

TRAFIKPROMEMORIA FÖR DELTALJPLANERNA NORRA ULLERÅKER, TALLSTRÅKET OCH CENTRALA ULLERÅKER

2025-04-24

TRAFIKPROMEMORIA FÖR DELTALJPLANERNA NORRA ULLERÅKER, TALLSTRÅKET OCH CENTRALA ULLERÅKER

Uppdragsnamn	Trafikutredning Ulleråker
Uppdragsnummer	10329111
Projektmedlemmar	Per Solér, Fred Gillner, Bob Olausson, Julie Schack-Möller Kristensen, Elodie Papin, Tova Stenvi, Linn Haglund, Albin Bellander, Annie Lindfors Ljuhs
Datum	2025-04-24

KUND

Uppsala kommun

KONSULT

WSP

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

KONTAKTPERSONER

Jeff Wijesinghe, projektledare Stadsbyggnadsförvaltningen, jeff.wijesinghe@ uppsala.se,
Marcus Ekström, projektledare Stadsbyggnadsförvaltningen, marcus.ekstrom@ uppsala.se,
Zirin Molla, projektledare Stadsbyggnadsförvaltningen, zirin.molla-omar@ uppsala.se,
Fred Gillner, trafikplanerare WSP, fred.gillner@wsp.com

INNEHÅLL

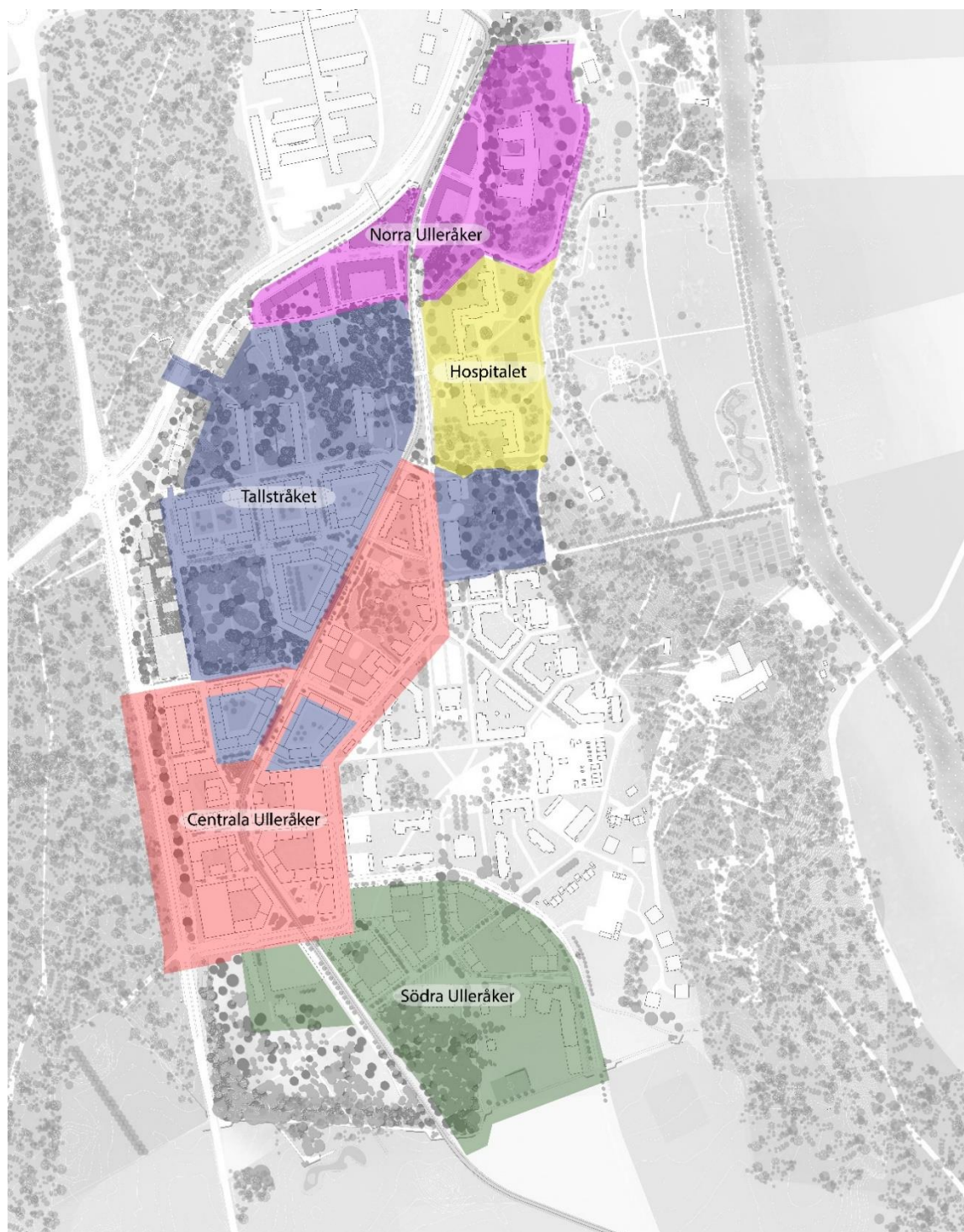
1	Inledning	5
2	Vision och mål	7
3	Ställningstaganden och planeringsprinciper	10
3.1	Övergripande frågor	10
	Kapacitetsstark kollektivtrafik	10
	Mobilitetshus	10
	Hämta- och lämnatrafik	10
	Cykelparkering	10
3.2	Motorfordonstrafik förbi Hospitalet	11
3.3	Reglerings- och utformningsfrågor	11
	Zongräns/"motortrafikgräns"	11
	Gångytor i alla gator	11
	Gatufunktion lågfartsgata - möjligen cykelgata	11
	Trafikfilter	12
	Enkelriktat/motorfordonstrafik förbjudet eller ej	12
	Bilparkering för rörelsehindrade	12
	Möjlighet för busslinje på Ulleråkersvägen	12
	Övrigt	12
4	Säkra skolvägar	13
4.1	Riktlinjer för säkra skolvägar	13
	Gångvägar	13
	Cykelvägar	13
	Angöring och parkering	14
4.2	Identifierade konfliktpunkter	14
5	Gatustruktur	16
5.1	Uppdateringar gentemot tidigare Trafik-PM för Tallstråket	17
5.2	Begränsad framkomlighet för motorfordonstrafik	17
6	Funktioner och behov i gaturummen	18
6.1	Gång	18
	Gågator	19
6.2	Cykel	20
6.3	Kollektivtrafik	22
6.4	Parkering	23
	Cykelparkering	23
	Bilparkering	23
6.5	Tung trafik	23
6.6	Utryckning	24

7	Typplan och gatusektioner	25
7.1	Typplan	25
7.2	Gatusektioner	26
	Ulleråkersvägen utanför Hospitalet	26
	Ulleråkersvägen mot mobilitetshuset i Norra Ulleråker	27
	Lägerhyddsvägen	27
	"Tallgatan"	28
	Gränder	29
8	Parkering och dimensionering av mobilitetshus	31
8.1	Bilparkering	31
9	Parallella deluppdrag Trafik	33
9.1	PM Trafikanalys Ulleråker - kapacitet och konsekvens 2022-05-31	33
9.2	Kapacitets- och framkomlighetsanalyser BRT Kungsängsleden 2022-11-11	34
9.3	Trafikprognos Ulleråker 2023-02-01	34
9.4	Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker, 2023-08-31	34
9.5	Trafikutredning Norra Ulleråker - Utvärdering av bro utmed Lägerhyddsvägen, 2024-08-30	34
9.6	Kapacitetsanalys Norra Ulleråker	35
10	Fortsatt arbete	36
10.1	Gatustruktur och -utformning	36
	Behov av trafikstyrande och hastighetsdämpande åtgärder	36
	Cykelfrågor	36
	Risker med korsande vänstersväg från parallellgata med kollektivtrafikstråket	36
10.2	Hämta- och lämnatrafik	36
10.3	Trafiksituation under byggtiden	37

1 INLEDNING

Den här utredningen är genomförd i samband med framttagandet av detaljplanerna Tallstråket och Norra Ulleråker, Uppsala. Utredningen är en vidareutveckling av trafikpromemoria till samrådet för Tallstråket (2023-11-20).

Arbetet med denna utredning har skett parallellt med förprojekteringen av allmän plats i området. Syftet är att sammanfatta relevanta aspekter gällande trafik för den framtida gatumiljön. I utredningen redovisas även Centrala Ulleråker som vann laga kraft 2019 och byggnation har påbörjats. Separata trafikutredningar tas fram för Södra Ulleråker och Hospitalet, planarbete pågår för dessa detaljplaner.



Figur 1. Detaljplanegränser i Ulleråker enligt strukturplan (2024-12-16).

Dokumentet bygger vidare på tidigare framtaget underlag:

- Trafikutredning Ulleråker, 2015-05-28, Sweco
- Mobilitetsstrategi för Ulleråker, 2016-02-12, Sweco
- Trafikutredning Ulleråker, 2016-02-29, Sweco
- PM Trafikanalys Ulleråker, 2017-11-15, Sweco
- Strategi och handlingsplan för mobilitet i Ulleråker, 2017-11-17, Trivector
- PM cykelflöden i Ulleråker & PM gångflöden i Ulleråker, 2018-01-30, Trivector
- Mobilitet i Ulleråker, 2018-04-03, Trivector (åtgärdsplan avgränsad till centrala Ulleråker)
- Gestaltningsprogram Ulleråker, 2019-01-15, Mandaworks och Warm in the winter
- PM Trafik Ulleråker, 2021-09-15, Ramböll (avgränsad till centrala Ulleråker)
- Granskning hållbar mobilitet Ulleråker, 2021-10-20, Trivector (avgränsad till centrala Ulleråker)
- Centrala Ulleråker Trafikutredning, 2024-03-15, Sweco

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

- Trafikanalys Ulleråker, 2022-05-31 (gällande bil: uppdaterad trafikprognos, utökad kapacitetsanalys, och konsekvensanalyser av biltrafik förbi Hospitalet respektive av nordlig fordonsentré via Lägerhyddsvägen)
- Trafikanalys skyttelsignal över Kungsängsleden, 2022-08-08 (Lägerhyddsvägens bro)
- Kapacitets- och framkomlighetsanalyser BRT Kungsängsleden 2022-11-11, (undersökt behov av breddning och nyttan med separata kollektivtrafikkörfält)
- Förstudie Kungsängsleden, 2022 (förprojektering för att få fram markanspråk för kollektivtrafikens framkomlighet)
- Trafikprognos Ulleråker, 2023-02-01 (uppdaterad trafikprognos och nätutläggning, underlag för beräkning av luftkvalitets- och bullernivåer)
- Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker, 2023-08-31
- Parkeringsberäkning och dimensionering av mobilitetshus Ulleråker, 2025-02-25
- Trafikutredning Norra Ulleråker - Utvärdering av bro utmed Lägerhyddsvägen, 2024-08-30

Kompletterande information till den här promemorian, och som berör allmän plats och trafikfrågor, finns att läsa i dokumenten:

- *Ulleråker Detaljplan Tallstråket Gestaltningsprogram allmän platsmark Nivå Landskapsarkitektur, version 2, 2024-06-24*
- *Ulleråker Detaljplan Norra Ulleråker Gestaltningsprogram allmän platsmark Nivå Landskapsarkitektur, version 1, 2025-03-07*
- *PM Trafik Södra Ulleråker 2024-02-25*

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

2 VISION OCH MÅL

Planprogrammet för Ulleråker¹ hänvisar till ambitionen i översiktsplanen om att uppnå en tätare och mer klimatsmart stad. I planprogrammet anges också visionen för Ulleråker

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

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

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

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

¹https://www.uppsala.se/contentassets/cafa814331eb484cb87f26ceb2009e4f/planprogram_ulleraker_webb.pdf

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

Mål	Indikatorer för uppföljning
Huvudmål	Boende och verkande i Ulleråker ska ha mycket goda möjligheter att välja hållbara färdmedel för sina vardagsresor.
a	Minst 80 procent av Ulleråkerbornas resor ska ske med gång, cykel eller kollektivtrafik.
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 80 procent.
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.

