

Mobilitet i Ulleråker

– specifika åtgärder för mobilitet i detaljplanerna Sagan m.fl. och Vinghästen m.fl.

Fokusområde hållbara vardagsresor

Version 1.0

2018-04-03



Dokumentinformation:

Författare: Eric Dahmén, Trivector Traffic
Malin Gibrand, Trivector Traffic
Ulf Eriksson, Trivector Traffic
Elin Skogens, Uppsala kommun

Beställare: Uppsala kommun
Kontaktperson: Elin Skogens, telefon 018-727 43 71

Förord

Idag bor cirka 1500 invånare i stadsdelen Ulleråker i Uppsala. Till år 2030 ska Ulleråker utvecklas med 7 000 nya bostäder, verksamheter, handel, skolor, förskolor och annan service. Samtidigt måste motorfordonstrafiken inom området begränsas kraftigt, med hänsyn till områdets placering på Uppsalas vattentäkt. Genom utvecklingen av Ulleråker vill Uppsala kommun flytta fram positionerna när det gäller hållbara resor och omvandlingen kommer vara en viktig del för att nå kommunens långsiktiga klimat- och miljömål.

Målet är att minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Idag sker upp mot 68 % av Ulleråkerbornas resor med hållbara färdmedel. För att kunna bedriva ett systematiskt arbetssätt som säkerställer att hållbar mobilitet inkluderas genom hela planeringsprocessen har det tagits fram en handlingsplan för mobilitet i Ulleråker.

Denna åtgärdsplan är en konkretisering av handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker och omfattar åtgärder för hållbar mobilitet i Ulleråkers första etapp. Både åtgärdsplan och handlingsplan utgår från mobilitetsstrategin för Ulleråker, som i sin tur utgår från kommunens mål och styrdokument och planprogrammet för Ulleråker.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Dokumentbeskrivning	1
1.1 Styrande dokument	1
1.2 Åtgärdsplanens syfte	1
1.3 Tillämpning	2
1.4 Avgränsning	2
2. Parter i Ulleråker etapp 1	4
2.1 Markanvisade parter	4
2.2 Uppsala kommuns förvaltningar och bolag	5
2.3 Kollektivtrafikförvaltningen UL	5
2.4 Andra parter, inklusive ännu inte markanvisade parter	5
3. Grundläggande krav och åtaganden	6
3.1 Grundläggande krav inom respektive kvarter i etapp 1	6
3.2 Byggherrarnas åtaganden inom kvarteren i etapp 1	9
4. Åtgärder och aktiviteter	12
4.1 Målstyrd planering för hållbar mobilitet	12
4.2 Mobilitetstjänster på stadsdelsnivå	13
4.3 Mobilitetshus	14
4.4 Mobilitetscenter	16
4.5 Hållplats Vinghästtorget	17
4.6 Ulleråkersvägen	18
4.7 Hållbar mobilitet under byggtiden	19
4.8 Gods- och logistiktjänster	20
4.9 Uppsala bygglogistikcenter	22
4.10 Åtgärder utanför etapp 1	23
5. Uppföljningsplan av genomförda åtgärder	27
5.1 Hur?	27
5.2 När?	27
5.3 Vem?	27

Sammanfattning

Bakgrund och syfte

Åtgärdsplanen är en konkretisering av handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker. Den 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 samt planprogrammet för Ulleråker.

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 en ökad andel hållbara resor som beskrivs i Uppsala kommuns översiktsplan.

Denna åtgärdsplan omfattar åtgärder för detaljplanerna Sagan m.fl. och Vinghästen m.fl.¹ i Ulleråker.

Tillämpning av åtgärdsplanen

I åtgärdsplanen har alla aktuella parter i utbyggnaden av Ulleråker fått ansvar över olika typer av åtgärder. Det är viktigt att de parter som nämns i åtgärdsplanen ska genomföra de åtgärder som krävs för att nå målsättningarna.

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 den med en annan åtgärd, om den nya åtgärden ger samma eller bättre förväntad effekt på måluppfyllelsen.

Parter

I Ulleråker kommer det vara en stor mängd parter som på olika sätt är involverade i planeringen, utbyggnaden och användarskedet av Ulleråker. Främsta målgruppen för åtgärdsplanen är markanvisade byggherrar, berörda förvaltningar inom Uppsala kommun, kommunala bolag och Kollektivtrafikförvaltningen UL. Utöver dessa kommer flera andra parter att på sikt fylla viktiga funktioner i Ulleråker som

¹ Byggherrarnas åtgärder avser endast de markanvisade kvarteren i detaljplan Vinghästen m.fl.

är kopplat till mobilitetsarbetet, exempelvis framtida utvecklare och förvaltare av bostäder och lokaler och framtida arbetsgivare.

Åtgärder

Åtgärdsplanen redogör för hur respektive åtgärd är tänkt att genomföras och vad den syftar till, när åtgärden behöver genomföras och vem som är ansvarig. Respektive åtgärd finansieras av namngiven part om inget annat anges.

Åtgärdsplanen delas in i åtgärder som sker inom den geografiska avgränsningen för etapp 1, det vill säga inom detaljplanerna Sagan m.fl. och Vinghästen m.fl.², samt viktiga åtgärder som sker utanför men som har påverkan på förutsättningarna för hållbar mobilitet för etapp 1.

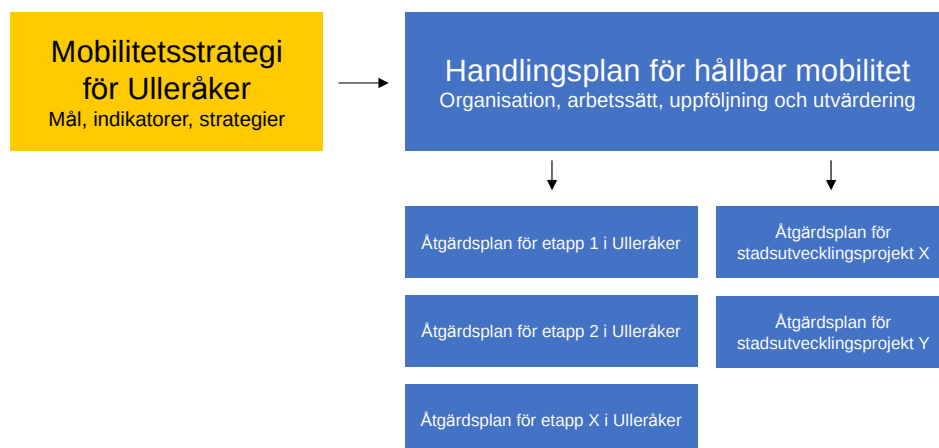
² Byggherrarnas åtgärder avser endast de markanvisade kvarteren i detaljplan Vinghästen m.fl.

1. Dokumentbeskrivning

Följande dokument innehåller en åtgärdsplan för mobilitetsåtgärderna i etapp 1, som omfattar detaljplanerna Sagan m.fl. och Vinghästen m.fl. i Ulleråker.

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.



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.

Denna åtgärdsplan omfattar åtgärder för detaljplanerna Sagan m.fl. och Vinghästen m.fl. i Ulleråker. Byggherrarnas åtgärder (se avsnitt 3.2) avser endast de markanvisade kvarteren i detaljplan Vinghästen m.fl.

