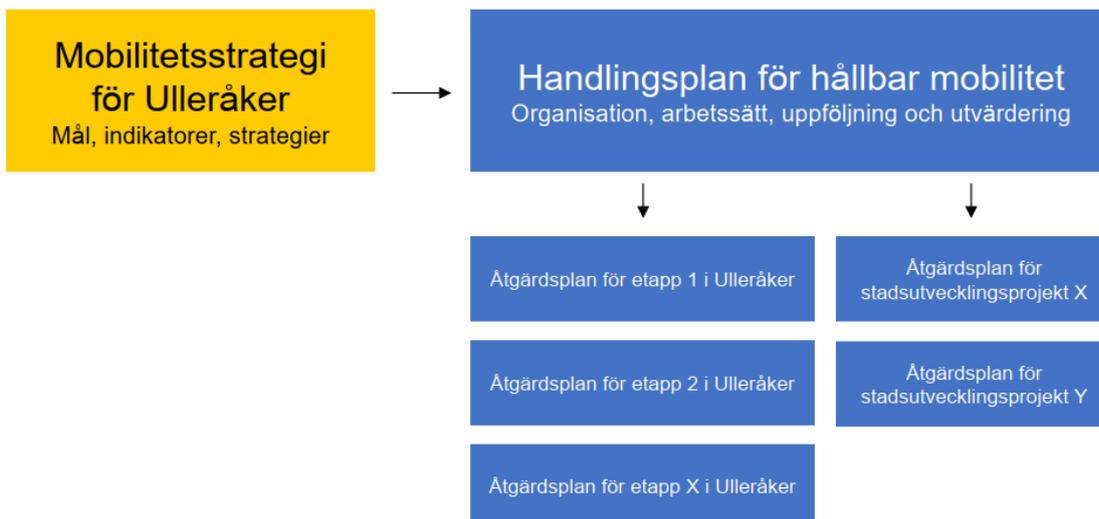
## INNEHÅLL

1	Dokumentbeskrivning	4
2	Grundläggande krav för cykelparkering	7
3	Grundläggande krav för bilparkering	8
4	Åtgärder för minskat behov av transporter under byggskede 9	
5	Sammanfattning av grundläggande krav	10
6	Mobilitetstjänster på stadsdelsnivå	11
7	Riktade åtgärder Hospitalsträdgården	13
8	Skolresor	14
9	Mobilitetshus	16
10	Hållbar mobilitet under byggtiden	17
11	Gods- och logistikcenter	18
12	Bilagor	20

# 1 DOKUMENTBESKRIVNING

## 1.1 STYRANDE DOKUMENT

Åtgärdsplanen är en konkretisering av handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker som beskriver hur ett systematiskt arbetssätt säkerställer att hållbar mobilitet inkluderas genom hela planeringsprocessen. Både handlingsplan och åtgärdsplan utgår från mobilitetsstrategin för Ulleråker, som i sin tur utgår från kommunens mål och styrdokument och planprogrammet för Ulleråker.



Figur 1. Övergripande kartläggning över aktuella planeringsdokument i Ulleråker.

## 1.2 ÅTGÄRDSPLANENS SYFTE

Åtgärdsplanen har tagits fram som en del i arbetet med att säkerställa att mobilitetsåtgärder genomförs för att nå de uppsatta målen. Dessa mål är kopplade till mobilitet i Ulleråker och i förlängningen till de målsättningar om ökad andel hållbara resor som beskrivs i Uppsala kommuns översiktsplan.

Under kommande markanvisning ska byggaktörerna godkänna ett antal grundläggande krav. Dessa krav måste uppfyllas vid genomförandet av byggaktörens projekt. I kapitel 2 anges de grundläggande åtagandena som kommer ha effekt på hållbar mobilitet i Ulleråker.

Denna åtgärdsplan omfattar åtgärder för detaljplanerna Tallstråket, Södra Ulleråker och Hospitalet i Ulleråker.

Åtgärdsplanen är ett levande dokument och ska uppdateras allteftersom utvecklingen går framåt.