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

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

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

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

3 STÄLLNINGSTAGANDEN OCH PLANERINGSPRINCIPER

I denna utredning sammanfattas de ställningstaganden och principer som gäller för Norra Ulleråker, Tallstråket och Centrala Ulleråker. Notera att flera av dessa berör Ulleråker som helhet. Flera av de principer som redovisas här beskrivs också närmare i senare avsnitt.

3.1 ÖVERGRIPANDE FRÅGOR

Kapacitetsstark kollektivtrafik

Frågan om Uppsala kommun ska anlägga spårväg eller bygga annan kapacitetsstark kollektivtrafik blev aktuell vid tidpunkten för arbetet med det här dokumentet. Under tiden har politiken tagit beslut om att anlägga spårväg, men för att hantera osäkerheten i frågan under dokumentets framtagande har begreppen *kapacitetsstark kollektivtrafik* och *kollektivtrafikstråk* använts i det här dokumentet.

Mobilitetshus

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

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

Hämta- och lämnatrafik

Vid förskolor och skolor kommer det inte att finnas dedikerade bilparkeringsplatser för hämta- och lämnatrafik vilket följer ställningstagandet om att samla parkeringen i mobilitetshus. Undantag är parkering vid Kajan Friskola som är en anpassad grundskola om totalt cirka 100 elever vilka antas ha ett större behov av resor med bil. Tanken är att avsaknaden av hämta- och lämnaplatser kommer att bidra till att invånarna utför den typen av resor till fots eller med cykel. Det finns utmaningar med att styra den typen av trafik till mobilitetshusen och aktivt arbete kommer att krävas för att hämta- och lämnatrafiken ska fungera. Kommunen och framtida huvudmän för förskolor och skolor behöver jobba med kommunikationsåtgärder för att öka sannolikheten för att få föräldrar att välja bort bilen samt parkera, hämta och lämna på avsedda platser.

Särskilt gäller detta för förskolan i den norra delen av Tallparken (hus 65) med planerad öppning flera år innan stora delar av Ulleråker är utbyggt. Projekteringen av förskolan har inkluderat bilparkeringsplatser för hämta- och lämnatrafik som i ett senare skede alltså kommer att tas bort till förmån för annan markanvändning.

Cykelparkering

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

markanvisning finns behov av att precisera lägen med extra behov av cykelparkering (exempelvis målpunkter som större dagligvarubutiker). I dessa fall kan det vara aktuellt att förlägga cykelparkering i lättillgängliga utrymmen inom kvartersmark, exempelvis inom ett mobilitetshus. Förgårdsmarken är i detaljplanerna reglerad som kvartersmark.

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

3.2 MOTORFORDONSTRAFIK FÖRBI HOSPITALET

Utifrån nuvarande förutsättningar kommer motortrafik tillåtas förbi Hospitalet. Motortrafik till och från Norra Ulleråker kommer ske via en blandtrafiksträcka utmed Hospitalet där motortrafik och kapacitetsstark kollektivtrafik delar utrymme.

I samrådsversionen för Tallstråket skulle motortrafik till och från Norra Ulleråker ske via en befintlig bro utmed Lägerhyddsvägen och Ulleråkersvägen förbi Hospitalet skulle endast trafikerats med kollektivtrafik, cykel och gång. I samrådsförslaget skulle även en ny kollektivtrafikbro anläggas över Kungsängsleden.

Frågan gällande motorfordonstrafik förbi Hospitalet studerades närmare i *Trafikutredning Norra Ulleråker - Utvärdering av bro utmed Lägerhyddsvägen, 2024-08-30*. Under oktober 2024 beslutades att motorfordonstrafik förbi Hospitalet skulle möjliggöras och ingen koppling för motorfordonstrafik finns norrifrån. Detta till följd av att ingen ny kollektivtrafikbro byggs och att den befintliga bron längs Lägerhyddsvägen helt kommer tas i anspråk av kapacitetsstark kollektivtrafik, gång och cykel.

Det nuvarande förslaget innebär risk för större motortrafikmängder på huvudgator i Ulleråker i relation till andra studerade alternativ. Dessutom innebär det mer komplicerade korsningspunkter söder och norr om Hospitalet när biltrafiken behöver slussas in och ur en delad körbana med kollektivtrafiken på sträckan. Genomförda trafikanalyser visar att prognosticerade trafikmängder utanför Hospitalet med nuvarande trafikstruktur är hanterbara sett till kapacitet och framkomlighet. Däremot är det viktigt att arbeta aktivt med främjande av hållbart resande och att begränsa motorfordonstrafik i linje med kommunens vision och mål för Ulleråker.

3.3 REGLERINGS- OCH UTFORMNINGSFRÅGOR

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

Zongräns/"motortrafikgräns"

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

Gångytor i alla gator

I alla gator ska det finnas skyddade gångytor med särskild hänsyn till behoven hos barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. I lågfartsgator finns separerade gångbanor. I gågator finns särskilt markerade gångytor men gatan är utformad som ett gemensamt golv.

Gatufunktion lågfartsgata - möjligen cykelgata

En lågfartsgata möter behoven av framkomlighet för och uppsamling av fordonstrafik (motor och cykel) utan att bygga in riskerna för konflikter med gående. Till skillnad från gator där gående förväntas använda hela körbanan (gågator och gångfartsområden) ska inte gående vara det dominerande trafikslaget. Utformningen av en lågfartsgata är lik mer traditionella gator med separerade gångbanor vilket är en fördel för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning i dem fall där antalet motorfordon inte är obetydligt. En viktig del av att använda gatutypen är att minimera mängden genomfartstrafik med bil och att utformningen stödjer en

lägre hastighet om cirka 20 km/h.³ Gatufunktionen tar med tanke på hastighetsgränsen bättre hänsyn till cyklister än gångfartsgator.

I gatustrukturen (se kapitel 5 Gatustruktur) redovisas mindre gator i Tallstråket och Norra Ulleråker som lokalgator eftersom regleringen inte är beslutad än, valet står mellan lågfartsgata och gånggata beroende på behoven, exempelvis hur RHP ska lösas. I Centrala Ulleråker är tanken att samtliga lokalgator regleras som gånggator. Det är dock viktigt att påpeka att regleringsformer inte hanteras i en detaljplan och därmed kan komma att ändras. I gatustrukturen föreslås regleringen lågfartsgata/cykelgata för Tallgatan och Levnadsfärden. Oavsett regleringsform är det viktigt att skapa en konsekvent utformning för respektive gatutyp. Det är särskilt viktigt med konsekvent och genomtänkt utformning för regleringsformen cykelgata som inte är vanligt förekommande i Uppsala idag, så att det enkelt går att känna igen och förstå gatutypen i hela staden.

Trafikfilter

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

Enkelriktat/motorfordonstrafik förbjudet eller ej

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

Bilparkering för rörelsehindrade

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

Gällande måtten på parkeringsplatser för rörelsehindrade anger Boverkets Byggregler i avsnitt 3.1. att:

"Breddmått på en parkeringsplats som ska medge att rullstol tas in från sidan bör vara 5,0 meter. Breddmått kan minskas om gångytan bredvid kan tas i anspråk eller om parkeringsplatser för rörelsehindrade finns bredvid varandra."

I gatorna kommer det finnas möjlighet att ta i anspråk intilliggande gångytor varför måttet kan minskas till 3,6 m. Måttet säkerställer att en förare ska kunna ta sig i och ur sin rullstol på förarsidan utan att vara exponerad för trafiken. Detta är särskilt viktigt på hårt trafikerade gator. För att det ska vara möjligt att ta sig in i och ut ur bilen via en ramp på passagerarsidan behövs ett fritt gångbanemått på 3,0 m på gångbanan bredvid. Ett längdmått på 7,0 m är att rekommendera så att en person i rullstol kan ta sig till gångbanan bakom bilen. Om möjligt bör vissa platser göras extra långa så att det är möjligt att ta in och ut rullstol baktill på fordonet. En sådan parkering bör vara 9 m lång.

Möjlighet för busslinje på Ulleråkersvägen

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

Övrigt

Vid gångpassager ska parkeringsförbud gälla 10 meter innan passagerna.

³ För mer om lågfartsgator se [Gator för gående – att välja gatutyp](#), Stockholms stad 2020.

4 SÄKRA SKOLVÄGAR

Uppsala kommun arbetar aktivt för att barn ska få en säkrare och mer hälsosam skolväg.⁴ Det är därför viktigt att planerna säkerställer att det finns säkra och bra skolvägar för barn i Ulleråker. I Ulleråker planerar kommunen för ett antal nya förskole- och skolverksamheter som komplement till redan befintliga.

Dagens gymnasieverksamhet vid Lundellska skolan har flyttat utanför Ulleråker varpå befintlig byggnad planeras ställas om till grundskola. Kopplat till skolan finns en idrottshall som ligger i Årummet nordöst om skolan. De flesta skolor har i utgångspunkt främst Ulleråker som upptagningsområde. Undantaget är den befintliga verksamheten Kajan Friskola i Tallparken som riktar sig till elever även utanför Ulleråker.

4.1 RIKTLINJER FÖR SÄKRA SKOLVÄGAR

Riktlinjerna i detta avsnitt baseras på ställningstaganden i *Åtgärdsplan hållbar mobilitet i Ulleråker* (2022) som i sin tur bygger på strategin för skolresor från 2017⁵. Detta tillsammans med innehållet i kapitel 3 *Ställningstaganden och planeringsprinciper* utgjort grunderna till den gatustruktur och de gatusektioner som tagits fram i arbetet med detaljplanerna. I flera fall gäller riktlinjerna även för det fortsatta projekteringsarbetet eller den framtida förvaltningen.

Gångvägar

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

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

Gångpassager över spårvägen planeras för en maxhastighet på 35 km/h och signalregleras enligt underlag för spårvägens riskutredning. Passager bör även utrustas med ljudsignaler.

Cykelvägar

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

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

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

Cykelpassager över spårvägen planeras för en maxhastighet på 35 km/h och signalregleras enligt underlag för spårvägens riskutredning. Passager bör även utrustas med ljudsignaler och utformas så att cyklister passerar i rät vinkel över spåren.

⁴ För mer information se [Barn i trafiken - Uppsala kommun](#)

⁵ För mer information se Uppsala kommun, Trivector. (2017) Skolresor i Ulleråker – Underlag för strategi och handlingsplan. Nya uppdaterade riktlinjer är under framtagande och kommer att färdigställas under 2024.

Angöring och parkering

Inom kvartersmark för förskolor och skolor ska det finnas avsatt yta för cykelparkering, lådcyklar, cykelvagnar och barnvagnar. Hämta- och lämnplatser för bil kommer inte att anordnas vid förskolor och skolor. All bilangöring hänvisas i stället till mobilitetshusen. Varutransporter ska anordnas på ett sådant sätt att alla backrörelser, som inte kan undvikas genom rundkörning, sker inom kvartersmark frånskilt gång- och cykelstråk eller skolgårdsmiljö. Angöringspunkter ska också åtskiljas från entréerna för gående och cyklister som ska till och från förskolan/skolan.