1.3 Tillämpning

I åtgärdsplanen har varje aktuell part i utbyggnaden av Ulleråker ålagts ansvar över olika typer av åtgärder. Det är viktigt att de parter som nämns i åtgärdsplanen genomför de åtgärder som krävs för att nå målsättningarna.

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 målfyllnaden. I den bygglovsförberedande processen finns exempelvis möjlighet till bearbetning av byggherrarnas projekt. Kommunen kommer ställa krav på verifiering av åtaganden och krav, vilka sedan skrivs in i kommande köpeavtal efter att bygglov beviljats.

1.4 Avgränsning

Ettapp 1 i utbyggnaden av Ulleråker omfattar de mest centrala delarna genom följande två detaljplaner.



Figur 1-1 Orienteringskartor som visar programområdet med grå prickad linje och detaljplan Sagan m.fl. till med röd linje och detaljplan Vinghästen m.fl. med blå linje.

Detaljplan Sagan m.fl.

Detaljplanen vill möjliggöra cirka 400 bostäder, en kvarterspark, lokaler för förskola och lokaler för centrumverksamhet i bottenvåningen på bostadskvarteren. Förslaget bedöms innehålla cirka 2 000 kvadratmeter lokalyta.

Detaljplan Vinghästen m.fl.

Detaljplanen vill möjliggöra cirka 900 bostäder, två mobilitetshus (se vidare avsnitt 4.3), ett mobilitetscenter (se vidare avsnitt 4.4), en matvarubutik, lokaler för förskola samt lokaler för centrumverksamhet i bottenvåningarna. Förslaget bedöms innehålla cirka 7 000 kvadratmeter lokalyta.

2. Parter i Ulleråker etapp 1

Det kommer vara flera parter som på olika sätt är involverade i planeringen, utbyggnaden och användarskedet av Ulleråker. Detta kapitel visar vilka parter som är ansvariga för vissa delar av åtgärdsplanens genomförande.

2.1 Markanvisade parter

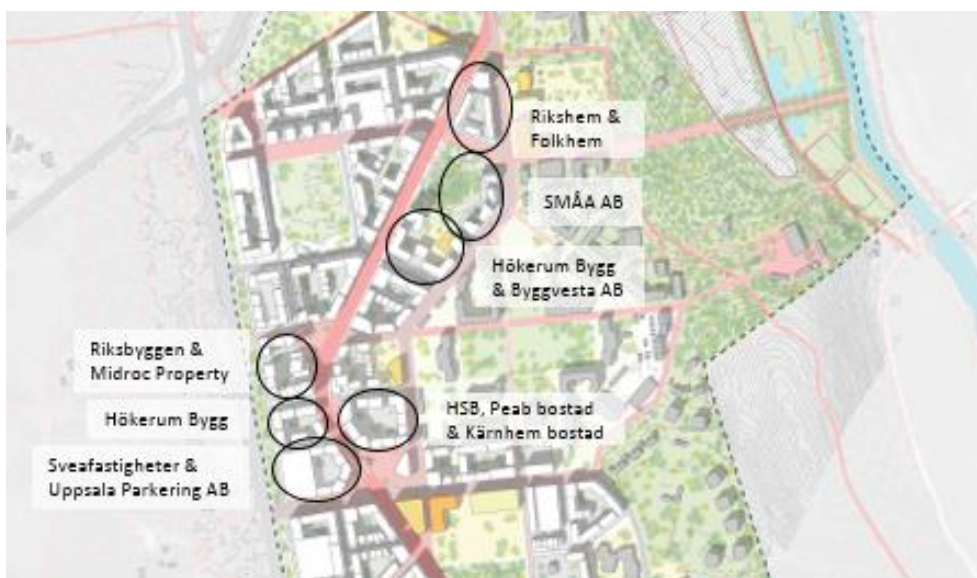
Marken för byggnation i detaljplan 1 i Ulleråker kommer att anvisas i flera omgångar. Nedan visas en sammanställning över vilka parter som har anvisats mark till och med hösten 2017:

Detaljplan Sagan m.fl.:

- ▶ Rikshem: cirka 100 lägenheter samt LSS-boende.
- ▶ Folkhem Trä: cirka 40 lägenheter
- ▶ SMÅA AB: cirka 100 lägenheter.
- ▶ Byggvesta AB: cirka 160 lägenheter och förskola.
- ▶ Hökerum Bygg: cirka 60 lägenheter.

Detaljplan Vinghästen m.fl.:

- ▶ Riksbyggen ekonomisk förening & Midroc Property Development: cirka 290 lägenheter.
- ▶ Sveafastigheter Bostad & Hökerum Bygg: cirka 200 lägenheter och centrumlokaler.
- ▶ Uppsala Parkerings AB: cirka 600 bilparkeringsplatser.
- ▶ HSB, Peab bostad och Kärnhem bostad: cirka 330 lägenheter, förskola och cirka 1 550 kvadratmeter handel.



2.2 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.

Uppsala Parkerings AB

Uppsala kommuns parkeringsbolag fyller en särskilt viktig roll i Ulleråker eftersom de ansvarar för att bygga mobilitetshusen och för friköpen av bilparkering. Inom etapp 1 ska ett eller två mobilitetshus byggas med parkering för olika fordon och mobilitetstjänster.

2.3 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.

2.4 Andra parter, inklusive ännu inte markanvisade parter

Utöver de namngivna parterna i kapitel 2.1, stadens förvaltningar och bolag och Kollektivtrafikförvaltningen UL 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.

3. Grundläggande krav och åtaganden

I följande kapitel åläggs varje part åtgärder för att nå målsättningarna för hållbar mobilitet i Ulleråker. Varje åtgärd innehåller information om åtgärden, precisering av genomförande och lämpligt skede för genomförande. Respektive åtgärd finansieras av namngiven part om inget annat anges.

3.1 Grundläggande krav inom respektive kvarter i etapp 1

Nedan illustreras de olika kvarteren inom etapp 1. Detaljplan Sagan m.fl. består av tre kvarter, medan detaljplan Vinghästen m.fl. består av sex kvarter.



Figur 3-1 Detaljplan Sagan m.fl. består av tre kvarter, medan detaljplan Vinghästen m.fl. består av sex kvarter (alla kvartersnamn är ännu ej fastställda).

Grundläggande krav vid markanvisning för hållbar mobilitet

Under markanvisningen för etapp 1 har byggherrarna godkänt ett antal grundläggande krav. Dessa krav måste uppfyllas vid genomförandet av byggherrens projekt. Nedan anges åtaganden som kommer ha effekt på hållbar mobilitet i Ulleråker.

Åtgärder för ökad cykelanvändning

Flera aktiviteter behövs för att underlätta för en ökad cykelanvändning. Cykelparkering ska utformas enligt gällande parkeringsnorm³, vilket innebär minst 40 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BOA för bostäder och minst 40 cykelparkeringsplatser per 1000 kvm BTA för kontor och övriga verksamheter. Särskild parkeringsutredning ska genomföras för anläggningar som anses alstra mycket besöks trafik.