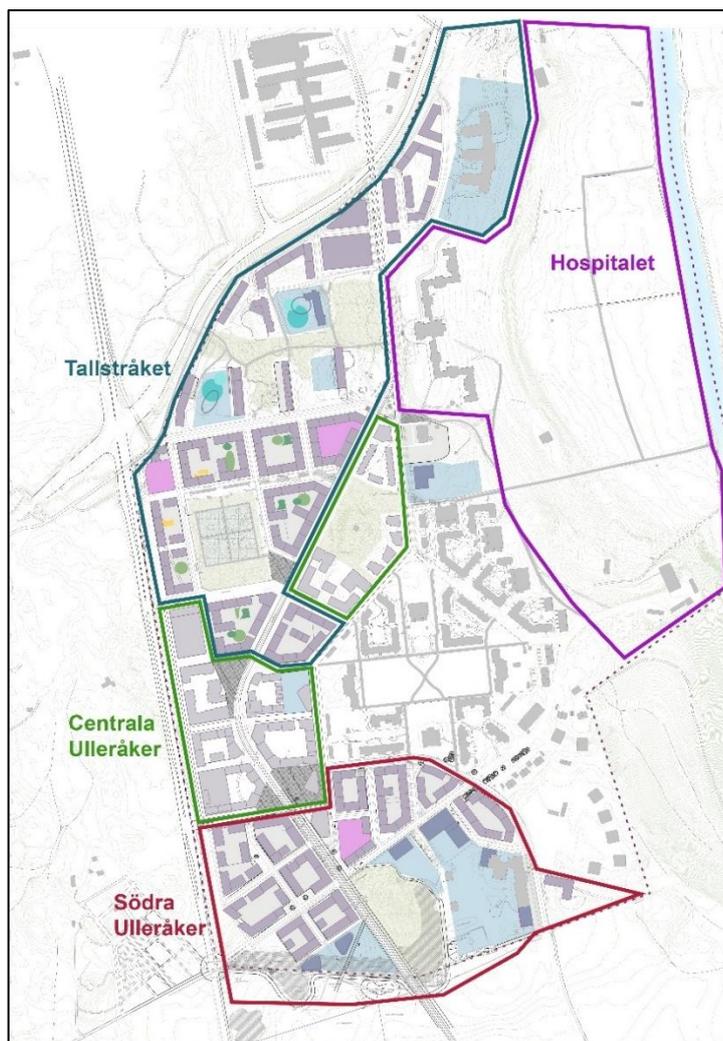
## 1.3 TILLÄMPNING

I åtgärdsplanen har varje aktuell part i utbyggnaden av Ulleråker ålagts ansvar över olika typer av åtgärder. Dessa är bland annat byggaktörer, mobilitetshusaktörer och Uppsala kommun. Det är viktigt att de parter som nämns i åtgärdsplanen genomför de åtgärder som krävs för att nå målsättningarna. Utöver dessa parter riktar sig åtgärdsplanen även till invånarna i Ulleråker där planen syftar till att redovisa vilka förutsättningar som de är berättigade till kopplat till hållbar mobilitet.

Åtgärdsplanen beskriver vilka typer av åtgärder som krävs för att nå målen som är kopplade till mobilitet i Ulleråker. Åtgärdsplanen medger att parter som ansvarar för en åtgärd kan ersätta denna med en annan åtgärd, om den nya åtgärden ger samma eller bättre effekt på måluppfyllelsen. I den bygglovsförberedande processen finns exempelvis möjlighet till bearbetning av byggaktörernas projekt. Kommunen kommer ställa krav på verifiering av åtagandena och krav, vilka sedan skrivs in i kommande köpeavtal efter att bygglov beviljats.

## 1.4 AVGRÄNSNING

Åtgärdsplanen omfattar följande tre detaljplaner: Tallstråket, Södra Ulleråker och Hospitalet.



Figur 2. Åtgärdsplanens avgränsningsområde.

### 1.4.1 Detaljplan Tallstråket och Södra Ulleråker

Detaljplanerna syftar till att tillföra bostäder, lokaler för handel och kontor, förskolor och skolor samt park och rekreationsytor. Totalt innehåller de två detaljplanerna cirka 4 400 bostäder, 18 800 kvadratmeter kontorslokaler, 6 200 kvadratmeter centrum/handelslokaler, 864 förskoleplatser och 900 grundskoleplatser. Respektive område kan delas upp i mindre planer.

### 1.4.2 Detaljplan Hospitalet

Hospitalet omfattar Hospitalbyggnaden och Hospitalsträdgården som tillsammans ska utvecklas till Ulleråkers stadsdelspark och ett besöksmål i Södra åstråket. Mark- och exploateringsavdelningen föreslår att de nya funktionerna i hospitalet (byggnaden) blir hotell och konferens, restaurang, long stay (tidsbegränsat boende, till exempel forskarhotell), kontor inklusive en mötesplats för näringslivet, universiteten och kommunen som kan innehålla mötesrum och lokaler för gemensamt arbete. Förslaget innehåller cirka 4 600 kvadratmeter kontor, 8 800 kvadratmeter hotell- och konferens samt tidsbegränsat boende.

Hospitalsträdgården ingår i detaljplan Hospitalet, men kommer att ha en annan funktion i detaljplanen. Hospitalsträdgården kommer att utgöra en viktig funktion för rekreation, evenemang och natur inom Ulleråker. Detta innebär att Hospitalet och Hospitalsträdgården syftar på olika funktioner och därmed gäller olika krav.

## 1.5 UPPSALA KOMMUNS FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG

Uppsala kommuns förvaltningar och bolag fyller en viktig roll i utbyggnaden av Ulleråker och kommer att ansvara för åtgärder för att bidra till att mobilitetsmålen för Ulleråker nås.

De närmast berörda förvaltningarna och kommunala bolagen kopplade till mobilitetsarbetet i Ulleråker är:

- Stadsbyggnadsförvaltningen:
  - Avdelning Mark och exploatering.
  - Avdelning Plan och bygg.
  - Avdelning Gata/park/natur.
- Uppsala Vatten och Avfall AB.
- Uppsala Kommun Skolfastigheter AB.
- Uppsala Parkerings AB.

## 1.6 KOLLEKTIVTRAFIKFÖRVALTNINGEN UL

Kollektivtrafikförvaltningen UL har hand om kollektivtrafiken i hela Uppsala och fyller en viktig roll i Ulleråker eftersom de ansvarar för kollektivtrafikförsörjningen av stadsdelen. Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för åtgärder som ska skapa en bra kollektivtrafik till och från Ulleråker, samt för åtgärder som främjar kollektivtrafikresandet.

## 1.7 ANDRA PARTER, ÄNNU INTE MARKANVISADE PARTER

Utöver de ovan namngivna parterna kommer flera andra parter att fylla viktiga funktioner i Ulleråker kopplade till mobilitetsarbetet, exempelvis framtida utvecklare, förvaltare av bostäder och lokaler och framtida arbetsgivare. Dessa parter kommer också att behöva vidta åtgärder för att bidra till att mobilitetsmålen för Ulleråker nås, men eftersom de inte är namngivna kommer det att ske senare i utbyggnadsprocessen. Parter ska genomföra de åtgärder som deras roll och ansvar kräver, både befintliga och framtida.

## 2 GRUNDLÄGGANDE KRAV FÖR CYKELPARKERING

Cykelparkering ska utformas enligt gällande parkeringsnorm<sup>1</sup> vilket för detaljplanerna Tallstråket, Södra Ulleråker och Hospitalet innebär:

- Minst 40 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BOA för bostäder
- Minst 40 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA för kontor och övriga verksamheter. Särskild parkeringsutredning ska genomföras för anläggningar som anses alstra mycket besöks trafik.

För att säkerställa goda förutsättningar för cykel ska följande krav uppfyllas kopplat till cykelparkering i den egna fastigheten.

