

# TRAFIKPROMEMORIA FÖR DELTALJPLANERNA TALLSTRÅKET OCH SÖDRA ULLERÅKER UNDERLAG TILL SAMRÅDSHANDLINGAR

2023-11-20



# TRAFIKPROMEMORIA FÖR DELTALJPLANERNA TALLSTRÅKET OCH SÖDRA ULLERÅKER

## Underlag till samrådshandlingar

Uppdragsnamn	Trafikutredning Ulleråker
Uppdragsnummer	10329111
Projektmedlemmar	Per Solér, Fred Gillner, Bob Olausson, Julie Schack-Möller Kristensen, Elodie Papin, Tova Stenvi, Linn Haglund
Datum	2023-11-20

## KUND

**Uppsala kommun**

## KONSULT

### WSP

Box 574  
201 25 Malmö  
Besök: Jungmansgatan 10  
Tel: +46 10-722 50 00  
WSP Sverige AB  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

## KONTAKTPERSONER

Jeff Wijesinghe, projektledare Stadsbyggnadsförvaltningen, jeff.wijesinghe@ uppsala.se,  
Marcus Ekström, projektledare Stadsbyggnadsförvaltningen, marcus.ekstrom@ uppsala.se,  
Zirin Molla, projektledare Stadsbyggnadsförvaltningen, zirin.molla-omar@ uppsala.se,  
Per Solér, uppdragsansvarig WSP, per.soler@wsp.com, +46 10-722 63 83.

# INNEHÅLL

1	Inledning	5
2	Vision och mål	6
3	Ställningstaganden och planeringsprinciper	9
3.1	Övergripande frågor	9
	Kapacitetsstark kollektivtrafik	9
	Mobilitetshus	9
	Hämta och lämna-trafik	9
	Cykelparkering	9
3.2	Större ställningstaganden i gatustrukturen	10
	Ingen motorfordonstrafik förbi Hospitalet	10
	Entré till norra Tallstråket via Lägerhyddsvägen	10
	Ny lokalgata längs Kungsängsleden under kollektivtrafikbron	10
3.3	Reglerings- och utformningsfrågor	11
	Zongräns/"motortrafikgräns"	11
	Gångytor i alla gator	11
	Gatufunktion lågfartsgata - möjligen cykelgata	11
	Trafikfilter	11
	Enkelriktat/motorfordonstrafik förbjudet eller ej	11
	Bilparkering för rörelsehindrade	11
	Möjlighet för busslinje på Ulleråkersvägen	12
	Övrigt	12
4	Säkra skolvägar	13
4.1	Riktlinjer för säkra skolvägar	13
	Gångvägar	13
	Cykelvägar	13
	Angöring och parkering	13
4.2	Identifierade konfliktpunkter	14
5	Gatustruktur	16
5.1	Uppdateringar gentemot tidigare förslag	17
5.2	Begränsad framkomlighet för motorfordonstrafik	17
6	Funktioner och behov i gaturummen	18
6.1	Gång	18
	Gågator	19
6.2	Cykel	20
6.3	Kollektivtrafik	22
6.4	Parkering	23
	Cykelparkering	23

Bilparkering	23
6.5 Tung trafik	23
6.6 Utryckning	24
<b>7 Typplan och gatusektioner</b>	<b>25</b>
7.1 Typplan	25
7.2 Gatusektioner	25
Lägerhyddsvägen	26
”Tallgatan”	27
Gränder	28
<b>8 Parkering och dimensionering av mobilitetshus</b>	<b>29</b>
8.1 Cykelparkering	29
8.2 Bilparkering	29
<b>9 Parallella deluppdrag Trafik</b>	<b>31</b>
9.1 PM Trafikanalys Ulleråker - kapacitet och konsekvens 2022-05-31	31
9.2 PM Trafikanalys skyttelsignal över Kungsängsleden 2022-08-08	32
9.3 Kapacitets- och framkomlighetsanalyser BRT Kungsängsleden 2022-11-11	32
9.4 Trafikprognos Ulleråker 2023-02-01	33
9.5 Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker, 2023-08-31	33
<b>10 Fortsatt arbete</b>	<b>34</b>
10.1 Gatustruktur och -utformning	34
Behov av trafikstyrande och hastighetsdämpande åtgärder	34
Cykelfrågor	34
Risker med korsande vänstersväng från parallellgata med kollektivtrafikstråket	34
10.2 Hämta och lämna-trafik	34
10.3 Trafiksituation under byggtiden	34

# 1 INLEDNING

Den här utredningen är genomförd i samband med framtagandet av detaljplanerna Tallstråket och Södra Ulleråker, Uppsala. Arbetat har skett parallellt med förprojekteringen av allmän plats i området. Syftet med den här utredningen är att sammanfatta relevanta aspekter gällande trafik för den framtida gatumiljön.

Dokumentet bygger vidare på tidigare framtaget underlag

- Trafikutredning Ulleråker, 2015-05-28, Sweco
- Mobilitetsstrategi för Ulleråker, 2016-02-12, Sweco
- Trafikutredning Ulleråker, 2016-02-29, Sweco
- PM Trafikanalys Ulleråker, 2017-11-15, Sweco
- Strategi och handlingsplan för mobilitet i Ulleråker, 2017-11-17, Trivector
- Mobilitet i Ulleråker, 2018-04-03, Trivector (åtgärdsplan avgränsad till centrala Ulleråker)
- Gestaltningsprogram Ulleråker, 2019-01-15, Mandaworks och Warm in the winter
- PM Trafik Ulleråker, 2021-09-15, Ramböll (avgränsad till centrala Ulleråker)
- Granskning hållbar mobilitet Ulleråker, 2021-10-20, Trivector (avgränsad till centrala Ulleråker)

Gällande trafik har WSP parallellt genomfört ett antal delutredningar som har haft påverkan på innehållet i den här rapporten

- Trafikanalys Ulleråker, 2022-05-31 (gällande bil: uppdaterad trafikprognos, utökad kapacitetsanalys, och konsekvensanalyser av biltrafik förbi Hospitalet respektive av nordlig fordonsentré via Lägerhyddsvägen)
- Trafikanalys skyttelsignal över Kungsängsleden, 2022-08-08 (Lägerhyddsvägens bro)
- Kapacitets- och framkomlighetsanalyser BRT Kungsängsleden 2022-11-11, (undersökt behov av breddning och nyttan med separata kollektivtrafikkörfält)
- Förstudie Kungsängsleden, 2022 (förprojektering för att få fram markanspråk för kollektivtrafikens framkomlighet)
- Trafikprognos Ulleråker, 2023-02-01 (uppdaterad trafikprognos och nätutläggning, underlag för beräkning av luftkvalitets- och bullernivåer)
- Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker, 2023-08-31
- Parkeringsberäkning och dimensionering av mobilitetshus Ulleråker, 2023-11-15

Den här promemorian ska läsas tillsammans med dokumentet *Ulleråker Detaljplan Tallstråket Gestaltningsprogram allmän platsmark Nivå Landskapsarkitektur*, 2023-10-30.

Under arbetets gång har delar av exploateringen pausats och är därför borttagna från detaljplanerna. Innehållet i den här promemorian visar dock på hur lösningarna ser ut i Ulleråker som helhet. Att delar av kvarteren är borttagna påverkar den slutgiltiga dimensioneringen och placeringen av mobilitetshus. Beskrivningarna av gatunätet och gatufunktionerna är fortfarande giltiga även för det mindre exploateringsområdet.

## 2 VISION OCH MÅL

Planprogrammet för Ulleråker<sup>1</sup> hänvisar till ambitionen i översiktsplanen om att uppnå en tätare och mer klimatsmart stad. I planprogrammet anges också visionen för Ulleråker

*”Ulleråker är en stadsdel för hela livet. En plats med både stadens liv och naturens lugn. Mellan de två universiteten möts människor för att skapa morgondagens idéer. Här är ett hållbart liv enkelt, cykeln och kollektivtrafiken är förstahandsvalet. Ulleråker är en modern stadsdel på historisk mark.”*

Under rubriken *Vardagsresor för en hållbar stad* i planprogrammet preciserar kommunen att detta ska uppnås genom

- Tillgänglig och effektiv kollektivtrafik – kapacitetsstark kollektivtrafik på plats redan vid första inflyttning
- Prioriterad gång- och cykeltrafik – krav på ett finmaskigt och sammankopplat gatunät och att alla byggnader utformas med cykeln i åtanke
- Bilen på platsens villkor – kollektivtrafik, cyklisterna och gående ska vara prioriterade och biltrafik ska så långt möjligt undvikas ovanpå stadens grundvattentäkt
- Parkering för hållbarhet och flexibilitet – all bilparkering ska ske genom parkeringsköp i samlade anläggningar i lägen som minimerar trafikrörelser i området.

I dokumentet *Strategi och handlingsplan för mobilitet i Ulleråker* från 2017 har kommunen utvecklat en rad mål och indikatorer för den framtida stadsdelen.

---

1

Tabell 1. Mål och indikatorer som har antagits i mobilitetsstrategin för Ulleråker från 2017.

Mål	Indikatorer för uppföljning
<b>Huvudmål</b>	<b>Boende och verkande i Ulleråker ska ha mycket goda möjligheter att välja hållbara färdmedel för sina vardagsresor.</b>
a	Minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik.
<b>Målområde 1</b>	<b>Goda möjligheter till aktiva resor</b>
a	90 procent av alla resor under 1 kilometer ska göras till fots eller med cykel.
b	75 procent av alla resor mellan 1–3 kilometer ska göras till fots eller med cykel.
c	Andelen barn med start och målpunkt i Ulleråker som går eller cyklar själva eller tillsammans med en vuxen till skolan ska uppgå till minst 80 procent.
<b>Målområde 2</b>	<b>Hållbara och flexibla lösningar för parkering och logistik</b>
a	Minst 80 procent av bostäderna ligger inom 400 meter från mobilitetshus.
b	100 procent av parkeringen sker i ett gemensamt parkeringsanläggningssystem, där effektiviteten och samnyttjandegraden är hög.
c	Minst ett gods- och logistikcenter etableras i Ulleråker. I det möjliggörs användning av mindre och miljövänliga fordon.
<b>Målområde 3</b>	<b>Biltrafik på platsens villkor</b>
a	Minst 80 procent av gatorna i Ulleråker prioriterar hållbara trafikslag.
b	Andelen invånare som upplever att trafiksystemet för gående och cyklister är tryggt och säkert ska vara minst 80 procent.
c	Ulleråkerborna ska uppleva att de har hög tillgång till gång- och cykelvägar (8–10 av 10).
<b>Målområde 4</b>	<b>En attraktiv och effektiv kollektivtrafik</b>
a	Minst 80 procent av ny bebyggelse lokaliseras inom 400 meter till en hållplats för stamlinje- eller ringlinjetrafik.
b	Minst 90 procent av invånarna i Ulleråker har tillgång till kollektivtrafik (inklusive kompletteringslinjer) inom 400 meter.
<b>Målområde 5</b>	<b>Innovativa lösningar</b>
a	I minst en tredjedel av nya fastigheter testas nya transport- och mobilitetslösningar.
b	I 50 procent av Uppsala kommuns markanvisningstävlingar ska innovation finnas med som ett krav.

Målsättningarna om framtida färdmedelsval för Ulleråker är jämförbara med färdmedelsfördelningen för centrala Uppsala<sup>2</sup>. Det innebär att alla delar av planeringen av Ulleråker måste stödja möjligheten att kunna leva utan bil.

Inom det här uppdraget har vi hanterat åtgärder med bäring på målområde 1–3.

<sup>2</sup> Resvaneundersökning hösten 2015, Uppsala kommun, se <https://www.uppsala.se/contentassets/0f67ce2bd3ce47169ceae0d716547ba8/resvaneundersokning-2015.pdf>

Gods- och logistikcenter (mål 2c) har inte varit en del i exploateringen av delprojekten Tallstråket och Södra Ulleråker. *Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker (2023)* beskriver att det inte finns beslut om att ett gods- och logistikcenter ska anläggas inom Ulleråker och att det troligen heller inte finns plats för en sådan anläggning inom stadsdelen. Vidare anger åtgärdsplanen att ett gods- och logistikcenter ska utredas vidare tillsammans med Uppsala Vatten, fastighetsägare och berörda verksamheter.