Uppsala kommun har även tagit fram en cykelparkeringshandbok⁴ som vägledning och inspiration vid planering och byggande av cykelparkeringar i Uppsala. Den anger minimikrav och rekommendationer. För detaljplan Sagan m.fl. och detaljplan Vinghästen m.fl. ska minst följande tillgänglighets- och funktionskrav uppfyllas på kvartersmark i syfte att underlätta cykelanvändningen:

- ▶ Möjlighet att låsa ram för alla cyklar.
- ▶ Platser som är avsedda för långtidsparkering ska i huvudsak lokaliseras inomhus integrerad i en huvudbyggnad med god tillgänglighet nära entré (max 25 meter från entréer). Korttidsparkering för besökare kan i mindre utsträckning byggas utomhus.
- ▶ Parkering ska finnas för last- eller lådcykel i motsvarande 0,1 plats/lägenhet.
- ▶ Möjlighet att ladda el-cykel vid 20 procent av parkeringsplatserna i cykelrum.
- ▶ Hissarna anpassas för att rymma cyklar.
- ▶ Entréer ska ha god tillgänglighet för cyklar och förses med dörröppnare.
- ▶ Där cyklar behöver transporteras inomhus ska det anpassas utrymme för detta. Utställningsplatser för cyklar inomhus i anslutning till lägenheter ska inte blockera korridorer, loftgångar med mera.
- ▶ Tillgång till luftpump och reparationsställ i anslutning till cykelparkering.
- ▶ I anslutning till verksamhetslokaler ska tillgång till omklädningsrum och duschfaciliteter finnas.

Åtgärder för bilparkering

Bilparkering ska dimensioneras enligt gällande parkeringsnorm¹, vilket för detaljplan Sagan m.fl. och detaljplan Vinghästen m.fl. innebär följande riktvärden; minst 5 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BOA för bostäder, minst 3 bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA kontor och minst 2

³ Parkeringstal för Uppsala. Riktvärden för parkering på kvartersmark. Antagen 2016-10-27

⁴ Cykelparkeringar åt alla! En handbok för dig som planerar och bygger cykelparkeringar i Uppsala. 2016

bilparkeringsplatser per 1000 kvm BTA för övriga verksamheter. Parkeringstalen är flexibla och kan reduceras om fastighetsägaren genomför mobilitetsåtgärder som bedöms leda till ett minskat biläggande. Särskild parkeringsutredning ska genomföras för anläggningar som anses alstra mycket besökstrafik, t ex i de kvarter där handel är lokaliserad.

Huvudprincipen är att gatorna får användas för angöring men inte för parkering. All bilparkering ska friköpas och byggherren ska genomföra friköp (parkeringsköp) i Uppsala Parkering AB:s parkeringsanläggning (mobilitetshus). Kostnaden uppgår till 175 000 kr per bilparkeringsplats. Även besöksparkering hänvisas till områdets gemensamma parkeringsanläggning. Utrymme för angöring/korttidsparkering för enstaka transporter till bostäderna kommer att kunna ske på privat förgårdsmark, inom allmän plats alternativt inom kommunal kvartersmark avsedd för detta.

Samlade parkeringsanläggningar resulterar i ett visst gångavstånd till bilparkering och minskar därmed tillgängligheten, vilket dels påverkar dess relativa attraktivitet gentemot andra mer hållbara färdssätt, dels kan minska det slentrianmässiga användandet av bilen.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna anordnas inom 25 meter från bostadsentré om behovet finns eller uppstår hos de boende. Dessa anordnas inom kvartersmark.

Åtgärder för minskat behov av byggtransporter under byggskede

För att minska behovet av transporter under byggskedet ska byggherrarna ansluta sig till Uppsala bygglogistikcenter, genom vilket samordning sker av transporter under byggskedet. Genom att samordna transportflödet kan antalet byggtransporter minska med 40 till 50 %.

När?

Alla byggherrar har i samband med markanvisning åtagit sig att genomföra åtgärderna ovan. Före bygglovsansökan behöver det säkerställas att alla krav finns i fastigheterna. Bygglovshandläggare tillsammans med en resurs från mobilitetsenheten granskar handlingar.

Vem?

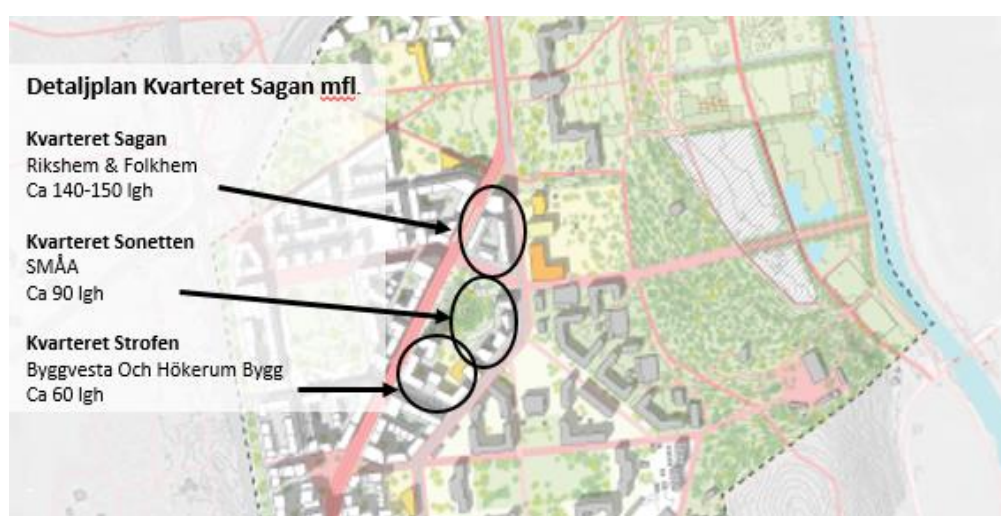
Alla byggherrar ansvarar för att de grundläggande kraven ovan uppfylls. Avdelningen Plan och bygg på Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för att kontrollera att kraven genomförs.

3.2 Byggherrarnas åtaganden inom kvarteren i etapp 1

Utöver de grundläggande kraven har byggherrarna beskrivit ytterligare åtgärder i sina tävlingsförslag som de kommer att genomföra. Nedan beskrivs åtgärderna uppdelat på detaljplan Sagan m.fl. och detaljplan Vinghästen m.fl.⁵

I den bygglovförberedande processen finns exempelvis möjlighet till bearbetning och utveckling av byggherrarnas projekt. Åtgärdsplanen medger att en åtgärd kan ersättas med en annan åtgärd, om den nya åtgärden ger samma eller bättre effekt på målpuppfyllelsen.

Kvarter inom detaljplan Sagan m.fl.



