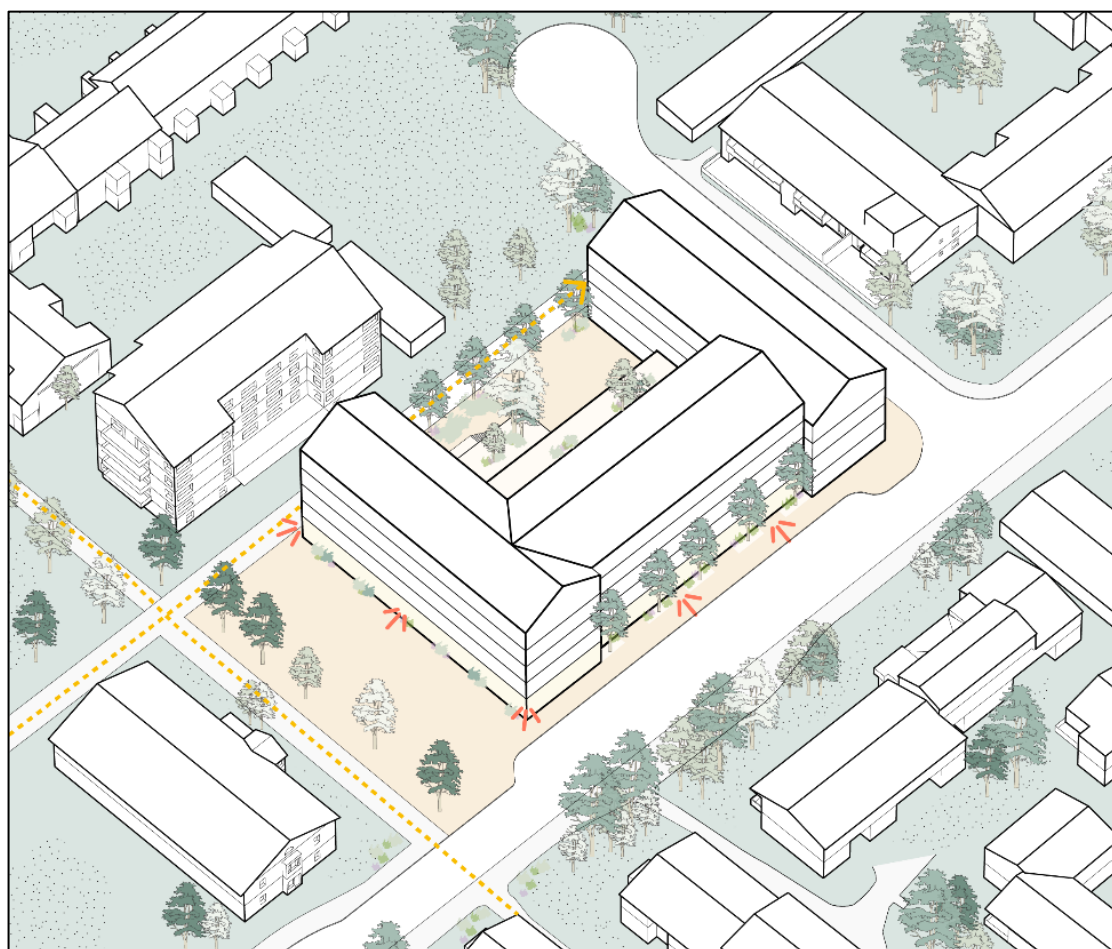


# Kv Hindsgavl

## Trafik- och mobilitets-PM



Utredare

Therese Spinnars

Tim Landin

2021-07-29



## Innehållsförteckning:

<b>1</b>	<b>Uppdraget .....</b>	<b>4</b>
1.1	<i>Bakgrund .....</i>	4
1.2	<i>Syfte.....</i>	4
<b>2</b>	<b>Förutsättningar .....</b>	<b>5</b>
2.1	<i>Nulägesbeskrivning .....</i>	5
2.2	<i>Det hållbara Kv. Hindsgavl.....</i>	7
<b>3</b>	<b>Framtida Kv. Hindsgavl.....</b>	<b>9</b>
3.1	<i>Fastighetsgränsen och torget .....</i>	9
3.2	<i>Bostäder .....</i>	9
3.3	<i>Verksamheter.....</i>	10
3.4	<i>Gator, gång- och cykelstråk.....</i>	11
<b>4</b>	<b>Parkeringsnorm och mobilitet .....</b>	<b>12</b>
4.1	<i>Parkeringsstal för Uppsala .....</i>	12
4.2	<i>Mobility Management.....</i>	13
<b>5</b>	<b>Mobilitetsåtgärder.....</b>	<b>14</b>
5.1	<i>Förutsättningar.....</i>	14
5.2	<i>Mobilitetsåtgärder .....</i>	14
<b>6</b>	<b>Parkeringsbehov .....</b>	<b>16</b>
6.1	<i>Bilparkeringsbehov - Bostäder .....</i>	16
6.2	<i>Bilparkeringsbehov – Verksamheter.....</i>	17
6.3	<i>Cykelparkeringsbehov.....</i>	17
<b>7</b>	<b>Trafikutformning.....</b>	<b>18</b>
7.1	<i>Tillgänglighet .....</i>	18
7.2	<i>Avfall- och varutransporter.....</i>	20
7.3	<i>Räddningstjänst .....</i>	21
7.4	<i>Parkeringsutformning - Cykel.....</i>	22
7.5	<i>Parkeringsutformning – Bil .....</i>	23
7.6	<i>Siktförhållanden.....</i>	27
7.7	<i>Trafikflöde Nordengatan .....</i>	28

## Sammanfattning:

I Ekeby Uppsala planeras kvarteret Hindsgavl att utvecklas. Kvarteret ska möjliggöra för ny bebyggelse med anslutande gator och torg. Den planerade bebyggelsen förutsätter en ny detaljplan med tillhörande utredningsunderlag. Till det nya kvarteret kommer ett nytt transportbehov att skapas för bostäderna och verksamheterna. Syftet med denna promemoria är att redovisa hur den planerade utformningen för Kv. Hindsgavl ska tillgodose angöring, avfall- och varustransporter, parkering för bil och cykel samt att beskriva och belysa konsekvenserna för den planerade utformningen.