## 3 STÄLLNINGSTAGANDEN OCH PLANERINGSPRINCIPER

I det här kapitlet sammanfattar vi ställningstaganden och principer gällande trafik som tagits fram och reviderats inom ramen för den tidigare trafikutredning för centrala Ulleråker respektive de här delprojekten. Flera av de principer som vi redovisar här beskriver vi närmare i senare avsnitt.

### 3.1 ÖVERGRIPANDE FRÅGOR

#### Kapacitetsstark kollektivtrafik

Frågan om Uppsala kommun ska anlägga spårväg eller bygga annan kapacitetsstark kollektivtrafik blev aktuell vid tidpunkten för arbetet med det här dokumentet. Vid slutförandet (november 2023) har politiken till slut återigen beslutat sig för att anlägga spårväg. För att hantera osäkerheten i frågan har vi i arbetet med det här dokumentet använt begreppen *kapacitetsstark kollektivtrafik* och *kollektivtrafikstråk*.

#### Mobilitetshus

I linje med mål 2b (se kapitel 2 Vision och mål) har som utgångspunkt all bilparkering samlats i gemensamma större mobilitetshus. Mobilitetshusen kännetecknas av att de vänder sig till alla boende och besökare som vill ta del av olika mobilitetstjänster. För mer om innehållen i mobilitetshusen hänvisar vi till *Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker*.

I norra delen av Tallstråket kommer ett mindre bilparkeringsgarage (som alltså inte kommer att klassas som ett mobilitetshus) att tillåtas.

Placeringen av mobilitetshusen balanserar behovet av tillgänglighet och av närhet till de större gatorna utan att dra biltrafik in i bostadsgatorna. Tanken är att en bilanvändare ska parkera i ett mobilitetshus för att sedan fortsätta till fots till sin destination med syftet att minimera behovet av att köra på det lokala gatunätet. Att så långt det går undvika fordonsrörelser på gatunätet och att bygga samlade anläggningar för bilparkering är också medvetna riskminimerande åtgärder med syfte att skydda grundvattentäkten från föroreningar.

#### Hämta och lämna-trafik

Vid förskolor och skolor kommer det inte att finnas dedikerade bilparkeringsplatser för hämta och lämna-trafik vilket följer ställningstagandet om att samla parkeringen i mobilitetshus. Tanken är att avsaknaden av hämta- och lämna-platser kommer att bidra till att invånarna utför den typen av resor till fots eller med cykel. Det bedöms inte som realistiskt att den typen av trafik (förutom i undantagsfall) kommer att använda sig av parkeringsplatserna i mobilitetshusen. Kommunen och framtida huvudmän för förskolor och skolor kommer att behöva jobba med kommunikationsåtgärder för att öka sannolikheten för att få föräldrar att välja bort bilen. Särskilt gäller detta för förskolan i den norra delen av Tallparken (hus 65) med planerad öppning flera år innan stora delar av Ulleråker är utbyggt. Projekteringen av förskolan har inkluderat bilparkeringsplatser för hämta och lämna-trafik som i ett senare skede alltså kommer att tas bort till förmån för annan markanvändning.

#### Cykelparkering

Som grundprincip ska all cykelparkering kopplad till markanvändningen på kvartersmark ske inom kvartersmark. Den huvudsakliga mängden cykelparkering är förlagd inom kvarteren i lättillgängliga utrymmen inomhus i bottenvåning eller källare (ej på bostadsgård). I gaturummen finns förgårdsmark längs de flesta fasader som är tänkt att rymma cykelparkering för besökare eller kortare timparkering. De platser som saknar förgårdsmark är längs Morgondrömsvägen och intill korsningar där utrymmet behövs för att klara svängrörelser för större fordon. Cykelparkeringsplatser kommer att vid mån av utrymme placeras ut på allmän plats i lämpliga lägen. Inför framtida markanvisning finns behov av att precisera lägen med extra behov av cykelparkering (exempelvis målpunkter som större dagligvarubutiker). I dessa fall kan det vara

aktuellt att förlägga cykelparkering i lättillgängliga utrymmen inom kvartersmark, exempelvis inom ett mobilitetshus. Förgårdsmarken är i detaljplanerna reglerad som kvartersmark.

I *Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker* finns mer ingående krav på hur cykelparkering ska dimensioneras och utformas för både privat långtidsparkering och korttidsparkering.

## 3.2 STÖRRE STÄLLNINGSTAGANDEN I GATUSTRUKTUREN

Jämfört med programförslaget (2016) har delprojekten gjort en rad större ställningstaganden som ska ses som delar av en helhet med syftet att stärka målsättningarna och ambitionerna i programförslaget (se avsnitt 2 *Vision och mål*).

Utifrån platsens förutsättningar har ambitionen varit att genom en tydlig prioritering av trafikslagen minimera intrånget i natur- och kulturmiljön med avseende på värdefulla träd och Hospitalets värdefulla kulturhistoriska miljö.

### Ingen motorfordonstrafik förbi Hospitalet

Den första skillnaden jämfört med programförslaget (2016) är att Ulleråkersvägen förbi Hospitalet föreslås trafikeras endast med kollektivtrafik, cykel och gång. Den främsta fördelen är att en sådan lösning har ett mindre fotavtryck som innebär ett mindre intrång och sparar värdefulla träd. Lösningen tar också bort risken för större genomfartstrafik på sträckan och på Lägerhyddsvägen till/från centrala Uppsala. Det här gäller särskilt i en framtida situation där trafikanalyserna<sup>3</sup> visat på risk för kapacitetsproblem på Dag Hammarskjölds väg och Kungsängsleden. Större trafikmängder på sträckan Hospitalet-Lägerhyddsvägen skulle dels innebära mer trafik än vad gatunätet i Ulleråker är utformat för, dels innebära bullerstörningar i den kulturhistoriska miljön runt Hospitalet. Att ta bort möjligheten att köra förbi Hospitalet med bil är också en mycket kostnadseffektiv åtgärd för att stärka attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik i förhållande till bil. Borttagandet av biltrafik innebär också att korsningarna med Ulleråkersvägen direkt söder och norr om Hospitalet blir mindre komplicerade när biltrafiken inte behöver slussas in och ur en delad körbana med kollektivtrafiken på sträckan. Effekterna av detta är en högre trafiksäkerhet och en bättre framkomlighet för kollektivtrafiken. Den högre trafiksäkerheten innebär en lägre risk för olyckor vilket i sig medför en lägre risk för förorening av grundvattentäkten.

Utryckningsfordon kommer kunna använda kollektivtrafikstråket förbi Hospitalet där övrig motorfordonstrafik är förbjuden. Framkomligheten för utryckningsfordon säkras i och med att en gång- och cykelväg genom Tallparken i nord-sydlig riktning ska vara öppen alternativt öppningsbar och körbar. Utryckningsfordon når också norra delen av Tallstråket via Lägerhyddsvägen och den befintliga bron över Kungsängsleden (se avsnitt nedanför).

### Entré till norra Tallstråket via Lägerhyddsvägen

En konsekvens av att ta bort möjligheten att köra förbi Hospitalet med bil är att Lägerhyddsvägen och bron över Kungsängsleden blir viktig som entré till norra delen av Tallstråket. Lösningen där vägen över bron är öppen och sträckan förbi Hospitalet är stängd har testats gällande kapacitet med goda resultat i en trafikanalys.<sup>4</sup> I en separat analys har också en lösning med skytteltrafik över Lägerhyddsvägens bro testats utan nämnvärda kö- eller framkomlighetsproblem<sup>5</sup>

### Ny lokalgata längs Kungsängsleden under kollektivtrafikbron

I och med att biltrafiken tas bort på Ulleråkersvägen förbi Hospitalet uppstår möjligheten att helt ta bort korsningen för biltrafik norr om Hospitalet. I stället föreslås tillfarten till den västra delen av norra Tallstråket förläggas i en gata parallellt med Kungsängsleden under den nya kollektivtrafikbron. Att plankorsningen för

<sup>3</sup> Se PM TRAFIKANALYS ULLERÅKER - KAPACITET OCH KONSEKVENNS, 2022-05-31.

<sup>4</sup> Se fotnot 3 ovan.

<sup>5</sup> Lösningen testades för att inrymma en gångbana på bron. Se PM TRAFIKANALYS SKYTTELSIGNAL ÖVER KUNGSÄNGSLEDEN 2022-08-08

biltrafik tas bort ger ytterligare fördelar både gällande kollektivtrafikens framkomlighet, trafiksäkerhet och minskad risk för förorening av grundvattentäkten. Att plankorsningen tas bort är också fördelaktigt med tanke på bevarandet av värdefulla träd och den kulturhistoriska miljön vid Hospitalet.

### 3.3 REGLERINGS- OCH UTFORMNINGSPRÅG

Generellt gäller en strävan om att ha så lite reglering som möjligt. Det ställer i sin tur höga krav på ett logiskt och självförklarande gatunät med en användarvänlig gatuformning för alla trafikslag.

#### Zongräns/"motortrafikgräns"

För att skapa en känsla av ett område där biltrafiken inte är dominerande skapas en slags zongräns eller "motortrafikgräns" när man kör in i på en lokalgata i ett bostadsområde. Motortrafik är fortfarande tillåten inom området, men materialval och utformning ändrar karaktär för att uppmärksamma förare på miljöombyte.

#### Gångytor i alla gator

I alla gator ska det finnas skyddade gångytor med särskild hänsyn till behoven hos barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. I lågfartsgator finns separerade gångbanor. I gågator finns avskilda gångytor.

#### Gatufunktion lågfartsgata - möjligen cykelgata

En lågfartsgata möter behoven av framkomlighet för och uppsamling av fordonstrafik (motor och cykel) utan att bygga in riskerna för konflikter med gående. Till skillnad från gator där gående förväntas använda hela körbanan (gågator och gångfartsområden) ska inte gående vara det dominerande trafikslaget. Utformningen av en lågfartsgata är lik mer traditionella gator med separerade gångbanor vilket är en fördel för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning i de fall där antalet motorfordon inte är obetydligt. En viktig del av att använda gatutypen är att minimera mängden genomfartstrafik med bil och att utformningen stödjer en lägre hastighet om cirka 20 km/tim.<sup>6</sup> Gatufunktionen tar med tanke på hastighetsgränsen bättre hänsyn till cyklister än gångfartsgator. I gatustrukturen (se kapitel 5 Gatustruktur) föreslås lågfartsgata att användas för Lägerhyddsvägen, Tallgatan, Levnadsfärden, "Diagonalen", och del av Morgondrömsvägen. För Tallgatan, "Diagonalen" och del av Morgondrömsvägen i Södra Ulleråker kan det vara aktuellt att reglera gatorna som *cykelgata*. Det här är särskilt aktuellt för den sistnämnda sträckan som är en del av huvudcykelstråket genom Ulleråker i nord-sydlig riktning. Oavsett regleringsform är det viktigt att skapa en konsekvent utformning för respektive gatutyp. Särskilt viktigt är detta för regleringsformen cykelgata som ännu inte finns i Uppsala.

#### Trafikfilter

För att ytterligare minimera mängden genomfartstrafik med bil innehåller den föreslagna gatustrukturen två så kallade "trafikfilter" (ibland även benämnt på svenska som "mobilitetsfilter"). Funktionen med dessa är att bilar måste väja och köra ut till närmaste gata högre upp i gatuhierarkin i stället för att fortsätta igenom ett kvarter på en lokalgata. Att trafikfilter tas upp i det här dokumentet är för att anläggandet ska ske på platser utifrån ett strategiskt perspektiv. Frågan är i sig inte något som regleras i en detaljplan.

#### Enkelriktat/motorfordonstrafik förbjudet eller ej

Motorfordonstrafik förbjuden väljs framför enkelriktat då det är önskvärt med cykling i båda riktningar vilket regleringsformen tillåter.

#### Bilparkering för rörelsehindrade

Inom de flesta kvarter saknas det bilparkering. För att leva upp till kraven anläggs därför parkeringsplatser i remsor med kvartersmark på gatorna som vid behov kan regleras som parkering för rörelsehindrade avsedda för boende i närliggande fastigheter.

<sup>6</sup> För mer om lågfartsgator se [Gator för gående – att välja gatutyp](#), Stockholms stad 2020.

