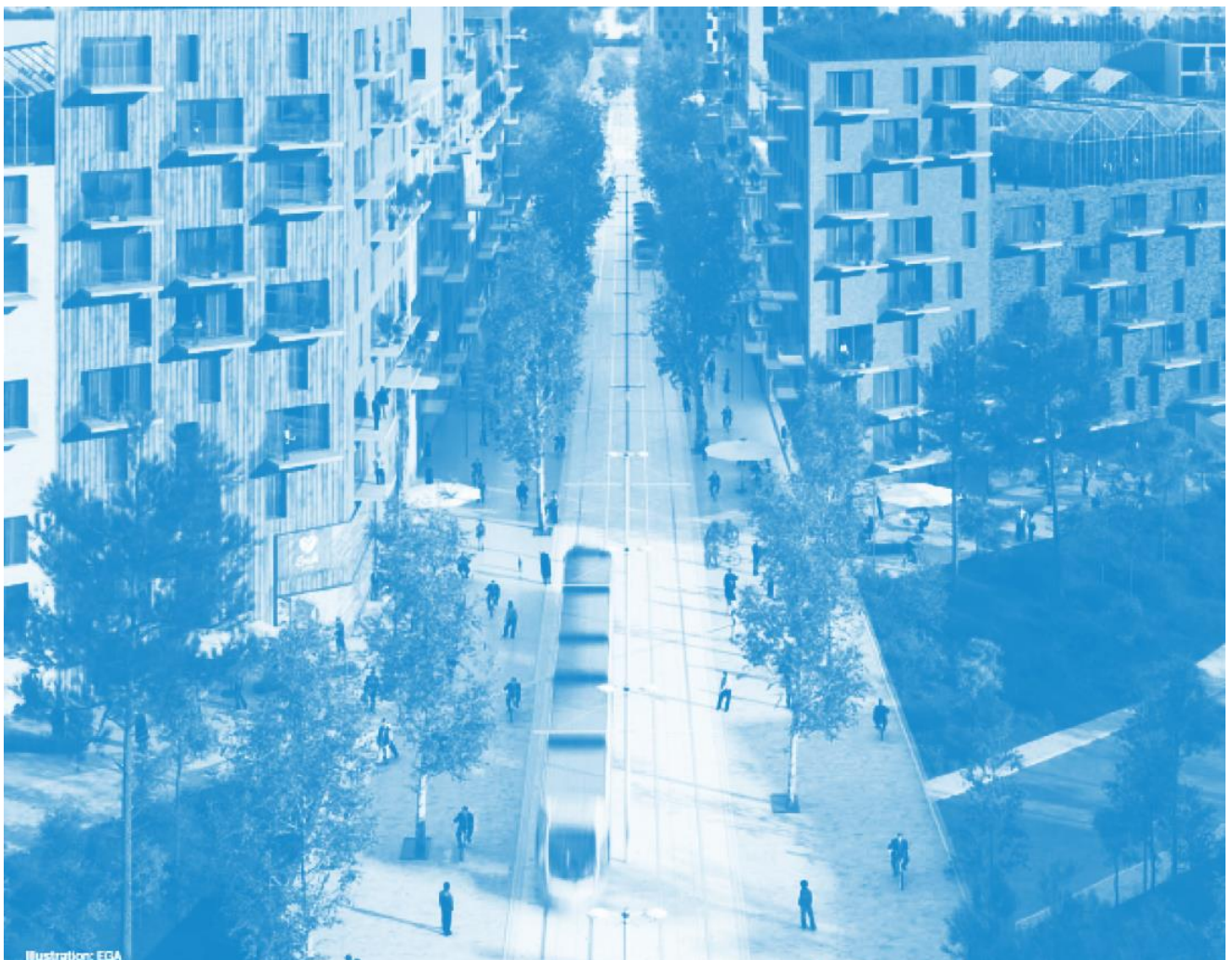


Strategi och handlingsplan för mobilitet i Ulleråker

Fokusområde hållbara vardagsresor
Version 1.0



Dokumentinformation:

Författare:

Malin Gibrand, Trivector Traffic

Eric Dahlén, Trivector Traffic

Beställare:

Uppsala kommun

Kontaktperson: Elin Skogens, telefon 018-727 43 71

Förord

Stadsdelen Ulleråker i Uppsala ska till år 2030 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 att vara en viktig del i att nå kommunens långsiktiga klimat- och miljömål.

Handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker ska bidra till att nå Uppsalas ambitiösa mål som bland annat anger att minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Handlingsplanen kommer även få stor betydelse för hela Uppsala eftersom flera större stadsbyggnadsprojekt pågår parallellt och kommer att göra det under en lång tid. Inom samtliga projekt behöver frågan om hållbart resande hanteras och handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker ska därmed fungera som föregångare och sätta en grundstandard för hur ett systematiskt mobilitetsarbete kan drivas även i dessa projekt.

Framtagandet av handlingsplanen har också syftat till att öka kunskapen om hållbart resande i kommunens organisation i och med att mobilitetsarbetet berör en rad områden. Under arbetet har workshops genomförts med cirka 50 personer från externa aktörer och tjänstepersoner från förvaltningar inom Uppsala kommun samt Ulleråkerprojektet.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1. Inledning	5
1.1 Läsanvisning	5
1.2 Bakgrund	5
1.3 Med utgångspunkt i mobilitetsstrategin och kommunens mål	6
1.4 Handlingsplanens syfte	7
1.5 Handlingsplanens tillämpning	8
1.6 Handlingsplanens framtagande	8
1.7 Förutsättningar och avgränsningar för handlingsplanen	10
1.8 Behov av aktualitetsprövning	13
2. Mål och strategier för hållbar mobilitet i Ulleråker	14
2.1 Mål	14
2.2 Mobilitetsstrategier under arbetsprocessen	16
3. Handlingsplan för hållbar mobilitet Ulleråker	17
3.1 Organisation	17
3.2 Hållbar mobilitet i planeringsprocessen	20
4. Uppföljning och utvärdering	41
4.1 Uppföljning av mål	41
4.2 Utvärdering av arbetsprocessen	44
5. Ordlista	46

Sammanfattning

Bakgrund och syfte

Stadsdelen Ulleråker i Uppsala ska till år 2030 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 att vara en viktig del i att nå kommunens långsiktiga klimat- och miljömål.

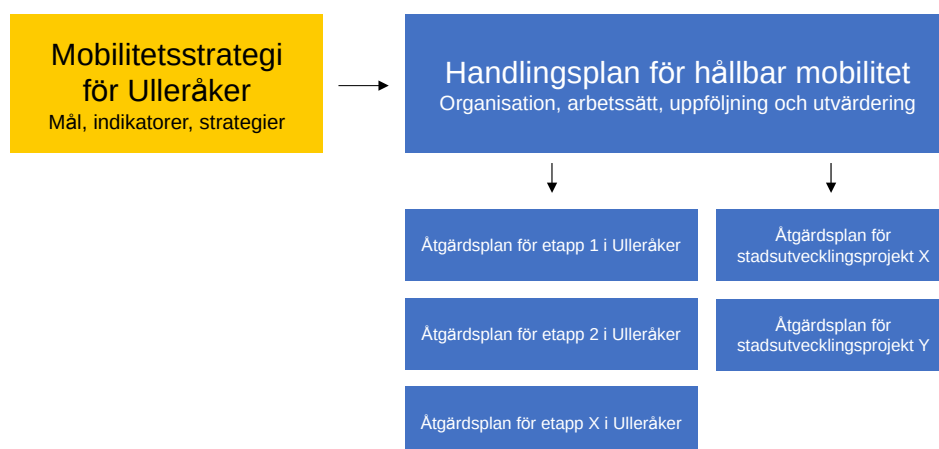
Handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker ska bidra till att nå Uppsalas ambitiösa mål som bland annat anger att minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Handlingsplanen ska bidra till ett systematiskt arbetssätt för att säkerställa att hållbar mobilitet inkluderas i planeringsprocessen, peka på vad som behöver göras, när och vem som är ansvarig samt hur uppföljning och utvärdering bör ske.

Handlingsplanens tillämpning

Handlingsplanen för hållbar mobilitet är långsiktig och sträcker sig fram till år 2030 när Ulleråker är fullt utbyggt. Handlingsplanen omfattar alla skeden; planeringsfasen, byggskedet och drifts- och underhållsskedet.

Utbyggnaden av Ulleråker kommer att ske under lång tid med nya erfarenheter, möjligheter och behov efterhand. Därför behöver handlingsplanen vara ett levande dokument som ses över och vid behov revideras i samband med kommande utbyggnadsetapper.

Åtgärdsplaner ska tas fram för varje detaljplan. I dessa beskrivs åtgärdspaket, med både fysiska, digitala och mjuka åtgärder, samt hur, var och när åtgärderna tillämpas. Åtgärdsplanen fastställs i samband med detaljplan.



Mål och strategier för hållbar mobilitet i Ulleråker

Handlingsplanen bär hela den strategiska inriktningen inklusive målområden och ersätter därmed behovet av att hantera dokumentet mobilitetsstrategi.

Huvudmål är att boende och verkande i Ulleråker ska ha mycket goda möjligheter att välja hållbara färdmedel för sina vardagsresor. Minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Kopplat till huvudmålet finns flera mätbara delmål inom fem utpekade målområden:

- Målområde 1: Goda möjligheter till aktiva resor
- Målområde 2: Hållbara och flexibla lösningar för parkering och logistik
- Målområde 3: Biltrafik på platsens villkor
- Målområde 4: En attraktiv och effektiv kollektivtrafik
- Målområde 5: Innovativa lösningar

Sju strategier har tagits fram för att nå god måluppfyllelsen. Strategierna omsätts sedan i konkreta åtgärder som olika aktörer ansvarar för i denna handlingsplan.

Organisation

För att säkerställa att projektets mål och vision nås om hållbar mobilitet behöver man tillsätta tillräckligt med resurser och rätt kompetens i projektet.

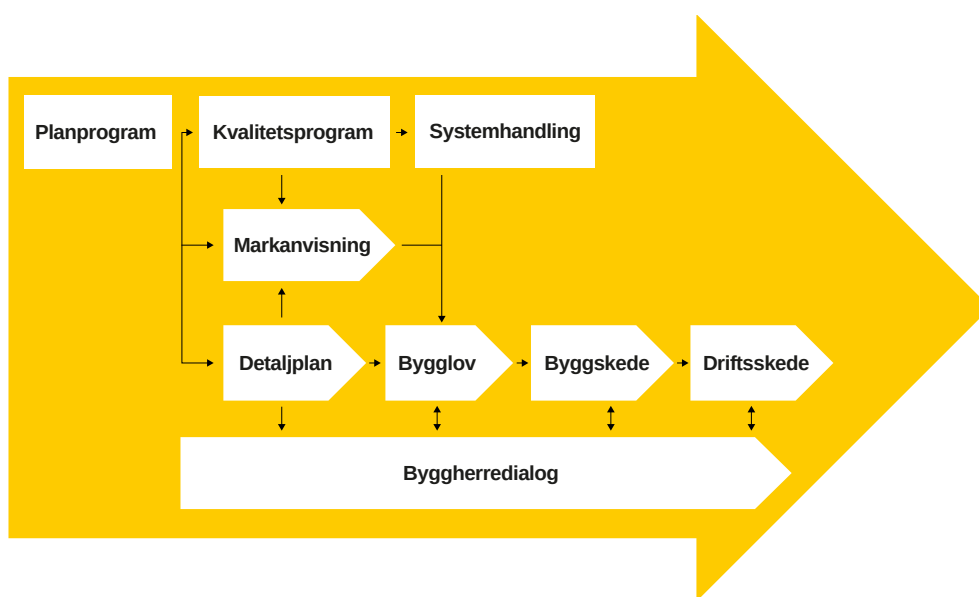
En projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet bör utses. Projektledaren ansvarar för att leda, samordna och driva arbetet och bör ingå i projektledningen. Projektledaren ska också ansvara för förankring genom information och beslut i respektive nämnd, i projektledning och hos projektchef.

Dessutom bör en resurs utses med ansvar för Mobility Management (MM). Den som är MM-ansvarig behöver ha fokus på att samordna och implementera strategier och åtgärder för hållbart resande. Samverkan inom kommunen och

med externa aktörer som Upplands lokaltrafik (UL) och Uppsala Parkerings AB är en förutsättning. Till sitt stöd behöver projektledaren och MM-ansvarig ytterligare kompetenser som kan hämtas från kommunens ordinarie linjeorganisation.

Hållbar mobilitet i planprocessen

Under planeringsprocessen för Ulleråker pågår ett antal delprocesser parallellt inom projektet med behov av insatser inom hållbar mobilitet. I handlingsplanen ges en kronologisk beskrivning av de olika stegen i planeringsprocessen och hur strategierna påverkar. För varje delprocess anges även de huvudsakliga kompetenskraven.



Uppföljning och utvärdering

För handlingsplanen består uppföljning och utvärdering av två delar. Dels ska måluppfyllelsen följas upp; når vi våra mål om hållbar mobilitet? Dels ska arbetsprocessen följas upp; arbetar vi systematiskt och effektivt och följer vi vår handlingsplan?

Dessutom ska genomförda åtgärder för respektive etapp följas upp; når de ut till målgruppen och leder de till attityd- och beteendeförändringar? En uppföljningsplan för åtgärderna ingår i åtgärdsplanen.