Projektet planeras med en hållbarhetsinriktning för att gå i linje med Uppsala kommuns styrdokument och riktlinjer. Uppsala kommun har genom sin översiktsplan och regionala utvecklingsstrategi tydliga mål för hur kommunen i framtiden ska bli mer hållbar. I utredningen redovisas de förutsättningar som krävs och vilka åtgärder som bör tillämpas för att minska bilbehovet, vilket i sin tur kan leda till ett lägre behov av bilparkeringsplatser och till ett mer hållbart resande.

Det nya kvarteret planeras med verksamheter i bottenvåning och bostäder ovanpå. Entréer mynnar ut från kvarterets alla sidor. Trottoarer och torg som möter fasaderna kommer att upprustas med nytt material och plantering. Parkering för bilpool, rörelsehindrade och verksamheterna planeras inom kvarteret. Boendeparkering planeras vid Ekeby bruk för att ge yta till andra funktioner så som en större innergård och gemensamhetsytor för de boende. Transportbehovet som skapas till bostäderna och verksamheterna kan genom planerad utformning tillgodoses. De behov som Kv. Hindsgavl planeras att tillgodose är angöring till bostäder och lokaler, avfalls- och varustransporter samt cykel- och bilparkering.

Projektet planeras utifrån ett hållbarhetskoncept som riktar sig mot en yngre målgrupp. Transportfokus kommer att riktas mot alternativ till bilen så som bilpool, kollektivtrafik samt gång och cykel. Inom kvarteret planeras attraktiv cykelparkering, cykelverkstad, cykel- och bilpool samt att lägenheterna och gemensamhetsutrymmen kommer utformas med tekniska lösningar för att underlätta ett hållbart resande.