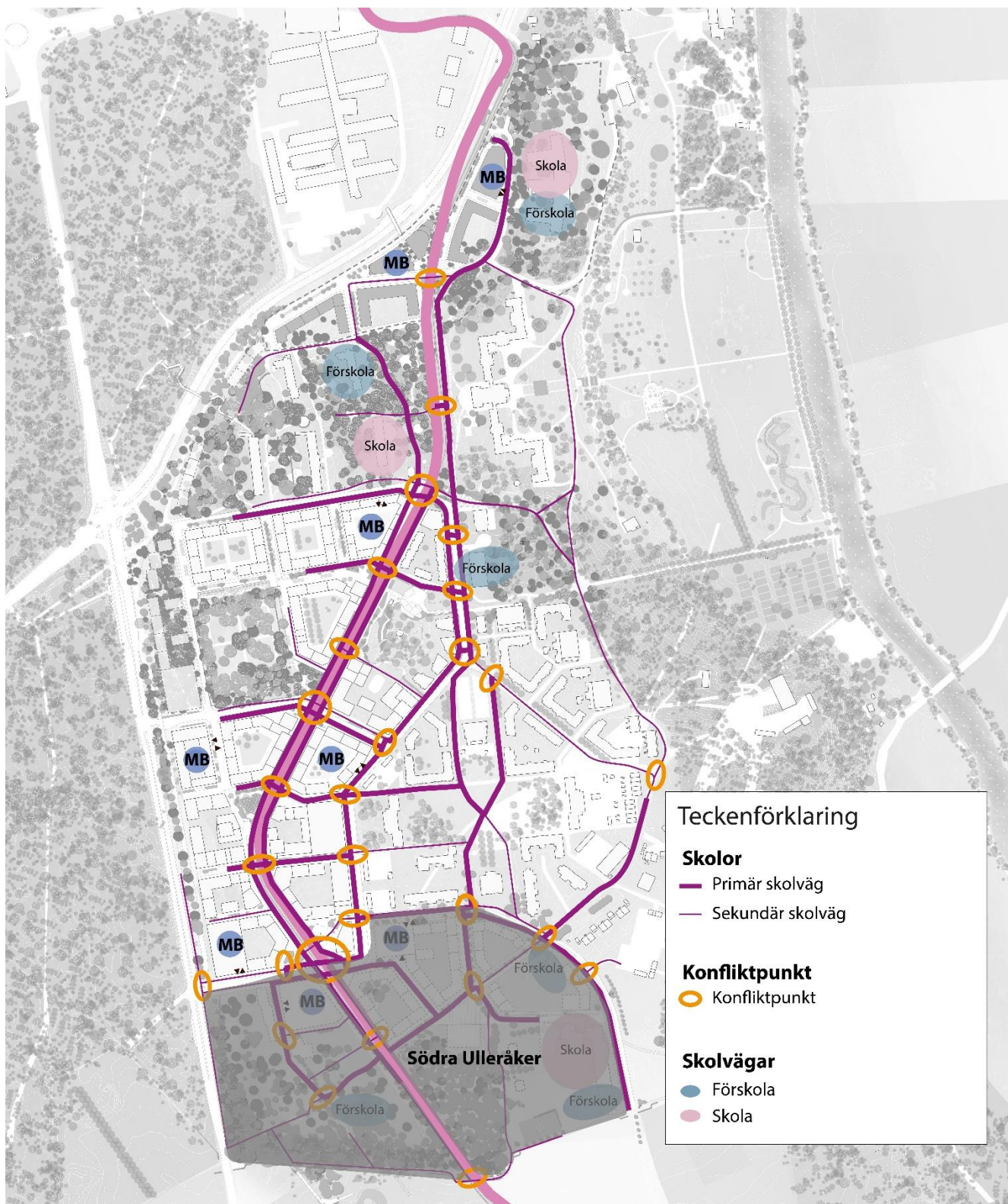
För de anställdas pendling hänvisar kommunen till plattformen *Cykelvänligast* som har tips, råd och kriterier för att åstadkomma en cykelvänlig arbetsplats.⁶

4.2 IDENTIFIERADE KONFLIKTPUNKTER

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

I Figur 2 har konfliktpunkter längs huvudgatan identifierats. En konfliktpunkt uppträder där de oskyddade trafikanterna behöver korsa en gata eller utfart. I figuren redovisas inte konfliktpunkter vid utfarter. En målsättning bör vara att inte ha utfarter mot huvudgatan.

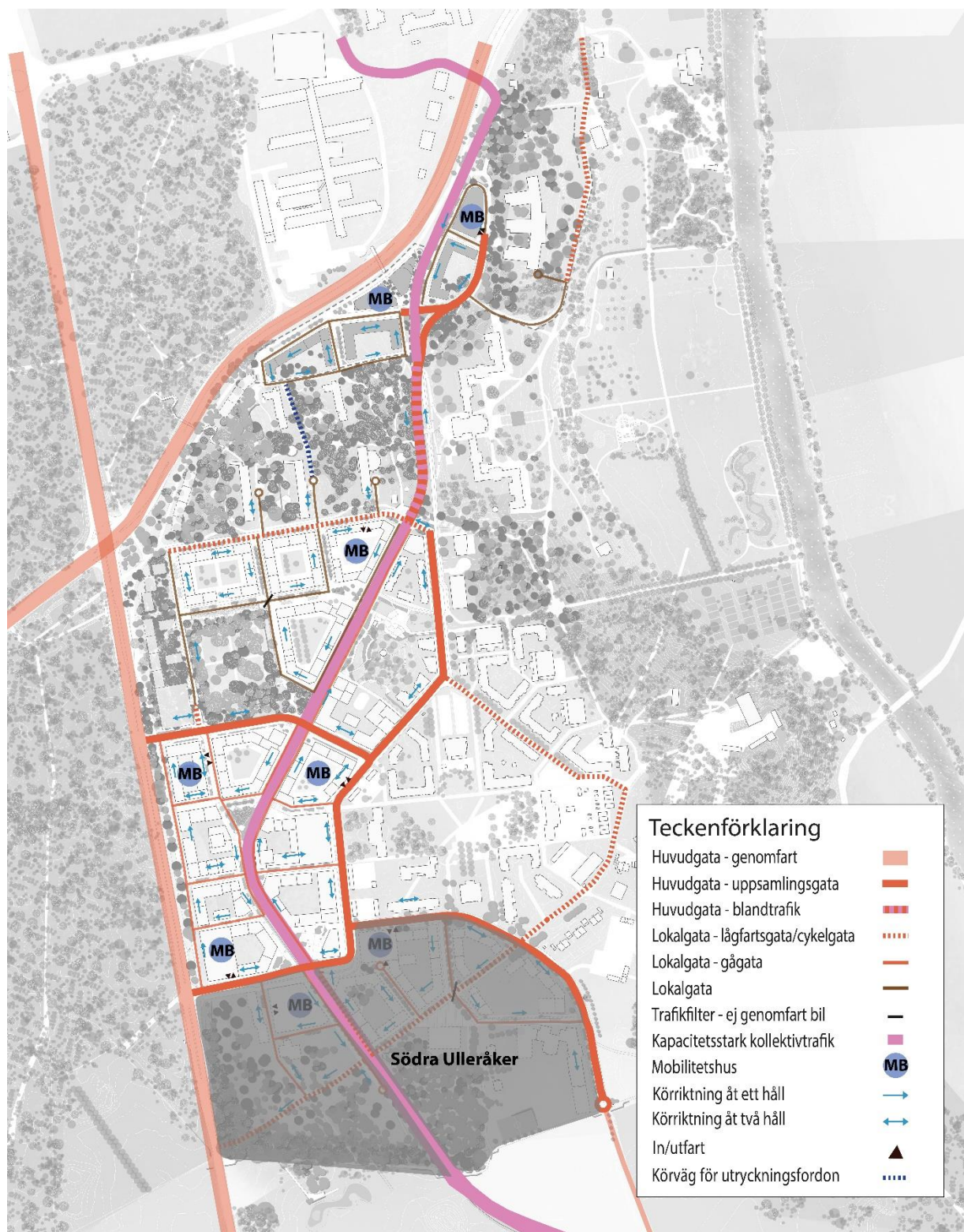
⁶ För mer information se <https://cykelvanligast.se/>



Figur 2. Bild som visar ungefärlig placering av förskolor och skolor tillsammans med utpekade skolvägar och identifierade konfliktpunkter. Funktioner inom Södra Ulleråker hanteras separat och kan komma att uppdateras.

5 GATUSTRUKTUR

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



Figur 3. Bild som visar föreslagen gatustruktur och gathierarki i Ulleråker tillsammans med placering av mobilitetshus. Funktioner inom Södra Ulleråker hanteras separat och kan komma att uppdateras.

5.1 UPPDATERINGAR GENTEMOT TIDIGARE TRAFIK-PM FÖR TALLSTRÅKET

Den föreslagna gatustrukturen är en utveckling av förslaget i trafikutredningen till samrådet för Tallstråket från 2023. I den aktuella gatustrukturen är de större förändringarna gentemot samrådet följande:

- Ny sträckning för kapacitetsstark kollektivtrafik via befintlig bro över Kungsängsleden (Lägerhyddsvägen) i stället för en helt ny kollektivtrafikbro.
- Ingen koppling för motortrafik mellan Norra Ulleråker och Lägerhyddsvägen över Kungsängsleden.
- Motortrafik i blandtrafik med kapacitetsstark kollektivtrafik på Ulleråkersvägen förbi Hospitalet.

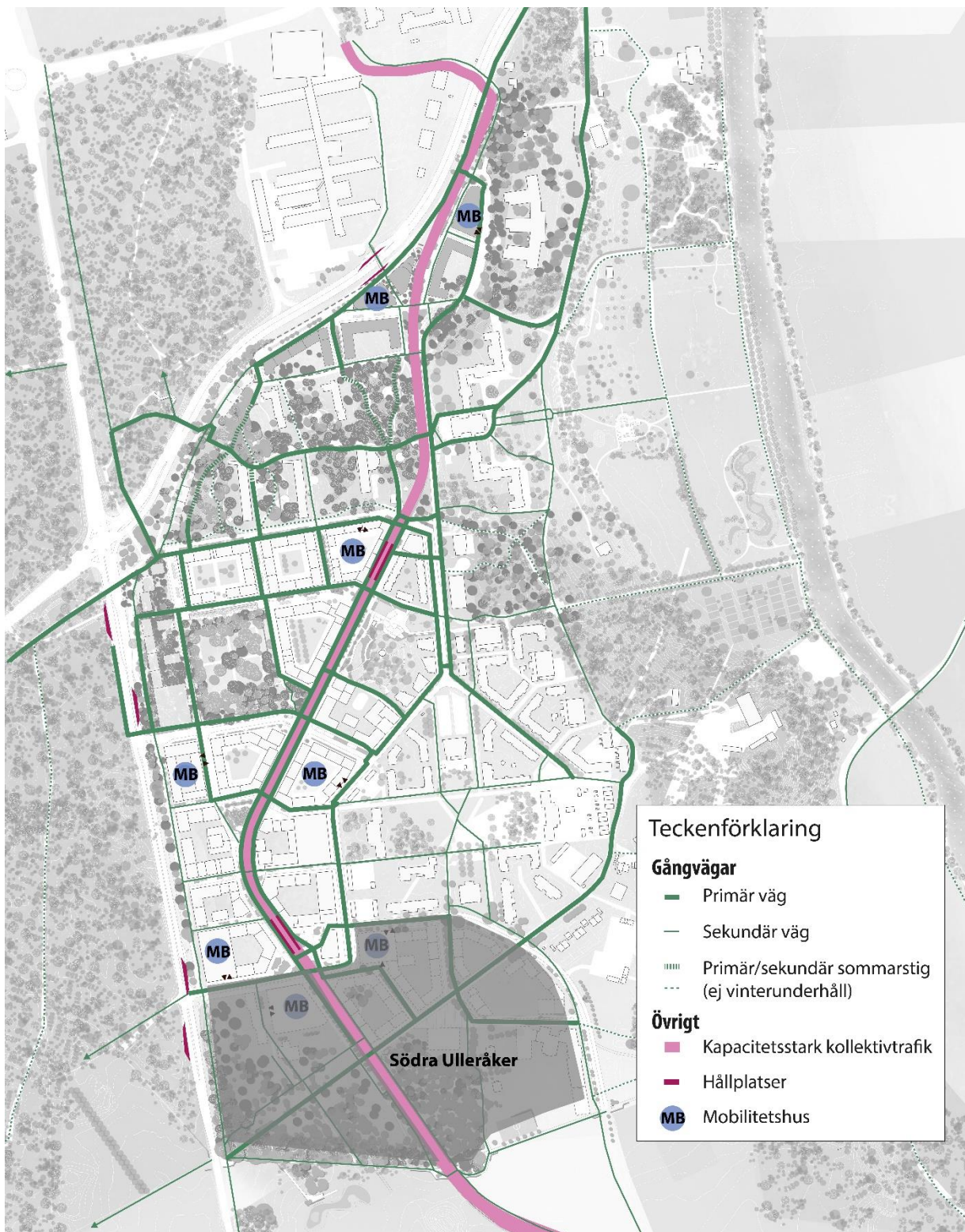
5.2 BEGRÄNSAD FRAMKOMLIGHET FÖR MOTORFORDONSTRAFIK

På områdesnivå har fokus varit att skapa god framkomlighet till mobilitetshusen för att därefter möjliggöra angöring med bil på gator med låga hastigheter. Inom kvarteren kan förbud mot motorfordonstrafik användas i en riktning och så kallade trafikfilter som släpper igenom gång- och cykeltrafik. Med dessa verktyg går det att ta bort eller begränsa genomfartsmöjligheten för motorfordonstrafik och samtidigt skapa en gatustruktur som tillåter angöringstrafiken att ta sig in på lokalgatorna för att sen köra ut igen till en större gata.