Gällande måtten på parkeringsplatser för röreslehindrade anger Boverkets Byggregler i avsnitt 3.1. att citat: "Breddmått på en parkeringsplats som ska medge att rullstol tas in från sidan bör vara 5,0 meter. Breddmått kan minskas om gångytan bredvid kan tas i anspråk eller om parkeringsplatser för rörelsehindrade finns bredvid varandra." I gatorna kommer det finns möjlighet att ta i anspråk intilliggande gångytor varför måttet kan minskas till 3,6 m. Måttet säkerställer att en förare ska kunna ta sig i och ur sin rullstol på förarsidan utan att vara exponerad för trafiken. Detta är särskilt viktigt på hårt trafikerade gator. För att det ska vara möjligt att ta sig in i och ut ur bilen via en ramp på passagerarsidan behövs ett fritt gångbanemått på 3,0 m på gångbanan bredvid. Ett längdmått på 7,0 m är att rekommendera så att en person i rullstol kan ta sig till gångbanan bakom bilen. Om möjligt bör vissa platser göras extra långa så att det är möjligt att ta in och ut rullstol baktill på fordonet. En sådan parkering bör vara 9 m lång.

### **Möjlighet för busslinje på Ulleråkersvägen**

Ulleråkersvägens körbana ska vara 7 meter bred fram tills bussar i linjetrafik slutar trafikera vägen i samband med trafiköppning i kollektivtrafikstråket. Därefter kan körbanan smalnas av till 6,5 meter.

### **Övrigt**

Vid gångpassager ska parkeringsförbud gälla 10 meter innan passagera.

## 4 SÄKRA SKOLVÄGAR

Uppsala kommun arbetar aktivt för att barn ska få en säkrare och mer hälsosam skolväg<sup>7</sup>. Det är därför viktigt att planerna säkerställer att det finns säkra och bra skolvägar för barn i Ulleråker. I Ulleråker planerar kommunen för ett antal nya förskolor och grundskolor. I området idag finns det därtill ett antal förskole- och skolverksamheter som ska eller kan komma att stanna kvar i området.

Dagens gymnasieverksamhet vid Lundellska skolan ska flytta utanför Ulleråker varpå befintlig byggnad ska ställas om till grundskola. Kopplat till skolan finns en idrottshall som ligger i Årummet nordöst om skolan. De flesta förskolor och skolor har i utgångspunkt främst Ulleråker som upptagningsområde. Undantaget är den befintliga verksamheten Kajan Friskola (särskola och skola för barn med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, totalt cirka 90 elever) i Tallparken som riktar sig till elever även utanför Ulleråker. Vid skolan i Södra Ulleråker innehåller förslaget en fullstor Idrottshall.

### 4.1 RIKTLINJER FÖR SÄKRA SKOLVÄGAR

Riktlinjerna i detta avsnitt baseras på ställningstaganden i *Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker (2022)* som i sin tur bygger på strategin för skolresor från 2017<sup>8</sup> har tillsammans med innehållet i kapitel 3 *Ställningstaganden och planeringsprinciper* utgjort grunderna till den gatustruktur och de gatusektioner som tagits fram i arbetet med detaljplanerna. I flera fall gäller riktlinjerna även för det fortsatta projekteringsarbetet eller den framtida förvaltningen.

#### Gångvägar

Det ska finnas gena, tydliga och säkra gångvägar till skolan. Med säkra gångvägar menas att de bör vara separerade från motorfordon och cyklisterna. Gångvägarna ska leda fotgängaren i en tydlig riktning mot skolan och ej gå omvägar samt leda hela vägen fram till skolan. Detta för att skolans elever ska nyttja dessa vägar. Gångvägarna ska även vara hastighetssäkrade vid konfliktpunkter med motorfordon.

För att åstadkomma säkra övergångsställen krävs en fysisk utformning som reducerar motortrafikens hastighet till som högst 30 km/tim. Övergångsställen bör placeras där det finns ett behov för skolans elever att korsa gatan.

#### Cykelvägar

Det ska finnas gena, tydliga och säkra cykelvägar till skolan. Med säkra cykelvägar menas att de bör vara separerade från motorfordon när de går längs en gata där hastigheten ej överskrider 30 km/tim. Vid små trafikflöden på lokalgator är blandtrafik ett möjligt alternativ. Vid gator med högre hastighet än 30 km/tim bör en cykelbana anläggas. Konfliktpunkter med motorfordon ska hastighetssäkras.

Cykelvägar ska leda cyklisten i tydlig riktning mot skolan och ej gå omvägar. Det är viktigt att cykelvägarna går hela vägen fram till skolområdet och att cykelparkering finns lättillgänglig i anslutning till cykelvägarna vid skolan.

Cykelvägarnas korsningar med huvudgatan ska utformas så att motorfordonens hastighet begränsas till max 30 km/h. Det bör övervägas ifall dessa ska utformas som cykelöverfarter. Cykelpassager bör placeras där det finns ett behov för skolans elever att korsa gatan.

#### Angöring och parkering

Inom kvartersmark för förskolor och skolor ska det finnas avsatt yta för cykelparkering, lådcyklar, cykelvagnar och barnvagnar. Hämta- och lämnplatser för bil kommer inte att anordnas vid förskolor och skolor. All bilangöring hänvisas i stället till mobilitetshuset. Varutransporter ska anordnas på ett sådant sätt

<sup>7</sup> För mer information se [Barn i trafiken - Uppsala kommun](#)

<sup>8</sup> För mer information se Uppsala kommun, Trivector. (2017) Skolresor i Ulleråker – Underlag för strategi och handlingsplan. Nya uppdaterade riktlinjer är under framtagande och kommer att färdigställas under 2024.

att alla backrörelser sker inom kvartersmark frångående gång- och cykelstråk. Angöringspunkter ska också åtskiljas från entréerna för gående och cyklister som ska till och från förskolan/skolan.

För de anställdas pendling hänvisar kommunen till plattformen *Cykelvänligast* som har tips, råd och kriterier för att åstadkomma en cykelvänlig arbetsplats.<sup>9</sup>

## 4.2 IDENTIFIERADE KONFLIKTPUNKTER

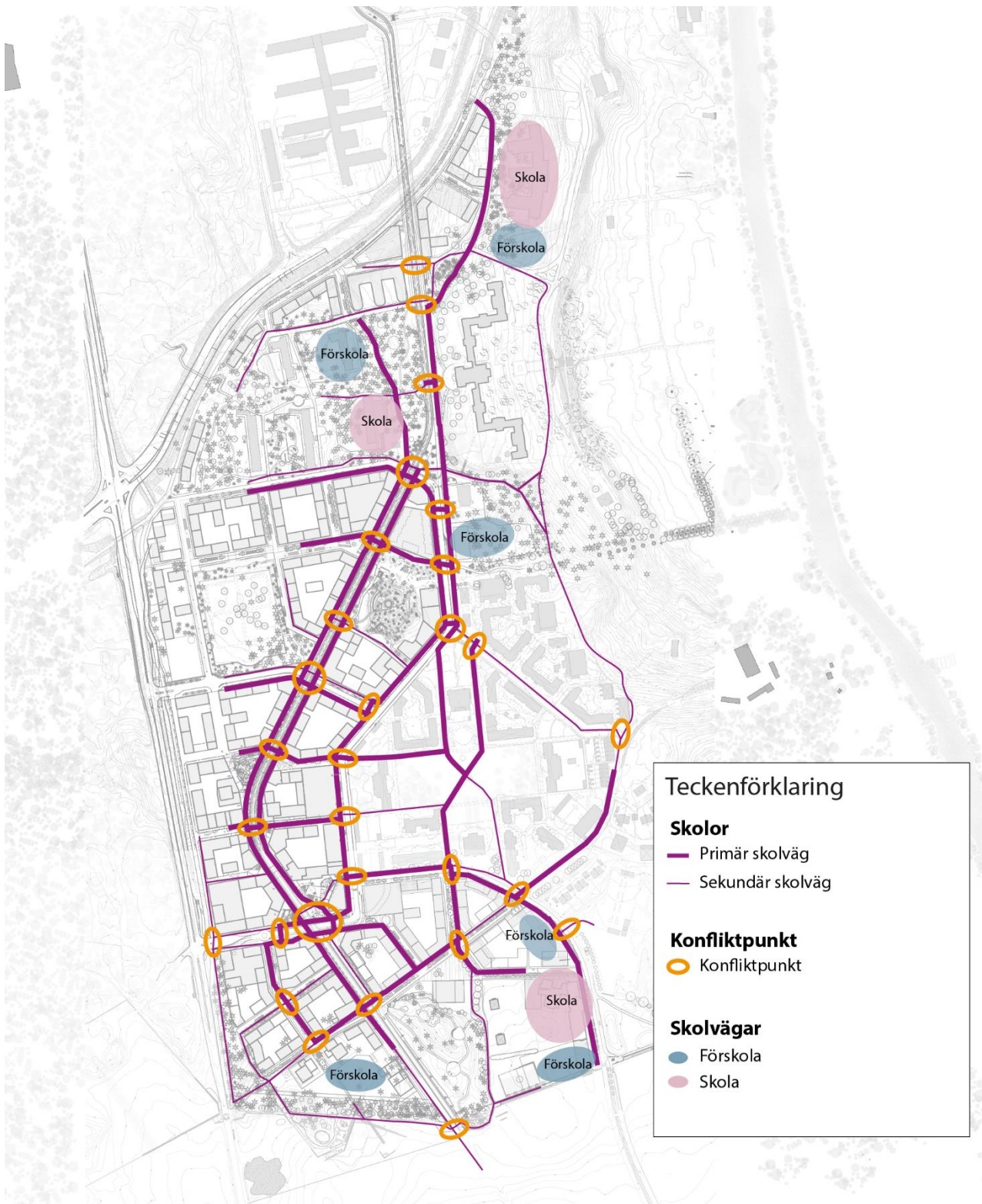
I detta avsnitt har konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon identifierats inom området för att säkerställa trafiksäkerheten för korsningspunkter. Fokus har varit på de vägar där skolans elever antas gå och cykla till skolan.

I Figur 1 Bild som visar ungefärlig placering av förskolor och skolor tillsammans med utpekade skolvägar och identifierade konfliktpunkter har konfliktpunkter längs huvudgatan identifierats. En konfliktpunkt uppträder där de oskyddade trafikanterna behöver korsa en gata eller utfart. I figuren redovisas inte konfliktpunkter vid utfarter. En målsättning bör vara att inte ha utfarter mot huvudgatan.

---

<sup>9</sup> För mer information se <https://cykelvanligast.se/>

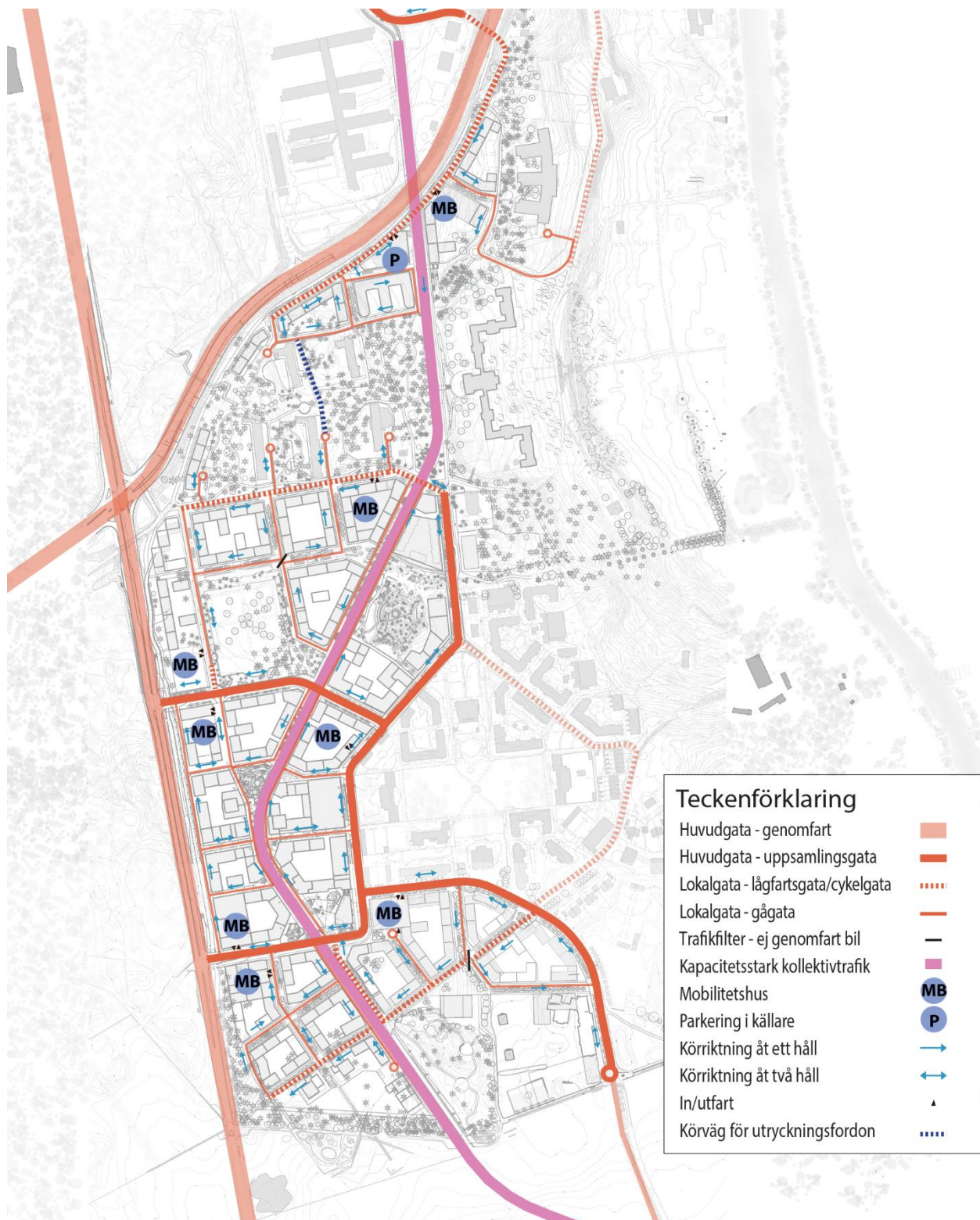




Figur 1 Bild som visar ungefärlig placering av förskolor och skolor tillsammans med utpekade skolvägar och identifierade konfliktpunkter.