Detaljplan Sagan m.fl. – Åtaganden byggherrar		
Kvarter	Byggherre	Åtgärder enligt tävlingsförslag
Kvarteret Sagan (norr om Lyrikparken)	Rikshem & Folkhem	Cykelparkering kommer att finnas för vanliga cyklar och till mer platskrävande cyklar, som till exempel lådcyklar. Korttidsparkering ska anordnas utanför byggnaden och vid entréerna. Långtidsparkering och laddningsstationer för el-cyklar kommer att finnas i cykelrum på entréplan samt på bostadsvåningarna. Boende ska även kunna ta med sin cykel upp på terrassgången där den är i tryggt förvar bredvid lägenhetsdörren eller upphängd på väggen. I cykelrummet kommer det finnas plats för cykelunderhåll samt laddningsstationer för utomhusrullstolar.
Kvarteret Sonetten (Lyrikparken)	SMÅA	I varje bostadsrättsförening ska utlåningscyklar finnas för gäster samt möjlighet att boka en lådcykel. Bokning och tillgänglighetssökning ska ske mobilt. Ett halvårskort med stadstrafiken (UL) kommer ingå när man köper en lägenhet. Via en intern mobil anslagstjänst ska boende i huset kunna hjälpa varandra med transporter och ärenden, underhåll och reparationer med mera. Ser gärna ett framtida samarbete med serviceföretag med hemtransporter av varor mm. Detta skulle kunna omfatta flera kvarter i nya Ulleråker.

⁵ Byggherrarnas åtgärder avser endast de markanvisade kvarteren i detaljplan Vinghästen m.fl.

Detaljplan Sagan m.fl. – Åtaganden byggherrar		
Kvarter	Byggherre	Åtgärder enligt tävlingsförslag
Kvarteret Strofen (söder om Lyrikparken)	Byggvesta & Hökerum Bygg	Cykelrum med generösa mått och stora glaspartier mot torgen. Placeringen vid torgen gör det enkelt att parkera, pumpa och reparera sig cykel. I cykelrummen ska det även finnas lådcykelparkering och generösa cykelplatser för besökande. I cykel- och sophanteringsrum ges förutsättningar för fler hållbarhetsinitiativ eftersom de har potential att användas för till exempel lådcykelpool eller bytesrum. Förskolans generösa barnvagnsparkering gör det enkelt att hämta och lämna sitt/sina barn utan bil, vilket uppmuntrar till att gå eller åka kollektivt.

Kvarter inom detaljplan Vinghästen m.fl.



Detaljplan Vinghästen m.fl. – Åtaganden byggherrar		
Kvarter	Byggherre	Åtgärder enligt tävlingsförslag
Kv. Livs- glädjen	Ännu ej markanvisat	
Kv. Livsäventyret	Midroc & Riksbyggen	Kvarteret kommer att ha ett gemensamt magasin där de boende kan lämna, byta, renovera och återanvända saker. En app ska utvecklas för planering av samåkning och tips om fynd i återvinningsrummet och bokning av verktyg, cykel och bil. I entréerna ska interaktiva skärmar med reseplanerare finnas. Ett forskningssamarbete med temat "Det bilfria livet" ska startas, där det erbjuds smarta, överraskande och miljövänliga alternativ till egen bil. Cykelpool med både vanliga cyklar och lådcyklar kommer att finnas. Genomgående och uppglasade cykelrum i direkt anslutning till gatan. I cykelrummen ska även plats för cykelvård och återvinningskärl för alla fraktioner finnas. Cykelrummen i kvarteret kommer att utformas som inbjudande, öppna och inglasade mötesplatser med plats för cykelmeck och sittplatser för samvaro. Inrättande av bemannad servicefunktion för bland annat paketutlämning och verktygsuthyrning med conciernen i caféet som underlättar vardagen för boende genom att erbjuda postservice, boka/öppna lokaler, samordna bokning av bil/cykel, sälja hämtmat och hyra verktyg. Cykelcafé och cykelverkstad i "landmärket" som synliggör cykling. Egna boxar för post och paket i torghuset och norra huset entréer.

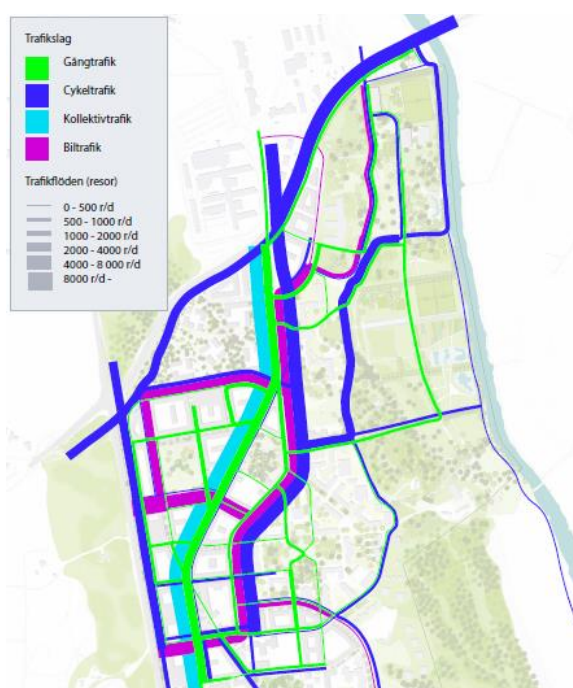
Detaljplan Vinghästen m.fl. – Åtaganden byggherrar		
Kvarter	Byggherre	Åtgärder enligt tävlingsförslag
Kv. Kappåkningsen (sydvästra kvarteret)	Svea-fastigheter & Hökerum Bygg	Förutom de obligatoriska fraktionerna ska det även finnas en fastighetsnära insamling av farligt avfall, grovsopor och kläder i samarbete med Myrorna eller Stadsmissionen. Det ska även finnas ett delvis bemannat "Återbrukscenter" i anslutning till kvarterets stora trapphus, vilket ger förutsättningar för resursdelning, återbruk, reparationer och byten av varor. Kommer att utveckla en digital mötesplats som kompletterar återbrukscentret, för att underlätta och möjliggöra en hållbar livsstil under arbetsnamnet Ulleråker Återbrukscenter. Verka för att det inrättas en lokal för leverans av digitalt köpta varor och tjänster. Ska ge automatisk anslutning till Gröna bilister som tillhandahåller information och utbildning om hållbara billösningar.
Kv. Vinghästen (östra kvarteret)	HSB, Peab bostad och Kärnhem bostad	Förutom tävlingsprogrammets tio fraktioner ska återvinning av batterier, glödlampor, lysrör och farligt avfall erbjudas. Vid inflyttning kommer de boende upplysas om fördelarna med återvinning och att man genom att använda miljörummet minskar behovet av egna transporter. Magasin kommer finnas där boende kan lämna in prylar och kläder som de har tröttnat på. Nyinflyttade ska få information via Ulleråkers välkomstpaket. Där lyfts områdets kvalitéer med fokus på vardag, närmiljö och hållbara transporter. Modern teknik som underlättar hållbara resval och delande: Med hjälp av synliggörande och jämförande teknik i och utanför hemmet skapas nya beteendemönster hos de boende. Ett exempel är digitala verktyg som underlättar hållbara resval. Boende uppmuntras att hyra ut den egna bilen eller att samåka. Cyklar i cykelpoolen ska kunna bokas via en hemsida, en app och i cykelrummet. Boende ska få testa olika cyklar och tekniska lösningar vid ett evenemang som är anordnat av byggherrarna och den nya styrelsen. Vill tillsammans med andra aktörer i Ulleråker skapa/hitta ett verktyg/app. Med teknik som gör kommunikation och planering till en enkel del av vardagen finns det möjlighet för den som vill vara en del av en bilfri och självklar framtid.