Då projektet har en hållbarhetsprofil förväntas trafikökningen vara marginell mot idag. Nuvarande verksamhet ska ersättas och tillkommande fordonströrelse består främst av boendes parkeringsbehov och nyttotrafik (avfall och leveranser). Dessa trafikrörelser beräknas ge 1–2 % trafikökning på Nordengatan. I framtiden prognosticeras dock trafikflödet att gå ner längs Nordengatan. I kommunens övergripande trafikprognos förväntas trafikflödet gå ner på grund av utökat kollektivtrafik-, gång- och cykelutbud samt ekonomiska styrmedel så som höjd bensin- och vägskatt.

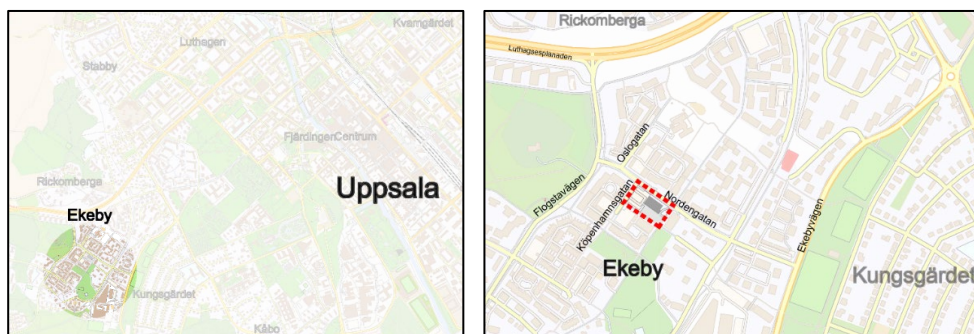
# 1 Uppdraget

---

## 1.1 Bakgrund

Kv. Hindsgavl ligger i Ekeby/Flogsta i Uppsala, två kilometer väster om Uppsala centrum. Se figur nedan för Ekebys placering i Uppsala. Genova Property är markägare och på fastigheten finns idag en dagligvaruhandel (COOP Nära) med tillhörande parkering. Framför butiken på fastigheten ligger också ett mindre torg.

En ny detaljplan ska tas fram för kvarteret för att möjliggöra för nya bostäder och lokaler.



Figur. Ekebys placering i Uppsala kommun samt Kv. Hindsgavls placering i Ekeby

## 1.2 Syfte

Till det nya kvarteret kommer ett nytt transportbehov att skapas för bostäderna och verksamheterna. Syftet med denna promemoria är att utreda hur den planerade utformningen för Kv. Hindsgavl ska tillgodose angöring, avfall- och varutransporter, parkering för bil och cykel samt att beskriva och belysa konsekvenserna för den planerade utformningen.

Promemorian kommer också att beskriva de förutsättningar som krävs och vilka åtgärder som bör tillämpas för att minska bilbehovet, vilket i sin tur kan leda till ett lägre behov av bilparkeringsplatser och till ett mer hållbart resande.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Nulägesbeskrivning

Idag består Kv. Hindsgavl av en dagligvaruhandel, ett mindre torg samt en parkeringsyta med ca 22 bilplatser som försörjer verksamheten. Av dessa parkeringsplatser hyrs idag fem platser ut. Nordväst om området ligger ett småskaligt bostadsområde med flerbostadshus i två plan som skiljs av genom Köpenhamngatan. Sydväst om området ligger Ekeby förskola i ett flerbostadshus och i sydost Tavastehus äldreboende.



Figur. Nutida fastighetsgräns för Flogsta 39:1 i rött, Ekeby Bruk i blått och idrottsplatsen i grönt.

200–500 meter sydöst om området ligger det lokala centrumet Ekeby Bruk. Här finns apotek, gym, vårdcentral, butiker, restauranger, lekplats samt både förskola, skola och gymnasium. Söder om Ekeby Bruk ligger även en idrottsplats med tre fotbollsplaner.

#### 2.1.1 Trafikstruktur

Fastigheten omgärdas av Köpenhamngatan i väster, Nordengatan i norr samt en gång- och cykelväg i öster och söder. Både Köpenhamngatan och Nordengatan är utformad för dubbelriktad trafik med hastighetsbegränsningen 30 km/h. Nordengatan trafikeras av busslinjetrafik och vanlig fordonstrafik. Gångbana finns längs båda sidor av gatan. Inom Ekeby finns flera separerade gång- och cykelstråk. Längs Nordengatan och Köpenhamngatan hänvisas cykeltrafiken till körbanan.