## 5 GATUSTRUKTUR

Bilden visar gatornas hierarki och funktion för motortrafiken. Det är viktigt att påpeka att gatornas framtida regleringsformer inte hanteras i en detaljplan. Detaljplanerna ska möjliggöra de regleringsformer som är påtänkta i planeringsprocessen och samtidigt medge utrymme för andra lösningar i framtiden.



Figur 2 Bild som visar föreslagen gatustruktur och gathierarki i Ulleråker tillsammans med placering av mobilitetshus.



## 5.1 UPPDATERINGAR GENTEMOT TIDIGARE FÖRSLAG

Den föreslagna gatustrukturen är en utveckling av förslaget i trafikutredningen från 2016 (framtagen i samband med planprogrammet) och förslaget i gestaltningsprogrammet från 2019. I den aktuella gatustrukturen är de större förändringarna att

- Ingen motorfordonstrafik tillåts förbi Hospitalet (undantaget utryckningsfordon som får köra genom Tallparken)
- Korsningsmöjligheten för motorfordonstrafik norr om Hospitalet ersätts av en ny gata parallellt med Kungsängsleden under kollektivtrafikbron och till den västra delen av norra Tallstråket.
- Införandet av funktionen "låg fartsgata".

## 5.2 BEGRÄNSAD FRAMKOMLIGHET FÖR MOTORFORDONSTRAFIK

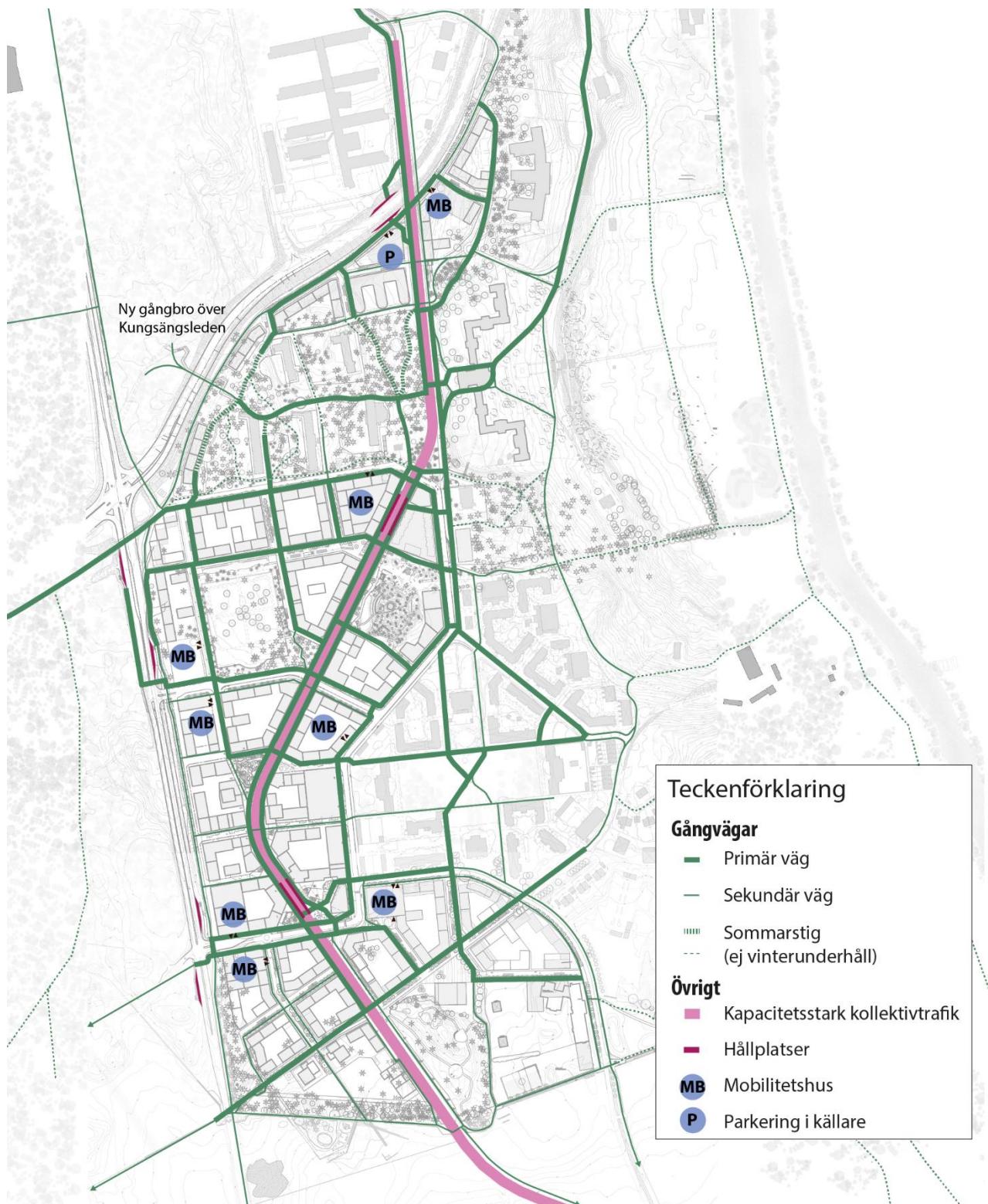
Den framtagna gatustrukturen stödjer målområde 1 och 3 om *"Goda möjligheter till aktiva resor"* respektive *"Biltrafik på platsens villkor"* genom att värna det inre gatunätet från onödig motorfordonstrafik. Strukturen är på flera nivåer uppbyggd för att ta bort eller begränsa genomfartsmöjligheten för motorfordonstrafik. Den här planeringsprincipen möjliggör att på ett resurseffektivt sätt (både markanspråk och kostnader för åtgärd) skapa trygga och säkra gator med låga mängder motorfordonstrafik och låga hastigheter. Den låga framkomligheten för motorfordonstrafik stärker samtidigt konkurrenskraften för gång, cykel och kollektivtrafik genom att förbättra restidskvoten gentemot bil.

På en övergripande nivå är Tallstråket indelat i två zoner norr och söder om Tallparken. På områdesnivå har fokus varit att skapa god framkomlighet till mobilitetshuset för att därefter möjliggöra angöring med bil på gator med låga hastigheter. Inom kvarteren används förbud mot motorfordonstrafik i en riktning och så kallade trafikfilter som släpper igenom gång- och cykeltrafik för att bygga upp en gatustruktur som tillåter angöringstrafiken att ta sig in på lokalatorna för att sen köra ut igen till en större gata.

Det är viktigt att poängtera att möjligheten för att leva upp till målen för Ulleråker kräver att åtgärderna ses som en helhet där den totala effekten av det samlade paketet är större än de enskilda åtgärderna var för sig. Ett exempel är att låg fartsgator förutsätter låga biltrafikmängder och låg framkomlighet för bil för att vara attraktiva för cykeltrafik. Om inte förutsättningarna är rätt faller möjligheten att samnyttja gatan och kräver att cykelbanor anläggs i stället vilket får stora konsekvenser för markanvändningen.

# 6 FUNKTIONER OCH BEHOV I GATURUMMEN

## 6.1 GÅNG



Figur 3 Kartbild över Ulleråker som visar gångvägar uppdelat på primärväg, sekundärväg, sommarstig och gångvägar som ej vinterunderhålls. I kartbilden är även hållplatser och mobilitetshus markerade.

Gångnätet är uppdelat i primära respektive sekundära gångvägar. Några av gångvägarna, både primära och sekundära, som går igenom parkmark är markerade som "sommarstig" då de inte kommer att snöröjas och saltas vintertid. Uppdelningen i primära och sekunda gångvägar är gjord med syfte att peka ut stråk som vi bedömer kommer att ha högre flöden av fotgängare. De primära gångvägarna leder till och kopplar ihop

större målpunkter (inklusive hållplatser och mobilitetshus) både inom och utanför området. Vid framtida prioriteringssituationer kommer det vara extra viktigt att ta hänsyn till fotgängares framkomlighet och villkor på stråk som är markerade som primära gångvägar. Det är viktigt att påpeka att en kategorisering av det här slaget är extra svår att göra för fotgängare då det är det trafikslag som är svårast att styra. Ett perspektiv som är viktigt att framhålla är att inte göra skillnad mellan rekreationsresor och övriga gångresor.

Generellt innehåller gatustrukturen gena och sammanhängande stråk där gående är prioriterade både i lokalgatorna, över huvudgatorna, genom grönstråk och med ny bro över Kungsängsleden i norr. Alla boende har en kollektivtrafikplats inom 400 meter och de flesta har också en god tillgänglighet till en hållplats med kapacitetsstark kollektivtrafik.

I lokalgatorna i Tallstråket och Södra Ulleråker är gående prioriterade och kan ta hela gatuytan i anspråk. Minst en av sidorna i en lokalgata har en skyddad gångyta som särskiljs från den körbara ytan med plantering, parkering, eller möbleringszon.

Minimimåttet för en gångyta i Ulleråker är 2,5 meter. Till det bör det finnas 0,2 meter för god standard vid sidohinder (stolpar, planering med mera). Den fria bredden på 2,5 meter krävs också för en effektiv drift och snöröjning.

## **Gångator**

Trafikutredningen för centrala Ulleråker<sup>10</sup> innehåller ett ställningstagande om att alla lokalgator ska regleras som gångator. På gångator får bara ett motordrivet fordon framföras för transporter till och från adress vid gånggatan. Regleringen innebär alltså att genomfartstrafik inte är tillåten.