4. Åtgärder och aktiviteter

4.1 Målstyrd planering för hållbar mobilitet

Minst 80 % av alla resor i Ulleråker ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik och alla resor, utom möjligen cykelresorna, börjar med en promenad. För att kunna utforma gaturummet efter målbilden har en målstyrd trafikprognos för samtliga trafikslag beräknats och analyserats. Utifrån strukturplanen, lokalisering av bostäder och målpunkter samt bedömd framkomlighet längs olika stråk har trafikanternas fördelning i gatunätet studerats. Analysen visar hur fotgängare och cyklister tillsammans med kollektivtrafiken bedöms dimensionera flera av gatorna i Ulleråker. Utifrån analysen har utformningen av gaturummet och korsningspunkter kunnat anpassas för den stora mängden fotgängare och cyklister samt för en kollektivtrafik med hög prioritet.

Det föreslagna gatunätets utformning uppmuntrar resor till fots och med cykel genom generösa gångytor, gena stråk och cykelbanor med god framkomlighet. Hastigheten på de större gatorna begränsas till 30 km/h och de lokala gatorna utformas som gångfartsområden, där fotgängarna har företräde. Korsningar mellan biltrafik och fotgängare och cyklister görs hastighetssäkrade för ökad trygghet och säkerhet.



Figur 4-1 Beräknade flöden av gång, cykel, kollektivtrafik och biltrafik utgör ett viktigt underlag för målstyrd planering av hållbar mobilitet i Ulleråker.

4.2 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.

Koncept

Ett koncept för att erbjuda mobilitetstjänster på stadsdelsnivå är under framtagande. Genom att erbjuda en bred mix av mobilitetstjänster kan bilfritt boende underlättas och bilanvändningen minskas. Nyinflyttade erbjuds 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. Följande mobilitetstjänster bedöms utgöra grunden i erbjudandet:

- ▶ Personlig reserådgivning
- ▶ Information, kampanjer & prova-på-erbjudande om hållbart resande
- ▶ Månadskort med stadstrafiken och/eller kollektivtrafikkort
- ▶ Bilpool
- ▶ Hyrbil
- ▶ Cykelpool
- ▶ Hyrcykelsystem (lånecykelsystem)
- ▶ Avlämningskåp och leveranskåp
- ▶ Digital plattform för information, bokning, betalning

När?

Erbjudande om mobilitetstjänster på stadsdelsnivå ska finnas framtaget innan lägenhetsförsäljning, så att byggherrarna kan integrera tjänsterna i erbjudandet till lägenhetsspekulanter. Mobilitetstjänsterna ska vara i drift från första inflyttning och finnas i drift långsiktigt. Ett åtagande från byggherrar bör sträcka sig över minst 10 år.

Vem?

Stadsbyggnadsförvaltningen och enheten Mobilitet ansvarar för att samordna mobilitetstjänster på stadsdelsnivå. Arbetet utförs tillsammans med byggherrar. Drift av mobilitetstjänster kan överlåtas till en mobilitetsoperatör.

4.3 Mobilitetshus

Funktion och utformning

Mobilitetshus kan beskrivas som framtidens parkeringshus. Ett mobilitetshus är en anläggning i stadsdelen dit boende, verksamma och besökare vänder sig för att ta del av olika mobilitetstjänster. Utöver bilparkering finns här tillgång till bilpool, hyrbil, cykelparkering och cykelpool. Även andra tjänster så som avlämningssskåp, leveranssskåp och cykeltvätt 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.

I etapp 1 planeras för ett eller två mobilitetshus. I det första mobilitetshuset som byggs ligger fokus på att hantera parkeringsbehov för bilar med bilpool, hyrbil och laddningsinfrastruktur samt cykelparkering primärt för cyklar som del i en hel resa med bil som en länk. Minst 5 % av mobilitetshusets yta reserveras för andra mobilitetstjänster än bil. Dessa ytor förläggs i markplan för god tillgänglighet. Parkeringsplatser för bilpool och hyrbil förläggs på de lägre våningsplanen då dessa platser bedöms användas mest frekvent.

Erfarenheter från mobilitetshusen i etapp 1 används i senare etapper för utformning av mobilitetshus där ytterligare mobilitetstjänster kan kopplas på.

Det är viktigt att mobilitetshusen utformas för en flexibel användning. 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. Våningsplan kan då i framtiden få en helt annan funktion beroende på minskat bilinnehav, vilket till exempel påverkar höjden mellan bjälklag.

För varje mobilitetshus föreslås:

- ▶ Cirka 6 procent av bilparkeringsplatserna reserveras för bilpool. Det motsvarar en (1) bilpoolsbil per 50 lägenheter.
- ▶ Cirka 1 procent av bilparkeringsplatserna reserveras för hyrbil.
- ▶ Minst 20 procent av bilparkeringsplatserna förses med laddstolpe inledningsvis. Samtliga platser förbereds för framtida installation av laddning.
- ▶ Minst 5 % av ytan reserveras för andra mobilitetstjänster än bil.
- ▶ Cykelparkeringsplatser utformas med laddstolpe vid minst 20 procent av platserna och med plats för lådcykel/cykelkärra vid minst 10 procent av platserna.

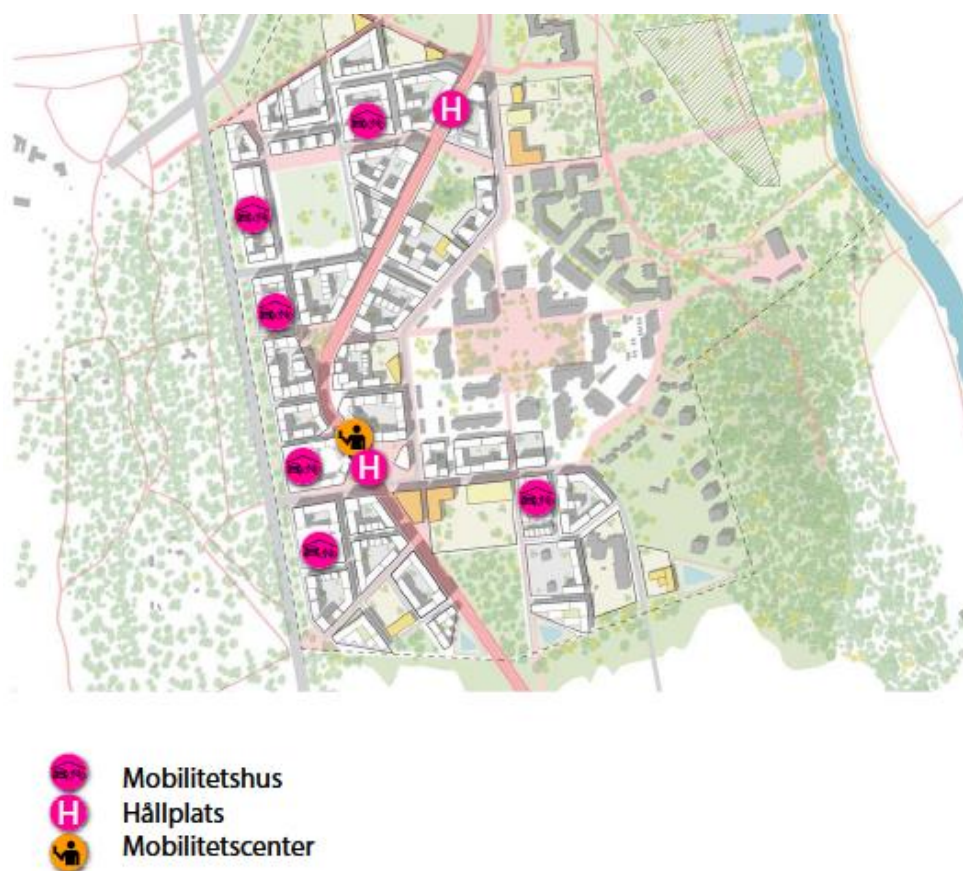
Vidare behöver även utrymme för leveransboxar och dylikt för paket och hemleveranser till privatpersoner utredas och placeras strategiskt utifrån ett godstransport- och konsumentperspektiv (se vidare avsnitt 4.8).