### Privat långtidsparkering

- All privat cykelparkering ska vara placerad i cykelrum i markplan med genomgående entréer, där detaljplanen medger detta. I de fall cykelparkering inte kan anordnas i markplan ska cykelparkeringen nås med cykelvänlig hiss eller med ramp med maximal lutning 1:12. Trösklar ska undvikas, eller göras lätt överrullbara.
- Dörrar ska vara automatiskt öppningsbara med tagg eller kod och ska möjliggöra entré med lastcykel. Om flera dörrar behöver passeras ska dessa seriekopplas. Dubbeldörrar ska kunna öppnas automatiskt i sin helhet.
- Cykelparkering i våningsställ ska ha gasfjädring. Då alla typer av cyklar inte har möjlighet att använda denna typ av ställ är det viktigt att olika typer av ställ finns.
- Besöksparkering för cykel ska vara attraktiv och lättillgänglig.
- Räkna på BBR-krav för väderskyddad cykelparkering. BBR-kraven ska uppfyllas med högsta kvalitet och tillgänglighet och parkering därutöver med mindre krav på väderskydd och tillgänglighet. Cykelparkering som överstiger BBR-kravet kan exempelvis lösas på förgårdsmark eller på mindre tillgängliga parkeringsytor i källarvåning eller förråd på vinden eller i lägenheten. Det är viktigt att beakta cykelparkering för besökare till verksamheter i fastigheten, detta måste kunna lösas på förgårdsmark, alternativt om man upplåter allmänplats, dock kan detta inte förutsättas.
- Ytan för lådcyklar ska baseras på 0,1 platser av det totala antalet platser. Cykelparkeringen ska anpassas för både elcyklar och cykelkärror.
- Privat cykelparkering ska vara placerad max 25 m från bostadsentrén samt entrén till cykelrum.
- All cykelparkering ska vara utformad med ramlås.
- Cykelrummen ska innehålla cykelverkstad, luftpump med kompressor och olika ventiler. Cykelrum ska utrustas med luftpump av hög kvalitet. Kompressorn behöver vara ljudsvag eller vara kopplad till timer. Pumpen ska kunna användas för flera olika typer av ventiler samt vara stödskyddad, till exempel med vajer. Cykelverkstad för cykel där enklare reparation kan göras. Stationen ska ha enklare verktyg, vatten samt avlopp med oljeavskiljare. Cykeltvätt och cykeltork bör anläggas i mobilitetshuset.

### Korttidsparkering

- Lättillgängliga utomhus i eventuella släpp.
- Anpassade för olika sorters cyklar såsom elcyklar, lådcyklar, cykelkärror.
- Korttidsparkering ska vara utformad med möjligheten till ramlås.
- Korttidsparkering ska vara placerad max 25 m från bostadsentrén.
- Vid skärmtak krävs bygglov.

Byggaktören ska i samråd med kommunen redovisa placering av cykelparkering, antalet cykelparkeringar, modell av cykelparkering samt mått. Utöver dessa grundläggande krav beskrivs hanteringen av cykelparkering i dokumenten *Mobilitetsstrategi Ulleråker*.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Uppsala kommun. (2018-12-19). *Parkeringstal för Uppsala*.

<sup>2</sup> Uppsala kommun, Sweco. (2016-02-12). *Mobilitetsstrategi Ulleråker*.

### 3 GRUNDLÄGGANDE KRAV FÖR BILPARKERING

Bilparkering ska dimensioneras enligt gällande parkeringsnorm, vilket för detaljplanerna Tallstråket, Södra Ulleråker och Hospitalet i dagsläget innebär följande riktvärden;

- 5 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BOA för bostäder
- 3 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA kontor
- 2 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA för övriga verksamheter.

Parkeringsstalen är flexibla och kan reduceras om fastighetsägaren genomför mobilitetsåtgärder som bedöms leda till ett minskat bilägande. Utifrån det lägesbaserade parkeringstalet, samt möjlig reduktion av parkeringstalet utifrån implementerade mobilitetsåtgärder med 1,5 (22-23% mobilitetsrabatt) uppgår kravet för detaljplanerna Södra Ulleråker samt Tallstråket till talen enligt Tabell 1. Denna bedömning utifrån ifrån ett pågående arbete kopplat till parkeringssituationen i Ulleråker och rekommendationerna kan förändras i framtiden.

Tabell 1. Lägesbaserad reduktion av parkeringstalet.

Område	Lägesbaserat parkeringstal	Parkeringsstal efter reduktion pga. Mobilitetsåtgärder
Södra Ulleråker	6,5	5
Tallstråket	7	5,5

Särskild parkeringsutredning ska genomföras för anläggningar som anses alstra mycket besöks trafik.

Utöver gällande parkeringsnorm gäller följande krav:

- All bilparkering ska friköpas och byggaktören ska genomföra friköp (parkeringsköp) i mobilitetshus. Även besöksparkering hänvisas till områdets mobilitetshus.
- Gatorna får användas för angöring men inte för parkering. Lägen för RHP fastställs i detaljplanen.
- Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna anordnas inom 25 meter från bostadsentré om behovet finns eller uppstår hos de boende. Dessa anordnas inom kvartersmark.

## 4 ÅTGÄRDER FÖR MINSKAT BEHOV AV TRANSPORTER UNDER BYGGSCHEDE

### Hur?

För att minska behovet av transporter under byggskedet ska byggaktörerna ansluta sig till Uppsala bygglogistikcenter, genom vilket samordning sker av transporter under byggskedet. Uppsala bygglogistikcenter bidrar till att minska transporter till och från byggprojekten i Rosendal, Ulleråker och Östra Sala backe. Anslutning till bygglogistikcenter är obligatorisk för alla markanvisade byggaktörer.

Genom att bygglogistikcenter finns på plats finns möjlighet att reducera byggtrafiken till området. Vid upphandling av entreprenörer bör det i allmänna föreskrifter framgå att bygglogistikcenter gäller, och för att underlätta kommunikationen finns en logistikbilaga till allmänna föreskrifter framtagen.

Uppsala bygglogistikcenter består av två funktioner – samlastning via en samlastningscentral och leveransplanering genom en digital tjänst.

Byggområdet kan komma att avgränsas av kommunen med skalskydd och smarta grindar. Det finns också möjlighet att anpassa konceptet för att förändra flera typer av godstransporter genom t ex omlastning av skrymmande gods. Detta beror på vilka krav som ställs på förekomst av fordonstyper och drivmedel i Ulleråker.