I väster sträcker sig återvändsgatan Köpenhamngatan förbi fastigheten. Köpenhamngatan är 6 meter bred lokalgata, 10 meter bred inklusive gångbana som försörjer omkringliggande fastigheter. Gatan kantas av in- och utfarter från parkeringsplatser och gång- och cykelstråk. Gatan avslutas med en vändplats med 16 meter i diameter, vilket inte uppnår dagens standard för varu- och avfallstransporter ska kunna vända utan backrörelser.



*Figur. Körspårsanalys för fordon (9 meter) via vändplan till angöring på Köpenhamngatan*

### 2.1.2 Cykeltrafik

Inom Ekeby finns det gott om separerade gång- och cykelbanor. Längs Nordengatan och Köpenhamngatan hänvisas cyklisterna till körbanan. Söder och öster om fastigheten går gång- och cykelbana separerat från fordonstrafiken.



*Figur. Cykelbanor runt Kv. Hindsgavl. Heldragen linje är separerad cykelbana och streckad linje är delad med gångbana.*

### 2.1.3 Kollektivtrafik

Längs Nordengatan trafikerar busslinje 6 mellan Uppsala Säves väg och Uppsala Södra Slavstavägen. Busshållplatsen Nordengatan i riktning västerut är placerad på motsatt sida av Kv. Hindsgavl och för sträckan i riktning öster ut är busshållplatsens läge ca 40 meter österut. Turtätheten för busslinje 6 under veckodagarna är ca 10 minuters täthet medans under helgerna något glesare.

## 2.2 Det hållbara Kv. Hindsgavl

I Uppsala strävar kommunen efter att ”*ta vara på förutsättningar idag och skapa en önskvärd utveckling på lång sikt*” – Översiktsplan, 2016. Kommunens prioriteringar och målbild fram till 2050 är att vara:

1. En drivande kraft i världen
2. En kommun för alla
3. Plats för de goda livet
4. Föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling

Det första steget i att tillämpa strategier är att ta med det i planeringen för att sedan göra det i praktiken. För att nå de prioriteringar och mål som satts upp krävs att Uppsala kommun är redo för hållbara städer. Genom att börja planera för hållbara städer idag ges kommunen förutsättningarna att enklare uppnå målbilden för 2050. Med hållbara städer menas möjligheten att möta mänskliga behov med små fotavtryck och med ökad livskvalitet.



*Figur. Tyngdpunkter i bebyggelseutvecklingen i staden under det närmaste decenniet. Steg 1. (ÖP, 2016)*

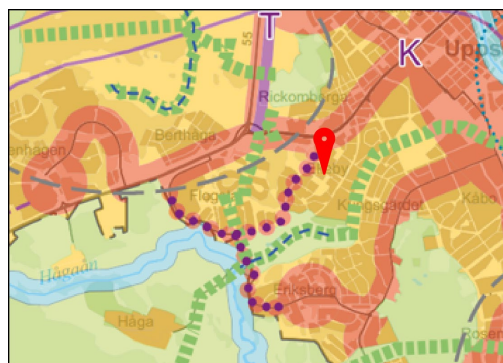


*Figur. Tyngdpunkter i bebyggelseutvecklingen inom staden. Steg 2–3. (ÖP, 2016)*

Enligt utbyggnadsordningen till 2050+ har områden i anslutning och kring Ekeby angivits som goda lägen att utveckla mark i. Detta både i steg 1 som planeras att ske inom det närmaste decenniet samt i steg 2–3 som är längre fram i tiden.



*Figur. Stadsbygd. Ring markerar 4 km från Uppsala resecentrum. (ÖP, 2016)*



*Figur. Ej detaljstuderat gatureservat och stadsstråk. Alternativ sträckning. Prickade linjer är reserverat för att möjliggöra stadsstråk med kollektivtrafik. Gröna stråk syns i grönt och stadsnoder i rött. Orangea ytor är stadsbygd. (ÖP, 2016)*

De gula områdena i figuren ovan är där översiktsplanen pekar ut att det ska vara blandstad med tyngdpunkt på bostadsutveckling som länkar samman områden.