När?

Mobilitetshuset byggs samtidigt som det sydvästra kvarteret. För att säkerställa att mobilitetstjänsterna är tillgängliga från första inflyttning, kan provisoriska uppställningsplatser för mobilitetstjänster och bilparkering övervägas under en övergångsfas/begränsad tid. Detta för att erbjuda en god tillgänglighet till mobilitetstjänster för samtliga kvarter under byggskedet.

Vem?

Uppsala Parkerings AB ansvarar för att bygga mobilitetshuset och för drift av anläggningen. Mobilitetsoperatörer ansvarar för drift av mobilitetstjänsterna.



Figur 4-2 Lokalisering av planerade mobilitetshus inom Etapp 1 och i dess närhet.

4.4 Mobilitetscenter

Funktion och utformning

Mobilitetscentret är en publik lokal som ska tillhandahålla reserådgivning och information för medborgare, verksamma och besökare. Det främsta syftet är att underlätta för boenden att prova olika mobilitetslösningar i vardagen men även att erbjuda en flexibel mobilitet för besökare och sällanbehov.

Mobilitetscentret bemannas med personal (bedömt behov av cirka 1,5 tjänster) och lokaliseras i anslutning till Vinghästtorget, antingen i en friliggande byggnad eller som en integrerad del i kvarteret Kappåkningen. Minst 100 kvm lokalyta avsätts för mobilitetscentrets funktioner.

Nedan visas ett förslag på dimensioneringsförutsättningar:

- ▶ Servicedisk, två kontorsplatser, utrymme för skrivare/kopiator.
- ▶ Lounge och mötesplats (bord med 12 platser), demo- och utställningsyta för besökare.
- ▶ Kök och toalett med dusch.

Personalen föreslås ansvara för följande arbetsuppgifter:

- ▶ Transport som tjänst, ansvarig för plattform och information.
- ▶ Hållbar mobilitet i byggskedet: information och samordning.
- ▶ Välkomstpaket: informationsmaterial och distribution.
- ▶ Information: information till användare, information till parter.
- ▶ Kampanjer: tre kampanjer per år.
- ▶ Stötta olika parter för deras åtaganden.
- ▶ Uppföljning och utvärdering, årlig och större vart tredje år.
- ▶ Samordnade inköp/upphandling av tjänster.
- ▶ Kundtjänst.
- ▶ Drivande aktör i utveckling av nya tjänster.

När?

Mobilitetscentret byggs samtidigt som det sydvästra kvarteret. För att säkerställa att mobilitetscentret är tillgängligt från första inflyttning, kan provisoriska lokallösningar övervägas under en övergångsfas/begränsad tid.

Vem?

Beroende på lokalisering ansvarar Sveafastigheter Bostad, Hökerum Bygg eller Uppsala Parkerings AB för att lokalen byggs. Stadsbyggnadsförvaltningen har ett samordningsansvar så att det finns förutsättningar för verksamheten att bedrivas. Ansvaret, finansiering och bemanning av mobilitetscenter klargörs mellan inblandade aktörer. Driften kan även överlätas till en mobilitetsoperatör. Mobilitetscentrets verksamhet är nära kopplat till kommunens övriga arbete med hållbar mobilitet.

4.5 Hållplats Vinghästtorget

Funktion och utformning

Hållplats Vinghästtorget kommer att bli den mest använda kollektivtrafikhållplatsen i Ulleråker med upp mot 2000 resenärer per dag vid ett fullt utbyggt Ulleråker. Den trafikeras av linje 4 (Årsta norra–Gottsunda östra) i nuläget och binder samman Ulleråker med Gottsunda centrum, Akademiska sjukhuset, Science Park, Centralstationen, City och Gränbystaden. När Kunskapsspåret är utbyggt kan detta se annorlunda ut.

Hållplatsen föreslås utrustas med:

- ▶ Cirka 20 platser för hyrcyklar.
- ▶ Cykelparkeringsplatser dimensioneras utifrån på- och avstigande (20 procent av platserna med laddstolpe, 10 procent av platserna med plats för lådcykel/cykelkärra).
- ▶ Avlämningsskåp i flexibla storlekar för personliga tillbehör.
- ▶ Cykelpump.

Därutöver föreslås hållplatsen utformas med god komfort (väderskydd, sittplatser och belysning), information och vägvisning och bland annat innehålla:

- ▶ Destinationskarta med information om områdets mobilitetslösningar och mobilitetscenter.
- ▶ Information om kollektivtrafiken: realtidsinformation, linjenätskarta, aktuell tidtabell och biljettinformation.
- ▶ Vägvisning med avstånd och tid till viktiga målpunkter, till exempel Mobilitetscentret.

När?

Hållplats Vinghästtorget byggs samtidigt som kollektivtrafikstråket och färdigställs innan detaljplan Sagan m.fl.

Vem?

Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för att hållplatsen utformas med god komfort och information. Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för anläggning av parkering för cykel och hyrcykel, cykelpump och avlämningsskåp och vägvisning.

4.6 Ulleråkersvägen

Funktion och utformning

Ulleråkersvägen är del av den södra infarten till Ulleråker och binder ihop Ulleråker med Dag Hammarskjölds väg. Ulleråkersvägen planeras för stora cykeltrafikflöden med 3,5 meter bred separerad cykelbana. Gångbanor finns längs båda sidor av vägen och är 2 meter breda. Hastigheten för fordonstrafik är låg, 30 km/h. Korsningspunkterna mellan oskyddade trafikanter och motorfordonstrafik är hastighetssäkrade. Vägen dimensioneras för att även hantera tung trafik.



Figur 4-3 Ulleråkersvägen i plan (till vänster) och sektion (till höger). Bild framtagen av Mandaworks/Warm in the winter.

När?

Vägen detaljplaneras inom Sagan m.fl. och Vinghästen m.fl. samt inom detaljplan för området söder om Ulleråkersvägen.

Vem?

Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för genomförande.

4.7 Hållbar mobilitet under byggtiden

Hur?

Uppsala kommun har tagit fram förslag på en checklista för god framkomlighet för fotgängare och cyklister under byggtiden⁶ i Ulleråker. Checklistan ska vara till stöd för byggherrar och upphandlade entreprenörer.