1. Inledning

1.1 Läsanvisning

Kapitel 1 – Bakgrund, syfte, tillämpning och avgränsning för handlingsplanen

Kapitel 2 – Mål och strategier från mobilitetsstrategin för Ulleråker

Kapitel 3 – Beskrivning av organisation och arbetssätt i planeringsprocessen för att säkerställa ett systematiskt arbete med hållbar mobilitet genom alla skeden

Kapitel 4 – Hur mål- och arbetsprocessen kan följas upp och utvärderas

Kapitel 6 – Ordlista

Separat finns åtgärdsplaner för respektive detaljplanerat område i Ulleråker

Notera att handlingsplanen inkluderar alla antagna strategiska inriktningar och målområden för mobilitet och fokusområde hållbara vardagsresor i Ulleråker.

1.2 Bakgrund

I översiktsplanen för Uppsala kommun presenteras ett antal mål för kommunens utveckling. Flera av dessa mål förutsätter ett aktivt och systematiskt arbete i syfte att öka andelen hållbara resor. Detsamma gäller för att nå kommunens långsiktiga klimat- och miljömål som bland annat innebär ett fossilfritt Uppsala år 2030 och ett klimatpositivt Uppsala år 2050.

Stadsdelen Ulleråker i Uppsala ska med byggstart 2017 till år 2030 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. Utvecklingen styrs av tre övergripande fokusområden:

- God stadsmiljö.
- Hållbara vardagsresor.
- Hållbar vattenmiljö.

Genom utvecklingen av Ulleråker vill Uppsala kommun flytta fram positionerna när det gäller hållbara vardagsresor. Boende och verksamma i Ulleråker ska ha mycket goda möjligheter att välja hållbara färdmedel för sina

vardagsresor. Målet är att minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

1.3 Med utgångspunkt i mobilitetsstrategin och kommunens mål

Handlingsplanen tar sin utgångspunkt i mobilitetsstrategin för Ulleråker som i sin tur utgår från kommunens mål och styrdokument, samt planprogrammet för Ulleråker.

Översiktsplan 2010 och 2016

I kommunens översiktsplan för 2016 och tidigare översiktsplan 2010 anges dessa målsättningar:

- Kollektivtrafikens andel ska vara minst hälften av de motoriserade resorna år 2030.
- Kollektivtrafikens andel av resandet ska vara 25 procent.
- Gång- och cykeltrafikens andel av det totala trafikarbetet ska vara minst 45 procent år 2030.

Ulleråker Planprogram 2016

I planprogrammet för Ulleråker anges visionen för området:

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

Visionen konkretiseras genom strategier och målformuleringar som skapar ramar för prioriteringar i arbetet. Inom projektet har fokusområden inom hållbarhet formulerats som har grund i Ulleråkers viktiga utmaningar. Fokusområdena är God stadsmiljö, Hållbar vattenmiljö och Hållbara vardagsresor. Dessutom finns det övergripande fokusområdet Ekonomi i balans genom projektdirektivet.

För varje fokusområde har det formulerats ett huvudmål och ett antal målområden. Målområdena är konkretiseringar av visionen och fokusområdena och ska ligga till grund för att systematiskt driva och följa upp stadsutvecklingen i Ulleråker i en hållbar riktning.

Arbetsmodellen för hållbarhetsarbetet utgår från ett helhetsperspektiv och en strukturerad styrning genom mål, handlingsplaner med åtgärder, etappvisa åtgärdsplaner och mätbara indikatorer för processens olika skeden. Målen ska vara specifika, mätbara, accepterade, realistiska och relevanta samt tidsatta (så

kallade SMARTA mål) och ska följas upp och utvärderas kontinuerligt under planering, utbyggnad och drift av Ulleråker.

För fokusområdet Hållbara vardagsresor har ett huvudmål och fem målområden definierats:

Huvudmål: Boende och verksamma i Ulleråker väljer i första hand hållbara färdmedel för sina vardagsresor

Målområde 1: Goda möjligheter till aktiva resor

Målområde 2: Hållbara och flexibla lösningar för parkering och logistik

Målområde 3: Biltrafik på platsens villkor

Målområde 4: En attraktiv och effektiv kollektivtrafik

Målområde 5: Innovativa lösningar

Mobilitetsstrategi för Ulleråker

Mobilitetsstrategin beskriver hur Ulleråker kan bli en stadsdel där de hållbara resorna står för majoriteten. Alla dimensioner av hållbarhet avses och folkhälsoaspekten är minst lika viktig som att resor kan ske energisnålt eller med låg klimatpåverkan. Alla mål i strategin bygger på visionen i Ulleråkers planprogram.

I andra kapitlet redovisas mål och strategier heltäckande och ersätter därmed dokumentet mobilitetsstrategi för Ulleråker.

1.4 Handlingsplanens syfte

Handlingsplanen ska bidra till att nå Uppsalas ambitiösa mål för hållbara vardagsresor i Ulleråker.

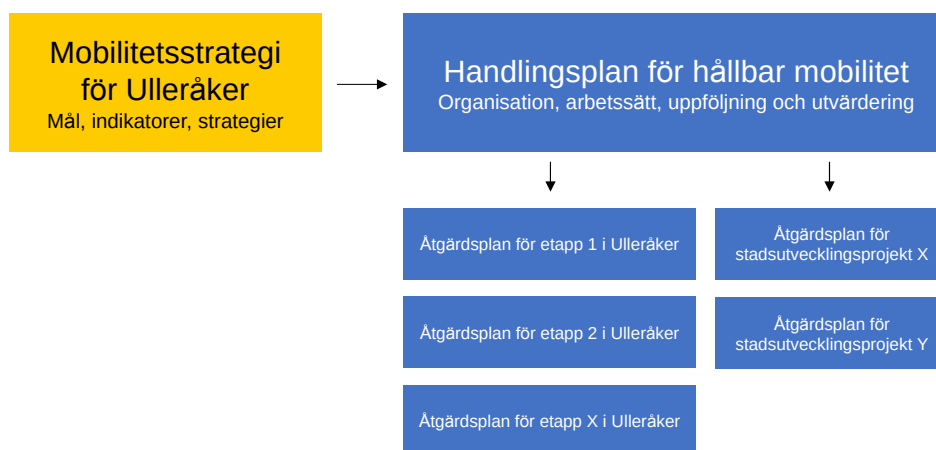
Handlingsplanen kommer även få stor betydelse för hela Uppsala eftersom flera större stadsbyggnadsprojekt pågår parallellt och kommer att göra det under lång tid. Inom alla projekt behöver frågan om hållbart resande hanteras. Därmed ska handlingsplanen för mobilitet i Ulleråker fungera som föregångare och sätta en grundstandard för hur ett systematiskt mobilitetsarbete kan bedrivas även i de andra projekten. Mobilitetsarbetet ska präglas av innovation och aktiv samverkan både inom och utanför kommunens organisation.

Framtagandet av handlingsplanen syftar även till att öka kunskapen om hållbart resande i kommunens organisation i och med att mobilitetsarbetet berör en rad områden. Handlingsplanen ska även kunna bidra med viktig kunskap och inspiration utanför kommunens gränser eftersom frågan om hållbart resande är högaktuell även internationellt och intresset för goda exempel är stort.

1.5 Handlingsplanens tillämpning

Handlingsplanen ska underlätta genomförandet för att nå målen för hållbara vardagsresor i Ulleråker. Utvecklingen av Ulleråker kommer att pågå fram till år 2030 och olika skeden av processen ställer olika krav på åtgärder. Likaså har de olika detaljplanerna olika förutsättningar och olika behov. Handlingsplanen har därför dessa två uppgifter:

- Bidra till ett systematiskt arbetssätt för att säkerställa att hållbar mobilitet inkluderas i planeringsprocessen, peka på vad som behöver göras, när och vem som är ansvarig samt berätta hur uppföljning och utvärdering bör ske. Arbetssättet ska fungera för utvecklingen av Ulleråker och som utgångspunkt för andra stadsutvecklingsprojekt.
- Vägleda i arbetet med åtgärdsplaner för kommande detaljplaner/etapper för att säkerställa att arbetet går i linje med målsättningen. Beskriva åtgärds paket med både fysiska, digitala och mjuka åtgärder, samt hur, var och när åtgärderna ska tillämpas.



1.6 Handlingsplanens framtagande

Arbetet med den första versionen av handlingsplanen gjordes under 2017 av en arbetsgrupp med tjänstepersoner från Uppsala kommun och Trivector Traffic. Elin Skogens har varit kommunens projektledare. Från Trivector har Malin Gibrand och Eric Dahmén varit projektledare. Arbetet har stämts av med den strategiska projektledningen för Ulleråkerprojektet som har fungerat som en styrgrupp för arbetet med handlingsplanen.

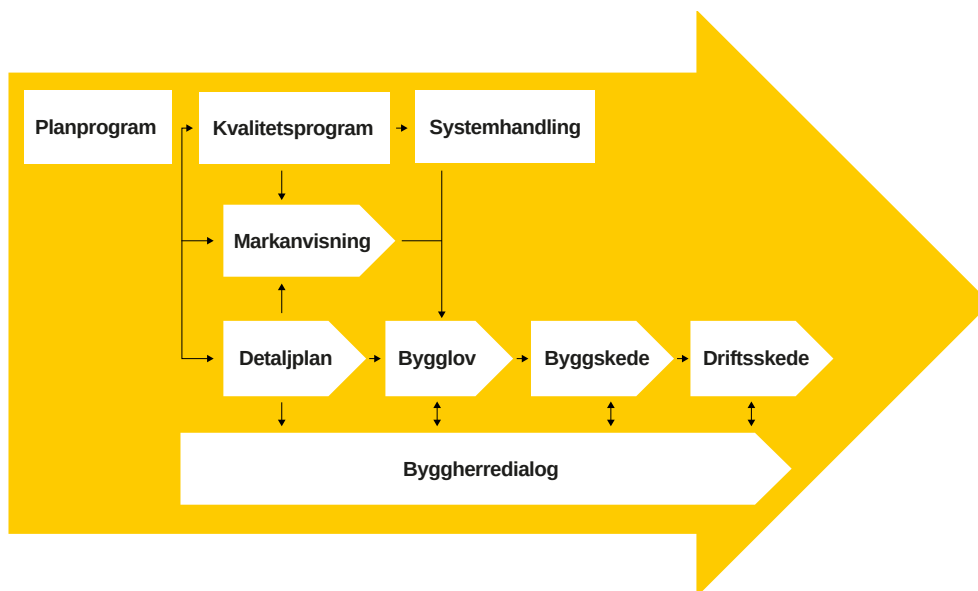
Underlag till arbetet har hämtats in från tre workshoppar som genomfördes under vintern och våren 2017. Workshopparna har också bidragit till kunskapsspridning och förankring bland involverade aktörer. Totalt har 45–50 personer deltagit på en eller flera av workshopparna med representanter från:

- 13 markanvisade byggherrar för etapp 1 i Ulleråker
- Uppsala Parkerings AB
- Upplands lokaltrafik (UL)
- Uppsala Vatten och Avfall AB
- Uppsala Kommun Sport- och Rekreationsfastigheter AB
- Uppsala Kommun Skolfastigheter AB
- Uppsalahem AB
- Tjänstepersoner inom Uppsala kommun, samt Ulleråkerprojektet från mark och exploatering, plan, anläggning samt trafik och samhälle.

Under framtagandet genomfördes en studieresa till Tübingen och Freiburg i Tyskland och Zürich i Schweiz. Studiebesök gjordes i stadsdelar där man på olika sätt har arbetat med mobilitetslösningar för att främja hållbart resande. Deltagare på resan var projektets arbetsgrupp och ytterligare tjänstepersoner från kommunen, samt deltagare från Uppsalahem och Uppsala Parkerings AB.

1.7 Förutsättningar och avgränsningar för handlingsplanen

Handlingsplanen för hållbar mobilitet sträcker sig fram till år 2030 när Ulleråker är fullt utbyggt. Handlingsplanen omfattar alla skeden; planeringsfasen, byggskedet och drifts- och underhållsskedet.



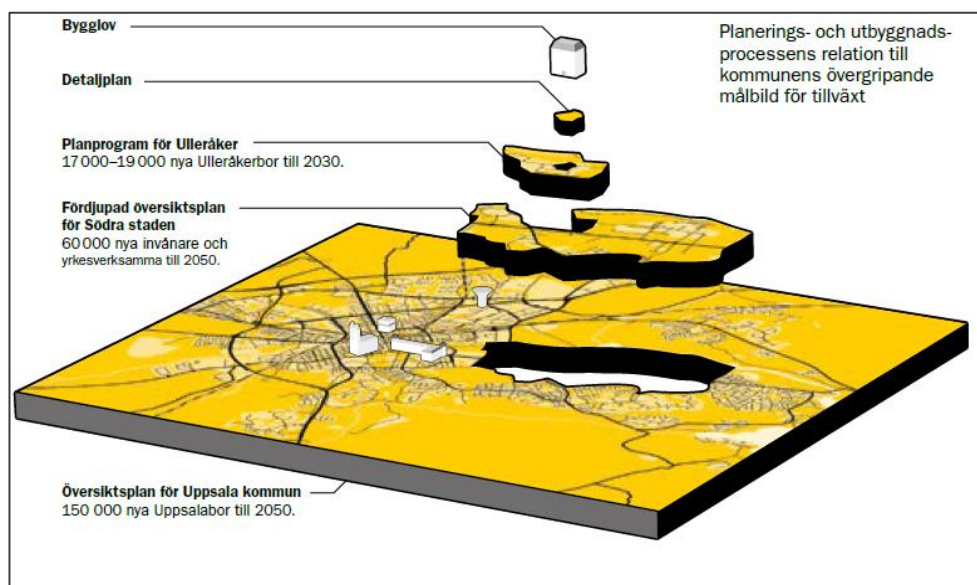
Geografiskt omfattar handlingsplanen Ulleråkers planområde, men ska även kunna användas som utgångspunkt i stadsbyggnadsprojekt i andra delar av Uppsala.