Samlastningscentralen ligger strategiskt vid den södra infarten till Uppsala från E4:an. Det gör att byggtrafiken minskar även på Kungsängsleden och Dag Hammarskjölds väg.

Mer information finns på [www.uppsala.se/bygglogistikcenter](http://www.uppsala.se/bygglogistikcenter).

### När?

Uppsala bygglogistikcenter startade 1 mars 2018 och planeras för drift så länge Rosendal, Östra Sala backe och Ulleråker byggs ut.

### Vem?

Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för genomförande och avtal tecknas mellan byggaktörer och kommunen. Bygglogistikcenter finansieras genom en fast anslutningsavgift av byggaktörerna. Byggaktörernas entreprenörer blir de aktörer som primärt använder Uppsala bygglogistikcenter.

## 5 SAMMANFATTNING AV GRUNDLÄGGANDE KRAV

### När?

Alla byggaktörer ska i samband med markanvisning åtagit sig att genomföra åtgärderna ovan. Före bygglovsansökan behöver det säkerställas att alla krav finns i de markanvisade kvarteren. Granskningen genomförs av sakkunniga inom kommunen.

### Vem?

Alla byggaktörer ansvarar för att de grundläggande kraven ovan uppfylls. Berörda avdelningar inom Stadsbyggnadsförvaltningen på Uppsala kommun ansvarar för att kontrollera att kraven genomförs. Avledningen Mark och Exploatering har huvudansvaret för granskningarna.

## 6 MOBILITETSTJÄNSTER PÅ STADSDELSNIVÅ

I Sverige används begreppet Transport som tjänst, för att beskriva samlandet av mobilitetstjänster på exempelvis stads- eller stadsdelsnivå. Genom att koppla samman olika transporttjänster till enkelt tillgängliga och heltäckande mobilitetslösningar är det möjligt att skapa ett konkurrenskraftigt alternativ till den privata bilen. Genom att erbjuda en bred mix av mobilitetstjänster kan bilfritt boende underlättas och bilanvändningen minskas. Nyinflyttade ska erbjudas mobilitetspaket med behovsanpassade abonnemang för mobilitetstjänster som alternativ till egen bil och hyra av parkeringsplats.

Samordning och standardisering av mobilitetstjänster på stadsdelsnivå bedöms vara en förutsättning för att möjliggöra ett bättre utbud av mobilitetstjänster och för att tjänsterna ska kunna erbjudas till en lägre kostnad. Samtidigt förväntas samordningen förenkla administration och drift.

Inom detta avsnitt kommer olika mobilitetstjänster att redovisas. Dessa är de tjänster som bedöms utgöra grunden för utbudet av mobilitetstjänsterna som i sin tur är viktiga för att uppnå de mål om hållbar mobilitet i Ulleråker. Redovisningen bör fungera som en handledning för byggaktörer kopplat till hur olika mobilitetstjänster bör implementeras samt som vägledning för kommunens uppföljningsarbete.

### 6.1 CYKELPOOL

Det är önskvärt att byggaktörer samverkar kring gemensam leverantör av cykelpool i Ulleråker. Fortsatta diskussioner sker i byggaktörsdialog inför bygglov. Följande övergripande riktlinjer ska följas i utformningen av cykelpool som mobilitetstjänst:

- All cykelpoolsparkering ska vara placerad i cykelrum i markplan med genomgående entréer, där detaljplan medger detta.
- Antalet cykelpoolplatser räknas utöver Parkeringstal för cykel.
- Det ska finnas 1 eldriven lådcykel/20 lgh.
- Det ska finnas 1 elcykel/20 lgh.
- Det ska finnas möjlighet att ladda fordonen på plats i låsta laddskåp.
- Cykelpoolsavtal signeras på minst 5 år.
- Byggaktören ska ta fram en skötselplan för cykelpoolen. Råd på hur skötselplanen ska utformas beskrivs i Skötselplan av cykelpool och cykelparkeringsytor daterad 2019-05-02 (se bilaga x).

### 6.2 BILPOOL

Det är önskvärt att byggaktörer samverkar kring gemensam leverantör av bilpool i Ulleråker. Fortsatta diskussioner sker i byggaktörsdialog inför bygglov. Följande övergripande riktlinjer ska följas i utformningen av bilpool som mobilitetstjänst:

- Det ska finnas minst 1 bilpoolsfordon/25 lgh.
- Bilpoolsavtal ska signeras på minst 5 år.
- Alla bilpoolsfordon ska vara fossilfria.
- Bilpoolsparkering ska friköpas och upplåts i mobilitetshuset.
- Bilpoolen bör omfatta olika fordonstyper såsom skåpbil och variation i storlek.

### 6.3 ÖVRIGA MOBILITETSTJÄNSTER

Utöver bil- och cykelpoolslösningarna finns även andra relevanta mobilitetstjänster som bör tas i hänsyn kopplat till vilka åtgärder som byggaktören kan åta sig.

- Erbjudna rabatter på kollektivtrafik.
- Erbjudna app-lösning för delningstjänster.
- Erbjudna möjlighet att slänga grovsopor 1ggr/ år.
- Leveransboxar som komplement till allmänt tillgängliga boxar i området.

- Marknadsföring av projektet med tydligt budskap om hållbart resande.
- Löpande informationsinsatser och marknadsföring av tjänsterna tillsammans med leverantörerna.
- Uppföljning av bilinnehav i fastigheten. Byggaktören/fastighetsägaren tillhandahåller statistik till kommunen, år 1,3 och 5.
- Uppföljning av hur tjänsterna används. Byggaktören/fastighetsägaren tillhandahåller statistik till kommunen år 1,3 och 5.

## **6.4 SAMMANFATTNING AV MOBILITETSTJÄNSTER PÅ STADSDELSNIVÅ**

### **När?**

Erbjudande om mobilitetstjänster på stadsdelsnivå ska finnas framtaget innan lägenhetsförsäljning, så att byggaktörerna kan integrera tjänsterna i erbjudandet till lägenhetsspekulanter. Mobilitetstjänsterna ska vara i drift från första inflyttning och finnas i drift långsiktigt. Ett åtagande från byggaktörer bör sträcka sig över minst 5 år.