Det viktigaste oavsett val av reglering, gånggata eller gångfartsområde, är att säkerställa låga mängder genomfartstrafik (skyltning innebär sällan full regelefterlevnad) och en utformning som säkerställer gångfart. Problem med att uppnå gångfart finns för alla gångfartsgator och särskilt för de med angoringsbehov med tunga fordon. Att tunga fordon ska kunna komma fram på en gata innebär större körytor och mindre snäva sidoförskjutningar vilket innebär att sådana hastighetsdämpande åtgärder då riskerar vara mindre verkningsfulla.<sup>11</sup>

---

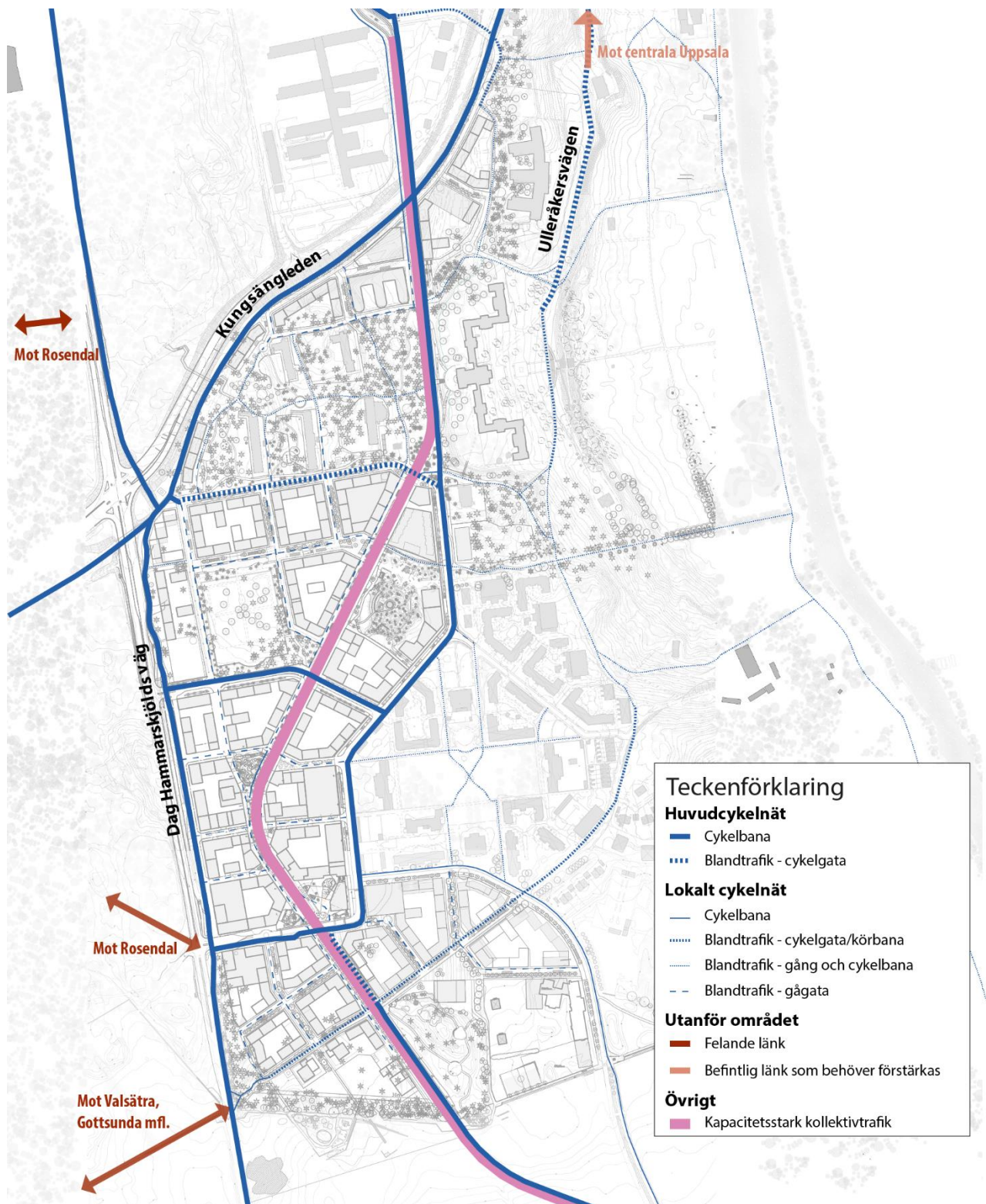
<sup>10</sup> Se *PM Trafik Ulleråker* från 2021

<sup>11</sup> För mer information om krav på gångfartsgator se

[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/776f8861c45b4e4b8670681d358032ce/gangfartsomrade\\_rappo\\_rt.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/776f8861c45b4e4b8670681d358032ce/gangfartsomrade_rappo_rt.pdf)



## 6.2 CYKEL



Figur 4 Kartbild över Ulleråker som visar cykelvägar uppdelat på huvudcykelnät och lokalt cykelnät samt om det är en cykelbana eller cykelgata i blandtrafik. I kartbilden visas även befintliga och felande länkar till närliggande områden.

Längs med Dag Hammarskjölds väg respektive Kungsängsleden finns två befintliga stråk som i huvudsak kommer att ligga kvar likt idag med mindre ändringar i sina dragningar och utformning. Övriga stråk som finns idag kommer med detaljplaneförslaget att få större ändringar.

I nord-sydlig riktning byggs ett nytt huvudcykelstråk riktning som följer kollektivtrafikstråket/Ulleråkersvägen och som framför allt stärker cyklingen genom området och kopplar till målpunkter som Ångströmlaboratoriet och Ultuna. I norr går stråket upp på den nya kollektivtrafikbron över Kungsängsleden. I förslaget finns också

tre kortare huvudcykelstråk inom området i väst-östlig-riktning som kopplar ihop stråket längs kollektivtrafikstråket/Ulleråkersvägen med Dag Hammarskjölds väg och Kungsängsleden. Slutligen föreslår vi att det befintliga stråket mellan norra Ulleråker och centrala Uppsala (sträckan från Hospitalet via Ulleråkersvägen under Kungsängsleden bort till Tullgarnsbron) klassas som huvudcykelstråk. I och med att Ulleråkersvägen på sträckan inte är öppen för allmän biltrafik kan stråket med enkla medel (exempelvis skyltning, belysning, borttagande av buskage och eventuellt trafikfilter) göras mer attraktivt. För cykelresor från centrala Uppsala upp till Ulleråker är stråket det med lägst längslutning. Inom Ulleråker bör stråket förlängas i söder till Henry Säldes väg. Parallellt med Fyrisån finns stråket i årnumret som ett attraktivt alternativ främst för resor in till centrum. Stråket delas idag med gående och är höga flöden med gående på helger med fint väder.

Längs med huvudgatorna i Ulleråker byggs separerade cykelbanor. På lokalgatorna sker cykling i blandtrafik. Av de gator som ska fungera som lågfartsgator (gator utformade för att stödja en lägre hastighet om cirka 20 km/tim) är några av dem utpekade som intressanta för att reglera som cykelgator: Tallgatan, "Skoldiagonalen" och del av Morgondromsvägen i Södra Ulleråker. Dimensionerna på dessa gator är valda med stöd i nederländsk handbok för utformningen av cykelgator.<sup>12</sup> För att kunna reglera gatorna som cykelgata kommer kommunen att ta fram utformningskriterier som gör det enkelt att känna igen och förstå gatutypen i hela staden.

I de lokalgator som är prioriterade för gående får cykling ske men i gånghastighet. I praktiken kommer hastigheterna med hög sannolikhet att vara större än så, särskilt i de fall gatorna är del av längre sammanhängande stråk, exempelvis delar av Morgondromsvägen.

Cykling får ske på delade gång- och cykelbanor i Tallparken. I parkmiljön ska cykling ske med hänsyn till gående. Detsamma gäller på stråk i Hospitalsträdgården där cykling är tillåten. Den nya bron över Kungsängsleden mellan Tallparken och den östra delen av Kronparkens naturreservat är i utgångspunkten tänkt enbart för gångtrafik på grund av svårigheten att garantera en god lösning med avseende på tillgänglighet och bredd inom naturreservatet. Möjligheten att tillåta cykel över bron skulle vara bra för att stärka cykelnätet. Det skulle sannolikt också hantera det faktum att cyklister oavsett vad kommer att använda bron och stråken inom naturreservatet.

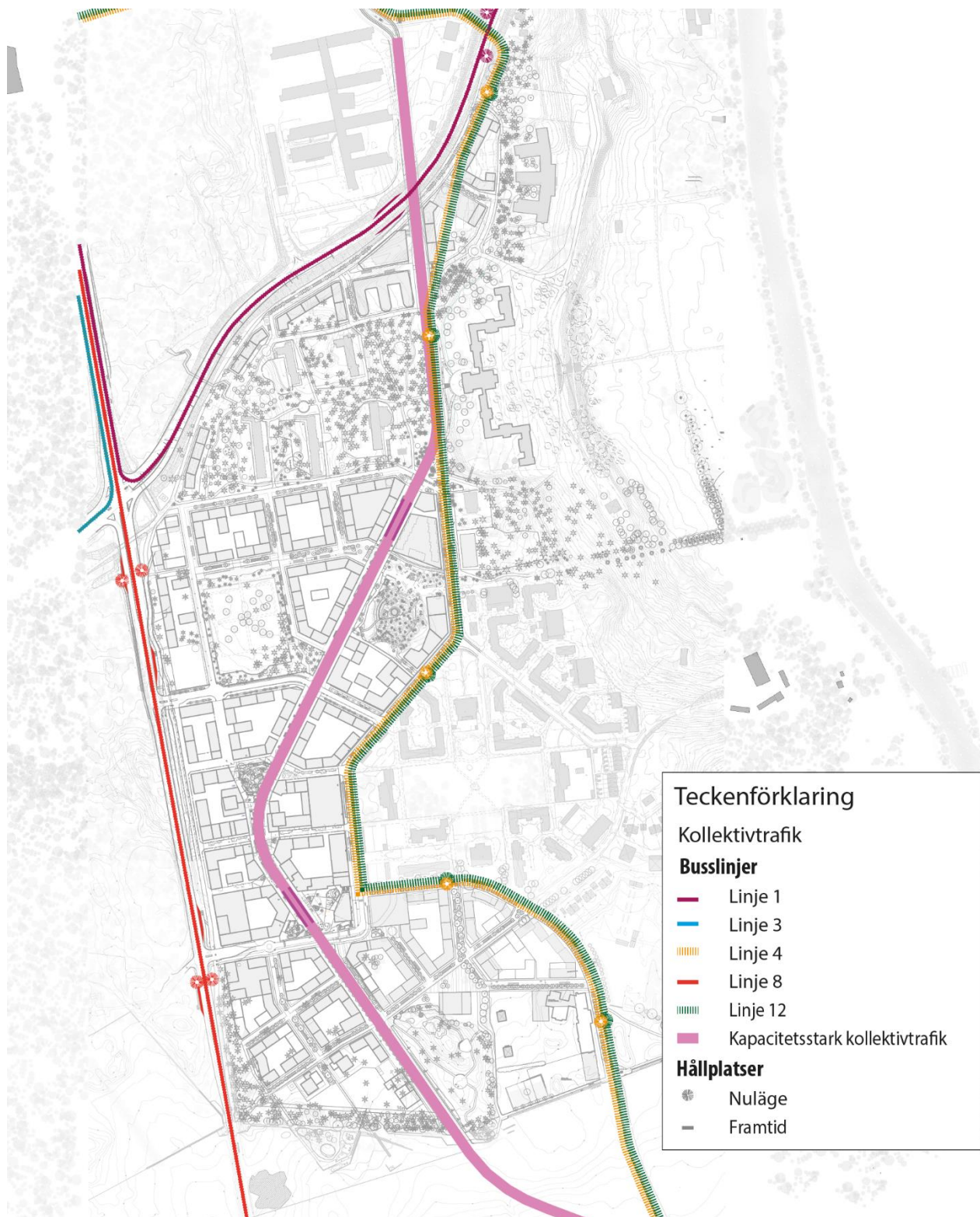
I kartan pekar vi också ut behovet av bättre cykelkopplingar i västlig riktning till Rosendal, Eriksberg, Norby, Valsätra och Hågadalén.

---

<sup>12</sup> För mer information se [https://www.fietsberaad.nl/getmedia/c8a66983-9cbf-48c4-b0df-3d7f5550e6b0/Fietsberaadnotitie-Aanbevelingen-Fietsstraten-binnen-de-bebouwde-kom-2018-\(versie1-1\).pdf.aspx?ex](https://www.fietsberaad.nl/getmedia/c8a66983-9cbf-48c4-b0df-3d7f5550e6b0/Fietsberaadnotitie-Aanbevelingen-Fietsstraten-binnen-de-bebouwde-kom-2018-(versie1-1).pdf.aspx?ex)



## 6.3 KOLLEKTIVTRAFIK



Figur 5 Kartbild över Ulleråker som visar Busslinjer för kollektivtrafik. I kartbilden visas även befintliga och framtida hållplatser för kollektivtrafik.

Exploateringen i Ulleråker är uppbyggd kring det framtida kollektivtrafikstråket mellan Uppsala C och Ultuna (planerad öppning år 2029). Detaljplaneringen och projekteringen av kapacitetsstark kollektivtrafik genomförs i ett separat projekt. I Ulleråker kommer det att finnas två hållplatslägen, ett precis söder om Tallparken och ett i centrala Ulleråker med gångavstånd till Södra Ulleråker.