Figur 1-1 Planområdets angränsning och stadsbyggnadsstruktur med kvarter, gator, parker och naturområden. Bebyggelsen koncentreras kring kollektivtrafiken som är Ulleråkers nya urbana stråk.

Handlingsplanens förutsättningar att påverka hållbar mobilitet i Ulleråker

Handlingsplanen tas fram för stadsutvecklingsprojektet Ulleråker som i sin tur utgår från Uppsalas översiktsplan och den fördjupade översiktsplanen för Södra staden.



Figur 1-2 Utbyggnaden av Ulleråker är en del av utbyggnaden i Södra staden som i sin tur är en del av utbyggnaden av Uppsala kommun. Källa: Ulleråker planprogram, illustration: Spider Stockholm

Handlingsplanen för mobilitet ska bland annat bidra till ett systematiskt arbetssätt för att säkerställa att hållbar mobilitet inkluderas i processen och att rätt mobilitetsåtgärder genomförs. Men en stadsdels tillgänglighet och förutsättningar för hållbar mobilitet mobilitetsförutsättningar bestäms också utifrån den övergripande planeringen som sätter ramar kring när bostäder, verksamheter och service kan etableras i området, blandning av bostadstyper, fördelning mellan bostäder och verksamheter, tillgång till förskola och skola i närområdet, avstånd till arbetsplatser, utrymme för och närhet till natur, idrott och lek, avstånd till service och kollektivtrafik.

I Uppsalas översiktsplan från 2016 beskrivs Uppsalapriniciperna¹ som utgångspunkter som ska tillämpas vid all planering och utveckling av mark- och vattenområden. Principerna utgår från att skapa närhet och mervärden. För att handlingsplanen och mobilitetsarbetet i Ulleråker ska bli framgångsrikt behöver de riktlinjer² som beskrivs i översiktsplanen fullföljas i planeringen av Ulleråker redan från början eftersom det ofta är svårare och mer kostsamt att komplettera med åtgärder i ett senare skede.

¹ Uppsalapriniciperna ska ge principiell vägledning för den fysiska utvecklingen och sammanfattas med Skapa närhet (koncentrera, blanda och koppla samman) och Skapa mervärden (tänk långsiktigt, utgå från platsen och samordna investeringar).

² I Uppsala kommuns översiktsplan ges tematiska riktlinjer för en rad områden som har påverkan på ett områdes tillgänglighet och förutsättningar för mobilitet. Riktlinjer finns bland annat Bostäder, Social infrastruktur, Jämlikhet, jämställdhet och trygghet, Delaktighet och medskapande, Energi och klimat, Ljud- och ljusmiljö, Återanvändning, återvinning och massahantering, Transporter, Grönstruktur och ekosystemtjänster.

1.8 Behov av aktualitetsprövning

Handlingsplanen ska fungera under utvecklingen av Ulleråker

Efter en hög efterfrågan uppskattar Uppsala att 500–600 bostäder kommer att kunna färdigställas årligen i Ulleråker under en utbyggnadstid på cirka 10–15 år. Utbyggnaden är tänkt att ske etappvis och stadsdelen har delats in i sju deletapper. Separata skedesplaner för etablering av infrastruktur, rivning och detaljplaner arbetas succesivt fram under den fortsatta planläggningen.

Handlingsplanen för mobilitet ska fungera som stöd genom hela planeringsprocessen, via utbyggnadsskedet till slutligt driftskede. I och med att Ulleråker byggs ut etappvis är det en förutsättning att handlingsplanen också kan användas parallellt i olika skeden (som stöd för planering av en etapp och samtidigt med förslag om åtgärder vid inflyttning för en annan). Den etappvisa utbyggnaden ger även möjligheter till ständiga förbättringar av handlingsplanen och som kan föras vidare till kommande etappers åtgärdsplaner.

Även utveckling i Uppsala som stad och kommun påverkar och ska påverka mobilitetsarbetet i Ulleråker. I varje åtgärdsplan lyfts därför aspekter upp som påverkar förutsättningarna i den etappen. Det kan vara till exempel kollektivtrafik, cykelstråk eller infrastruktur för godstransporter.

Omvärldsfaktorer och utveckling inom mobilitets- och transportområdet förändras snabbt. Dessa är centralt i arbetet med mobilitetsarbetet och där Ulleråkerprojektet har tydliga direktiv att vara en bidragande kraft i denna utveckling.

Beslutsordning

Utbyggnaden av Ulleråker kommer att ske under lång tid med nya erfarenheter, möjligheter och behov efterhand. Därför behöver handlingsplanen vara ett levande dokument som ses över och vid behov revideras i samband med kommande utbyggnadsetapper.

I samband med att en detaljplan tas fram ska därför även handlingsplanen aktualitetsprövas. Om handlingsplanen behöver revideras ska en ny version fastställas i samband med att en åtgärdsplan fastställs.

En åtgärdsplan tas fram och fastställs för varje detaljplan.

2. Mål och strategier för hållbar mobilitet i Ulleråker

Handlingsplanens syfte är bland annat att omsätta mobilitetsstrategin för Ulleråker till ett konkret verktyg i det fortsatta arbetet med att utveckla stadsdelen. I detta kapitel beskrivs inledningsvis vilka mål som ska nås. Därefter beskrivs hur detta ska åstadkommas genom att berätta om vilka strategier som har pekats ut. I nästa kapitel beskrivs mer ingående hur strategierna bör omsättas i handling under planeringsfasen, byggskedet och drifts- och underhållsskedet.

Handlingsplanen bär hela den strategiska inriktningen inklusive målområden och ersätter behovet av att hantera dokumentet mobilitetsstrategi.

2.1 Mål

Nedan redovisas de mål och indikatorer som har antagits i och med mobilitetsstrategin för Ulleråker. Målen och indikatorerna är en konkretisering av planprogrammets fokusområde om hållbara vardagsresor.



Mål	Indikator för uppföljning
Huvudmål	Boende och verkande i Ulleråker ska ha mycket goda möjligheter att välja hållbara färdmedel för sina vardagsresor. <i>Minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik.</i>
Målområde 1	Goda möjligheter till aktiva resor
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 80procent.

Mål	Indikator för uppföljning
Målområde 2 Hållbara och flexibla lösningar för parkering och logistik	
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.
Målområde 3 Biltrafik på platsens villkor	
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).
Målområde 4 En attraktiv och effektiv kollektivtrafik	
a	Minst 80 procent av ny bebyggelse lokaliseras inom 400 meter till en hållplats för stomlinje- eller ringlinjetrafik.
b	Minst 90 procent av invånarna i Ulleråker har tillgång till kollektivtrafik (inklusive kompletteringslinjer) inom 400 meter.
Målområde 5 Innovativa lösningar	
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.

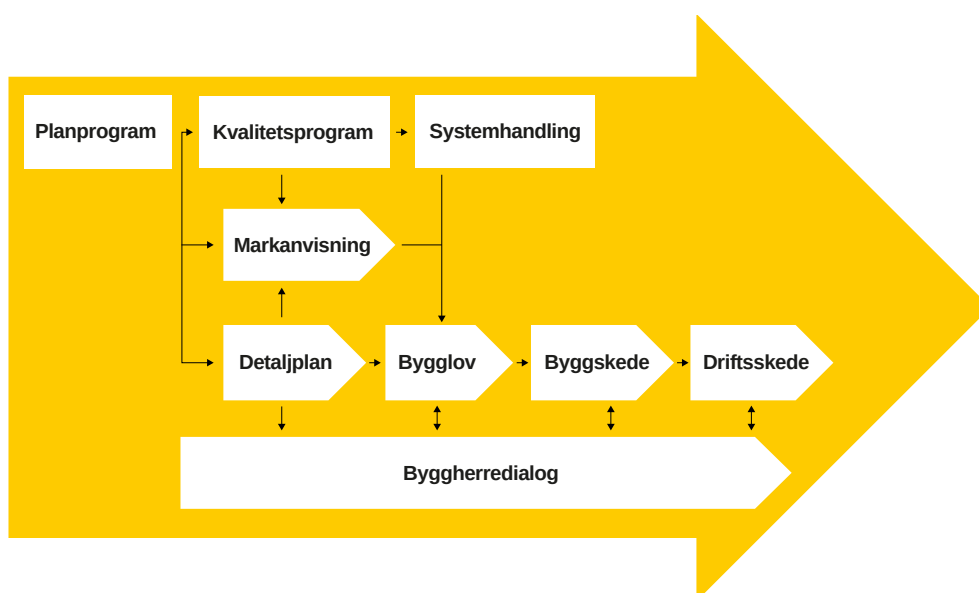
2.2 Mobilitetsstrategier under arbetsprocessen

Mobilitetsstrategin innehåller sju strategier med ett antal delstrategier. För att säkerställa att ingen strategi faller bort presenteras nedan en kartläggning över när i processen respektive strategi behöver finnas med. Vissa strategier spänner över flera skeden i processen. Strategierna omsätts sedan i konkreta åtgärder som olika aktörer ansvarar för i denna handlingsplan.

Strategi	När i planeringsprocessen							
	Planprogram	Markanvisning	Kvalitetsprogram	Systemhandling	Detailplan	Bygglöv & byggherredialog	Byggskede	Driftsskede
Strategi 1: Samverkan för att nå attraktiva livsmiljöer och goda resvanor								
a Identifiera åtgärder i pågående processer för att påverka färdmedelsvalet	x	x	x	x	x	x	x	x
b Samarbeta med blivande aktörer i området för att ta fram resplaner i ett tidigt skede						x		x
Strategi 2: Arbeta med kommunikation och dialog								
a God dialog och effektiv informationsspridning	x	x	x	x	x	x	x	x
b Marknadsföring i alla skeden							x	x
Strategi 3: Skapa goda möjligheter till aktiva resor								
a Standardhöjning av infrastruktur för aktiva resor	x		x	x	x			
b Cykelnät med hög kvalitet	x		x	x	x		x	
c Cykelvänliga fastigheter		x				x		
d Cykelparkering av hög kvalitet i det offentliga rummet	x		x		x			
Strategi 4: Planera för gemensamma transportlösningar								
a Kollektivtrafik i planering, byggskede och drift	x		x	x	x		x	x
b Ställ krav på hög mobilitet i nya fastigheter		x				x		
Strategi 5: Skapa hållbara och flexibla lösningar för parkering, logistik och nyttotrafik								
a Hållbara och flexibla parkeringslösningar	x	x			x	x		
b Logistikcentral	x				x			
c Lokal leverans med hållbara fordon								
d Effektiv och trafiksäker lastning och lossning								
e Hållbar avfallshantering								
Strategi 6: Skapa en stadsdel med låg attraktivitet för bilbruk och hög hållbart resande-attraktivitet								
a Hög social trygghet	x	x	x					
b Stadsqualiteter och stadsliv	x	x	x					
c Trygghet och säkerhet i trafiken	x		x	x	x			
d Hög kvalitet på drift och underhåll			x	x			x	x
Strategi 7: Stöd innovativa mobilitetslösningar								
a Stöd innovationer i markanvisning		x						

3. Handlingsplan för hållbar mobilitet Ulleråker

I detta kapitel beskrivs hur mobilitetsstrategierna tas om hand i planeringen av Ulleråker. Handlingsplanen är ett viktigt instrument för att kunna prioritera och planera insatser och resurser. Handlingsplanen ska även skapa tydlighet genom projektets olika faser och processer.



3.1 Organisation

Att integrera hållbart resande- och markanvändningsplanering är inte bara en teknisk fråga utan även en organisatorisk. Planarkitekter, trafikplanerare och personer med kompetens inom Mobility Management, parkering, godstransporter och avfallshantering sitter inte sällan åtskilda organisatoriskt. För att nå ett integrerat samarbete behöver olika kompetenser arbeta tillsammans och arbeta fram gemensamma planer. För att säkerställa att projektets mål och vision nås om hållbar mobilitet behöver tillräckligt med resurser och rätt kompetens tillsättas i projektet.

En projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet bör utses

Projektledaren ansvarar för att leda, samordna och driva arbetet och bör ingå i projektledningen. Projektledaren ska också ansvara för förankring genom information och beslut i respektive nämnd, i projektledning och hos projektchef.

Dessutom bör en resurs utses med ansvar för **Mobility Management**. MM-ansvarige behöver ha fokus på att samordna och implementera strategier och åtgärder för hållbart resande. Samverkan både inom kommunen och med externa aktörer likt Upplands lokaltrafik (UL) och Uppsala Parkerings AB är en förutsättning. Till sitt stöd behöver projektledaren och MM-ansvarig olika kompetenser som kan hämtas från kommunens ordinarie linjeorganisation. Nedan listas viktiga kompetensbehov för en framgångsrik process.