Möjligheterna att utveckla Kv. Hindsgavl till ett kvarter där hållbarhet står i fokus bygger bland annat på att dagens ohållbara transportproblem måste lösas. För att förändra transportbehov och resvanor krävs det att förutsättningarna finns. Kv. Hindsgavl planeras idag till att utvecklas som ett projekt som tar framtida förutsättningarna på allvar. Det har redan idag via läget i staden, närhet till kollektivtrafik, handel och service goda förutsättningar men genom att ge invånare fler anledningar att välja hållbara transportmedel kan kvarteret bli bättre.

Kv. Hindsgavl planeras med fokus på hållbarhet och attraktiva lägenheter för ett framtida Uppsala. FN:s globala mål är till för att avskaffa fattigdom, minska ojämlikheter, främja fredliga samhällen och stötta länder att nå de globala målen till år 2030. I Sverige ligger fokus på att öka människors kunskap och engagemang för de globala målen inom hållbar utveckling.

Två av målen mål, nummer 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur samt mål nummer 11 Hållbara samhällen. Målen i sig innehåller diverse delmål för att uppnå huvudmålen. Delmålen för mål 9 och 11 hör till stor del till hur man planerar och utformar framtida städer.



*Figur. Bland FN:s 17 globala mål är mål nummer 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur och mål nummer 11 Hållbara städer och samhällen.*

I Uppsala kommun är FN:s agenda 2030 integrerade i kommunens inriktningsmål. Kommunen vill genom att använda de globala målen sätta fokus på ett gott liv i ett hållbart samhälle och en modern kommun. 2019 var Uppsala kommun utsedd till den kommun som bäst uppnår Agenda 2030 enligt tidningen Dagens samhälle.