Fram tills den kapacitetsstarka kollektivtrafiken öppnar kommer stadsbussar att trafikera genom Ulleråker (idag linje 4 och 12). Längs Dag Hammarskjölds väg finns två hållplatslägen som idag trafikeras av både

stadsbussar (linje 8) och tre regionbusslinjer med regelbundna avgångar (linjerna 100, 101 och 107 tillsammans innebär sju till tio avgångar per timme under dagtid veckodagar).

## 6.4 PARKERING

### Cykelparkering

För cykel sker i utgångspunkt all parkering inom den egna kvartersmarken. I de flesta gatorna finns en förgårdsmark intill husfasad som också kommer rymma cykelparkering. I det fortsatta arbetet måste kommunen dels säkra tillgången till dedikerade platser för lådcyklar för korttidsparkering i gaturummen, dels säkra cykelparkering på allmän plats i de fall där förgårdsmark saknas respektive vid större målpunkter.

### Bilparkering

Gaturummen innehåller inga platser för bilparkering förutom en reserverade ytor som utgör en beredskap för att vid behov anlägga platser för rörelsehindrade kopplat till bostadskvarteren. Att dessa ytor förläggs till gaturummen är en konsekvens av en rad ställningstaganden. Det främsta ställningstagandet är inriktningen att all parkering ska ske i mobilitetshus vilket gör att det finns behov av parkering närmare entréer. Förutom att en sådan lösning är yteffektiv och möjliggör samnyttjande av parkeringsplatser är den också en medveten lösning för att minimera riskerna med hänsyn till Ulleråkers läge inom skyddsområde för Uppsalas grundvattentäkt. Alla gator i Ulleråker kommer ha tätande lager som skyddar grundvattentäkten mot föroreningar vilket gör det lämpligt att även placera parkering i gatorna och inte inom kvarteren.

För att leva upp till tillgänglighetskraven i Boverkets byggregler krävs alltså platser vid alla entréer (förutom i de fall där mobilitetshus finns inom kvarteren). Av dessa anledningar föreslår detaljplanerna en beredskap för att anlägga platser för rörelsehindrade i friliggande remsor reglerade som kvartersmark inom gaturummen som i övrigt är reglerade som allmän plats. De reserverade ytorna för parkering för rörelsehindrade är primärt avsedda för framtida behov kopplat till bostäderna.

Angöring för enstaka transporter och korttidsparkering för rörelsehindrade kommer att kunna ske inom allmän plats. I anslutning till lokaler för verksamheter ska platser för rörelsehindrade anläggas direkt i samband med exploatering.

## 6.5 TUNG TRAFIK

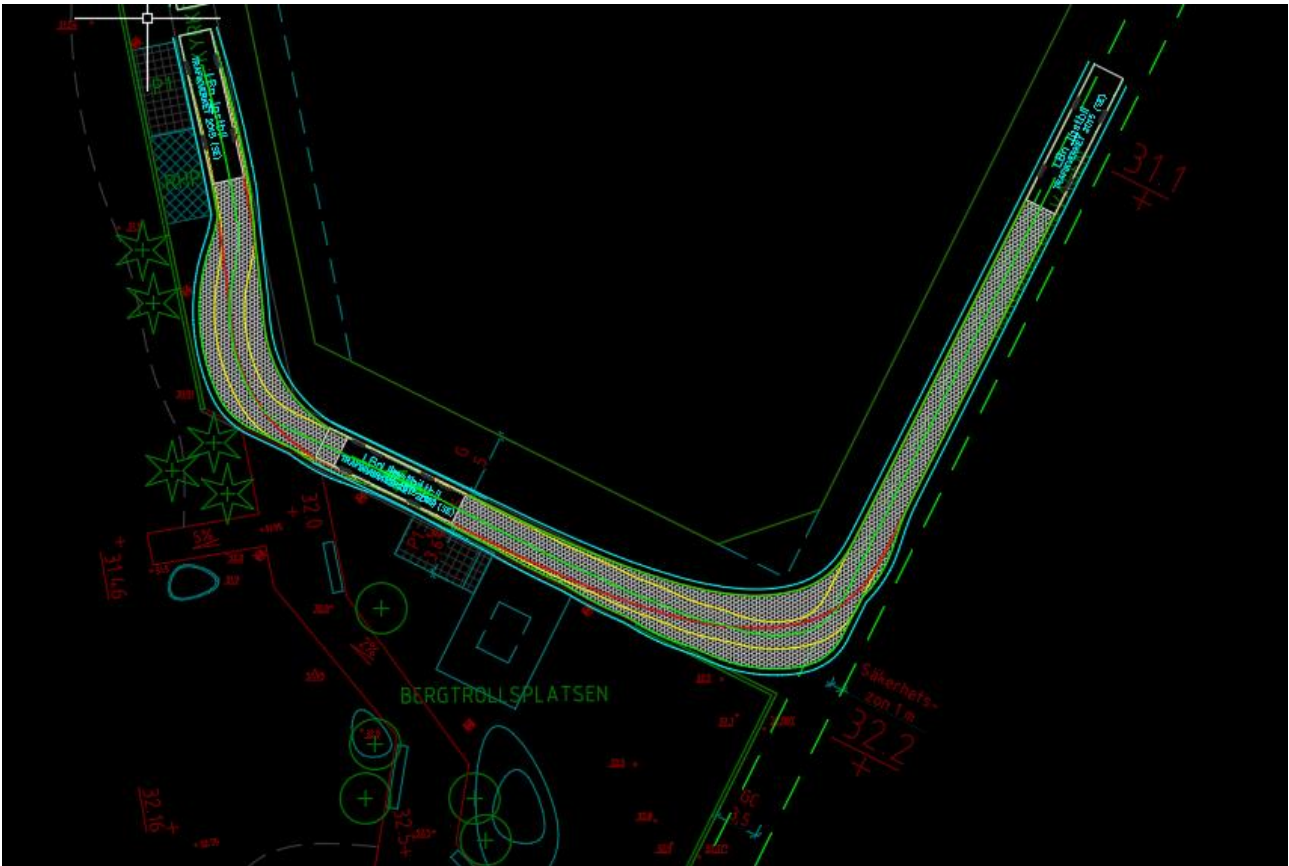
Sopbilar kan stanna i körbanan på gång- och lågfartsgator. Möbleringen av gatorna ska göras med tanke på uppställning för sophämtning så att en sopbil inte blockerar övrig trafik i onödan. Detta är särskilt viktigt på lågfartsgator som kommer att ha högre trafikflöden än gågatorna.

Alla gator har dimensionerats för typfordon Lbn (tung lastbil och normalbuss) med 0,5 meter körmån som läggs till körspåret.<sup>13</sup> Standardbredden för den körbara ytan på en gata med dubbelriktad motorfordonstrafik kommer att vara 5,5 meter. Bredden innebär en något mindre körarea och lägre standard än vad VGU anger för utrymmesklass C för möte Lbn-Lbn i (5,7 meter), citat: "Vid möte mellan bilar behövs mycket låg hastighet. Det utrymme som erbjuds bedöms ge låg körkomfort för fordonsförare men god säkerhet vid tillräckligt låg hastighet".<sup>14</sup>

Motsvarande ställningstagande finns för alla korsningar med lokalgator. De mindre körareorna och svepareorna är medvetet valda för att stödja lägre hastigheter och en lägre framkomlighet för motorfordonstrafik.

<sup>13</sup> Se *Riktlinjer körspår Ulleråker* daterad 2022-08-31

<sup>14</sup> För mer information om LBN och utrymmesklasser se <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1621296/FULLTEXT02.pdf>



Figur 6 Bilden visar körspår Lbn där kvarteret har en hörnavskärning mot Morgondrömsvägen (i öster i bilden) för att säkra utrymme för fotgängare

## 6.6 UTRYCKNING

Då alla gatorna i respektive delområde ska vara dimensionerade för typfordon Lbn (se avsnitt 6.5 *Tung trafik*) kommer alla gatorna vara framkomliga för större räddningsfordon.

Tillsammans med projektet för kapacitetsstark kollektivtrafik har delprojekten haft möte i september 2022 med räddningstjänsten om framkomligheten i gatustrukturen. En konsekvens av det mötet är att en av gång- och cykelvägarna genom Tallparken i nord-sydlig riktning ska vara öppen alternativt öppningsbar och körbar för utryckningsfordon. Utryckningsfordon kommer också kunna använda kollektivtrafikstråket förbi Hospitalet där övrig motorfordonstrafik är förbjuden.

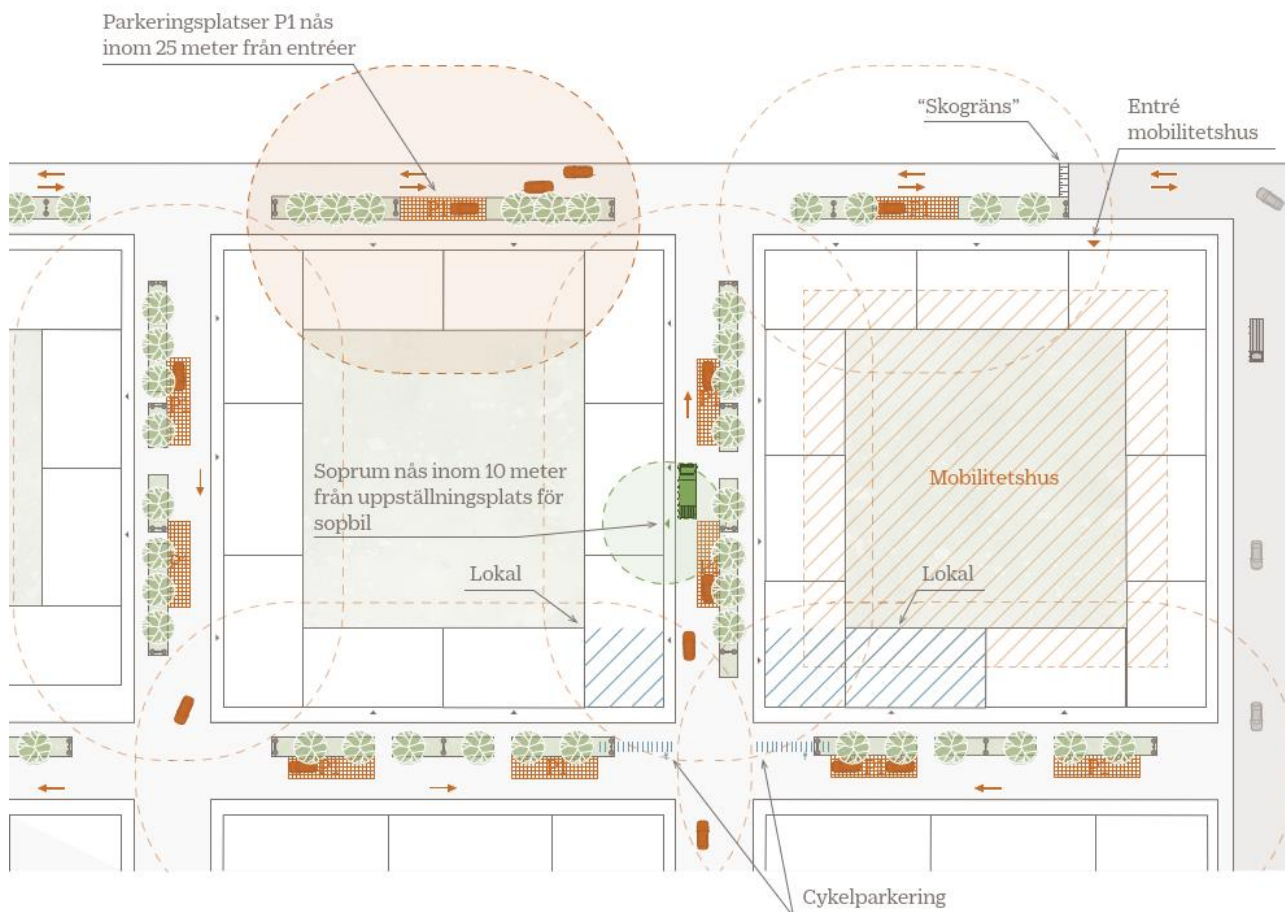
I gaturummen kommer det inte att finnas dedikerade uppställningsplatser för räddningsfordon.



## 7 TYPPLAN OCH GATUSEKTIONER

I det här kapitlet beskriver vi hur innehållet i kapitel 6 *Funktioner och behov i gaturummen* föreslås hanteras i gaturummen.