Kompetens	Beskrivning
Trafikplanering	Fokus på trafikteknisk utformning, infrastruktur och drift/underhåll för hållbar mobilitet.
Mobility Management	Fokus på att stötta MM-ansvarig och utforma kampanjer, informationsinsatser och samverkan med externa aktörer, inklusive omvärldsbevakning.
Godstrafik	Fokus på samordning och implementering av åtgärder för hållbara godstransporter. Omfattar godstransporter, logistiklösningar för varor, leveranser och avfall samt bygglogistik. Kompetens kan även behöva hämtas från Uppsala Vatten AB.
Gångtrafik	Fokus på utformning och infrastruktur som främjar ett ökat gående.
Cykeltrafik	Fokus på utformning och infrastruktur som främjar ett ökat cyklande.
Kollektivtrafik	Fokus på utformning och infrastruktur som främjar en attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet. Kompetens kan även behöva inhämtas från Upplands lokaltrafik (UL).
Parkering	Fokus på reglering och utformning och placering som främjar ett minskat bilresande och säker och smidig cykelparkering. Kompetens kan även hämtas från Uppsala Parkerings AB.
Trafiksäkerhet	Fokus på säkra utformningslösningar för oskyddade trafikanter i enlighet med Nollvisionen, samt säkra skolvägar. Särskilt fokus på barns och äldres förutsättningar.
Social hållbarhet	Fokus på faktorer som påverkar tryggheten i utemiljön, folkhälsa, barnperspektivet, äldres möjlighet att själva använda gaturummet och vistas i stadsmiljön.
Tillgänglighet	Fokus på utformning utifrån förutsättningar för personer med funktionsnedsättning enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd i BFS 2011:5 ALM2 och BFS 2011:13 HIN2.
Gestaltning	Fokus på hur utformningen av den fysiska miljön; gaturum, platser och torg, främjar hållbar mobilitet och i synnerhet gångtrafik och cykeltrafik.
Kommunikation	Stöd till resurser inom bland annat Mobility Management. Fokus på att utforma kommunikationsinsatser.

Intressentanalys

Hur?

En intressentanalys genomförs initialt för att identifiera vilka externa aktörer som behöver involveras och även hur de ska bli involverade i arbetet. Både intressenterna och på vilket sätt de har intresse kartläggs, liksom på vilka sätt olika grupper av intressenter kan nå eller involveras.

Intressentanalysen bör genomföras i ett initialt skede. Denna kan i senare skeden kompletteras och revideras. Följande steg genomförs:

- 1) Lista tänkbara intressenter och vem som kan företräda.
- 2) Hur är intressenterna berörda?
- 3) Hur kan intressenterna bidra? Kan de bidra på olika sätt?
- 4) Prioritera mellan intressenterna, vilka är viktiga och vilka är mindre viktiga?
- 5) Vad vill vi att de olika intressenterna ska veta? Vill vi att de ska känna till något eller vill vi att de ska göra något?
- 6) Går det att gruppera intressenterna? Exempelvis skapa en referensgrupp.
- 7) Hur når vi intressenterna, vilka kanaler är bäst?
- 8) Hur ser ansvarsområden för olika aktörer ut?

Vem?

Projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet genomför förslagsvis en workshop tillsammans med tjänstemän i kommunen för att identifiera aktörer och besvara frågorna i listan ovan.

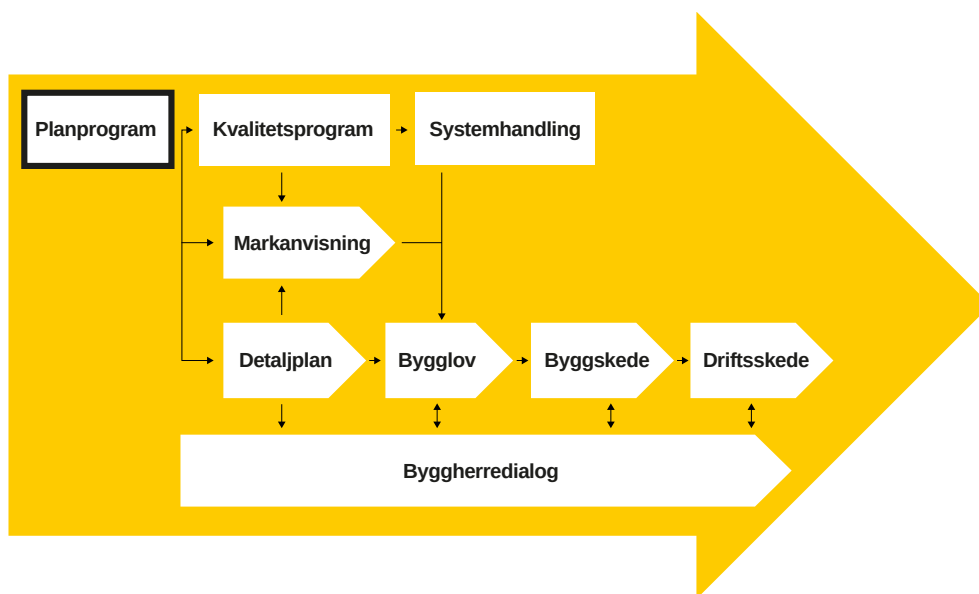
3.2 Hållbar mobilitet i planeringsprocessen

Under planeringsprocessen för Ulleråker pågår ett antal delprocesser parallellt inom projektet med behov av insatser inom hållbar mobilitet. Nedan ges en kronologisk beskrivning av de olika stegen i planeringsprocessen och hur strategierna påverkar.

I delprocesserna nedan anges de huvudsakliga kompetenskraven, men i majoriteten av processerna förutsätts deltagande även från andra kompetenser.

Planprogram

Ett planprogram är det första steget i en detaljplaneprocess enligt plan- och bygglagen (PBL). I planprogrammet anger kommunen sin viljeinriktning genom att formulera förutsättningar, mål och vision för utvecklingen av området. Planprogrammet är vägledande för den fortsatta planeringen men inte juridiskt bindande.



Hur?

I planprogrammet beskrivs områdets tillgänglighet för gång, cykel och kollektivtrafik, särskilt relativt biltrafiken, det vill säga hur enkelt människor kan nå utbud och aktiviteter de har behov av i samhället med hållbara färdssätt. För en god tillgänglighet, med korta avstånd, krävs en genomtänkt övergripande planering så att Ulleråker kan bli en funktionsblandad stadsdel med närhet till service, skola och fritidsaktiviteter. I planprogrammet ska en beskrivning av infrastruktur och transporter ingå som bör fokusera på infrastrukturens funktion snarare än utformning. Följande aspekter bör belysas:

- Restid till fots och med cykel samt restidskvot cykel/bil till viktiga målpunkter som närmsta förskola, grundskola, vårdcentral,

dagligvaruhandel, park/naturområde, motionsanläggning, lekplats, city/stadskärnan, stadsdelscentra och handelsplats.

- Restidskvoten kollektivtrafik/bil för resor till city/stadskärnan, resecentrum och närmsta handelsplats.
- Avstånd till närmsta busshållplats, bilpool och resecentrum (större kollektivtrafiknod).

I planprogrammet presenteras en vision där ambitionen för hållbar mobilitet tydligt bör framgå. Mål och målområden tas fram som utgör konkretiseringar av visionen. Mål och målområden bör omfatta alla delar som är avgörande för ett hållbart transportsystem, exempelvis:

- Goda möjligheter till aktiva resor.
- Hållbara och flexibla lösningar för parkering och logistik.
- Biltrafik på platsens villkor.
- En attraktiv och effektiv kollektivtrafik.
- Innovativa lösningar.

En mobilitetsstrategi bör tas fram med strategier för hur arbetet med hållbar mobilitet och hållbara transporter ska bedrivas i området kopplat till framtagna vision och mål.

En handlingsplan för mobilitet³ tas fram som visar vad som ska genomföras när och omsätter strategierna i konkreta åtgärder och insatser i form av etappindelade åtgärdsplaner.

I planprogrammet redovisas de stora dragen för hur en hållbar mobilitet ska nås i utvecklingsområdet. Redovisningen bör omfatta följande och kan även initiera en del utredningsarbete:

- Fördelning mellan bostäder och verksamheter, samt kollektivtrafikhållplatser, lokalisering av bostäder, arbetsplatser och viktiga besökspunkter för goda förutsättningar för hållbar mobilitet. Lämpliga och tillräckliga ytor för förskolor, skolor och annan offentlig service. Minst 80 procent av ny bebyggelsen lokaliseras inom 400 meter från en kollektivtrafikhållplats.
- Principer för parkering både för cykel och för bil, till exempel parkeringstal för området, om det är tillåtet med parkering på kvartersmark eller inte, hur parkering ska ordnas och lokaliseras samt parkering för särskilda grupper. 100 procent av bilparkeringen ska vara samlad i mobilitetshus, undantaget är parkering för personer med särskilda tillgänglighetsbehov.
- Strategiska platser för cykelparkering i det offentliga rummet.
- Lokalisering av mobilitetscenter och mobilitetshus. Minst 80 procent av bostäderna ska ligga inom 400 meter från mobilitetshus.
- Stadsrum med hög andel hållbara trafikslag. Gångnät och cykelnät med hög kvalitet; finmaskigt, gent och sammanhängande. Minst 80 procent av gatorna prioriterar hållbara trafikslag.

³ För Ulleråker gäller denna rapport som handlingsplan för mobilitet. Etappindelade åtgärdsplaner kommer tas fram kontinuerligt under utvecklingen av stadsdelen.

- Kollektivtrafikens framtida linjesträckning och hållplatslägen. Minst 90 procent av invånarna i Ulleråker ska ha tillgång till kollektivtrafik inom 400 meter.
- Lokalisering av logistikcenter och bygglogistikcenter.
- Beskrivning av inriktning för leverans- och avfallshanteringssystem (systemval) samt vilka konsekvenser det får för bland annat placering av avfallsrum, kvartersdjup och gatustruktur.
- Beskrivning av ambitioner för att nå en hög social trygghet, stadskvaliteter och stadsliv samt ett säkert transportsystem.
- Innovativa lösningar. I minst en tredjedel av nya fastigheter testas nya transport- och mobilitetslösningar.
- Bearbeta resultat från målgruppsanalys (bland annat förväntad socioekonomi, åldersstruktur.) för att kunna planera rätt mobilitetsåtgärder och kommunikationsinsatser.
- Etappindelning som säkerställer en god tillgänglighet till mobilitetstjänster, service, skola och fritidsaktiviteter redan från den första etappen. Etappindelningen ska även möjliggöra för god tillgänglighet och framkomlighet för cykeltrafik och kollektivtrafik under utbyggnaden av samtliga skeden.

Som underlag för planprogrammet och redovisade punkter ovan kan olika trafikutredningar behöva tas fram; till exempel parkeringsutredning/strategi, trafiknätsanalys med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik samt gods- och avfallsutredning för området. Utredningarna och redovisningen ovan behöver sedan fördjupas och förfinas i senare skeden av planeringsprocessen.

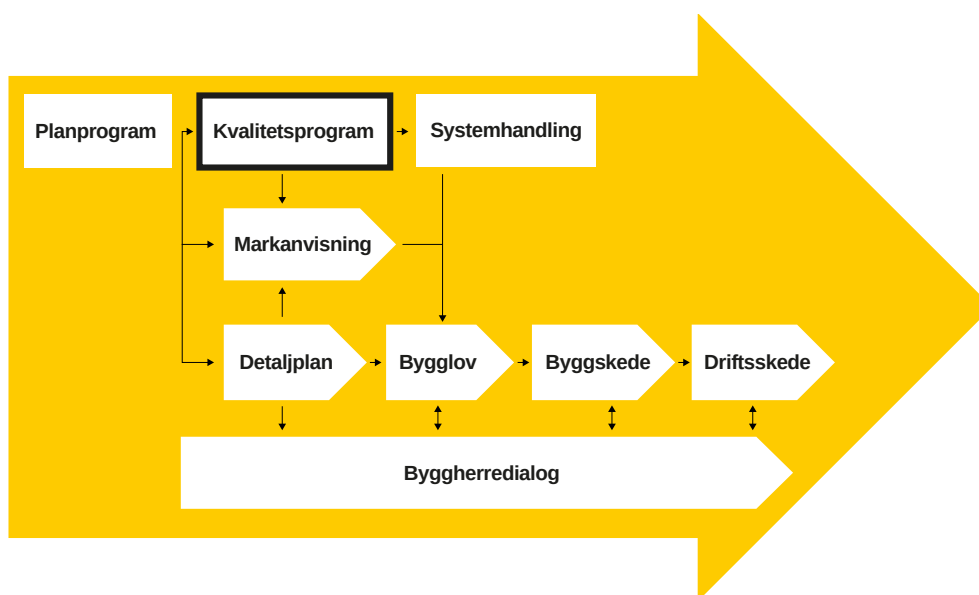
Vem?

Projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet tillsammans med MM-ansvarig ser till att planprogrammet beaktar ovan nämnda aspekter samt att en mobilitetsstrategi och en handlingsplan för hållbar mobilitet tas fram.

Till sitt stöd behövs följande kompetenser: **#Trafikplanering, #Godstrafik, #Gångtrafik, #Cykeltrafik, #Kollektivtrafik, #Parkering, #Trafiksäkerhet, #Social hållbarhet, #Tillgänglighet, #Kommunikation, #Gestaltning**

Kvalitetsprogram

Ett kvalitetsprogram för Ulleråker ska beskriva principer för stadsmiljöns utformning och innehåll, i relation till projektets vision och mål för hållbarhet och kvalitet. Kvalitetsprogrammet ska vara vägledande för bland annat detaljplaner, markanvisningar samt gestaltning och projektering av allmän plats. Kvalitetsprogrammet ska bidra till att identifiera och hantera målkonflikter och möjliga synergier i relation till den fysiska miljöns utformning.



Hur?

Kvalitetsprogrammet ska främja stadskvaliteter, stadsliv och social trygghet. Programmet är en konkretisering av planprogrammets intentioner. Följande bör beaktas under framtagande och kvalitetsgranskning:

- Att gatornas funktion och innehåll ger fotgängare och cyklister god standard och prioritet, bland annat baserat på gång- och cykelnätsanalys. Minst 80 procent av gatorna ska prioritera hållbara trafikslag.
- Att kollektivtrafiken får god standard och prioritet.
- Att bebyggelsens typ, funktion, höjd, variation och symmetri främjar en trygg och levande stadsmiljö.
- Att gatu- och stadsrummens funktion, mått, skala, lokalisering och sammanhang främjar en trygg och levande stadsmiljö som uppmuntrar till aktiva resor.
- Aktivt arbete med målpunkter och stråk i stadsdelen för att främja hållbara vardagsresor.
- Utformning för säker och smidig cykelparkering.
- Attraktiv och trygg utformning av kollektivtrafikens hållplatser.
- Att använda grönsystemer för att främja en god ljudmiljö och god luftkvalitet i stadsrummen.