### **Vem?**

Stadsbyggnadsförvaltningen och enheten Mobilitet ansvarar för kravställning, uppföljning och vägledning av mobilitetstjänster på stadsdelsnivå. Arbetet utförs tillsammans med byggaktörer. Drift av mobilitetstjänster kan överlåtas till en mobilitetsoperatör.

## 7 RIKTADE ÅTGÄRDER HOSPITALSTRÄDGÅRDEN

Hospitalsträdgården i detta avsnitt åsyftar inte hospitalsbyggnaden inom detaljplan Hospitalet, utan snarare den större parkytan som utgör Hospitalsträdgården. Hospitalsträdgården kommer att utgöra en viktig funktion för rekreation, evenemang och natur inom Ulleråker. Syftet med denna åtgärd är att beskriva de behov och förutsättningar som behöver finnas på plats för att möjliggöra hållbara resor till och från denna målpunkt.

### Hur?

I detta skede finns inga konkreta uppgifter på vilka evenemang som kan förekomma i Hospitalsträdgården samt omfattningen av dessa evenemang. För att säkerställa att resorna till och från Hospitalsträdgården sker genom hållbara färdmedel behöver Uppsala kommun utreda och ta fram riktlinjer som säkerställer att hållbar mobilitet prioriteras i samband med evenemang. Det är utmanande att i detta skede resonera kring exakt vad som bör ingå i arbetet med hållbar mobilitet vid evenemang. Dock har det i samtal med kommunen framkommit ett antal åtgärder som bör utgöra en grundnivå i vad som behöver finnas på plats vid olika evenemang:

- Grundförutsättningen är att hållbara trafikslag ska premieras till och från evenemang i Hospitalsträdgården.
- Vid evenemang ska tillfälliga cykelparkeringar kunna anordnas för att säkerställa att cykeln blir ett attraktivt alternativ.
- I samband med evenemang behöver samarbete initieras mellan evenemangsaktören, kommunen och UL för att ta fram riktade insatser för att framhäva kollektiva resor. Detta kan till exempel handla om framtagandet av QR-koder på biljetter som besökare kan nyttja för att resa med kollektivtrafiken.
- Besöks/turistbussar ska kunna angöra vid angöringsytan öster om Hospitalsbyggnaden. Dessa fordon ska inte reglera vid platsen, utan enbart lämna av avstigande på platsen.
- All besöksparkering för bil ska ske i mobilitetshuset. Om parkeringsbehovet överskrider kapaciteten i mobilitetshuset bör möjligheten till att samordna parkering med närliggande parkeringsytor.
- Platser för RHP måste finnas tillgängliga, framförallt under evenemang.

Uppsala kommun bör vid behov utreda och ta fram en handlingsplan som redogör för vilka åtgärder som bör implementeras i förhållande till evenemang. En handlingsplan kan ta avstamp i de grundprinciper som beskrivs ovan och vidareutveckla ytterliga riktlinjer, ansvarsfördela dessa åtgärder på olika aktörer samt redogöra för arbetsprocessen med åtgärderna, från start till slut. En handlingsplan kan även definiera vilka åtgärder som är aktuella beroende på evenemangets omfattning och sannolika besöksalstring. Detta arbete behöver nödvändigtvis inte enbart behandla Hospitalsträdgården, utan även andra målpunkter för evenemang i kommunen.

### Vem?

Uppsala kommun ansvarar för att i ett första steg formulera en handlingsplan där aktuella åtgärder vid evenemang beskrivs utifrån ansvarsfördelning mellan aktörer samt arbetsprocessen med åtgärderna, från start till slut. Uppsala kommun ansvarar även för att ta fram ramarna för och initiera samarbetet mellan evenemangsaktörer och UL i samband med evenemang.

### När?

Arbetet med att ta fram en handlingsplan för hållbar mobilitet vid evenemang bör initieras så snart som möjligt. Arbetet bör inledas med att definiera en önskad situation kopplat till hur resor till och från evenemang bör se ut. Detta kan konkretiseras i samband med att evenemang börjar förekomma i Hospitalsträdgården.

## 8 SKOLRESOR

Under 2017 togs en strategi fram för Skolresor i Ulleråker.<sup>3</sup> Denna strategi innehåller övergripande riktlinjer för arbetet med planering och kommunikation kring resor till skolor och förskolor i Ulleråker.

Följande övergripande riktlinjer har tagits fram för grundskolor och förskolor i Ulleråker:

### Grundskola

- Varje skola ska planeras så att det blir en trafikfri zon närmast skolan.
- Barn som bor i Ulleråker eller går i skola i Ulleråker förutsätts, (med undantag för barn med funktionsvariation) gå eller cykla till skola och förskola, själva eller tillsammans med en vuxen.
- Föräldrar till barn från andra delar av Uppsala, som skjutsar sina barn till skolan hänvisas till utpekade avlämningsplatser i mobilitetshuset. Platserna ska skyltas och utformas så att de blir lämpliga för detta ändamål. Mellan dessa och skolan bör gatorna vara trygg och säker samt utformad med särskild hänsyn till barn.
- Alla vägar som ansluter till skolan ska vara väl utformade och upplysta för att eleverna ska kunna gå eller cykla på ett säkert sätt till skolan. Övergång över större bilvägar ska vara planskild och över mindre vägar ska vara hastighetsäkrade till 30km/h.
- Gångfartsområden ska vara väl utformade med särskild hänsyn till barn. De ska vara smala och väl möblerade så att bilhastigheten inte kan överskrida 5km/h, trafikmängden ska vara låg och siktförhållanden ska vara goda.
- Bilparkering för personal på skolan ska ske i mobilitetshuset, och friköpas av byggaktör för fastigheten.
- Parkering för rörelsehindrade ska möjliggöras i nära anslutning till skola (25m)
- Det ska finnas goda möjligheter till att kunna parkera sin cykel med ramlås i direkt anslutning till skolan. Det ska även finnas avsedda platser för lastcyklar och cykelkärror, gärna väderskyddade med tak. För att cykelställen inte ska blockeras av barnvagnar är det viktigt att parkering för barnvagnar anläggs separat.
- Skolskjutsfordon ska kunna angöra skolan eller en plats nära skolan varifrån barnen kan gå själva på ett trafiksäkert sätt. Viktigt att denna väg utformas för att motverka att föräldrar skjutsar med bil hela vägen fram till skolan.
- Skolreseplaner, som infattar både barns, anställdas och besökares resor till skolan ska tas fram innan verksamheten startar. Ansvar för detta ligger på skolverksamheten då skolreseplanen ska vara levande varje termin med nya elever, föräldrar och personal.
- Yta för leveranser ska planeras så att dessa inte sker via gång- och cykelväg där barnen går/cyklar till och från skolan och helst ska ske i utkanten av skolområdet. Om leveranser korsar en GC-väg ska detta göras framåt och inte bakåt och med god sikt.
- Om vändytan för leveranser finns ska den vara skild från barn med staket eller motsvarande.
- Angöring för sopbil till soprum ska inte överstiga ett avstånd om 10 meter. Utformningen av angöringen ska ske på ett sådant sätt inga gång- och cykelvägar korsas och inga backrörelser förekommer. Angöring för sopbil bör samordnas med övrig angöring i högsta möjliga mån.