### 7.1 TYPPLAN



Figur 7 Bild som visar principiell lösning för gatornas disposition med avseende på körriktningar, reserverade ytor för parkering för rörelsehindrade inom 25 meter från samtliga entréer och cykelparkering, Källa: Nivå landskapsarkitektur.

Det vi kallar "typplan" är en situationsplan som visar hur gaturummen i kvarteren i de båda detaljplanerna är avsedda att fungera (notera att bilden inte återger en exakt plats utan bara styrande principer för gatornas disposition). Det som syns i bilden men som saknar text är

- körriktningar för motorfordonstrafiken (röda pilar)
- parkering för rörelsehindrade (markerade som P1 i bilden i rutiga ytor) med avståndsgräns på 25 meter (streckade linjer) till entréer (mindre svarta trianglar)

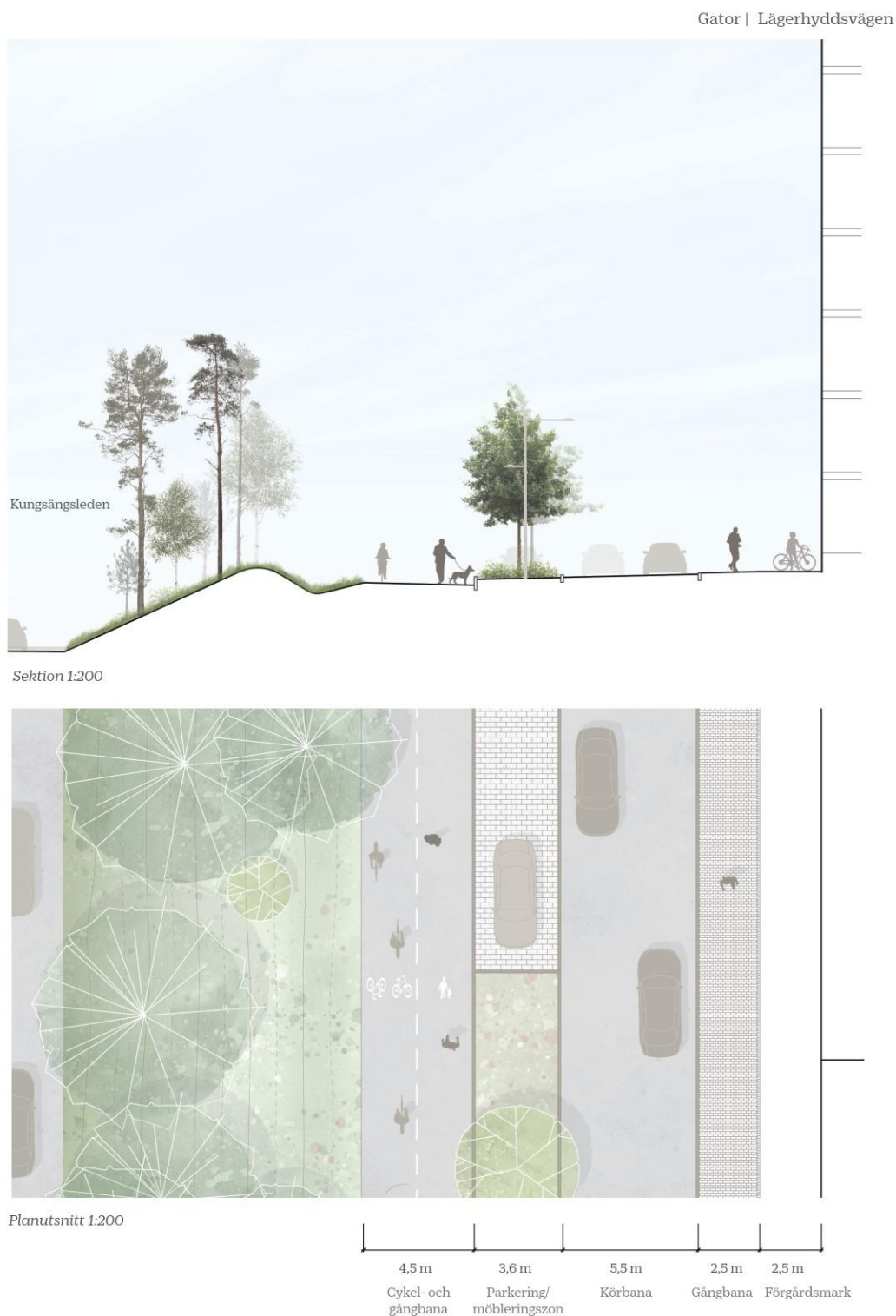
Värt att kommentera är att sopbilar alltså inte har någon sidoförlagd yta för uppställning utan att de använder körytan för detta. Detsamma gäller uppställning för större räddningsfordon.

### 7.2 GATUSEKTIONER

I det här avsnittet beskriver vi ett urval av gatusektionerna som redovisas i gestaltungsprogrammet. Urvalet är gjort utifrån att dessa gator är de vanligaste och/eller de viktigaste att kommentera ur ett trafikperspektiv.

## Lägerhyddsvägen

I norr får Lägerhyddsvägen en ny dragning längs Kungsängsleden och under den nya kollektivtrafikbron. Gatan är viktig som lokal tillfart för motorfordonstrafik till norra delen av Tallstråket. Gatan kommer att ha funktionen som lågfartsgata där fotgängare har en egen gångbana. Eftersom gatan går parallellt med ett huvudcykelstråk kommer merparten av cyklisterna på sträckan också vara separerade från motorfordonstrafiken.



Figur 8 Bild som visar sektion och planutsnitt för den framtida Lägerhyddsvägen.

## ”Tallgatan”

”Tallgatan” kommer vara en lokalgata som föreslås bli reglerad som cykelgata. Körbanan beläggs med en smal zon av asfalt och kantas av breda friser av smågatsten. Utformningen gör att cyklister naturligt är mitt i gatan, skapar upplevelsen av en minskad körbar yta och dämpar hastigheten vid möte för motorfordonstrafik. Gatan har en separerad gångbana intill husen och en slingrande grusbelagd gångbana i parken i norr.

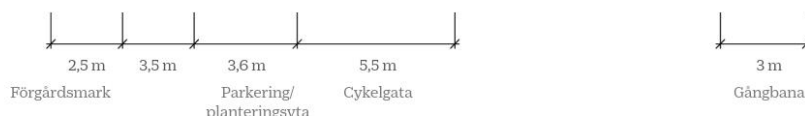
Gator | Tallgatan



Sektion 1:200



Planutsnitt 1:200



Figur 9 Bild som visar sektion och planutsnitt för den framtida gatan med arbetsnamnet Tallgatan.

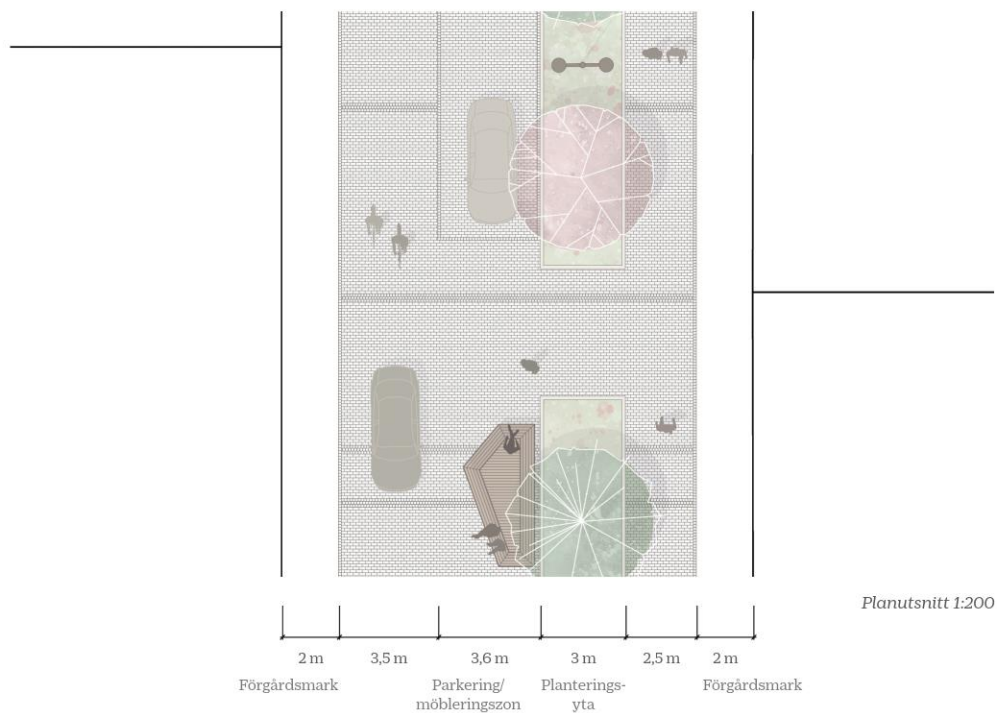
## Gränder

De mindre gatorna inne i kvarteren kommer att fungera som lokalgator reglerade som gågator. Tanken är att motorfordonstrafik endast ska använda gatorna om de har en målpunkt i kvarteren. Gatorna utformas med en nivå och en avskild gångyta på minst en sida av gatan.

Gator | Gränder



Sektion 1:200



Planutsnitt 1:200

Figur 10 Bild som visar sektion och planutsnitt för gator av typen gränd.



## 8 PARKERING OCH DIMENSIONERING AV MOBILITETSHUS

Parallellt med utvecklingen av delprojekten har vi tagit fram och uppdaterat en beräkning av antalet parkeringsplatser för cykel och bil.

### 8.1 CYKELPARKERING

Som grundprincip ska all cykelparkering kopplad till markanvändningen på kvartersmark ske inom kvartersmark. Den huvudsakliga mängden cykelparkering är förlagd inom kvarteren. I gaturummen finns förgårdsmark längs de flesta fasader som är tänkt att rymma cykelparkering för besökare eller kortare timparkering. Förgårdsmarken är i detaljplanerna reglerad som kvartersmark.

Som tidigare nämnt placeras byggnaderna i vissa gator med fasadliv direkt mot allmän plats utan förgårdsmark (exempelvis längs Morgondrömsvägen och vid korsningar). I dessa fall och vid större målpunkter (exempelvis vid dagligvarubutiker) finns det behov av att anordna cykelparkering för olika typer av cyklar på allmän plats.

Detaljerade riktlinjer med krav vid planering av cykelparkering är under framtagande (våren 2023). Till dess att dessa är antagna behöver planeringen av cykelparkering i Ulleråker med avseende på placering, utformning, antal med mera stämmas av med kommunens trafikplanerare.

### 8.2 BILPARKERING

I linje med mål 2b (se kapitel 2 Vision och mål) har i utgångspunkt all bilparkering samlats i gemensamma större mobilitetshus I norra delen av Tallstråket kommer ett mindre bilparkeringsgarage (som alltså inte kommer att klassas som ett mobilitetshus) att tillåtas.

Placeringen av mobilitetshusen (se Figur 2 Bild som visar föreslagen gatustruktur och gatuhierarki i Ulleråker tillsammans med placering av mobilitetshus., sida 15) balanserar behovet av tillgänglighet och av närhet till de större gatorna utan att dra biltrafik in i bostadsgatorna. Tanken är att en bilanvändare ska parkera i ett mobilitetshus för att sedan fortsätta till fots till sin destination. Syftet är att minimera behovet av att köra på det lokala gatunätet och att göra bilen som färdmedel mindre attraktiv.

De parkeringstal för olika markanvändningstyper som beräkningen är baserad på är framtagna i dialog med kommunen och följer kommunens riktvärden.<sup>15</sup> De viktigaste ställningstaganden bland parkeringstalen är

- 5 parkeringsplatser för bil per 1 000 kvm BOA bostäder, inklusive besöksparkering
- 3 parkeringsplatser för bil per 1 000 kvm BTA kontor, inklusive besöksparkering

Beräkningen av antalet platser beskrivs i *PM Parkeringsberäkning och dimensionering av mobilitetshus* daterad 2023-11-15.

För att uppskatta hur stor del av ytorna i mobilitetshusen som reserveras för bilparkering och mobilitetstjänster har ett antal riktvärden antagits, de flesta kommer från *Åtgärdsplanen hållbar mobilitet i Ulleråker*.