- Säkerställa att det offentliga rummet kan driftas och underhållas på ett säkert sätt med god standard.
- Beskrivningar av principer för möblering och ytskikt som främjar god tillgänglighet och säkerhet.
- Strategiskt arbete med placering av funktioner som genererar trafik med större fordon, till exempel avfallsutrymmen, kommersiella lokaler och skolkök, för att minska målkonflikter i gaturummen.

I kvalitetsprogrammet är det även viktigt att hantera och göra avvägningar mellan olika målkonflikter. Några intressanta målkonflikter för Ulleråker är:

- Den höga exploateringen, vilket ger underlag för lokal service, kontra den mänskliga skalan som skapar trygghet och främjar resor till fots.
- Trygga och säkra gång- och cykelstråk skilda från motorfordonstrafik kontra intima gaturum där olika trafikslag blandas för att hålla nere gatuumått och hastigheter.
- Kunskapsspåret med snabb, prioriterad och attraktiv kollektivtrafik kontra en gågatumiljö med integrerad spårvägstrafik som är säker och trygg för de som vistas i gaturummet.
- Lokalisering av parkering i områdets yttre delar för att minska biltrafiken i området kontra behovet av god tillgänglighet för personer med funktionshinder.

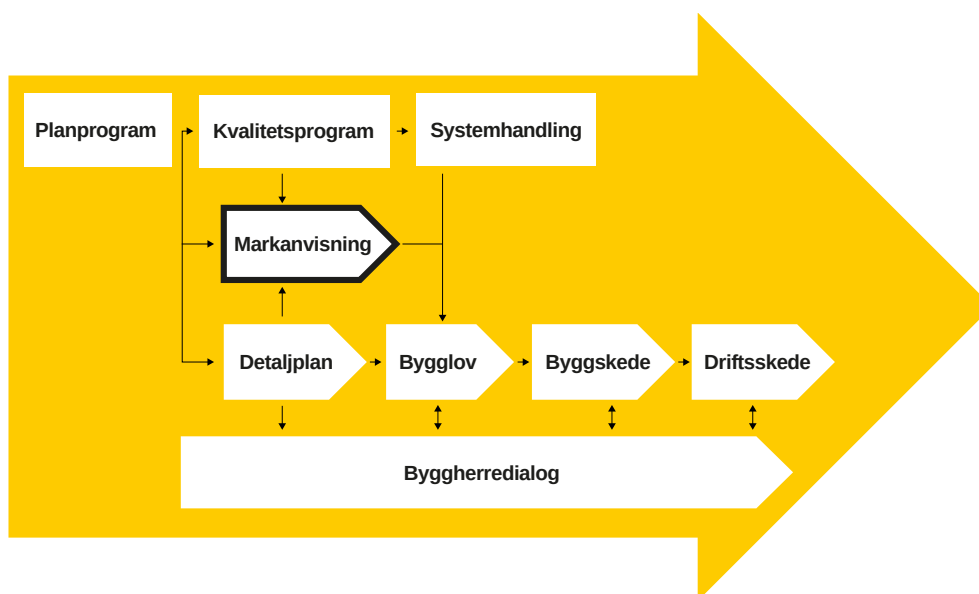
Vem?

Övergripande ansvar för processen ligger hos projektledaren för Kvalitetsprogrammet. Projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet ansvarar för att kvalitetsprogrammet följer planprogrammets intentioner avseende hållbar mobilitet.

Till sitt stöd behövs kompetens inom: **#Trafikplanering, #Mobility Management, #Godstrafik, #Gångtrafik, #Cykeltrafik, #Kollektivtrafik, #Parkering, #Trafiksäkerhet, #Social hållbarhet, #Tillgänglighet, #Gestaltning**

Markanvisning eller exploateringsavtal

En markanvisningsprocess följer efter framtagandet av planprogrammet. Markanvisningen följs vanligen av att kommunen säljer marken till den som fått markanvisningen. I de fall kommunen inte är markägare upprättas istället exploateringsavtal. Genom att i samband med markanvisning eller markanvisningstävling ställa grundkrav och uppmuntra till ytterligare mobilitetstjänster kan byggherrarna få en viktig roll i arbetet med att nå en hållbar mobilitet. Även i samband med exploateringsavtal finns möjlighet att förhandla om mobilitetstjänster.



Hur?

De byggherrar som blir markanvisade måste acceptera att arbeta för de mål och den vision som finns presenterade planprogrammet och i mobilitetsstrategin. Med utgångspunkt från målen bör man i markanvisningen:

- Ställa grundläggande krav som säkerställer en hög kvalitet på cykelfaciliteter, mobilitetstjänster och avfallshantering i fastigheten. 100 procent av parkeringen ska vara samlad i mobilitetshus eller andra samlade anläggningar som möjliggör samnyttjande. Undantaget är parkering för personer med särskilda tillgänglighetsbehov
- Ställa krav på parkeringsköp eller framtagande av mobilitetsplan. All parkering friköps.
- Uppmuntra till innovativa lösningar och mobilitetstjänster som främjar hållbar mobilitet, hög social trygghet, ger stadskvaliteter och bidrar till stadsliv. Målet är att innovation ska finnas med som krav i minst 50 procent av markanvisningstävlingarna och att i minst en tredjedel av tillkommande fastigheter testas nya transport- och mobilitetslösningar.
- Ställa krav på hur uppföljning ska ske av att bilinnehavet följer de parkeringstal som byggherren får samt beskriva sanktioner till exempel kompensationsåtgärder om kraven inte uppfylls.

- Specificera lokalisering av mobilitetscenter, mobilitetshus och logistikcenter samt förutsättningarna för dessa funktioner.

När tävlingsbidragen har kommit in ska både uppfyllandet av de grundläggande kraven och andra föreslagna mobilitetsåtgärder utvärderas. Förslag till förbättringar av mobilitetstjänsterna tas fram för det vinnande tävlingsbidraget inför den fortsatta processen, där tävlingsförslaget fördjupas och utvecklas.

Ambitiöst mobilitetsarbete kan leda till minskat behov av att äga en bil och därmed möjliggöra ett lägre parkeringstal. Det är därför viktigt för kommunen att stödja och bistå byggherren i detta arbete genom kontinuerlig samverkan.

Om kommunen inte äger marken upprättas exploateringsavtal och det blir svårare för kommunen att ställa krav. Istället blir det en förhandlingsfråga. Inte sällan finns det win-win-situationer som man bör uppmärksamma byggherren på. Det kan då vara viktigt att det finns något att förhandla om som byggherren kan vara intresserad av. Till exempel kan kommunen godkänna en högre täthet, fler byggrätter eller färre antal parkeringsplatser om exploatören vidtar olika åtgärder för hållbar mobilitet.

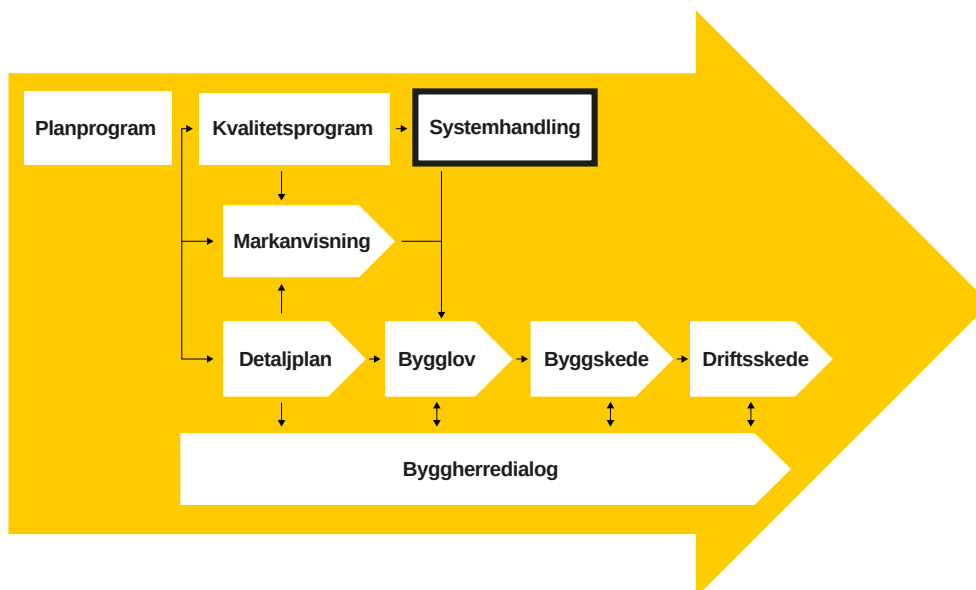
Vem?

Projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet ansvarar tillsammans med MM-ansvarig för vilka grundläggande krav och önskemål som ställs i markanvisning/markanvisningstävling (eller exploateringsavtal) samt för utvärdering av ställda krav.

Till sitt stöd behövs kompetens inom: **#Godstrafik, #Cykeltrafik, #Kollektivtrafik, #Parkering, #Kommunikation**

Systemhandling och projektering

Systemhandlingen ligger till grund för kommande detaljprojektering av bland annat mark- och gatuanslaggningar. I systemhandlingsskedet säkerställs utformning, funktioner och genomförbarheten av den fysiska miljön på allmän platsmark. Efter systemhandling följer projektering som ska generera detaljlösningar, bygghandlingar, beräkning av mängder samt ge underlag till kostnadskalkyl.



Hur?

I framtagande av systemhandlingen ska planprogrammets intentioner konkretiseras och följande bör beaktas:

- Att trafikdesign och utformning av gator och korsningspunkter prioriterar gång, cykel och kollektivtrafik. Minst 80 procent av gatorna ska prioritera hållbara trafikslag. Max 30 km/h som dimensionerande hastighet inom området.
- Att gatornas sektioner ger gång, cykel och kollektivtrafik god standard och prioritet.
- Att gatubelysning främjar social trygghet och anpassas efter oskyddade trafikanter förutsättningar och behov.
- Att ytskikt och möblering främjar stadskvaliteter och stadsliv med plats för möten och lek.
- Att höjdsättningen ger god tillgänglighet för oskyddade trafikanter och följer gällande tillgänglighetskrav, till exempel med avseende på lutning, ramper och viloplan.
- Att utformningen av parkering och angöring följer planprogrammets och mobilitetsstrategins principer för parkering, omfattar både parkering för cykel och bil.
- Att godstransporterna beaktas om utrymme, tillgänglighet och lastzoner. I det fall det är oklart hur godstransporterna ska beaktas, kan en särskild godsutredning tas fram.

- Framtagande av skedesplaner för infrastruktur som säkerställer god tillgänglighet och framkomlighet för cykeltrafik och kollektivtrafik under utbyggnaden av samtliga skeden.

Efter godkänd systemhandling kan projektering börja. I denna process behöver framtagna handlingar kvalitetsgranskas med avseende på ovan nämnda aspekter. Det kan även finnas behov av att ge stöd kring tekniska frågor som påverkar förutsättningar för hållbar mobilitet.

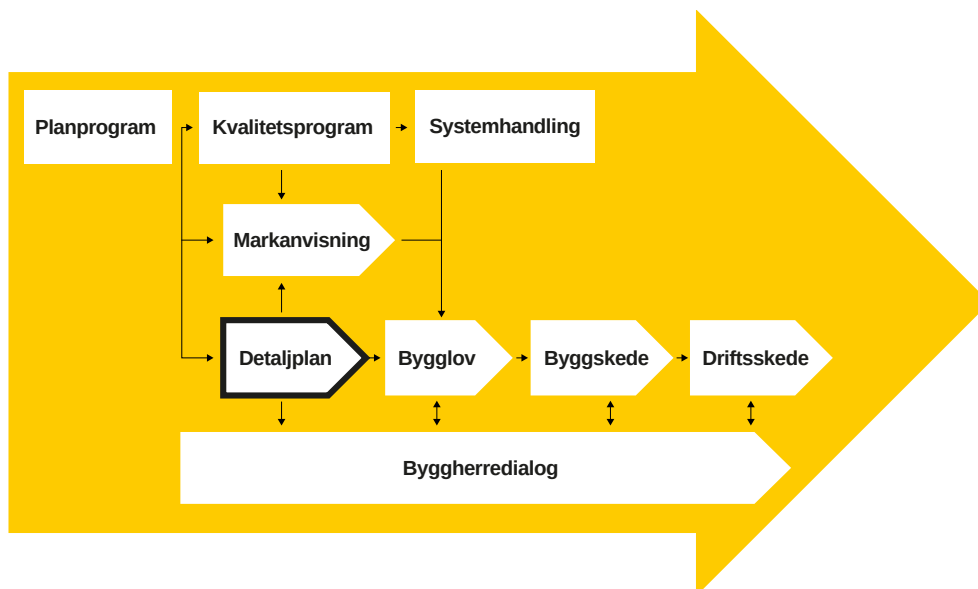
Vem?

Övergripande ansvar för framtagandet av systemhandling och projektering ligger hos kommunens projektledare för respektive faser. Övergripande ansvar för efterföljande projektering ligger hos projekteringsledaren. Projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet ansvarar för att systemhandlingen följer planprogrammets intentioner avseende hållbar mobilitet.