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

6 FUNKTIONER OCH BEHOV I GATURUMMEN

6.1 GÅNG



Figur 4. Kartbild över Ulleråker som visar gångvägar uppdelat på primärväg, sekundärväg, sommarstig och gångvägar som ej vinterunderhålls. I kartbilden är även hållplatser och mobilitetshus markerade. Funktioner inom Södra Ulleråker hanteras separat och kan komma att uppdateras.

Gångnätet är uppdelat i primära respektive sekundära gångvägar. Några av gångvägarna, både primära och sekundära, som går igenom parkmark är markerade som "sommarstig" då de inte kommer att snöröjas och saltas vintertid. Uppdelningen i primära och sekunda gångvägar är gjord med syfte att peka ut stråk som

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

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

I lokalgatorna är gående prioriterade och kan i de flesta lokalgator ta hela gatuytan i anspråk. Det eftersträvas att minst en av sidorna i en lokalgata har en skyddad gångyta som särskiljs från den körbara ytan med plantering, parkering, eller möbleringszon.

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

Gångator

Trafikutredningen för centrala Ulleråker⁷ innehåller ett ställningstagande om att alla lokalgator ska regleras som gångator. På gångator får bara ett motordrivet fordon framföras för transporter till och från adress vid gånggatan. Regleringen innebär alltså att genomfartstrafik inte är tillåten.

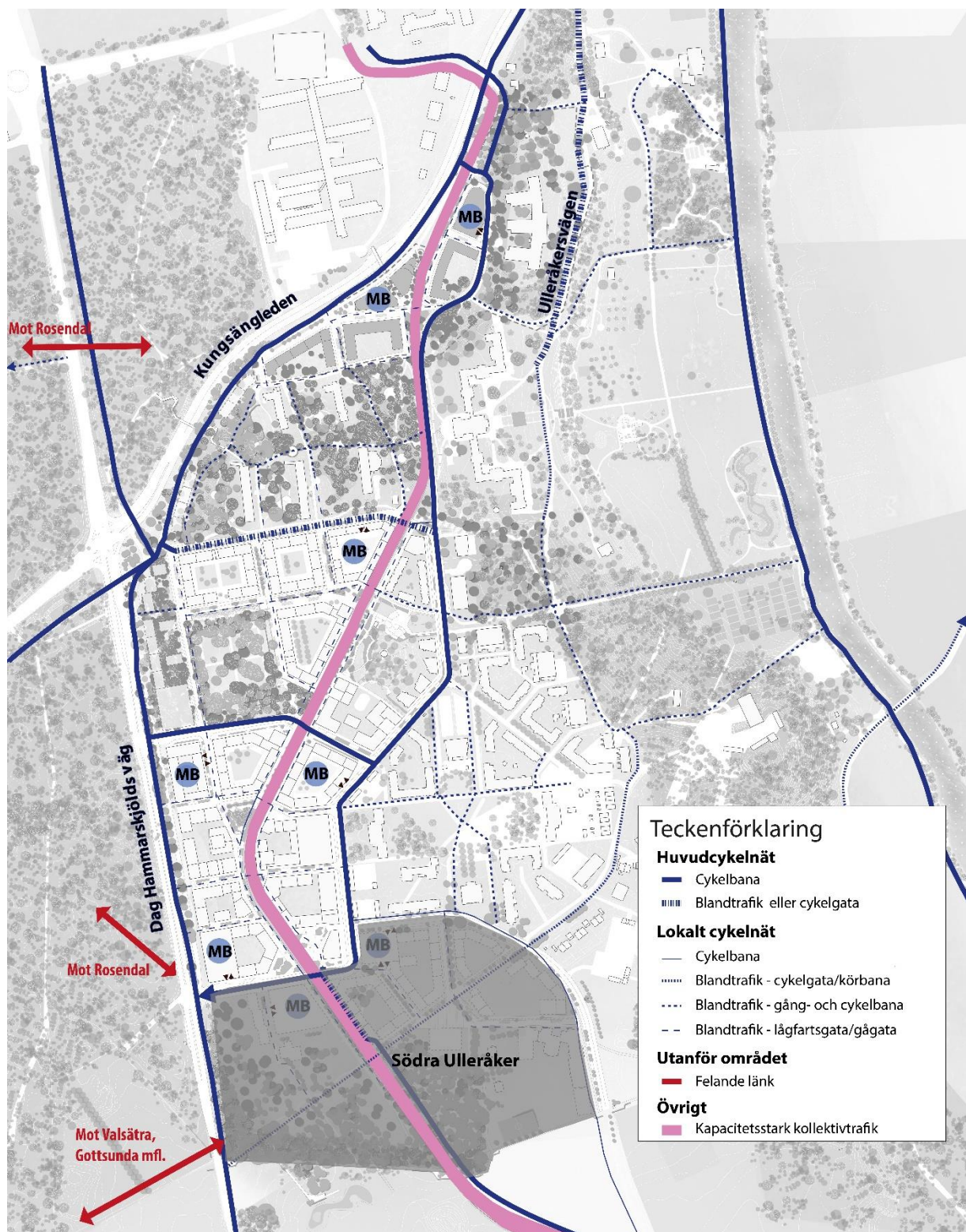
Det viktigaste oavsett val av reglering, gånggata eller gångfartsområde, är att säkerställa låga mängder genomfartstrafik (skyltning innebär sällan full regelefterlevnad) och en utformning som säkerställer gångfart. Problem med att uppnå gångfart finns för alla gångfartsgator och särskilt för de med angöringsbehov med tunga fordon. Att tunga fordon ska kunna komma fram på en gata innebär större körytor och mindre snäva sidoförskjutningar vilket innebär att sådana hastighetsdämpande åtgärder då riskerar vara mindre verkningsfulla.⁸

⁷ Se PM Trafik Ulleråker från 2021

⁸ För mer information om krav på gångfartsgator se

https://bransch.trafikverket.se/contentassets/776f8861c45b4e4b8670681d358032ce/gangfartsomrade_rapport.pdf

6.2 CYKEL



Figur 5. Kartbild över Ulleråker som visar cykelvägar uppdelat på huvudcykelnät och lokalt cykelnät samt om det är en cykelbana eller cykelgata i blandtrafik. I kartbilden visas även felande länkar till närliggande områden. Funktionen inom Södra Ulleråker hanteras separat och kan komma att uppdateras.

Längs med Dag Hammarskjölds väg respektive Kungsängsleden finns två befintliga stråk som i huvudsak kommer att ligga kvar likt idag med mindre ändringar i sina dragningar och utformning. Parallellt med Fyrisån finns stråket i årummet, vars utformning inte påverkas av detaljplaneförslaget. Övriga stråk som finns idag kommer med detaljplaneförslaget att få större ändringar.

I nord-sydlig riktning byggs ett nytt huvudcykelstråk som följer kollektivtrafikstråket/Ulleråkersvägen och som framför allt stärker cyklingen genom området och kopplar till målpunkter som Ångströmlaboratoriet och Ultuna. I norr går stråket längs med kollektivtrafikbron över Kungsängsleden. I förslaget finns också tre kortare huvudcykelstråk inom området i väst-östlig riktning som kopplar ihop stråket längs kollektivtrafikstråket/Ulleråkersvägen med Dag Hammarskjölds väg och Kungsängsleden. Slutligen föreslås att det befintliga stråket mellan Norra Ulleråker och centrala Uppsala (sträckan från Hospitalet via Ulleråkersvägen under Kungsängsleden bort till Tullgarnsbron) klassas som huvudcykelstråk. För cykelresor från centrala Uppsala upp till Ulleråker är stråket det med lägst längslutning. Inom Ulleråker bör stråket förlängas i söder till Henry Säldes väg.

Stråket längs Fyrisån är idag utpekat som ett huvudcykelstråk i kommunens cykelkarta. Det ses som ett attraktivt alternativ främst för resor in till centrum, även för resor till och från Ultuna och Sunnersta söder om Ulleråker. Stråket är grusbelagt och delas idag med gående, på helger med fint väder är det särskilt höga gångflöden längs ån.

Längs med huvudgatorna i Ulleråker byggs separerade cykelbanor. På lokalgatorna sker cykling i blandtrafik. Av de gator som ska fungera som lågfartsgator (gator utformade för att stödja en lägre hastighet om cirka 20 km/h) är Tallgatan intressant att reglera som cykelgata. Dimensionerna på Tallgatan är valda med stöd i nederländsk handbok för utformningen av cykelgator.⁹ För att cykelgata ska få tänkt funktion är det viktigt med konsekvent och genomtänkt utformning som gör det enkelt att känna igen och förstå gatutypen i hela staden.

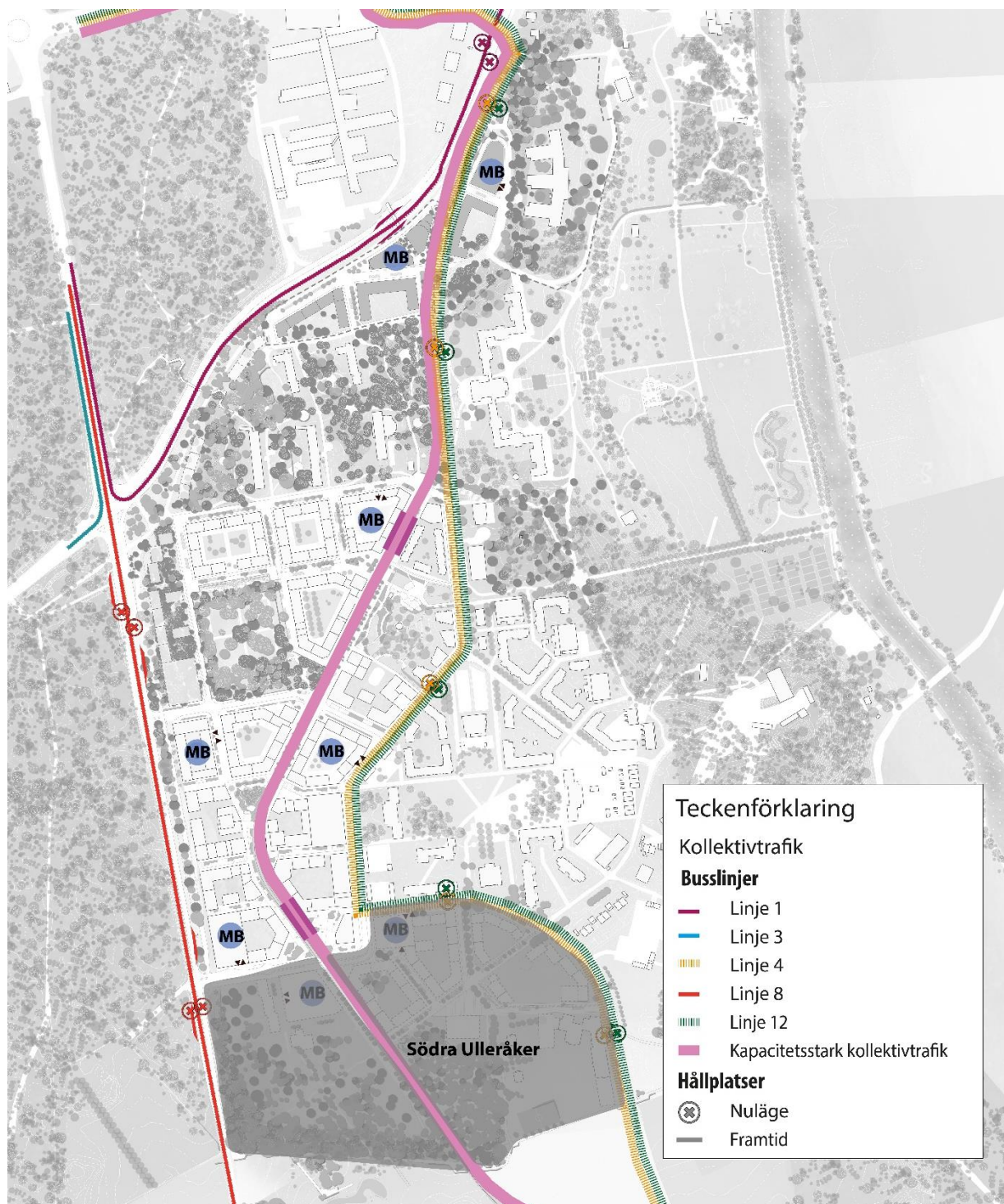
I de lokalgator som är prioriterade för gående får cykling ske men i gånghastighet. I praktiken kommer hastigheterna med hög sannolikhet att vara större än så, särskilt i de fall gatorna är del av längre sammanhängande stråk, exempelvis delar av Morgondrömsvägen.