### Förskolor

- Barn som bor i Ulleråker och har förskoleplats i Ulleråker förutsätts (med undantag för barn med funktionsvariation) gå eller cykla till skola och förskola tillsammans med en vuxen.
- Bilparkering för personal på förskolan ska ske i mobilitetshuset, och friköpas av byggaktör för fastigheten.
- Resplan/mobilitetsplan tas fram av förskolechef/ansvarig skolpersonal i dialog med föräldrar.

<sup>3</sup> Uppsala kommun, Trivector. (2017). *Skolresor i Ulleråker – Underlag för strategi och handlingsplan.*

## Parkering och hämtning- och lämning

Cykelparkering för föräldrar som hämtar och lämnar bör ligga i anslutning till skolans entréer för att underlätta för cyklande. I anslutning till cykelställen bör det beredas plats för cykelkärror med möjlighet att låsa fast dessa. För att cykelställen inte ska blockeras av barnvagnar är det viktigt att plats finns för både för cykelvagn och barnvagn intill varandra eftersom de fyller samma funktion.

Cykelparkering för skolbarnen med möjligheter till ramlås bör ligga i anslutning till skolans entréer.

Angående avlämningsplatser ska alla skolor friköpa avlämningsplatser i mobilitetshuset. Där ska föräldrar kunna både parkera för att gå med sina barn fram till skolan/fsk eller lämna barnen för att de ska gå själva sista biten. Den sträckan ska vara trygg och säker. Det bör vara en beläggning som gör den tillgänglig för alla, den ska vara upplyst, snöröjd på morgonen vintertid och den bör vara fri från korsande trafik.<sup>4</sup>

Avlämningsplatser ska placeras i mobilitetshuset. Backrörelser ska i möjligaste mån undvikas. Parkering ska leda till en fredad gångyta i anslutningen till parkeringen.<sup>5</sup> Detta måste säkerställas i projekteringen för mobilitetshuset.

Nya hämta/lämna-riktlinjer är under framtagande och planeras att färdigställas 2024. Dessutom ska ett arbete med att ta fram rutiner med mer detaljerad information om hämta/lämna tas fram. En översyn av befintliga riktlinjer behöver göras när de nya riktlinjerna/rutinerna har tagits fram.

### Vem?

Uppsala kommun Skolfastigheter AB ska vid planering av varje skola följa grundprinciperna för utformning av skolbyggnad och omgivning.

Skolreseplaner, som infattar både barns, anställdas och besökares resor till skolan ska tas fram innan verksamheten startar. Ansvar för detta ligger på Stadsbyggnadsförvaltningen i samråd med skolverksamheten. Skolreseplanen ska vara levande varje termin med nya elever, föräldrar och personal.

### När?

**Planeringsskede:** Grunden för hållbar mobilitet för skolorna skapas redan i planeringsskedet.

**Under Ulleråkers byggperiod:** Möjlighet till att gå och cykla till skola/förskola ska finnas under hela Ulleråkers byggperiod.

**Varje termin/löpande:** Skolresplaner ska tas fram för barns, anställdas och besökares resor till skolan.

---

<sup>4</sup> Uppsala kommun, Trivector. (2017). *Skolresor i Ulleråker – Underlag för strategi och handlingsplan.*

<sup>5</sup> Ibid.

## 9 MOBILITETSHUS

### Funktion och utformning

Ett mobilitetshus är en anläggning i stadsdelen dit boende, verksamma och besökare vänder sig för att ta del av olika mobilitetstjänster. Mobilitetshusen ska synliggöra och uppmuntra en övergång från den privat ägda bilen till delade fordon genom olika typer av mobilitetstjänster. Därmed finns det utöver bilparkering även tillgång till bilpool, hyrbil, cykelparkering, cykelpool och enklare cykelverkstad. Målgruppen för cykelparkering är framförallt besökare inom området samt de som ska till och från mobilitetshusen. Även andra tjänster så som avlämningsskåp, leveransskåp, cykeltvätt och cykeltork bedöms som aktuella för ett mobilitetshus. Detsamma gäller för vagnar/kärror för hantering av varor och gods för att underlätta hemtransporter och bortforsling utan bil.

Mobilitetshusen ska hanteras som centrala nav i ett större system av mobilitetstjänster som finns på stadsdelsnivå. Mobilitetshusen agerar i viss utsträckning som marknadsföring för hållbar mobilitet och olika mobilitetstjänster, men även som en samlande funktion av resor, byten mellan mobilitetstjänster och förvaring av olika fordon. Grundprincipen är att mobilitetshusen är flexibla och att de kan anpassas efter framtida mobilitets- och parkeringsefterfrågan i staden. Mobilitetshusen bör stå färdiga i tidigt skede för att kunna säkerställa parkering för entreprenörer och boende som flyttar in.