Till sitt stöd behövs kompetens inom: **#Trafikplanering, #Mobility Management, #Godstrafik, #Gångtrafik, #Cykeltrafik, #Kollektivtrafik, #Parkering, #Trafiksäkerhet, #Social hållbarhet, #Tillgänglighet, #Gestaltning**

Detaljplan

Detaljplaner föreskriver hur mark och vatten får användas. Detaljplanen består av en plankarta som är juridiskt bindande och en planbeskrivning som förklarar planens syfte och innehåll. I detaljplaneprocessen skapas fysiska förutsättningar som påverkar hur en hållbar mobilitet kan nås i området.



Hur?

En hel del fysiska åtgärder relaterade till hållbar mobilitet kan styras i detaljplan, till exempel krav på ytor och lokalisering av parkering, högsta tillåtna hastighet, maxtak för biltrafik samt möjlighet för parkeringsköp.

Om det för någon del av mobilitetsarbetet finns behov av att knyta fastighetsägare till en gemensam fysisk anläggning kan inrättande av gemensamhetsanläggning vara ett alternativ. Det kan vara aktuellt för gemensam avfallshantering och gemensamma mobilitetscenter. Inrättandet underlättas av att detta utreds och föreskrivs i detaljplaneskedet.

Genom medverkan och stöd i detaljplaneprocessen, bland annat genom medverkan vid samrådsmöten och övriga tillfällen för dialog, ska lösningar för hållbar mobilitet främjas. Även möjligheten för innovativa lösningar prövas och vid minst 50 procent av detaljplanerna ska innovation finnas med som krav. Följande frågeställningar ska hanteras:

- Fördelning för goda förutsättningar för hållbar mobilitet mellan bostäder och verksamheter, samt kollektivtrafikhållplats. Minst 80 procent av ny bebyggelsen lokaliseras inom 400 m från kollektivtrafikhållplats. Minst 80 procent av ny bebyggelsen lokaliseras inom 400 meter mobilitetshus.
- Hur avfallshantering ska ordnas, till exempel lokalisering och storlek på avfallsrum. Detta har betydelse för hur ofta hämtning behöver ordnas,

hushållens transportbehov för att lämna returavfall, samt hur tung trafik behöver röra sig i stadsrummet.

- Krav på utrymme för parkering, placering och utformning enligt plan och bygglagen (PBL) och i linje med ambitionerna för hållbar mobilitet, samt i kommunens parkeringsnorm och parkeringspolicy. Avser både parkering för cykel och bil. Möjlighet för parkeringsköp och begränsad yta för markparkering bör regleras. 100 procent av bilparkeringen, undantaget parkering för personer med särskilda tillgänglighetsbehov, ska vara samlad i mobilitetshus.
- Högsta tillåtna hastighet inom området är 30 km/h för att öka trafiksäkerheten och tryggheten.
- Eventuellt bindande krav på högsta trafikflöde. Sanktioner eller viten för om maxtaget skulle överskridas fastställs däremot inom markanvisning, bygglov eller exploateringsavtal.
- Eventuell reglering av gemensamhetsanläggningar.
- Möjliggör för lokalisering till exempel mobilitetscenter, mobilitetshus, logistikcentrum och bygglogistikcenter.
- Goda förutsättningar för kollektivtrafikens funktion, till exempel utrymmesbehov, framkomlighet och hållplatslägen.
- Goda förutsättningar för gående och cyklisters behov; utrymme, framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet. Minst 80 procent av gatorna prioriterar hållbara trafikslag.
- Analys av restidskvoter för gång, cykel och kollektivtrafik jämfört med bil till viktiga målpunkter i Uppsala.
- Att eventuella förutsättningar för att få medel genom till exempel stadsmiljöavtal nås.

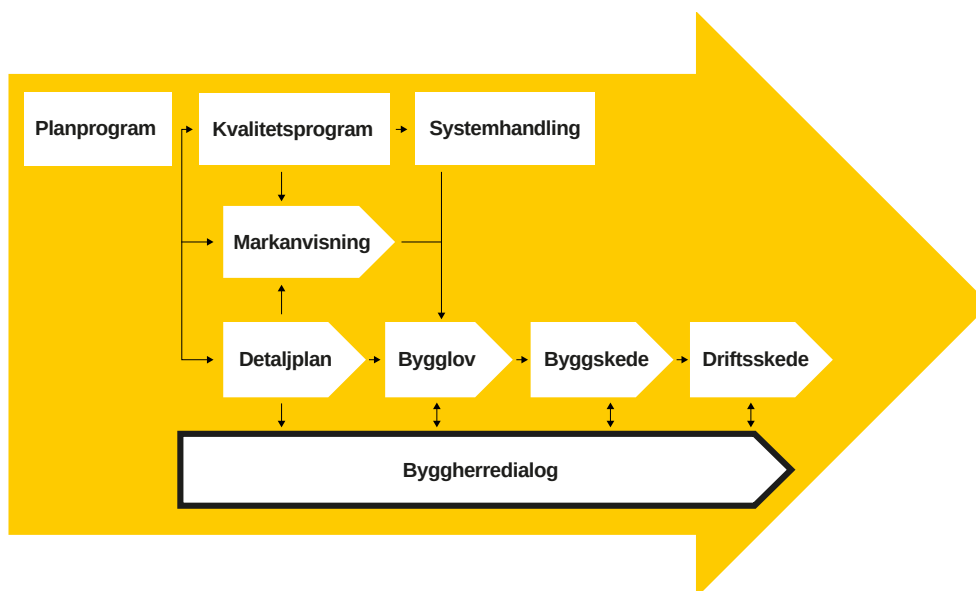
Vem?

Övergripande ansvar för detaljplaneprocessen ligger hos detaljplanehandläggaren. Projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet är ansvarig för att åtgärder som främjar hållbar mobilitet styrs i detaljplanen. Behov kan finnas av att ta fram fördjupade trafikutredningar och underlag.

Till sitt stöd behövs kompetens inom: **#Trafikplanering, #Mobility Management, #Godstrafik, #Gångtrafik, #Cykeltrafik, #Kollektivtrafik, #Parkering, #Trafiksäkerhet, #Social hållbarhet, #Tillgänglighet**

Byggherredialog

Byggherredialogen syftar bland annat till att öka byggherrens kunskap och medvetenhet om möjligheterna att åstadkomma en hållbar planering.



Hur?

Byggherredialogen bör pågå parallellt med markanvisning och bygglov. Ju tidigare i processen som dialogen startar, desto större är chanserna att Mobility Management och andra åtgärder för hållbar mobilitet kan arbetas in i planerna på ett bra sätt. Byggherredialog kan även vara intressant i tidigare steg, beroende på när i processen byggherren involveras eller visar intresse för området.

Byggherredialog handlar om information och rådgivning av frivillig karaktär, men kan även krävställas vid till exempel markanvisning. Informationen bör både vara skriftlig och muntlig och gärna engagera byggherren i form av workshops med följande innehåll:

- Om projektets mål och ambitioner för hållbar mobilitet.
- Inspiration, trendsplaning, omvärldsbevakning och goda exempel från andra stadsutvecklingsområden.
- Om förutsättningar för hållbar mobilitet i området.
- Diskussion om utmaningar och möjligheter för hållbar mobilitet i området.
- Diskussion om målbilden och vägen dit. Hur ser området ut i framtiden och vilka strategier behövs för att ta oss dit?
- Pågående planering och åtgärder för hållbar mobilitet i området, till exempel flexibla parkeringslösningar, parkeringsköp och andra mobilitetstjänster.
- Diskussion om erfarenheter från andra stadsutvecklingsprojekt, fallgropar och framgångsfaktorer.

- Diskussion om hur vi kan påverka attityder och beteenden hos målgruppen, de som flyttar in, arbetar i eller besöker området, samt framtida verksamhetsutövare. Samt hur vi får dem att testa och använda mobilitetstjänsterna.

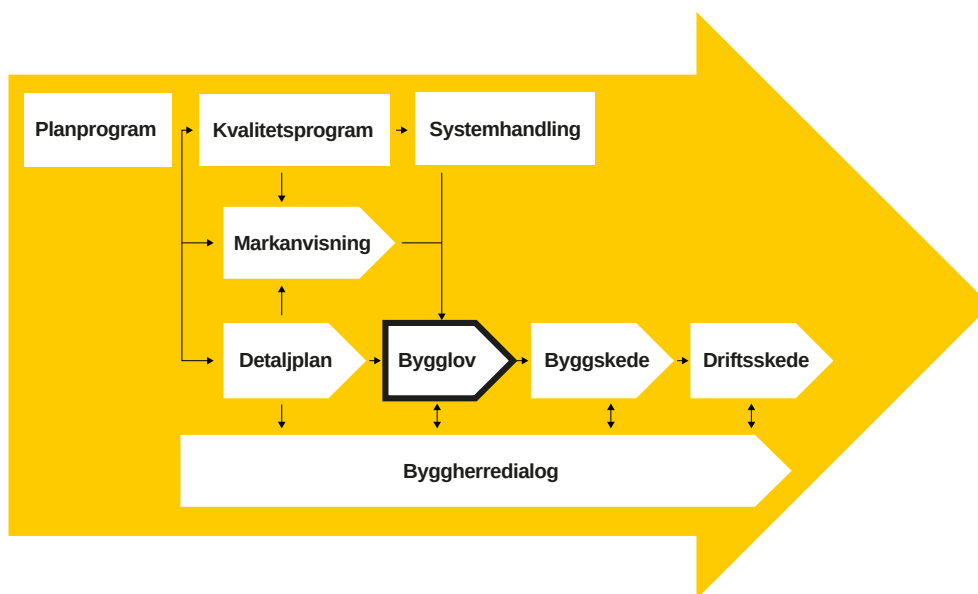
Vem?

Projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet tillsammans med MM-ansvarig är ansvariga för planeringen av hur hållbar mobilitet integreras i byggherredialogen.

Till sitt stöd behövs kompetens inom: **#Kommunikation**

Bygglov

I bygglovsprocessen och i samband med bygglov följs de krav upp på hållbar mobilitet som ställts i samband med markanvisning. I de fall kommunen inte äger marken blir det istället en förhandlingsfråga men ofta med win-win-situationer som byggherren bör uppmärksammas på. Krav på mobilitetsåtgärder kan ingå i ett civilrättsligt avtal mellan kommunen och köparen.



Hur?

Bygglovsprocessen börjar med ett förmöte mellan bygglovshandläggare och byggherre, där de krav som ställts vid markanvisning och hur byggherren ska redovisa kravuppfyllelsen presenteras. Krav som bör regleras i bygglovet är:

- Parkeringsköp.
- Mobilitetsplan.
- Mobilitetstjänster kopplat till fastigheten. Målet är att i minst en tredjedel av nya fastigheter testa nya transport- och mobilitetslösningar.
- Krav om utrymme för parkering samt placering och utformning av parkeringsplatser, för både cykel och bil. 100 procent av bilparkeringen, undantaget parkering för personer med särskilda tillgänglighetsbehov, ska vara samlad i mobilitetshus.
- Eventuella rabatter på parkeringsnorm vilka motiveras av åtgärder för hållbar mobilitet.
- Lokalisering och goda förutsättningar för mobilitetscenter, mobilitetshus och logistikcenter.
- Hur byggherren ska bland annat visa att kravet uppfylls, till exempel uppföljning av bilinnehav under x år, detaljerade ritningar som visar att föreslagna mobilitetstjänster får plats.
- Sanktioner, till exempel kompensationsåtgärder om kraven inte uppfylls.

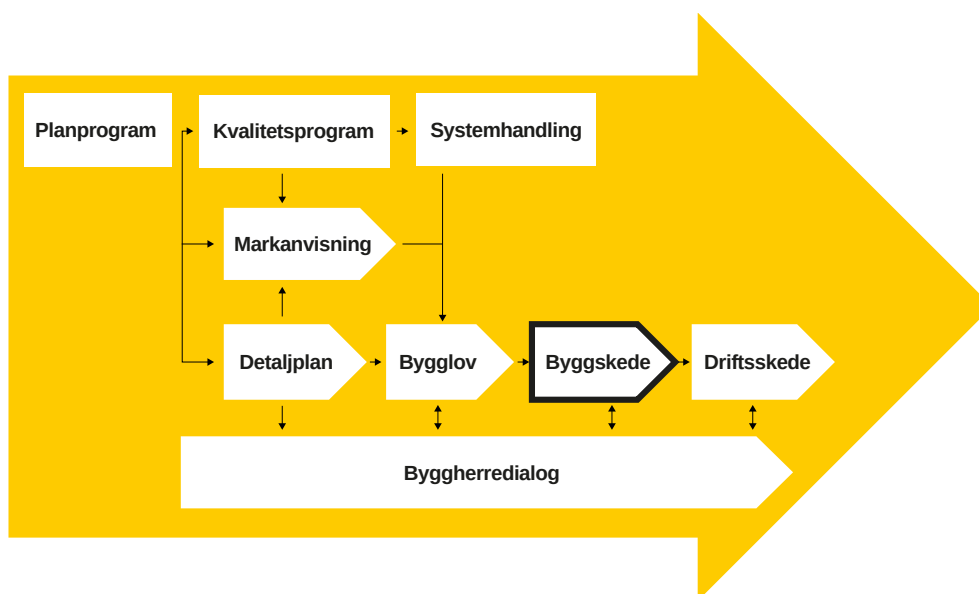
Vem?

Projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet är ansvarig för att åtgärder som främjar hållbar mobilitet styrs i bygglovet.