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

I kartan pekas också behovet av bättre cykelkopplingar ut. Detta är främst i västlig riktning till Rosendal, Eriksberg, Norby, Valsätra och Hågadal.

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

6.3 KOLLEKTIVTRAFIK



Figur 6. Kartbild över Ulleråker som visar Busslinjer för kollektivtrafik. I kartbilden visas även befintliga och framtida hållplatser för kollektivtrafik.

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

Fram tills den kapacitetsstarka kollektivtrafiken öppnar kommer stadsbussar att trafikera genom Ulleråker (idag linje 4 och 12). Längs Dag Hammarskjölds väg finns två hållplatser som idag trafikeras av både stadsbussar (linje 8) och tre regionbusslinjer med regelbundna avgångar (linjerna 100, 101 och 107 vilka tillsammans har sju till tio avgångar per timme under dagtid under veckodagar).

Hållplatslägena längs Dag Hammarskjölds väg kommer att förändras i samband med ombyggnation av gatan på sträckan mellan Regementsvägen och Ulleråkersvägen. Omprövning av hållplatslägen längs Kungsängsleden ligger sannolikt långt fram i tiden.

6.4 PARKERING

Cykelparkering

Som grundprincip ska all cykelparkering kopplad till markanvändningen på kvartersmark ske inom kvartersmark. I de flesta gatorna finns förgårdsmark intill husfasad som också kommer rymma cykelparkering för besökare eller kortare timparkering. Förgårdsmarken är i detaljplanerna reglerad som kvartersmark. Byggnaderna i vissa gator placeras med fasadliv direkt mot allmän plats utan förgårdsmark (exempelvis längs Morgondrömsvägen och vid korsningar). I det fortsatta arbetet måste kommunen dels säkra tillgången till dedikerade platser för lådcyklar för korttidsparkering i gaturummen, dels säkra cykelparkering på allmän plats i de fall där förgårdsmark saknas respektive vid större målpunkter, exempelvis dagligvarubutiker.

Detaljerade riktlinjer och krav vid planering av cykelparkering behöver stämmas av med kommunens trafikplanerare, exempelvis avseende placering, utformning och antal platser.

Bilparkering

Gaturummen innehåller inga platser för bilparkering men angöring för enstaka transporter och korttidsparkering för rörelsehindrade kommer att kunna ske inom allmän plats. I gaturummen finns reserverade ytor som utgör en beredskap för att vid behov anlägga platser för rörelsehindrade kopplat till bostadskvarteren. I anslutning till lokaler för verksamheter ska platser för rörelsehindrade anläggas direkt i samband med exploatering. Det kan dock finnas bra lägen för parkering för rörelsehindrade inom kvarteren, och i så fall bör dessa prioriteras framför reserverade beredskapsytor i gaturummet.

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

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

6.5 TUNG TRAFIK

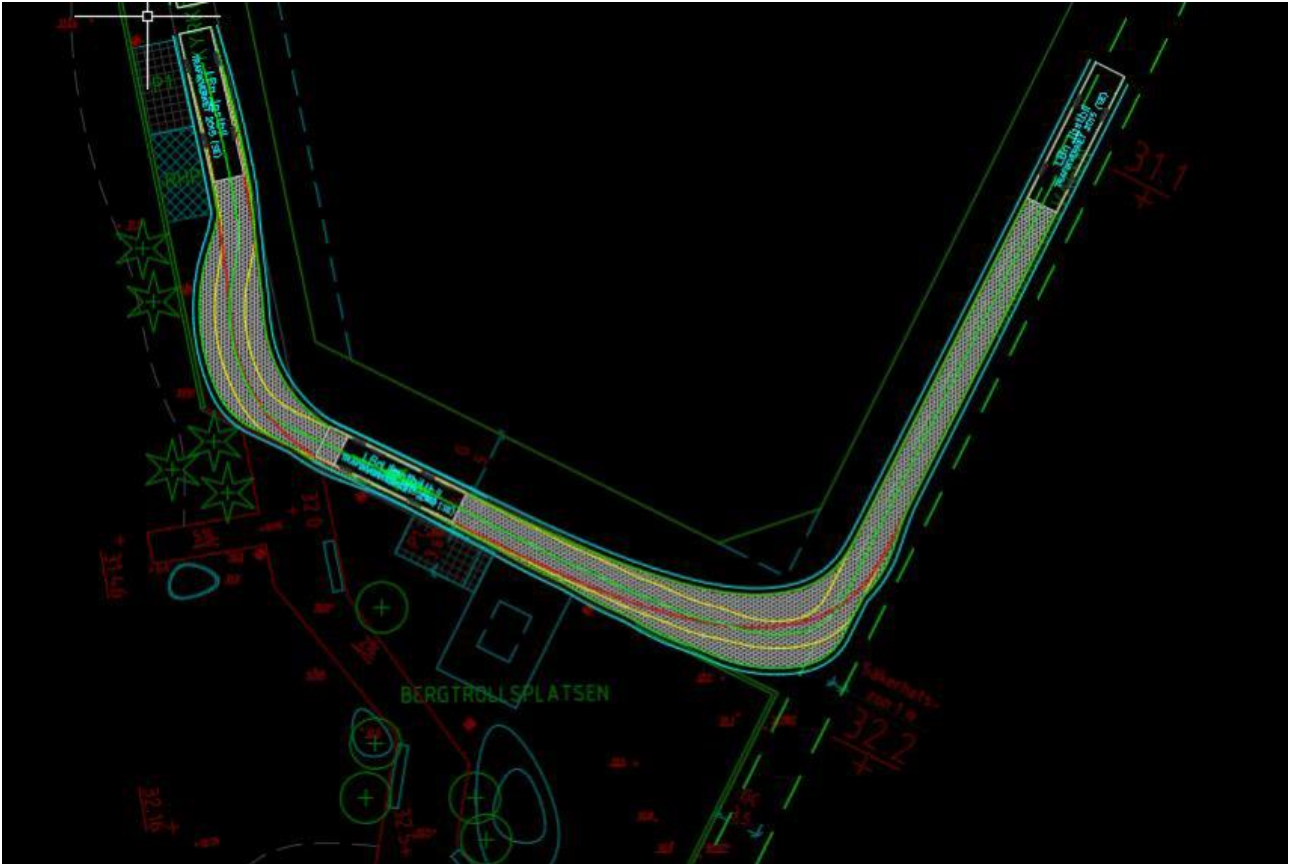
Sopbilar kan stanna i körbanan på gå- och lågfartsgator. Möbleringen av gatorna ska göras med tanke på uppställning för sophämtning så att en sopbil inte blockerar övrig trafik i onödan. Detta är särskilt viktigt på lågfartsgator som kommer att ha högre trafikflöden än gågatorna.

Alla gator har dimensionerats för typfordon Lbn (tung lastbil och normalbuss) med 0,5 meter körmån som läggs till körspåret.¹⁰ Standardbredden för den körbara ytan på en gata med dubbelriktad motorfordonstrafik kommer att vara 5,5 meter. Bredden innebär en något mindre körarea och lägre standard än vad VGU anger för utrymmesklass C för möte Lbn-Lbn i (5,7 meter), citat: *"Vid möte mellan bilar behövs mycket låg"*

¹⁰ Se Riktlinjer körspår Ulleråker daterad 2022-08-31

hastighet. Det utrymme som erbjuds bedöms ge låg körkomfort för fordonsförare men god säkerhet vid tillräckligt låg hastighet”.¹¹

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



Figur 7. Bilden visar körspår Lbn där kvarteret har en hörnavskärning mot Morgondrömsvägen (i öster i bilden) för att säkra utrymme för fotgängare.

6.6 UTRYCKNING

Då alla gatorna i respektive delområde ska vara dimensionerande för typfordon Lbn (se avsnitt 6.5 *Tung trafik*) kommer alla gatorna vara framkomliga för större räddningsfordon. Utryckningsfordon kommer kunna använda blandtrafiksstråket förbi Hospitalet men även kunna ta sig fram i Tallparken.

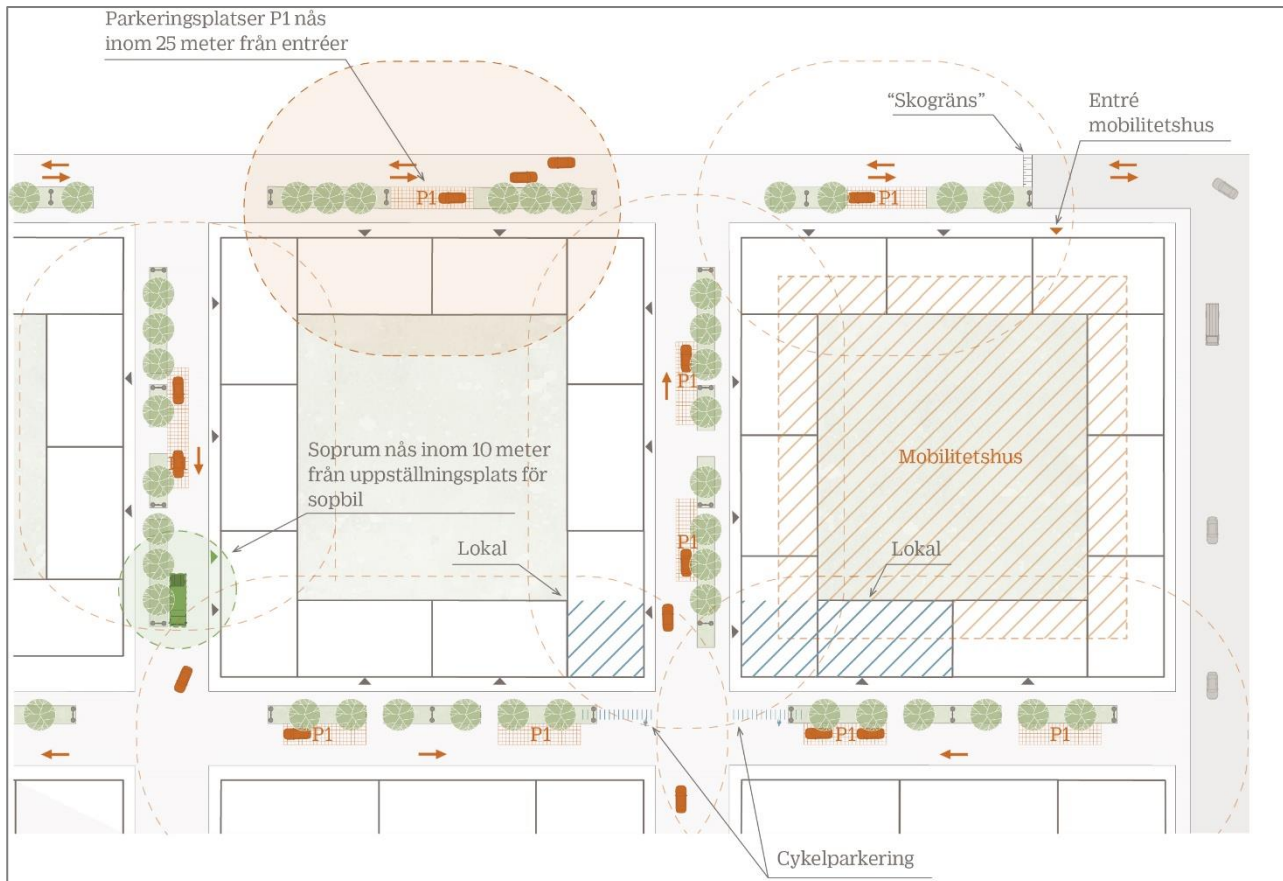
I gaturummen kommer det inte att finnas dedikerade uppställningsplatser för räddningsfordon. Däremot planeras utrymning delvis att kunna ske mot gatan via TR1- och TR2-trapphus (vilket utreds i riskbedömningen för spårväg).