Samtliga mobilitetshus i Ulleråker behöver generellt inte innehålla samma funktioner. Det är viktigt att studera funktionerna inom respektive mobilitetshus utifrån ett systemperspektiv, där olika mobilitetshus kan erbjuda olika funktioner. I den praktiska utformningen finns dock ett antal grundläggande principer som bör gälla för samtliga mobilitetshus i Ulleråker:

- Ytor för mobilitetstjänster som cykelpool, hyrcyklar, mikromobilitet och leveranstjänster bör premieras och förläggas i markplan för god tillgänglighet.
- Det är viktigt att mobilitetshusen utformas för en flexibel användning, vilket kommer att kräva noggrann planering av mobilitetshusen utformning kopplat till ramper till exempel. Flexibla ytor kan anpassas efter efterfrågan på olika typer av lokaler och olika mobilitetstjänster, till exempel platser för bilpool som kan omvandlas till platser för cykelpool (cykelpool ska dock finnas i låsta rum). Våningsplan kan då i framtiden få en helt annan funktion beroende på minskat bilnehav.
- Ytor för privat bilparkeringen bör principiellt förläggas på de högre våningsplanen för att istället premiera ytor för mobilitetstjänster och bilpooler i attraktiva lägen.
- Utrymme för leveransboxar och dylikt för paket och hemleveranser till privatpersoner behöver placeras strategiskt i mobilitetshusen utifrån ett godstransport- och konsumentperspektiv.

### Vem?

Inom Södra Ulleråker och Tallstråket planeras det för fyra mobilitetshus. Aktörerna som ska ansvara för dessa har ännu inte tilldelats. De som bygger och förvaltar mobilitetshus ansvarar för att sälja mobilitetsköp till byggaktörerna. Mobilitetsleverantörer ansvarar för driften.

### När?

För att säkerställa att mobilitetstjänsterna är tillgängliga från första inflyttning, kan provisoriska uppställningsplatser för mobilitetstjänster och bilparkering anläggas under en övergångsfas/begränsad tid på redan befintliga ytor. Dock kommer det inte anläggas nya ytor för provisorisk bilparkering. Detta för att erbjuda en god tillgänglighet till mobilitetstjänster för samtliga kvarter under byggskedet.

# 10 HÅLLBAR MOBILITET UNDER BYGGTIDEN

## 10.1 CHECKLISTA FÖR GOD FRAMKOMLIGHET FÖR HÅLLBARA TRANSPORTER UNDER BYGGTID

Stadbyggnadsförvaltningen har tagit fram en checklista för god framkomlighet för hållbara transporter under byggtiden.<sup>6</sup> Checklistan ska vara till stöd för byggaktörer och upphandlade entreprenörer.

Vid upphandling av entreprenörer bör det i allmänna föreskrifter framgå att kommunen fäster stor vikt vid framkomlighet och säkerhet för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Detta innebär bland annat att framkomligheten och säkerheten för dessa trafikslag ska säkras under byggtiden genom:

- Noggrann avspärrning av hela byggområdet.
- Reglering av redan befintliga parkeringsytor och säkerställning av övervakning med parkeringsbolaget.
- Separering av samtliga trafikslag.
- Lämplig utformning av omledningar för gång- och cykeltrafik i sammanhängande stråk som håller över tid.
- Tydlig vägvisning och orienterbarhet.
- Bra beläggning, god komfort och god vinterväghållning.

### Hur?

Denna checklista ska användas av entreprenörer i Ulleråker för att kontrollera att omledningar för gång- och cykeltrafik har tillräckligt god standard. Checklistan fungerar både som en konkretisering av kommunens kvalitetskrav, och som ett stöd för entreprenören i uppfyllandet av dem.

### Vem?

Entreprenörer i Ulleråker och ansvarig byggledare.

### När?

Checklistan ska användas innan eventuell omledning av hållbara färdmedel. Kommunens byggledare har huvudansvaret för diverse kontroller.

## 10.2 PLAN FÖR ANLÄGGNING AV INFRASTRUKTUR FÖR HÅLLBART RESANDE

För att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet för hållbara färdmedel under byggtiden bör en plan för anläggning av nya gång- och cykelvägar tas fram. Planen bör peka ut viktiga stråk samt en prioriteringsordning över vilka stråk som bör färdigställas först och vilka som ska förbli öppna under hela byggperioden. Detta gäller även kopplingar till och från kollektivtrafikens hållplatser. Planen bör samordnas med kommande skedestidplaner. Detta kan skapa en överblick och säkerställa att det finns sammanhängande nät för hållbart resande under utbyggnadstiden.

### Hur?

Uppsala kommun tar fram en plan för anläggning av nya vägar och gång- och cykelstråk i hela Ulleråker. Planen bör visa på i vilken ordning och när de olika sträckorna byggs ut. Vid ändringar i befintlig infrastruktur ska kommunen leva upp till samma krav som checklistan för entreprenörer. Detta för att säkerställa en hög nivå av säkerhet och framkomlighet för hållbara färdmedel.

### Vem?

Uppsala Kommun.

---

<sup>6</sup> Uppsala kommun. (2017). *Checklista för god framkomlighet för hållbara resor under byggtiden*.

## När?

Denna plan ska finnas framtagen tidigt i planeringskedet samt i anläggningen av infrastruktur i området. Planens riktlinjer bör kontrolleras mot anläggandet under hela byggskedet.

# 11 GODS- OCH LOGISTIKCENTER

## Funktion och utformning

Ulleråker planeras för en blandning av bostäder och verksamheter vilket ger förutsättningar för boende att få nära tillgång till arbetsplatser, service och varor. I planeringen av Ulleråker hanteras inte bara rörelser av människor utan även behov av att hantera många olika flöden av gods – byggmaterial och massor under byggtiden, leveranser till verksamheter och hem, avfall och material för återvinning.