Till sitt stöd behövs kompetens inom: **#Mobility Management, #Godstrafik, #Cykeltrafik, #Kollektivtrafik, #Parkering**

Utbyggnadsskede (inkl. rivningar)

Utbyggnaden av ett större stadsutvecklingsprojekt pågår under lång tid och har stor inverkan på områdets förutsättningar, utbyggnaden kommer också att ske parallellt med driftskedet med inflyttade i Ulleråker. Det är av yttersta vikt att pågående entreprenader planeras och bedrivs så att negativ inverkan på hållbar mobilitet undviks (bland annat etableringsytor, avstängningar, tillfälliga byggvägar, parkering för byggarbetare). Det omfattar även eventuella rivningar inom området. Även konsekvenserna för områdets godstransporter bör minimeras.



Hur?

I samband med utbyggnadsskedet upprättas ett bygglogistikcentrum (BLC), vilket effektiviserar bygg- och avfallstransporter till och från bygget.

Kommunen ser till att byggherrarna samordnar sig. Kommunen bör också ha en ansvarig resurs på plats för att samordna byggherrarnas arbetsplatsdispositionsplaner (APD-planer) för kransamordning och byggscheden, planera in lossningsplatser för bland annat gods och för att hålla en aktiv dialog.

Därutöver bör planering och genomförande av utbyggnadsentreprenader och rivningar ske så att negativ påverkan på hållbar mobilitet minimeras. Framtagna skedesplaner ska följas och revideras med hänsyn till ovan om behov uppstår. Särskilt fokus ska läggas på framkomlighet och tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Upprättade checklistor för god tillgänglighet och framkomlighet för cykeltrafik och kollektivtrafik under utbyggnadsskedet ska distribueras till samtliga entreprenader och kraven ska även följas upp.

Trafikanordningsplaner (TA-planer) ska granskas utifrån hållbar mobilitets- och trafiksäkerhetsperspektiv.

Byggarbetare bör i första hand välja hållbar mobilitet för sina arbetsresor och eventuell parkering bör anordnas så att de på ett smidigt sätt kan byta till kollektivtrafik för resan till och från bygget.

I samband med byggstart bör en förmätning genomföras av attityder, resvanor och färdmedelsval. Syftet med föremätningen är dels att kunna visa på förändring, att utvecklingen går i önskad riktning mot målen och att målen om hållbar mobilitet även uppfylls under byggskedet. Mätningen riktas mot boende och eventuella nyinflyttade i Ulleråker. Frågor att besvara är:

- Färdmedelsval, total och för korta resor (0–1 *kilometer* samt 1–3 *kilometer*).
- Andel barn som själva eller i sällskap av en vuxen går och cyklar till skolan.
- Andelen som upplever att trafiksystemet för gående och cyklister är tryggt och säkert.
- Andel av som upplever att de har hög tillgång till gång- och cykelvägar.
- Andel som har tillgång till kollektivtrafik inom 400 meter.
- Andel av parkering som är samlad i gemensamma anläggningar med möjlighet till samnyttjande, avser även parkering för byggarbetare.
- Andel av gatorna som prioriterar hållbar mobilitet.

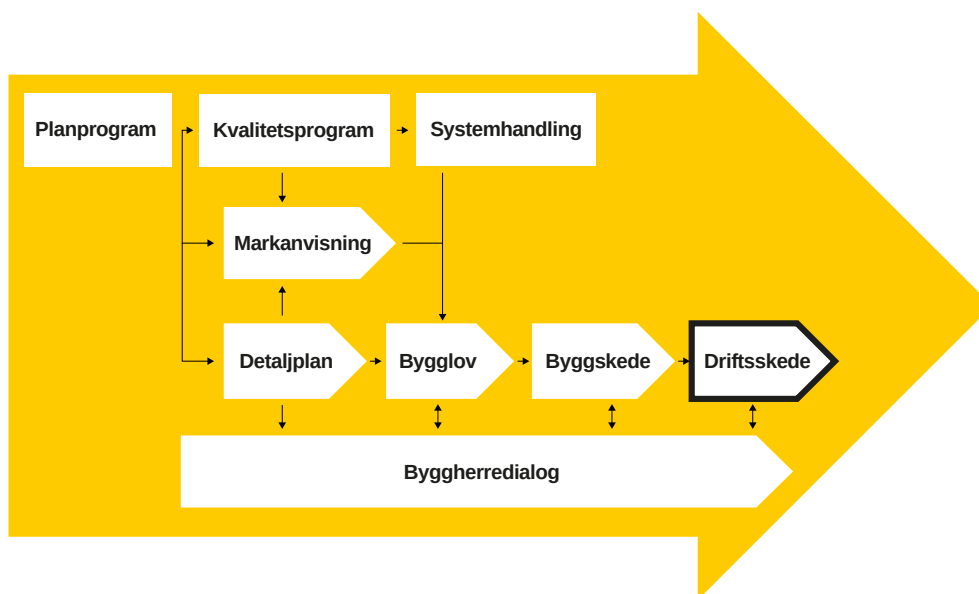
Vem?

Övergripande ansvar för processen ligger hos projektchef för att etablera infrastruktur eller motsvarande position. Kommunens godsstrateg har övergripande ansvar för processen för ett Bygglogistikcenter till dess att särskild projektledare tillsätts. Projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet är ansvarig för att utbyggnadsskedets inverkan på hållbar mobilitet minimeras och att föremätning av resvanor och färdmedelsval genomförs.

Till sitt stöd behövs kompetens inom: **#Trafikplanering, #Mobility Management, #Godstrafik, #Gångtrafik, #Cykeltrafik, #Kollektivtrafik, #Trafiksäkerhet, #Tillgänglighet, #Kommunikation**

Driftskede

Under driftskedet sker lägenhetsförsäljning och inflyttning. Bostäder och lokaler byter ägare och området utvecklas. Förbättringar och anpassningar till nya förutsättningar kommer löpande behöva genomföras.



Hur?

Under driftskedet behövs en organisation som bedriver Mobility Management-arbete, ansvarar för drift och underhåll av områdets mobilitetstjänster samt ständigt utvecklar och anpassar tjänsterna utifrån marknad och behov. Följande tjänster bör övervägas:

- Information, stöd och rådgivning mot boende, besökare och verksamma samt andra parter (bland annat mäklare, fastighetsägare, bostadsrättsföreningar, hyresgäsföreningar, Upplands lokaltrafik (UL), kommunala bolag, privata företag och arbetsgivare)
- Välkomstpaket till nyinflyttade (framtagande och distribution av informationsmaterial).
- Ansvara för områdets digitala tjänster inkl. transport som tjänst (upphandling, ansvar för plattform och informationsspridning).
- Bedriva kampanjer för hållbar mobilitet.
- Ansvara för årlig uppföljning och utvärdering av genomförda åtgärder, arbetsprocess (MaxQ), samt regelbunden uppföljning av attityder, resvanor, färdmedelsval och effektmål.
- Samordnade inköp/upphandling av tjänster.
- Kundtjänst.
- Drivande aktör för utvecklingsprojekt och innovationer. Kan identifiera behov av "tilläggstjänster" och förbättring av befintliga tjänster.

Vem?

Projektledare med övergripande ansvar för hållbar mobilitet är ansvarig för att en organisation tillsätts som kan bedriva mobilitetstjänster samt ansvara för uppföljning och utvärdering under driftskedet i den nya stadsdelen.

Till sitt stöd behövs kompetens inom **#Mobility Management**,
#Kommunikation

Checklista för hållbar mobilitet i planeringsprocessen

I tabellen nedan sammanfattas i vilket skede mobilitetsstrategierna bör tas om hand.

Strategi	När i planeringsprocessen							
	Planprogram	Markanvisning	Kvalitetsprogram	Systemhandling	Detaljplan	Bygglov & byggherre-dialog	Byggskede	Driftsskede
Strategi 1: Samverkan för att nå attraktiva livsmiljöer och goda resvanor								
Säkerställ att visionen för området tar med hållbar mobilitet	☐							
Ta fram en mobilitetsstrategi med mål, målområden och strategier för hållbar mobilitet	☐							
Ta fram en handlingsplan för mobilitet	☐							
Överväg behov av att inrätta gemensamhetsanläggning för avfall, logistik, mobilitetshus och mobilitetscenter					☐			
Strategi 2: Arbeta med kommunikation och dialog								
Utvärdering av tävlingsbidrag med avseende på ställda krav, samt framtagande av förbättringsförslag		☐						
Information och rådgivning om genomförda, planerade och önskvärda åtgärder för hållbar mobilitet						☐		☐
Förankra mål och ambitioner för hållbar mobilitet						☐		
Föremätning av attityder, resvanor och färdmedelsval							☐	
Bedriva Mobility Management-arbete samt drift, underhåll och utveckling av områdets mobilitetstjänster								☐
Årlig utvärdering av åtgärder och arbetsprocess (MaxQ) samt regelbunden uppföljning av attityder, resvanor, färdmedelsval och effektmål								☐
Strategi 3: Skapa goda möjligheter till aktiva resor								
Ta fram beskrivning av platsens tillgänglighet med hållbar mobilitet (tillgänglighetsindex)	☐							
Säkerställ att planprogrammet redovisar hur en hållbar mobilitet ska nås för området	☐							
Ställ grundläggande krav på hållbar mobilitet i fastigheter vid markanvisning		☐						
Följ upp och reglera ställda krav på hållbar mobilitet i fastigheter vid bygglov						☐		
Säkerställ att gator utformas med prioritet och hög trafiksäkerhet för hållbar mobilitet			☐	☐				
Säkerställ god framkomlighet och tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafik under byggskedet. Granska TA-planer med avseende på ovan							☐	
Strategi 4: Planera för gemensamma transportlösningar								
Ställ krav på parkeringsköp och framtagande av mobilitetsplan vid markanvisning		☐						
Följ upp och reglera ställda krav på parkeringsköp och mobilitetsplan vid bygglov						☐		

Strategi	När i planeringsprocessen							
	Planprogram	Markanvisning	Kvalitetsprogram	Systemhandling	Detaljplan	Bygglöv & byggherre-dialog	Byggskede	Driftsskede
Säkerställ att kollektivtrafiken får god standard och prioritet				☐				
Säkerställ att minst 80 procent av ny bebyggelse lokaliseras inom 400 meter från kollektivtrafikhållplats	☐				☐			
Strategi 5: Skapa hållbara och flexibla lösningar för parkering, logistik och nyttotrafik								
Lokalisering av mobilitetscenter, mobilitetshus och logistikcenter	☐							
Specificera funktion och behov för mobilitetscenter, mobilitetshus och logistikcenter		☐				☐		
Säkerställ att utformning av parkering för cykel och bil följer framtagna principer för parkering och hållbar mobilitet		☐				☐		
Säkerställ att gods- och avfallstransporternas utrymmesbehov beaktas i systemhandlingen utifrån systemval				☐				
Säkerställ att markparkering minimeras och att parkering samlas i mobilitetshus eller samlade anläggningar		☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Säkerställ att minst 80 procent av ny bebyggelsen lokaliseras inom 400 meter till mobilitetshus	☐				☐			
Säkerställ uppstart av bygglogistikcenter							☐	
Strategi 6: Skapa en stadsdel med låg attraktivitet för bilbruk och hög hållbart resande-attraktivitet								
Beskriv hur bilinnehavet följs upp och vilka sanktioner som vidtas om kraven inte uppfylls		☐				☐		
Säkerställ att gatu- och stadsrums utformning och funktion i kvalitetsprogrammet främjar levande stadsmiljö och social trygghet			☐					
Säkerställ att det offentliga rummet utformas i kvalitetsprogrammet så att det kan driftas och underhållas på ett säkert sätt			☐					
Krav på 30 km/h som högsta tillåtna och dimensionerande hastighet				☐	☐			
Överväg behov av bindande krav på högsta trafikflöde					☐	☐		
Strategi 7: Stöd innovativa mobilitetslösningar								
Uppmuntra och premiera innovativa och nya mobilitetslösningar vid markanvisning		☐						
Möjliggör för innovativa lösningar och nya regleringar i detaljplaneprocessen					☐			

4. Uppföljning och utvärdering

För handlingsplanen består uppföljning och utvärdering av två delar. Dels ska måluppfyllelsen följas upp; når vi våra mål om hållbar mobilitet? Dels ska arbetsprocessen följas upp; arbetar vi systematiskt och effektivt och följer vi vår handlingsplan?

Dessutom ska genomförda åtgärder för respektive etapp följas upp; når de ut till målgruppen och leder de till attityd och beteendeförändring? Uppföljningsplan för åtgärderna ingår i åtgärdsplanen.

4.1 Uppföljning av mål

Uppföljning av mål sker både under planprocessens olika skeden och under bygg- och driftskedet. Uppföljningen sker både för respektive etapp och för Ulleråker som helhet. Vissa mål mäts redan i befintliga uppföljningar, medan andra mål kommer att behöva mätas genom nya metoder.

Uppföljningsplanen i tabellen på nästa sida ger en översikt om när olika mål ska följas upp, hur och hur ofta. Projektledare för hållbar mobilitet säkerställer att uppföljning genomförs och sammanställs.

Uppföljningen av målen nedan bör pågå fram till området är helt färdigbyggt och inflyttat, det vill säga till åtminstone år 2030. Förutsatt att samtliga mål har uppfyllts år 2030 föreslås uppföljning därefter ske likt för övriga stadsdelar i Uppsala genom bland annat resvaneundersökning, trafikmätningar och SCB:s nöjd-kund-index (NKI).