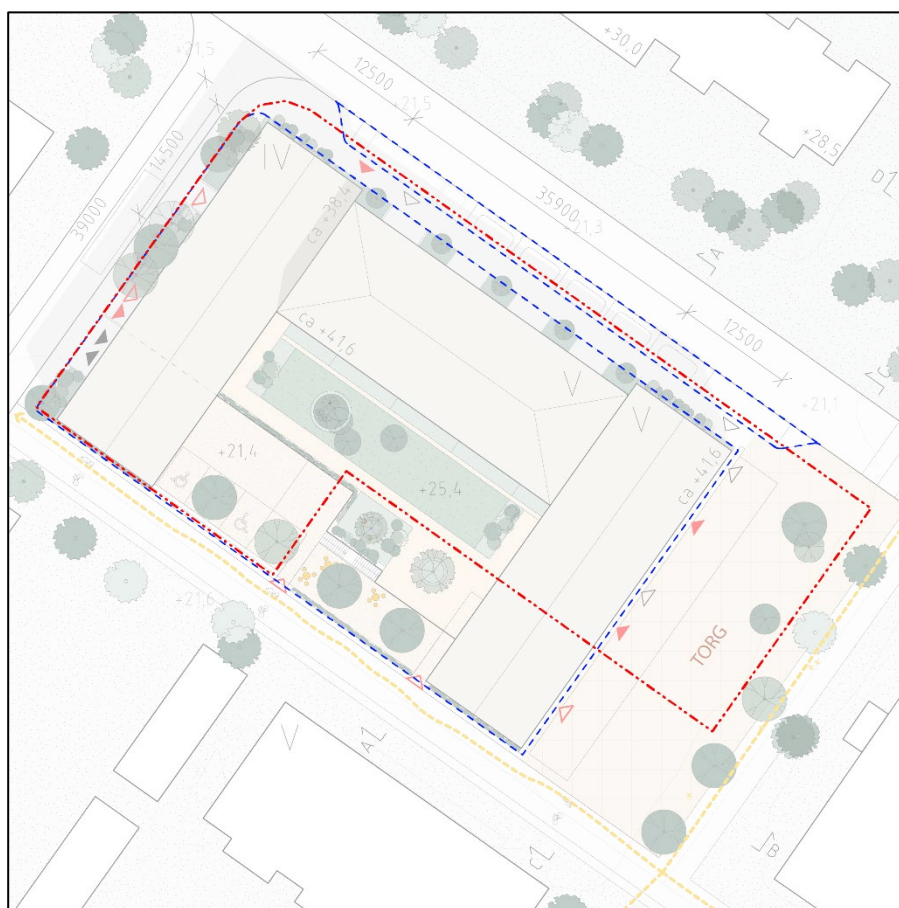
### 3 Framtida Kv. Hindsgavl

Framtida Kv. Hindsgavl planeras för bostäder med aktiva bottenvåningar för lokaler och gemensamhetsutrymmen för boenden. Projektet förutsätter en hållbarhetsprofil med ett mobilitetskoncept för en mer hållbar framtid. Konceptet gör det möjligt att bo och leva hållbart, utan att kompromissa om boendekvaliteten.

#### 3.1 Fastighetsgränsen och torget

Fastighetsgränsen för framtida Kv. Hindsgavl ska justeras från nuvarande som följd av det aktuella planförslaget. Fastigheten kommer avgränsas av tre byggnadskroppar och en innergård mot söder. Parkeringsfickan mot Nordengatan planeras att tillhöra fastigheten för att parkeringsplatserna ska bli dedikerade till fastighetens lokaler.

Gångbanor, körbanor, gång- och cykelbana samt torget planeras att bli allmän platsmark.



Figur. Illustration av befintlig fastighetsgräns i rött, framtida i blått

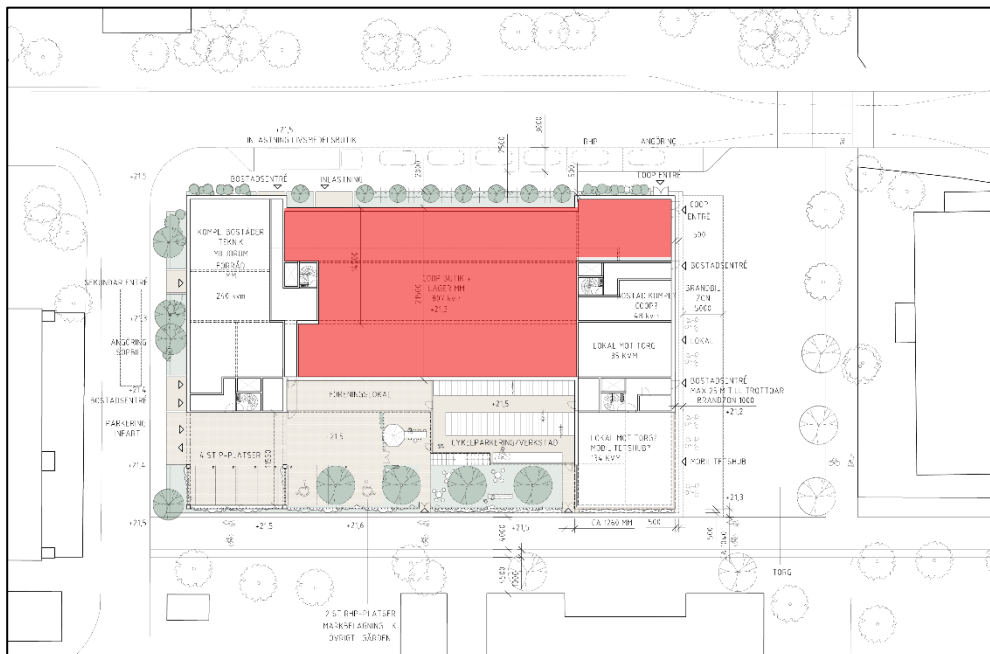
#### 3.2 Bostäder

De framtida bostadshusen i Kv. Hindsgavl planeras att bli fyra respektive fem våningar höga. Byggnaden planeras med ett BTA på ca 7400 kvm och bestå av omkring 80 lägenheter. Projektet riktar sig mot en ung målgrupp. Av de ca 80 planerade lägenheterna kommer majoriteten vara små lägenheter. Förutom bostäder och lokaler planeras även miljörum, föreningslokal, verkstad, mobilitetshub och cykelparkering.