¹¹ För mer information om LBN och utrymmesklasser se <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1621296/FULLTEXT02.pdf>

7 TYPPLAN OCH GATUSEKTIONER

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

7.1 TYPPLAN



Figur 8. Bild som visar principiell lösning för gatornas disposition med avseende på körriktningar, reserverade ytor för parkering för rörelsehindrade inom 25 meter från samtliga entréer och cykelparkering, Källa: Nivå landskapsarkitektur.

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

- Körriktningar för motorfordonstrafiken (röda pilar)
- Parkering för rörelsehindrade (markerade som P1 i bilden i rutiga ytor) med avståndsgrens på 25 meter (streckade linjer) till entréer (gråa trianglar)

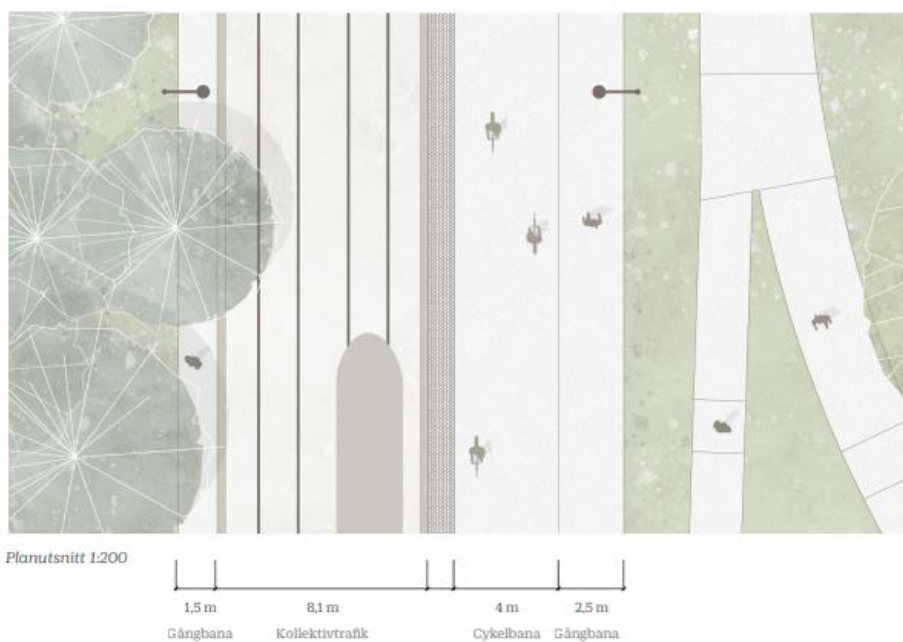
Värt att kommentera är att sopbilar alltså inte har någon sidoförlagd yta för uppställning utan att de använder körytan för detta. Detsamma gäller uppställning för större räddningsfordon. Möbleringen av gatorna i Tallstråket och Norra Ulleråker ska göras så att det är möjligt för övrig trafik att passera en uppställd sopbil. På enkelriktade gator kan P1-ytor även förläggas på vänster sida i körriktningen.

7.2 GATUSEKTIONER

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

Ulleråkersvägen utanför Hospitalet

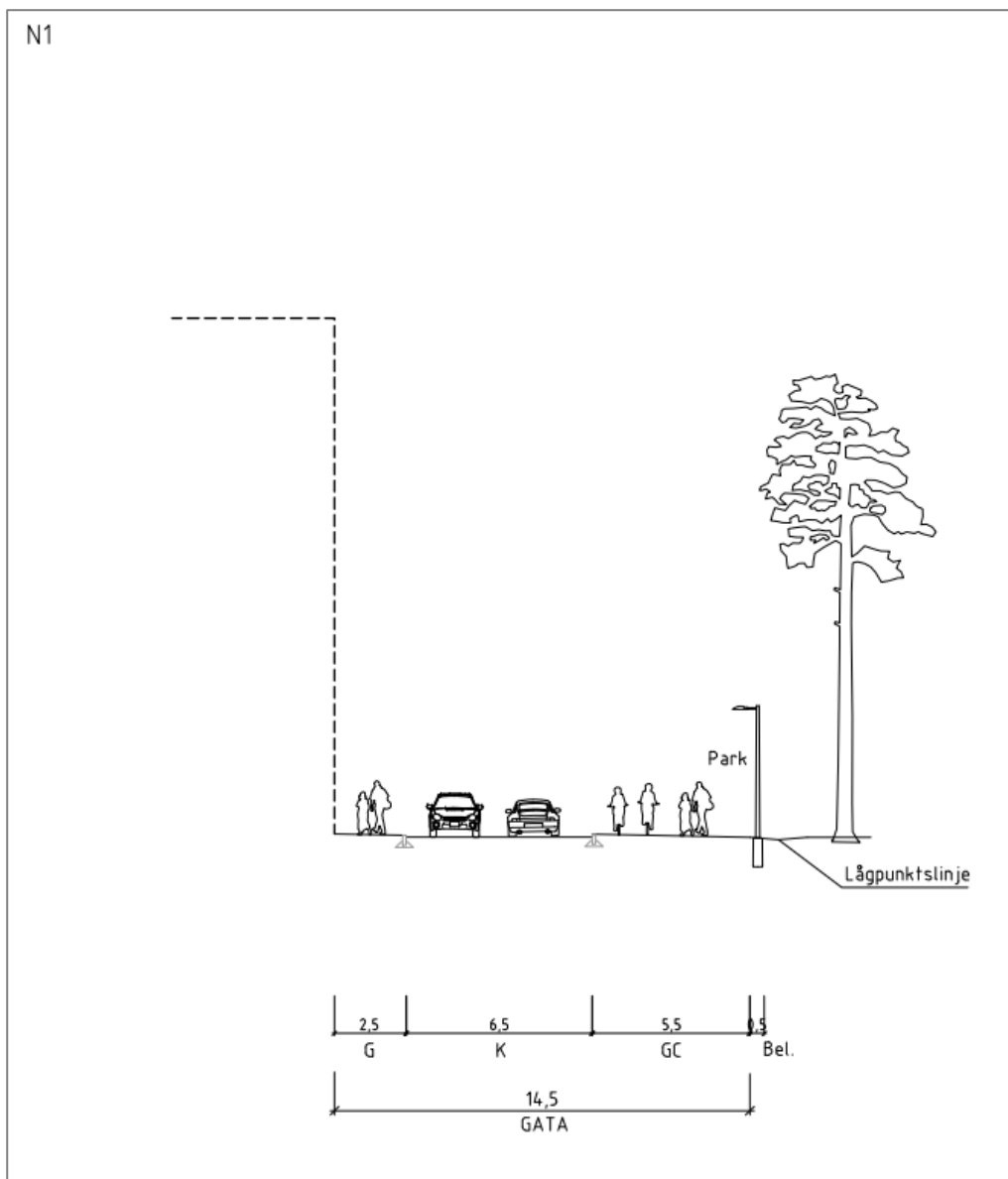
På Ulleråkersvägen utanför Hospitalet kommer biltrafik färdas i blandtrafik med kapacitetsstark kollektivtrafik. På högra sidan av spårområdet föreslås en bredare fris av smågatsten alternativt en smal planteringsyta för att skapa en skyddszon närmast spåret. Cykelbanan längs spårvägen är ett av områdets huvudcykelstråk. Gångbana finns både på östra och västra sidan av spårområdet där gångbanan på västra sidan mot Tallparken får en smalare utformning för att parken ska länkas samman och befintliga natur- och kulturvärden kunna tas tillvara.



Figur 9. Bild som visar sektion och planutsnitt för Ulleråkersvägen utanför Hospitalet. I ytan för kollektivtrafik går motorfordonstrafik i blandtrafik med kollektivtrafik.

Ulleråkersvägen mot mobilitetshuset i Norra Ulleråker

Ulleråkersvägen mot det planerade mobilitetshuset i Norra Ulleråker är en del av huvudvägnätet med dubbelriktad körbana för motorfordon. På östra sidan finns en gång- och cykelbana som är 5,5 meter bred och är en del av huvudcykelvägnätet och primära gångvägnätet. Det finns även en separerad gångbana (2,5 meter) på västra sidan mot bostadskvarteret.



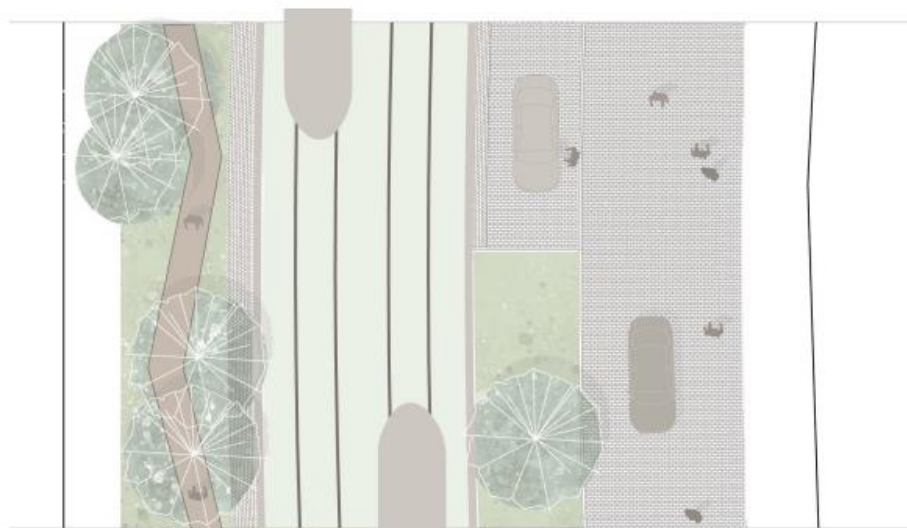
Figur 10. Bild som visar sektion för Ulleråkersvägen mellan Hospitalet och Lundellska mot det planerade mobilitetshuset i Norra Ulleråker.