Tabell 4-1 PP=planprogram, MA=markanvisning, SH/KP=systemhandling & kvalitetsprogram, DP=detaljplan, BL=bygglov & byggherredialog, BS=byggskede, DS=driftskede, RVU=resvaneundersökning NKI=nöjd kund index

Mål		Uppföljningsplan			
		När	Hur	Hur ofta	Kommentar
Huvudmål: Boende och verksamma i Ulleråker väljer i första hand hållbara färdmedel för sina vardagsresor					
a	Minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik	BS, DS	RVU	Var 5:e år	Resultat hämtas via tillägg ur kommunövergripande RVU
Målområde 1: Goda möjligheter till aktiva resor					
a	90 procent av alla resor under 1 kilometer ska ske till fots eller med cykel	BS, DS	RVU	Var 5:e år	Resultat hämtas via tillägg ur kommunövergripande RVU
b	75 procent av alla resor mellan 1–3 kilometer ska ske till fots eller med cykel	BS, DS	RVU	Var 5:e år	Resultat hämtas via tillägg ur kommunövergripande RVU
c	Minst 80procent av alla barn med start och målpunkt i Ulleråker går eller cyklar själva eller tillsammans med en vuxen till skolan	BS, DS	Skol-RVU	Var 5:e år	Resvaneundersökning kopplat till skolvägsarbete
Målområde 2: Hållbara och flexibla lösningar för parkering och logistik					
a	Minst 80 procent av bostäderna ligger inom 400 meter från ett mobilitetshus	PP, DP	GIS-analys	Kontinuerligt i samband med upprättande av planprogram och detaljplan	Specifik uppföljning för Ulleråker för att följa upp hur stor andel av bostäderna som lokaliseras inom 400 meter från ett mobilitetshus.
b	100 procent av parkeringen sker i ett gemensamt p-anläggningssystem, där effektiviteten och samnyttjandegraden är hög	PP, MA, DP, BL, BS, DS	Bedömning	Kontinuerligt i samband med bygglov	
c	Minst ett gods- och logistikcenter etableras i Ulleråker. I det möjliggörs användning av mindre och miljövänliga fordon	PP, MA, DP, BL	Bedömning		
Målområde 3: Biltrafik på platsens villkor					
a	Minst 80 procent av gatorna i Ulleråker prioriterar hållbara trafikslag	PP, SH/KP, DP, BS, DS	Bedömning	Kontinuerligt i samband med upprättande av systemhandling och detaljplaner	Andel gator där gående och cyklister får eget reserverat utrymme eller färdas på gator där biltrafik måste köra i gångfart.
b	Minst 80 procent invånarna upplever att trafiksystemet för gående och cyklister är tryggt och säkert	BS, DS	Enkät-studie	Vartannat år	Tilläggsfråga för boende i Ulleråker från SCB:s NKI
c	Ulleråkerborna ska uppleva att de har hög tillgång till gång- och cykelvägar (8–10 av 10)	BS, DS	Enkät-studie	Vartannat år	Tilläggsfråga för boende i Ulleråker från SCB:s NKI
Målområde 4: En attraktiv och effektiv kollektivtrafik					
a	Minst 80 procent av tillkommande bebyggelse lokaliseras inom 400 meter till en hållplats av stomlinje eller ringlinjetrafik	PP, DP	GIS-analys	Kontinuerligt i samband med upprättande av planprogram och detaljplan	

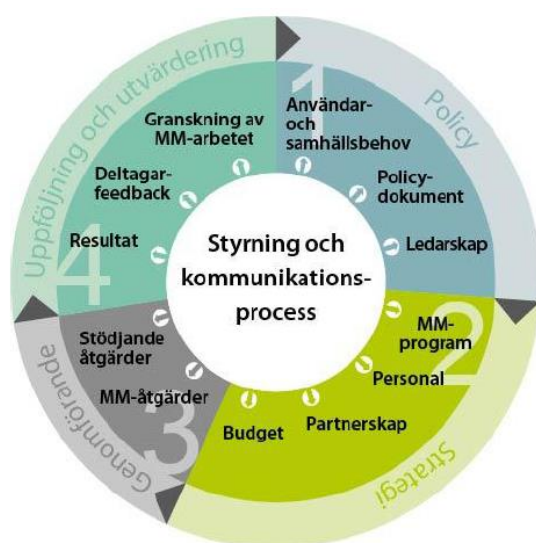
Mål		Uppföljningsplan			
		När	Hur	Hur ofta	Kommentar
b	Minst 90 procent av invånarna i Ulleråker har tillgång till kollektivtrafik (inkl. kompletteringslinjer) inom 400 meter.	PP, DP, BS, DS	GIS-analys	Analys vid upprättande av planprogram och detaljplan. Kontinuerligt i samband med att fastigheter färdigställs.	Dels analys av planer, dels det faktiska utfallet i driftskedet för att säkerställa att trafikering kommit igång
Målområde 5: Innovativa lösningar					
a	I minst en tredjedel av tillkommande fastigheter testas nya transport- och mobilitetslösningar	PP, MA, BL, DS	Bedömning	Kontinuerligt i samband med markanvisningar	Kontroll av markanvisningsavtal
b	I 50 procent av Uppsala kommuns markanvisningstävlingar ska innovation finnas med som ett krav	MA	Bedömning	Kontinuerligt i samband med markanvisningar	Säkerställs i markanvisningstävling

4.2 Utvärdering av arbetsprocessen

För att kunna utvärdera arbetet med Mobility Management och hållbart resande i Ulleråker föreslås att MaxQ-utvärderingar genomförs en gång per år.

Systemet, som bygger på ledningssystemtänkandet⁴, togs fram i EU-projektet MAX⁵ som genomfördes 2006–2009.

MaxQ är uppbyggt kring ett system med fyra områden; policy, strategi, genomförande och mätning. Inom varje område finns ett antal nyckelfaktorer, totalt tolv stycken som bedöms och utvärderas var för sig.



Figur 4-1 Modellen som beskriver de fyra komponenterna och de tolv nyckelfaktorerna i MaxQ.

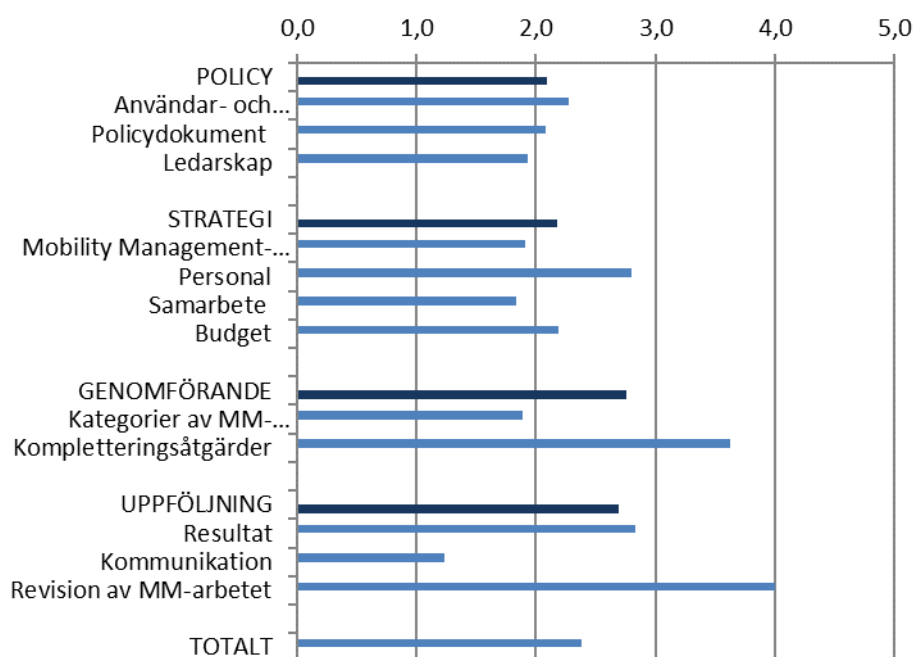
Utgångsläge 2016

Hösten 2016 genomfördes den första MaxQ-utvärdering av Ulleråkerprojektets arbete med hållbart resande och Mobility Management. Utvärderingen visar på att arbetet har börjat men att det finns förbättringspotential för att få till ett mer effektivt och resultatgivande arbete. Ulleråkerprojektets arbete med hållbart resande huvudsak bedrivs i huvudsak projektorienterat och med kort tidshorisont.

Högst betyg får nyckelfaktorn ”Kompletteringsåtgärder”, vilket beror på de många åtgärder som Uppsala kommun redan gör inom MM och hållbart resande. Lägst betyg ges nyckelfaktorn ”kommunikation”, vilket beror på bristande kommunikation i Ulleråkerprojektet vad gäller arbetet med hållbart resande och Mobility Management.

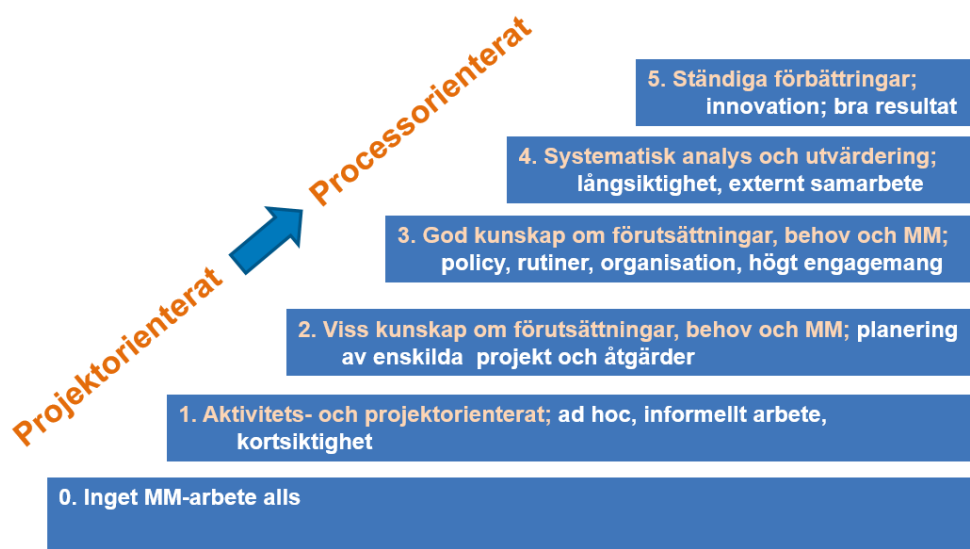
⁴ ISO-standarden, EFQM (European Foundation for Quality Management, www.efqm.org) och CAF (Common Assessment Framework, www.eipa.eu).

⁵ EPOMM European Platform on Mobility Management, http://www.epomm.eu/old_website/index.phtml?ID=2182&id=2183,%20Civitas,%202012



Figur 4-2 Bedömning hösten 2016 av de fyra komponenterna och de tolv nyckelfaktorerna på en 5 gradig skala, där 0 betyder Inga aktiviteter alls inom det område som frågan berör/Vi saknar helt information, och där 5 betyder Vi är mycket bra på detta/Vi arbetar på ett systematiskt sätt och det finns även plats för nytänkande och innovation.

Poängskalan kan översättas till nedanstående trappa som illustrerar hur mogen en organisation är i sitt mobilitetsarbete. Med handlingsplanen, och tillhörande åtgärdsplaner, som stöd är ambitionen att projektorganisationen för hållbar mobilitet ständigt ska röra sig i rätt riktning och integrera hållbart resande och Mobility Management i processen att utveckla Ulleråker.



Figur 4-3 Illustration och förklaring av poängskalan i MaxQ.

5. Ordlista

Aktiva resor - resor som görs till fots och med cykel.

Bygglogistikcenter - etablering där byggmaterial samlas för att kunna samlas och levereras till byggarbetsplatserna i framför allt Rosendal, Östra Sala backe och Ulleråker.

Flexibla parkeringstal - möjlighet till avsteg från uppsatt parkeringstal mot att mobilitetstjänster genomförs som leder till lägre efterfrågan på bilparkering för fastigheten.

Hållbart resande - transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö. Avser i första hand gång, cykel, kollektivtrafik.

Kompletteringslinje - kollektivtrafiklinje som bidrar till ett finmaskigt kollektivtrafiknät och bidrar till korta gångavstånd.

Logistikcenter - byggnad dit leveranser kan transporteras för att samlas och levereras effektivt till Ulleråker.

Mobilitetscenter - bemannat center med Mobility Management-kompetens där invånare, företag och besökare kan få information och rådgivning om resande och transporter.

Mobilitetshus - byggnad för mobilitetstjänster som parkering för bilpool, hyrbilar, laddningsinfrastruktur och privata bilar. Kan även inkludera andra mobilitetstjänster och mobilitetsinfrastruktur.

Mobilitetsplan - innehåller åtgärder för att underlätta hållbart resande, i Ulleråker etapp 1 är uppvisande av mobilitetsplan ett krav för att byggherrarna ska ges möjlighet till flexibla parkeringstal, alternativt att de ingår mobilitetsköp.

Mobilitetstjänst - olika tjänster som effektiviserar resor och transporter, kan bland annat vara digitala appar, bilpool, cykelpool och hemleverans av matvaror.

Mobility Management - mjuka åtgärder som information och kampanjer för att påverka beteenden och attityder till resor och transporter.

Parkeringsköp - möjlighet för byggherrarna att friköpa sitt ansvar att anlägga bilparkering och att detta istället genomförs av Uppsala Parkerings AB i samlade mobilitetshus. Belopp för parkeringsköp har bestämts av Uppsala Parkerings AB till 175 000 kronor per plats för detaljplan 1a och 1b.

Parkeringstal - anger hur många bil- och cykelparkeringsplatser som ska anläggas vid exploatering. Anges ofta som parkeringsplats per bostad eller per kvadratmeter.

Ringlinje - kollektivtrafiklinje som går i cirkel runt staden med tät trafikering i båda riktningarna. I Uppsala finns en ringlinje som kommer att trafikera Ulleråker.

Stomlinje - prioriterad kollektivtrafiklinje med gena dragningar och tät trafikering.