I Ulleråker är gång och cykel prioriterade trafikslag, tillsammans med kollektivtrafiken. Vid upphandling av entreprenörer bör det i allmänna föreskrifter framgå att kommunen fäster stor vikt vid framkomlighet och säkerhet för gående och cyklister. Detta innebär bland annat att framkomligheten och säkerheten för dessa trafikslag ska säkras under byggtiden genom:

- ▶ Noggrann avspärning av hela byggområdet.
- ▶ Separering av samtliga trafikslag.
- ▶ Lämplig utformning av omledningar för gång- och cykeltrafik.
- ▶ Tydlig vägvisning och orienterbarhet.
- ▶ Bra beläggning och god komfort.

När?

Checklistan ges till samtliga byggherrar och upphandlade entreprenörer i god tid före byggstart. Uppföljning av checklistans kvalitetsnivåer kommer att ske på byggplatsmöten och genom stickprovskontroller.

Vem?

Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för att checklistan uppdateras och kommuniceras till byggherrar och upphandlade entreprenörer. Checklistan ska användas av entreprenörer i Ulleråker för att kontrollera att omledningar för gång- och cykeltrafik har tillräckligt god standard.

⁶ Uppsala kommun, stadsbyggnadsförvaltningen (2017), *Checklista för god framkomlighet för hållbara transporter under byggtiden*, daterad 2017-05-11, version 0.9.

4.8 Gods- och logistiktjänster

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.

Godstransporternas 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 geostaket⁷. Inom arbetet med bygglogistikcenter finns redan idag tillgång till hög grad av digitalisering, kontroll och insamling av data att använda vid kommande planering.

⁷ 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.

Samlastning

I Ulleråker finns möjlighet att i tidigt skede tänka in ytbehov för godshantering, vilket kan omfatta både varor och avfall. Genom tillämpning av koncept för samlastning och planering av ytor kommer goda förutsättningar att ges för att nyttja samlastningstjänster.

Avfallshantering och återvinning

För att minska bilanvändningen ska varje kvarter ha utrymme för källsortering med minst tio fraktioner. Hushållsavfall har kommunen rådighet över och hanteringen upphandlas. Dessa aktörer kan även hantera återvinningsfraktioner, men oftast görs inte det inom samma uppdrag. Återvinningsfraktioner ligger under producentansvaret och hanteras av fastighetsägare/bostadsrättsföreningar och verksamheter. Det står dessa fritt att välja aktör att hantera hämtning.

Genom att samordna transporterna och samlokalisera avfalls- och återbruksrum 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. Arbetet behöver bedrivas tillsammans med fastighetsägare och verksamheter eftersom de bl a ansvarar för hantering av återvinningsfraktioner. Drift av tjänster kan överlåtas till en tredje part.

4.9 Uppsala bygglogistikcenter

Funktion och utformning

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 byggherrar.

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 framtagna.

Uppsala bygglogistikcenter består av två funktioner – samlastning via en samlastningscentral och leveransplanering genom en digital tjänst. Funktionerna är upphandlade och levereras av Wiklunds Åkeri AB respektive Wellsec AB.

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.

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 byggherrar och kommunen. Bygglogistikcenter finansieras genom en fast anslutningsavgift av byggherrarna. Byggherrarnas entreprenörer blir de aktörer som primärt använder Uppsala bygglogistikcenter.

4.10 Åtgärder utanför etapp 1

I detta avsnitt beskrivs åtgärder som behöver genomföras inom Ulleråker och innan eller i samband med åtgärder inom etapp 1.

Hållplats Lyrikparken

Funktion och utformning

Hållplats Lyrikparken kommer att bli en viktig hållplats för besökare till Ulleråker med upp mot 1000 resenärer per dag vid ett fullt utbyggt Ulleråker. Den trafikeras av linje 4 (Årsta norra–Gottsunda östra) och binder samman Ulleråker med Gottsunda centrum, Akademiska sjukhuset, Science Park, Centralstationen, City och Gränbystaden i nuläget. Den trafikeras även av linje 12 (Stenhagen – Ulleråker) och binder samman Ulleråker med Eriksberg, Flogsta och Stenhagen. När Kunskapsspåret är utbyggt kan linjerna förändras.

Hållplatsen föreslås utrustas med:

- ▶ Platser för hyrcyklar.
- ▶ Cykelparkeringsplatser dimensioneras utifrån på- och avstigande (20 procent av platserna med laddstolpe, 10 procent av platserna med plats för lådcykel- eller cykelkärra).
- ▶ Avlämningskåp i flexibla storlekar.
- ▶ Cykelpump.

Därutöver föreslås hållplatsen utformas med god komfort (väderskydd, sittplatser och belysning), information och vägvisning och bland annat innehålla:

- ▶ Destinationskarta med information om områdets mobilitetslösningar och Mobilitetscentret.
- ▶ Information om kollektivtrafiken: realtidsinformation, linjenätskarta, aktuell tidtabell och biljettinformation.
- ▶ Vägvisning med avstånd och tid till viktiga målpunkter, till exempel Mobilitetscentret.

När?

Det är oklart när denna hållplats byggs, men sannolikt först när kollektivtrafikstråket genom Vattentornsparken färdigställs, vilket förutsätter rivning som är planerad till 2021.

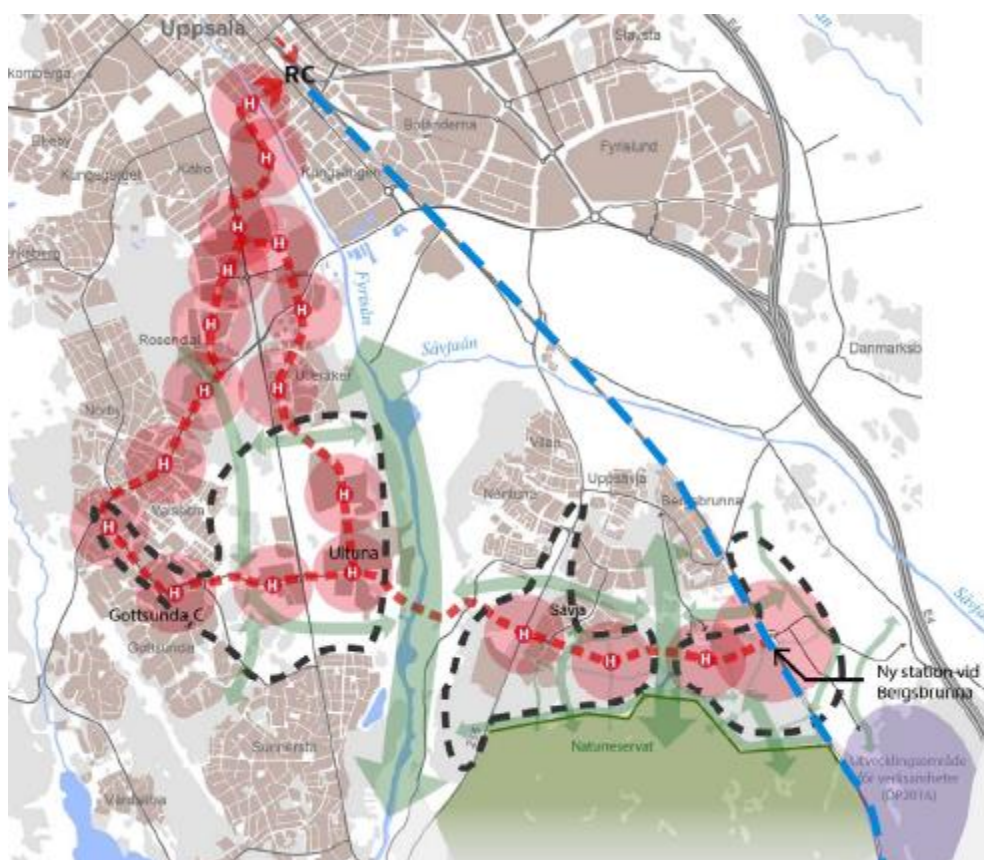
Vem?