Lägerhyddsvägen

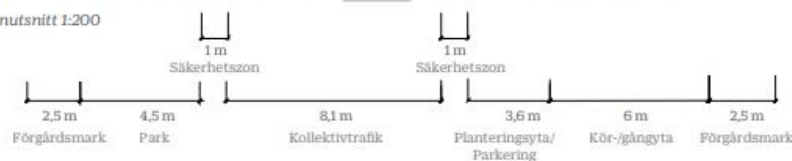
Lägerhyddsvägen löper längs kollektivtrafikstråket norr om Hospitalet där spårvägen är separerad från motorfordonstrafik. Denna sektion visar delen med bostadskvarter på båda sidor av spårområdet. Utformningen med planteringszon längs spårvägen och ett gemensamt golv av betongplattor för gående och övriga trafikslag följer principen från Centrala Ulleråker. Förgårdsmark har lagts till i kvarteren för att ge mer utrymme för bostadsnära funktioner.



Sektion 1:200



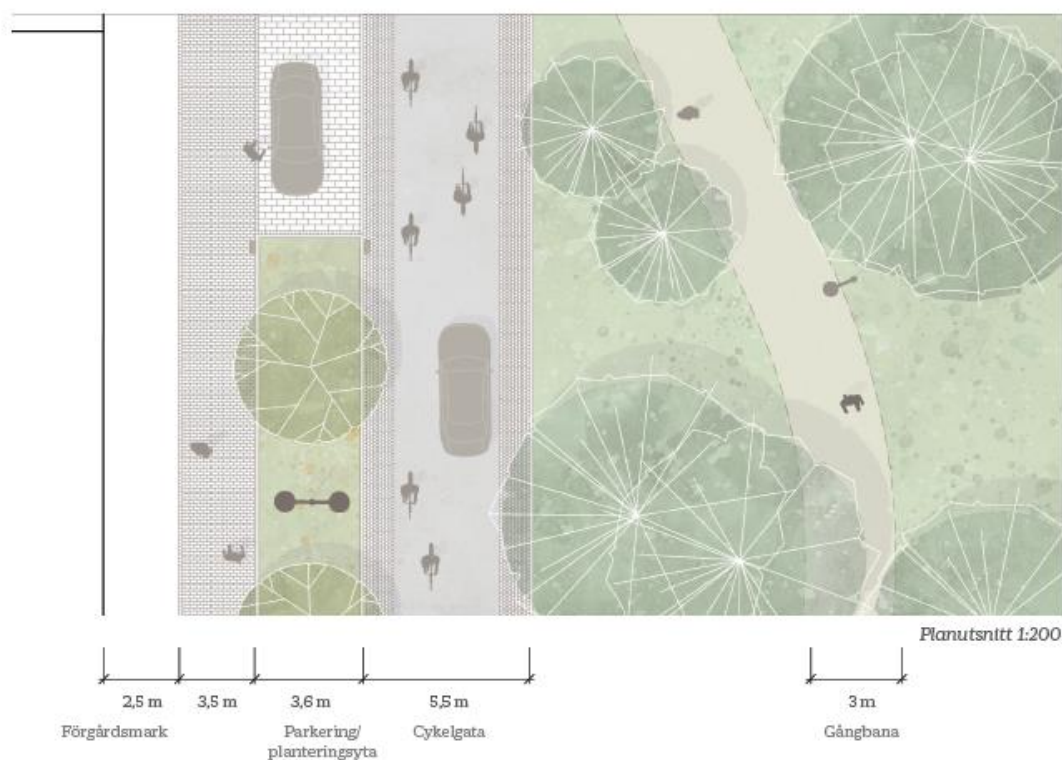
Planutsnitt 1:200



Figur 11. Bild som visar sektion och planutsnitt för Lägerhyddsvägen.

”Tallgatan”

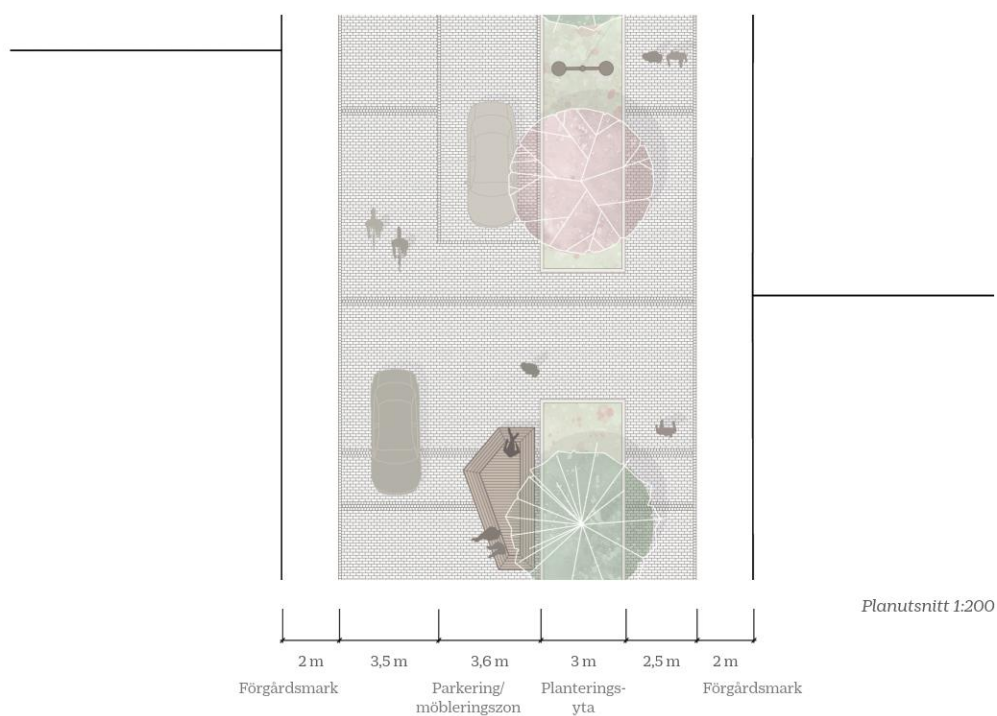
”Tallgatan” kommer vara en lokalgata som föreslås bli reglerad som cykelgata. Körbanan beläggs med en smal zon av asfalt och kantas av breda friser av smågatsten. Utformningen gör att cyklister naturligt är mitt i gatan, skapar upplevelsen av en minskad körbar yta och dämpar hastigheten vid möte för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



Figur 12. Bild som visar sektion och planutsnitt för den framtida gatan med arbetsnamnet Tallgatan.

Gränder

De mindre gatorna inne i kvarteren kommer att fungera som lokalgator, vilka i Centrala Ulleråker ska regleras som gågator. Oavsett reglering är tanken att motorfordonstrafik endast ska använda gatorna om de har en målpunkt i kvarteren. Gatorna utformas i samma nivå med en avskild gångyta på minst en sida av gatan.



Figur 13. Bild som visar sektion och planutsnitt för gator av typen gränd.

8 PARKERING OCH DIMENSIONERING AV MOBILITETSHUS

Parallellt med utvecklingen av delprojekten har det tagits fram en översiktlig beräkning av antalet parkeringsplatser för bil som underlag till dimensionering av mobilitetshus. Antalet parkeringsplatser för cykel har inte beräknats på övergripande nivå i detta skede. Yta för cykelparkering behöver säkerställas i projekteringen för respektive fastighet.

Detaljerade riktlinjer och krav vid planering av cykelparkering behöver stämmas av med kommunens trafikplanerare, exempelvis avseende placering, utformning och antal platser.

8.1 BILPARKERING

I linje med mål 2b (se kapitel 2 Vision och mål) har all bilparkering samlats i gemensamma större mobilitetshus. I Norra Ulleråker finns det möjlighet att som komplement även anordna ett mindre mobilitetshus i bottenvåning/suterrängvåning i det större kontorskvarteret.

Placeringen av mobilitetshusen (se Figur 3) balanserar behovet av tillgänglighet och av närhet till de större gatorna utan att dra biltrafik in i bostadsgatorna. Tanken är att en bilanvändare ska parkera i ett mobilitetshus för att sedan fortsätta till fots till sin destination. Syftet är att minimera behovet av att köra på det lokala gatunätet och att göra bilen som färdmedel mindre attraktiv.

De parkeringstal för olika markanvändningstyper som beräkningen är baserad på är framtagna i dialog med kommunen och följer kommunens riktvärden.¹² De viktigaste ställningstaganden bland parkeringstalen är

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

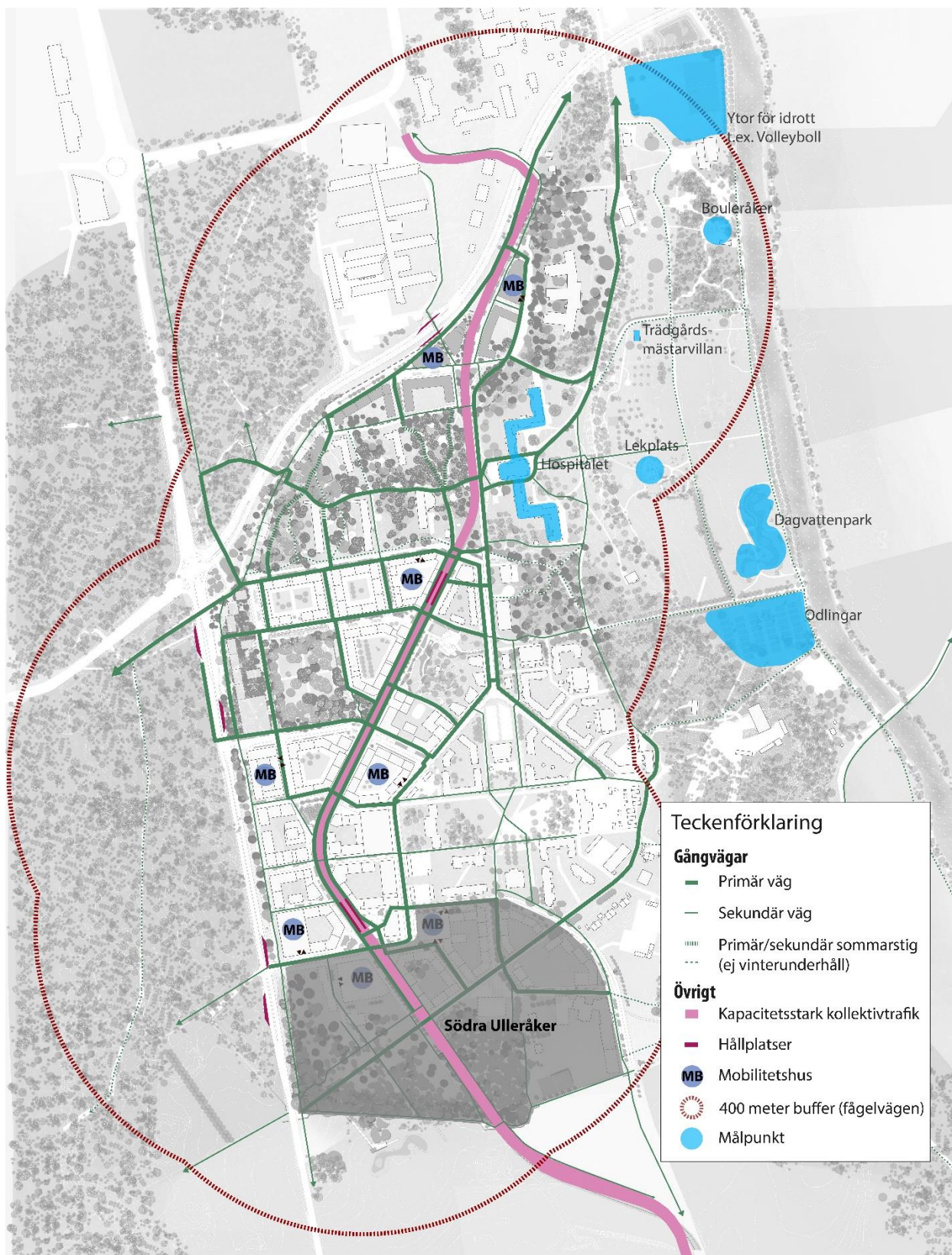
I ett parallellt uppdrag har dimensionering av mobilitetshusen bedömts. För att uppskatta hur stor del av ytorna i mobilitetshusen som reserveras för bilparkering och mobilitetstjänster har ett antal riktvärden antagits, de flesta kommer från *Åtgärdsplanen hållbar mobilitet i Ulleråker*.