- 30 kvm BTA per parkeringsplats inkl. körytor och andra utrymmen
- 6 parkeringsplatser för rörelsehindrade (RHP) i anläggningar med över 200 platser
  - 80 kvm BTA per 2 RHP
- Samtliga platser är laddplatser
- En poolbil per 25 lägenheter
- Minst 5 procent av den totala ytan i mobilitetshusen ska reserveras för andra mobilitetstjänster än bil

<sup>15</sup> För mer information se

[https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parkeringstal\\_for\\_uppsala\\_rev\\_dec\\_2018.pdf](https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parkeringstal_for_uppsala_rev_dec_2018.pdf).

- 1 procent av bilplatserna reserveras för hyrbil.

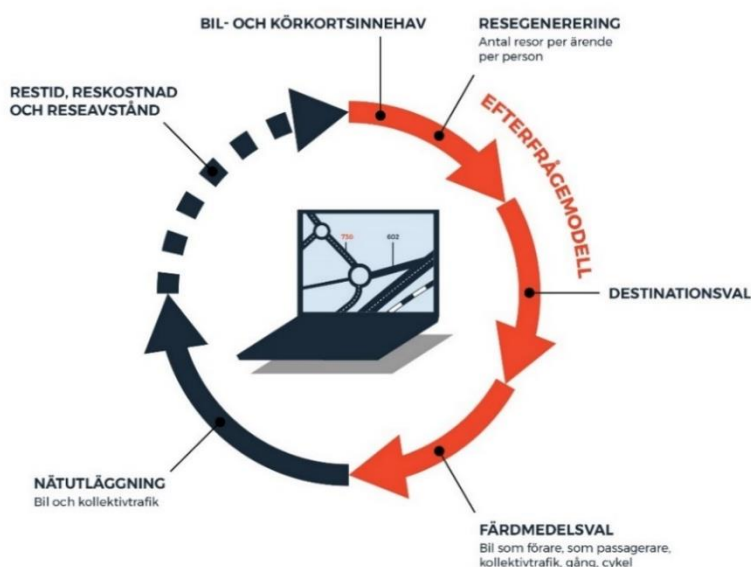
Totalt beräknas mobilitetshusen rymma drygt 2 200 parkeringsplatser för bil, exklusive platser för bilpool, hyrbilar och andra mobilitetstjänster. Den beräknade parkeringsefterfrågan uppgår till cirka 2 000 parkeringsplatser för bil. Beräkningarna ger därmed ett överskott på cirka 200 parkeringsplatser i hela Ulleråker. Placeringen av mobilitetshusen ger dock ett överskott i norra delen av Ulleråker och ett mindre underskott i Södra Ulleråker.

## 9 PARALLELLA DELUPPDRAG TRAFIK

I planeringsprocessen för detaljplanerna har det genomförts en rad deluppdrag gällande trafik.

För att säkerställa plangränsen i detaljplanerna för Tallstråket har WSP gjort en enklare förstudie (våren 2023) av platsbehovet för en eventuell breddning av Kungsängsleden och nya busshållplatser på sträckan mellan Ångströmlaboratoriet och Tallstråket. Förstudien kom fram till att en eventuell framtida breddning är förenligt med plangränsen i detaljplaneförslaget.

WSP har också tagit fram trafikprognoser för framtida biltrafikflöden vid två tillfällen. Trafikprognoserna har tagits fram med hjälp av kommunens makromodell i LuTrans. LuTrans är en så kallad efterfrågemodell som utifrån valt styrmedelspaket S2<sup>16</sup> och antagande om framtida markanvändning genererar resor som används som indata i en Vissim-modell. Den Vissim-modell som vi använt för området togs fram inom arbetet med *Södra Staden* år 2021. Inom ramen för de här uppdragen har WSP uppdaterat och utvecklat Vissim-modellen.



Figur 11 Bilden som visar hur makromodellen LuTrans genom flera iterationer får fram en resegenerering.

### 9.1 PM TRAFIKANALYS ULLERÅKER - KAPACITET OCH KONSEKVENSN 2022-05-31

Den här utredningen inkluderade en uppdaterad trafikprognos i LuTrans (se stycke ovan), en utökad kapacitetsanalys, samt en konsekvensanalys av tre scenarier

- Lägerhyddsvägens bro öppen för biltrafik och Ulleråkersvägen förbi Hospitalet öppen
- Lägerhyddsvägens bro stängd för biltrafik och Ulleråkersvägen förbi Hospitalet öppen
- Lägerhyddsvägens bro öppen för biltrafik och Ulleråkersvägen förbi Hospitalet stängd.

Analyserna utgick från ett helhetsperspektiv med fokus på de större gatorna i detaljplanerna för Tallstråket och Södra Ulleråker. Detaljplanerna för Centrala Ulleråker som har vunnit laga kraft ingick som förutsättningar i analyserna.

Slutsatserna från analyserna är att det, givet indata och analysernas avgränsning, inte uppstår

- några bestående köer inom gatunätet i Ulleråker

<sup>16</sup> Styrmedelspaketet S2 är det som kommunen valt att använda i den här typen av analyser. Paketet innehåller en höjd parkeringstaxa (för destinationsparkering, ej boendeparkering), ett minskat bilinnehav med 25% till följd av anslutning till bilpool. Milkostnaden för bil respektive kollektivtrafik är reall oförändrade jämfört med utgångsläget.

- några kapacitetsproblem som konsekvens av att Ulleråkersvägen förbi Hospitalet stängs för biltrafik.

Promemorian påpekar vikten av att analysera korsningen norr om Lägerhyddsvägens bron och av att hantera risken för smittrafik in till och ut från norra Tallstråket.

## 9.2 PM TRAFIKANALYS SKYTTELSIGNAL ÖVER KUNGSÄNGSLEDEN 2022-08-08

Syftet med den här delutredningen var att studera framkomligheten för fordonstrafiken på Lägerhyddsvägen med en skyttelsignal på bron över Kungsängsleden. Lösningen med skyttelsignal skulle analyseras då bron är för smal för att rymma både körfält i två riktningar och en planerad gångbana. Gångbanan är främst avsedd som en trygg och säker gångväg för gymnasieelever mellan Lundellska skolan och en temporär matsal nordväst om bron.



Figur 12 Bild som visar avgränsningslinje för området som analyserats i trafikanalysen för skyttelsignal på bron över Kungsängsleden.

Utredningen analyserade ett antal alternativ med variation i placeringen av signallyktor respektive stopplinjer. Resultaten från utredningen var att samtliga analyserade lösningar klarar av att hantera både dagens och framtida trafikflöden utan nämnvärda köbildningar som riskerar att sprida sig till närliggande korsningar. Lösningen med skyttelsignal innebär en mindre ökning av körtiden för busstrafiken, framför allt för trafik från öster.

## 9.3 KAPACITETS- OCH FRAMKOMLIGHETSANALYSER BRT KUNGSÄNGSLEDEN 2022-11-11

I uppdraget ingick att studera effekter på kapacitet och framkomlighet med en breddning av dagens Kungsängsleden på sträckan från korsningen med Dag Hammarskjölds väg i väster till korsningen med Kungsgatan i öster. I analyserna testades ett par kapacitetsstärkande åtgärder och dedikerade busskörfält för framtida kapacitetsstark busslinje med prognosår 2050. Analysen visade på ökad tillförlitlighet och minskade restider för både bil och buss med breddning till 2+2 körfält. Breddning med dedikerade busskörfält minskar restiden för buss men har inga positiva effekter för bil. Med dagens utformning fås vissa



framkomlighetsproblem på den utredda sträckan, men ännu större problem uppstår i signalkorsningen Kungsgatan/Kungsängsleden och österut

## **9.4 TRAFIKPROGNOS ULLERÅKER 2023-02-01**

Den uppdaterade trafikprognosen genomfördes med syftet att få fram trafikflödessiffror för prognosåret 2035 för gatunätet i Ulleråker (inklusive centrala Ulleråker) och för omgivande större trafikleder som svarar mot den planerade markanvändningen. Siffrorna skulle därefter användas som indata för luftkvalitets- och bullerberäkningar.

## **9.5 ÅTGÄRDSPLAN HÅLLBAR MOBILITET I ULLERÅKER, 2023-08-31**

Planen bygger vidare på erfarenheter från Centrala Ulleråker och Rosendal och syftar till att säkerställa åtgärder gällande mobilitet för att exploateringarna ska bidra till kommunens mål. Dokumentet ska vara ett levande dokument som ska uppdateras efterhand.

I åtgärdsplanen anges följande delar som är relevanta för detaljplanerna

- Detaljerade krav på cykelparkering
- Parkeringstal för bil
- Åtgärder för minskat behov av transporter under byggskede
- Identifierade mobilitetstjänster som byggaktörer bör implementera
- Principer för skolresor och hämta-/lämna-resor
- Funktion och innehåll i mobilitetshusen
- Åtgärder för hållbar mobilitet under byggtiden

## 10 FORTSATT ARBETE

Eftersom en detaljplan inte har möjlighet att hantera alla frågor i detaljutformningen och senare även i förvaltningen och driften av byggnader och gator kommer kommunen behöva följa upp en rad olika frågor i det fortsatta arbetet. I det här kapitlet redogör vi för de frågor som kommit fram under arbetsprocessen som är viktiga för att leva upp till kommunens mål och ambitioner.

### 10.1 GATUSTRUKTUR OCH -UTFORMNING

#### Behov av trafikstyrande och hastighetsdämpande åtgärder

För att se till att gatustrukturen kommer att fungera som tänkt krävs trafikstyrande och hastighetsdämpande åtgärder som gör det mindre attraktivt för genomfart för motorfordon i lokalgatorna. Gatorna ska vara framkomliga för större fordon och samtidigt utformade på ett sådant sätt att de säkrar gångfart. Eftersom gatorna är smala bör olika installationer och möblering dimensioneras för att klara mindre påkörning från motorfordon.

#### Cykelfrågor

Längs med längre stråk med cykling på gågator kan det vara värt att följa upp gaturegleringen, exempelvis Morgondrömsvägen längs kollektivtrafikstråket, då cyklister ofta håller en högre hastighet än gångfart. Kommunen kommer också behöva ta fram riktlinjer för utformningen av cykelgator för att säkra att utformningen av dem blir konsekvent och lätt att känna igen.

Vid större målpunkter behöver offentlig cykelparkering förläggas på allmän plats och/eller kravställas vid markanvisning av kvartersmark.

Generellt gäller att alla arbetsplatser, både förskolor, skolor och andra verksamheter, bör utformas utifrån kriterierna och råden på plattformen *Cykelvänligast*.

#### Risker med korsande vänstersväng från parallellgata med kollektivtrafikstråket

Vid de två platser där Morgondrömsvägen korsar Bergtrollsvägen respektive Tallgatan planeras gatorna i pågående (våren 2023) projektering för förbud mot vänstersväng från Morgondrömsvägen. Förbudet kommer innebära stora omvägar för trafiken för boende som vill angöra sina fastigheter längs Morgondrömsvägen. Lösningen innebär sannolikt att flertalet trafikanter kommer att bryta mot vänstersvängförbudet vilket i sig kommer innebära en risk för olyckor och en risk för trafikstörningar för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken.

### 10.2 HÄMTA OCH LÄMNA-TRAFK

Som princip arbetar kommunen för att inga hämta och lämna-resor till skolor och förskolor i Ulleråker ska ske med bil. Med det som utgångspunkt finns inga dedikerade parkeringsplatser för skjutsande föräldrar med planerna. Den som ändå väljer att använda bil för den här typen av resor kommer vara hänvisad till att parkera i mobilitetshuset. För att minska risken för ordningsstörningar med föräldrar som väljer att parkera på otillåtna platser måste kommunen både själva och tillsammans med framtida fastighetsägare jobba med kommunikationen till vårdnadshavare.

### 10.3 TRAFIKSITUATION UNDER BYGGTIDEN

Med hänsyn till både de som redan idag bor i Ulleråker och de som kommer att flytta in under de första etapperna är det av vikt att hantera gaturummen och framkomligheten för olika trafikslag under byggtiden. För nyinflyttade är det extra viktigt att etablera rätt färdmedelsvanor redan från start. För gående och cyklister bör det därför tas fram egna planer som pekar ut stråk som ska vara öppna med en acceptabel

standard sommar som vinter. För biltrafiken krävs åtgärder för att undvika att oreglerade gator används för parkering.

## 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**  
Box 574  
201 25 Malmö  
Besök: Jungmansgatan 10

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