Kollektivtrafikförvaltningen UL ansvarar för att hållplatsen utformas med god komfort och information. Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för anläggning av parkering för cykel och hyrcykel, cykelpump och avlämningskåp och vägvisning.

Kunskapsspåret

Kunskapsspåret är ett kollektivtrafikstråk som ska binda ihop Ulleråker med både Gottsunda och med centrala staden. Genom nya Ultunalänken kopplas Kunskapsspåret även till Bergsbrunna station. Utbyggnaden planeras för spårväg men under ett övergående skede kan stråket trafikeras av buss.

En ny bro för kollektivtrafik, gång och cykel planeras över Kungsängsleden öster om Ångströmlaboratoriet. Den utgör en del av Kunskapsspåret och ger gång-, cykel- och kollektivtrafik en genare sträckning mellan Ulleråker och centrala staden.



När?

Utbyggnaden för spårväg beräknas vara klar år 2029.

Vem?

Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för genomförande i samverkan med Kollektivtrafikförvaltningen UL som ansvarar för drift.

Snabbcykelled längs Dag Hammarskjölds väg

En snabbcykelled planeras längs Dag Hammarskjölds väg och binder ihop Ulleråker med den centrala staden. Körbanan är 4,5 meter bred och separerad från biltrafik samtidigt som sträckningen är gen och utan hinder.



Figur 4-4 Sektion som visar (från vänster) Dag Hammarskjölds väg, cykelväg, trädgårdarna samt lokalgatan Titaniavägen som ansluter till de nya kvarteren. Illustration: Mandaworks/Warm in the winter

När?

Snabbcykelledens hela sträckning är planerad till år 2024, men det är sannolikt att delen förbi Ulleråker genomförs tidigare än så.

Vem?

Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för genomförande.

HyrCykelsystem

Stadsbyggnadsförvaltningen för en god kommunikation med privata aktörer som har intresse av att starta upp ett hyrcykelsystem i Uppsala. Det finns i nuläget inga beslut om ett kommunalt hyrcykelsystem.

När?

Tidplan för upphandling och införande är oklart i dagsläget. Det är önskvärt om hyrcykelsystemet är i drift vid första inflyttning i Ulleråker.

Vem?

Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för genomförande.

Aktiva och säkra skolresor

Ett förslag på strategi och handlingsplan för skolresor i Ulleråker har tagits fram. Strategin innehåller övergripande inriktning för arbetet med planering och kommunikation kring resor till skolor och förskolor i Ulleråker. Den identifierar också förutsättningar och lösningar för varje skola, och bildar på så sätt en handlingsplan för området. Den övergripande strategin ska godkännas av projektledningen, men handlingsplanen är ett levande dokument som växer fram i takt med att planeringen för Ulleråker tar fastare form.

Handlingsplanen omfattar följande områden:

- ▶ Parkering och avlämningsplatser
- ▶ Utformning, reglering och ansvar för avlämningsplatser
- ▶ Beteendepåverkande åtgärder
- ▶ Leveranser och hämtning av avfall
- ▶ Säkra och trygga skolvägar
- ▶ Kommunikation

I strategin beskrivs bland annat att skolor planeras så att det blir en biltrafikkfri zon närmast skolan och att föräldrar till barn från andra delar av Uppsala, om de skjutsar sina barn med bil, hänvisas till utpekade avlämningsplatser som lokaliseras upp till 500 meter från skolan. Alla vägar som ansluter till skolan ska vara väl utformad och upplysta för att eleverna ska kunna gå eller cykla på ett säkert sätt till skolan. Bilparkering för personal på skolan ska ske i mobilitetshuset, och friköpas av byggherre för fastigheten.

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 leverans korsar en GC-väg ska detta göras framåt och inte bakåt och med god sikt.

Under byggtiden är checklistan för god framkomlighet under byggtiden viktig för att skapa goda förutsättningar för aktiva och säkra skolresor.

När?

Strategin ska framförallt tillämpas vid planering av nya skolor och förskolor i Ulleråker men bör även appliceras i arbetet med befintliga skolor och förskolor.

Vem?

Stadsbyggnadsförvaltningen ansvarar för genomförande.

5. Uppföljningsplan av genomförda åtgärder

5.1 Hur?

I handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker finns en uppföljningsplan som beskriver hur målen ska följas upp. Uppföljningsplanen fångar in de stora systemeffekterna om bland annat fördelningen mellan olika färdmedel och invånarnas nöjdhet.

Förutom att följa upp målen föreslås även att enskilda mobilitetsåtgärder ska följas upp för att se hur effektfulla de är. Uppföljningen av åtgärderna kan baseras på SUMO, System för utvärdering av mobilitetsprojekt, vilket är ett verktyg för att planera, följa upp och utvärdera mobilitetsprojekt. Framförallt utvärderas insatserna i projekten och mobilitetstjänsterna, attitydförändringar och beteendeförändringar.

Ur åtgärdsplanen för etapp 1 föreslås följande åtgärder följas upp:

- ▶ Tjänster som finns i mobilitetshuset:
 - ▶ Leveransskåp.
 - ▶ Vagnar för hemforsling av varor.
 - ▶ Cykelparkering.
 - ▶ Bilpool och hyrbil.
- ▶ Mobilitetscentret, samt följande specifika tjänster:
 - ▶ Välkomstpaket.
 - ▶ Genomförda kampanjer.
 - ▶ Digital plattform.
 - ▶ Cykelpool.
- ▶ Hyrcykelsystem.
- ▶ Checklista för hållbar mobilitet under byggtiden.

Efter genomförd utvärdering av mobilitetsåtgärderna ska det prövas om åtgärderna ska fortsätta att erbjudas i kommande etapper.

5.2 När?

Utvärdering av mobilitetsåtgärderna bör ske årligen eller efter avslutad aktivitet.

5.3 Vem?

Personal i mobilitetscentret ansvarar för att utvärdering sker.

Exempel SUMO

Nedan ges ett exempel på indikatorer i ett projekt som syftar till att få fler att cykla till jobbet genom dels fysisk åtgärd i form av nytt sammanhängande cykelstråk och dels Mobility Management⁸.

	Nivå	Indikator
Bakgrund	Y	Yttre faktorer
	P	Personrelaterade faktorer
Tjänster	A	Nyttiga prestationer
	B	Kännedom om mobilitetstjänster
	C	Användningsgrad av mobilitetstjänster
	D	Nöjdhet med mobilitetstjänster
Erbjudande	E	Acceptans av erbjudande
	F	Experimentellt individuellt beteende
	G	Nöjdhet med erbjudande
Effekter	H	Permanent individuellt resbeteende
	I	Systemeffekt

⁸ Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för mobility management är användningen av mjuka åtgärder så som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika parter verksamheter.