- 33 kvm BTA per parkeringsplats inkl. körytor och andra utrymmen
- 4 parkeringsplatser för rörelsehindrade (RHP) i anläggningar med över 100 platser och 6 RHP i anläggningar med över 200 platser. 80 kvm BTA per 2 RHP
- Samtliga platser ska vara förberett för laddningspunkt
- En poolbil per 35 lägenheter
- Minst 5 procent av den totala ytan i mobilitetshusen ska reserveras för andra mobilitetstjänster än bil.

Totalt beräknas mobilitetshusen i Norra Ulleråker och Tallstråket rymma knappt 1 300 parkeringsplatser för bil, exklusive platser för bilpool och andra mobilitetstjänster. Den beräknade parkeringsefterfrågan uppgår till knappt 1 100 parkeringsplatser för bil. Beräkningarna ger därmed ett överskott i mobilitetshusen på drygt 200 parkeringsplatser i Norra Ulleråker och Tallstråket.

¹² För mer information se

https://www.uppsala.se/contentassets/1648921614f0416b9ad63c41ddc1dc66/parkeringstal_for_uppsala_rev_dec_2018.pdf.



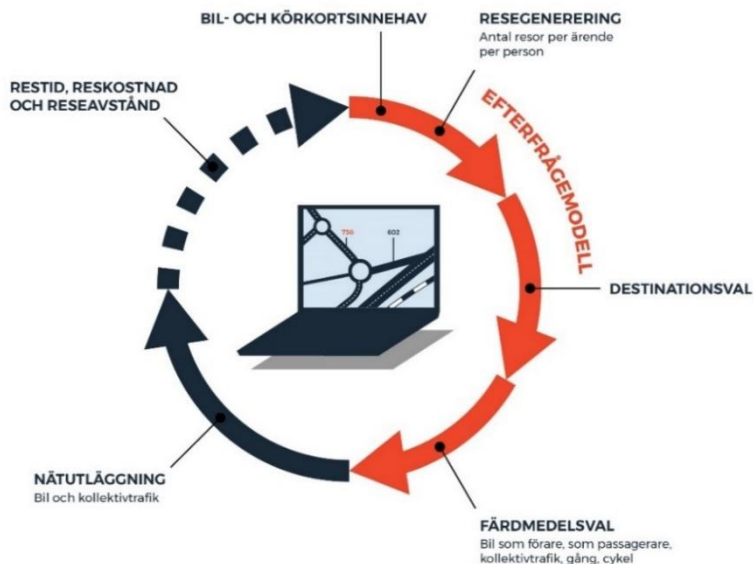
Figur 14. Illustration som visar upptagningsområden (400 meter fågelvägen) för planerade lägen för mobilitetshus i pågående och laga kraft vunna områden.

9 PARALLELLA DELUPPDRAK TRAFIK

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

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

WSP har också tagit fram trafikprognoser för framtida biltrafikflöden vid två tillfällen. Trafikprognoserna har tagits fram med hjälp av kommunens makromodell i LuTrans. LuTrans är en så kallad efterfrågemodell som utifrån valt styrmedelspaket S2¹³ och antagande om framtida markanvändning genererar resor som används som indata i en Vissim-modell. Den Vissim-modell som använts för området togs fram inom arbetet med *Södra Staden* år 2021. Inom ramen för de här uppgifterna har WSP uppdaterat och utvecklat Vissim-modellen.



Figur 15. Bilden som visar hur makromodellen LuTrans genom flera iterationer får fram en resegenerering.

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

Den här utredningen inkluderade en uppdaterad trafikprognos i LuTrans (se stycke ovan), en utökad kapacitetsanalys, samt en konsekvensanalys av tre scenarier med prognosår 2050.

1. Lägerhyddsvägens bro öppen för biltrafik och Ulleråkersvägen förbi Hospitalet öppen
2. Lägerhyddsvägens bro stängd för biltrafik och Ulleråkersvägen förbi Hospitalet öppen
3. Lägerhyddsvägens bro öppen för biltrafik och Ulleråkersvägen förbi Hospitalet stängd.

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

¹³ Styrmedelspaketet S2 är det som kommunen valt att använda i den här typen av analyser. Paketet innehåller en höjd parkeringstaxa (för destinationsparkering, ej boendeparkering), ett minskat bilinnehav med 25% till följd av anslutning till bilpool. Milkostnaden för bil respektive kollektivtrafik är reellt oförändrade jämfört med utgångsläget.

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

- några bestående köer inom gatunätet i Ulleråker
- några kapacitetsproblem varken med eller utan biltrafik i blandtrafik med kollektivtrafik längs Ulleråkersvägen förbi Hospitalet, givet cirka 250–300 fordon på sträckan under förmiddagens maxtimme.

Nuvarande förslag liknar i stora drag scenario 2 i utredningen, det vill säga Lägerhyddsvägens bro stängd för biltrafik och Ulleråkersvägen förbi Hospitalet öppen.

9.2 KAPACITETS- OCH FRAMKOMLIGHETSANALYSER BRT KUNGSÄNGSLEDEN 2022-11-11

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

9.3 TRAFIKPROGNOS ULLERÅKER 2023-02-01

Den uppdaterade trafikprognosen genomfördes med syftet att få fram trafikflödessiffror för prognosåret 2035 för gatunätet i Ulleråker (inklusive centrala Ulleråker) och för omgivande större trafikleder som svarar mot den planerade markanvändningen. Siffrorna skulle därefter användas som indata för luftkvalitets- och bullerberäkningar. Fyra olika utredningsalternativ studerades med och utan biltrafik på Ulleråkersvägen förbi Hospitalet, samtliga med Lägerhyddsvägens bro öppen för biltrafik.

9.4 ÅTGÄRDSPLAN HÅLLBAR MOBILITET I ULLERÅKER, 2023-08-31

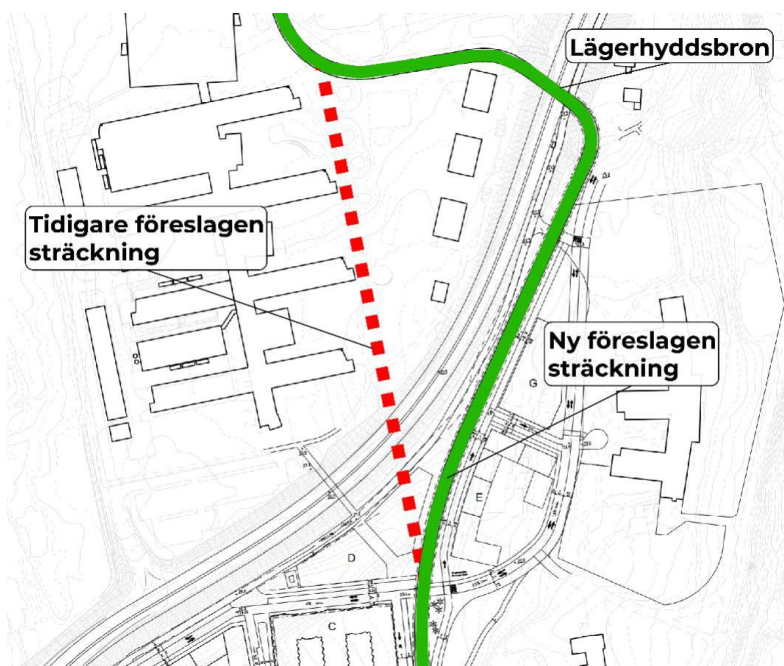
Planen bygger vidare på erfarenheter från Centrala Ulleråker och Rosendal och syftar till att säkerställa åtgärder gällande mobilitet för att exploateringarna ska bidra till kommunens mål. Dokumentet ska vara ett levande dokument som ska uppdateras efterhand.

I åtgärdsplanen anges följande delar som är relevanta för detaljplanerna

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

9.5 TRAFIKUTREDNING NORRA ULLERÅKER - UTVÄRDERING AV BRO UTMED LÄGERHYDDSVÄGEN, 2024-08-30

Utredningen syftade till att studera tre olika trafikföringsalternativ för Norra Ulleråker i samband med att dragningen för kapacitetsstark kollektivtrafik justerats till att ske utmed Lägerhyddsbrossen, och inte via ny bro över Kungsängsleden.



Figur 16. Tidigare föreslagen dragning för kapacitetsstark kollektivtrafik över Kungsängsleden samt ny föreslagen sträckning.

Detta skapade behov av att studera alternativa lösningar för trafikföringen i Norra Ulleråker där ingen ny bro tillskapas för fordonstrafik, utan att angöring till och från Norra Ulleråker sker utmed sträckan vid Hospitalet och via in- och utfarterna utmed Dag Hammarskjölds väg.



Figur 17. Översiktsbild av de tre studerade alternativen.

Utredningens rekommendation innebar att alternativ 1 bör fortsatt studeras som den primära trafiklösningen för Norra Ulleråker. Sedan oktober 2024 har dock huvudförutsättningen varit trafikföring enligt alternativ 2.

9.6 KAPACITETSANALYS NORRA ULLERÅKER

Under november 2024 påbörjades ett arbete för att studera korsningsutformningarna för två korsningar i Norra Ulleråker och Tallstråket. Detta genomfördes för att blandtrafiksträckan utmed Hospitalet påverkar korsningarna i stor utsträckning. För att identifiera fungerande korsningsutformningar så har en Vissim-analys genomförts. Ingående trafikmängder har beräknats utifrån antalet parkeringsplatser och antaganden om parkeringsplatsernas omsättning, till skillnad från tidigare trafikanalyser där trafikmängderna baseras på kommunens trafikmodell i Lutrans/Visum. Trafikmängderna har medvetet räknats högt och motsvarar ett värsta scenario för att inte riskera att underskatta den trafikmängd som kan uppstå. Resultat från simuleringen och slutgiltiga förslag på korsningsutformning är under framtagande (våren 2025).

10 FORTSATT ARBETE

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

10.1 GATUSTRUKTUR OCH -UTFORMNING

Behov av trafikstyrande och hastighetsdämpande åtgärder

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

Cykelfrågor

Längs med längre stråk med cykling på gågator kan det vara värt att följa upp gaturegleringen, exempelvis Morgondrömsvägen längs kollektivtrafikstråket, då cyklister ofta håller en högre hastighet än gångfart. Det är särskilt viktigt med konsekvent och genomtänkt utformning för regleringsformen cykelgata som inte är vanligt förekommande i Uppsala idag, så att det enkelt går att känna igen och förstå gatutypen i hela staden.

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

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

Risker med korsande vänstersväng från parallellgata med kollektivtrafikstråket

Vid platsen där Morgondrömsvägen korsar Bergtrollsvägen kan det bli aktuellt med förbud mot vänstersväng från Morgondrömsvägen. Detta enligt projekteringen som genomfördes (våren 2023) samt trafikutredning för Centrala Ulleråker (*Centrala Ulleråker Trafikutredning, 2024-03-15, Sweco*). Förbudet kommer innebära stora omvägar för det begränsade antalet boende som vill angöra sina fastigheter längs Morgondrömsvägen med bil. Lösningen innebär även risk för att biltrafikanter kommer att bryta mot vänstersvängförbudet vilket är en trafiksäkerhetsrisk samt innebär risk för trafikstörningar för den kapacitetsstarka kollektivtrafiken.

Även för korsningen mellan Morgondrömsvägen och Tallgatan har förbud mot vänstersväng från Morgondrömsvägen varit aktuellt. Den korsningen studeras dock i den pågående kapacitetsanalysen och förslag på korsningsutformning är under framtagande (våren 2025).

10.2 HÄMTA- OCH LÄMNATRAFK

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

10.3 TRAFIKSITUATION UNDER BYGGTIDEN

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

VI ÄR WSP

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

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

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 574
201 25 Malmö
Besök: Jungmansgatan 10

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