### 3.3 Verksamheter

#### 3.3.1 Dagligvaruhandel

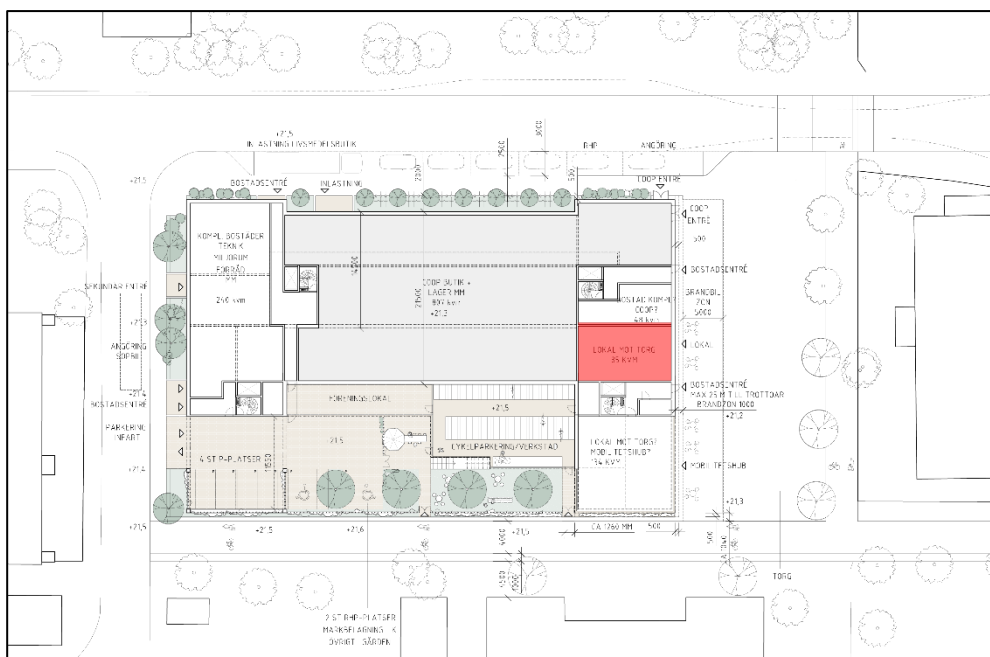
Befintlig dagligvaruhandel planeras att ersättas. Framtida lokal planeras till ca 800 kvm, lika stor som dagens butik. Entré planeras ut mot Nordengatan och framtida torg. Varutransporter och avfall hanteras mot Nordengatan där även besöksparkering för bil och cykel planeras.



Figur: Planerad dagligvaruhandel i Kv. Hindsgavl

#### 3.3.2 Lokal

I bottenplan mot torget möjliggörs för ca 100 kvm lokalyta.



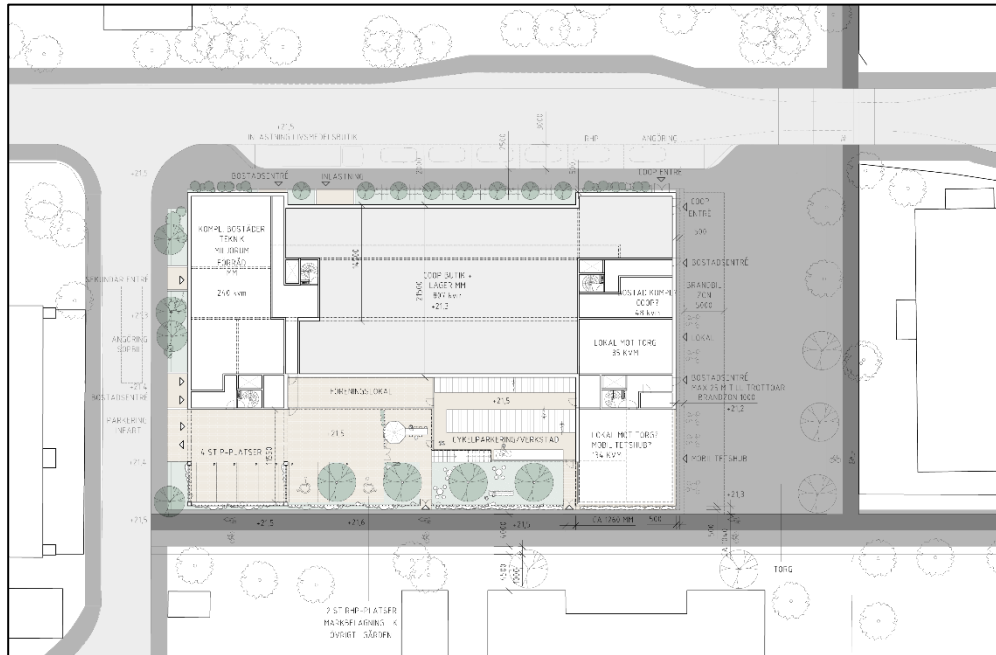
Figur. En lokal på är planerad att ligga i anslutning mot torget i öster