Godstransporter logistikkedjor är ofta långa där Ulleråker utgör sista eller första biten och måste hänga ihop i en kedja för att få genomslag. En tidig planering av godstransporter ger förutsättningar att hantera även dessa flöden på mer hållbara sätt och med metoder som ligger i linje med mobiliteten i området och utvecklingen av Uppsala i stort. Grundförutsättningar finns i områdets struktur med gångfartsgator och låga hastigheter, ingen gatuparkering men väl lastzoner och mobilitetstjänster som ger tillgång till lokala metoder att hantera varor och t ex återvinning i vardagen. Till verksamheter krävs särskild planering för leveranser, tydligast blir detta till verksamheter som har stora flöden och också har många besökande samt till skolor och förskolor. Mindre verksamheter kan också ha många leveranser och frågor om farligt gods behöver integreras i arbetet med vilka verksamheter som etableras.

I ett område som Ulleråker med hög grad av hållbar mobilitet hamnar godstransporterna i ett nytt ljus – att både få hem varor och gods och bli av med material och avfall från hemmet behöver hanteras på andra sätt än med privat bil. Hemleveranserna ökar starkt generellt i samhället och förutsättningar för detta behöver planeras in redan från början i Ulleråker genom gatustrukturen och t ex leveransboxar. Ulleråker kan även regleras i form av vilka typer av fordon och drivmedel som ges tillgänglighet.

Målstyrning omfattar även områdets transporter av gods och sätter fokus på regelefterlevnad och uppföljning. Här utvecklas digitala verktyg som kan testas eller tillämpas i Ulleråker, exempel är en uppdaterad miljözonsreglering med kontroll och geostaket.<sup>7</sup> Inom arbetet med bygglogistikcenter finns redan idag tillgång till hög grad av digitalisering, kontroll och insamling av data att använda vid kommande planering.

## Samlastning

I dagsläget är det inte beslutat om ett gods- och logistikcenter bör anläggas inom Ulleråker eller utanför Ulleråker för att betjäna större delar av Uppsala tätort. Det finns dock troligen ingen yta för detta inom Ulleråker.

För att möjliggöra ett gods- och logistikcenter behöver ytor tillskapas inom Ulleråker, dels för omlastningen men även tillfartsvägar för olika typer av trafikslag. Anläggningen av ett center inom Ulleråker behöver planeras strategiskt för att minimera risken att tung trafik förekommer inom Ulleråker. En anläggning inom Ulleråker behöver också tilldelas en större yta vilket måste samordnas med redan planerad exploatering samt områdets vägnät.

Om ett center anläggs inom Ulleråker behöver det finnas en fungerande affärsmodell. Ansvar och kostnader måste kunna fördelas mellan olika parter för att möjliggöra verksamhetens drift. Detta stämmer även om centret anläggs utanför Ulleråker för att betjäna större delar av Uppsala tätort.

---

<sup>7</sup> Geostaket, även kallat geofencing, är en teknik som bl a använder GPS och satelliter för att positionera ett fordon. Kan användas för att t ex spåra, förhindra eller begränsa en fordonsrörelse.

Rekommendationen inom denna åtgärdsplan är att utreda förutsättningarna för och genomförbarheten av anläggandet av ett gods- och logistikcenter inom Ulleråker respektive utanför Ulleråker som betjänar ett större geografiskt område.

### **Cirkularitet och avfallshantering**

I våra samhällen pågår en omställning mot cirkularitet där helhetssynen och innovationen är en nödvändighet. År 2050 är visionen att Uppsala är en cirkulär kommun där vi inte pratar om avfall, bara om resurser. I denna förflyttning kan mobilitetshus spela en viktig roll i morgondagens stadsdelar och samhällen genom samförläggning av samhällsviktiga funktioner så som transporter, energi, avfall och livsmedelsförsörjning på ett lokalt och hållbart sätt. Synergier mellan olika system kan utvinnas och en högre grad av resiliens kan därför räknas hem. En av mobilitetshusens huvudfunktioner är parkering för bilar för att minimera trafikering av gator och minska parkeringsbehovet på gator och kvartermark.

Cirkularitetsfunktionen i mobilitetshusen fokuserar på avfallsförebyggande och kan innebära exempelvis delning, reparation och återanvändning beroende på områdets behov. ÅVC-funktionen fokuserar på mottagning av mindre grov- och farligt avfall från hushåll och säkert omhändertagande för miljömässigt riktig hantering.

Källsortering av avfall ska vara fastighetsnära i hela Sverige från 1 januari 2027. Under 2025 kommer Uppsala att införa fastighetsnära insamling vilket gör det möjligt för hushållen att sortera sina förpackningar redan vid bostaden. Mobilitetshusen kompletterar den fastighetsnära insamlingen och kan bli en central länk i en cirkulär infrastruktur för att förebygga avfall. Genom att samordna transporter och samlokalisera ÅVC-funktioner mellan fastigheter och kvarter finns potential för både färre och effektivare transporter. Åtgärder kan omfatta inrättandet av samfällighetsförening för gemensam upphandling av aktör för avfallstransporter, samlokalisera på ena sidan av gatan på gångfartsgator, ruttoptimering samt fordons- och logistikval.

### **När?**

Planering pågår för att fördjupa arbetet.

### **Vem?**

Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för planering och samordning av gods- och logistiktjänster på stadsdelsnivå. Behov av gods- och logistikcenter för Ulleråker ska utredas tillsammans med Uppsala Vatten. Arbetet behöver bedrivas tillsammans med fastighetsägare och verksamheter eftersom de b.l.a. ansvarar för hantering av återvinningsfraktioner. Drift av tjänster kan överlåtas till en tredje part.

## 12 BILAGOR

1. Uppsala kommun. (2018-12-19). *Parkeringstal för Uppsala.*
2. Uppsala kommun, Sweco. (2016-02-12). *Mobilitetsstrategi Ulleråker.*
3. Uppsala kommun, Trivector. (2017-12-04). *Skolresor i Ulleråker – Underlag för strategi och handlingsplan.*
4. Uppsala kommun. (2017-05-11/Version 0.9). *Checklista för god framkomlighet för hållbara resor under byggtiden.*

## VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

**wsp.com**

### WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen  
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10-722 50 00  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