### 3.4 Gator, gång- och cykelstråk

Köpenhamngatans gångbana påverkas inte av exploateringen.

Längs Nordengatan planeras med en 2,0 meter bred cykelparkering mot fasad, 2,5 meter bred gångbana och en 3,0 meter bred parkeringsficka.

Gång- och cykelstråk i söder och öster breddas och rätas ut. På så vis förstärks gång- och cykelnätet i nord/sydligt och öst/västlig riktning. I öster leds cykelstråket över torgytan.



Figur. Angränsande gator i ljusgrått, gång- och cykelstråk i grått respektive mörkgrått

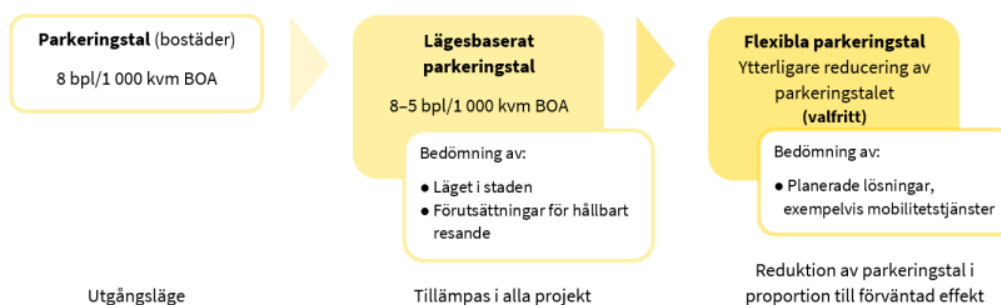
## 4 Parkeringsnorm och mobilitet

### 4.1 Parkeringstal för Uppsala

Parkeringstal för Uppsala (2018) är Uppsala kommuns vägledande dokument för planering av parkering för både bil och cykel på kvartersmark vid om- och nybyggnation. Den bygger på tre tillämpningar: Lägesbaserade parkeringstal för bil, parkeringstal kopplat till boarea och flexibilitet.

#### 4.1.1 Flexibilitet

Parkeringstalet är definierat som minimibehovet utav parkeringsplatser. Minskar behovet av bil innebär det som följd att parkeringstalet minskar. För att minska behovet av parkeringsplatser ges byggherren möjligheten att sänka bilparkeringstalet genom mobilitetstjänster. Mobilitetstjänster är lösningar som ökar mobiliteten men minskar de boendes och verksammas behov och intresse av att äga en egen bil.



Figur: Illustration över tillämpning av parkeringstal i Uppsala

#### 4.1.2 Mobilitetspaket

För att få en reduktion av antalet parkeringsplatser ska byggherren presentera åtgärder som vidtas för ett minskat bilbehov. Flera åtgärder tillsammans kallas för ett mobilitetspaket. Då alla projekt har olika förutsättningar kan byggherren själv föreslå vilka åtgärder som mobilitetspaketet kan innehålla. Reduktionens storlek beror på vilka åtgärder som valts och platsens förutsättningar. Mobilitetspaketet ger större effekt om åtgärderna kan samverka. Reduktionen ges i proportion till den förväntade effekten av mobilitetspaketet.

I planskedet behövs en grundlig utredning kring parkeringsbehovet för att kunna tillgodose det. Däremot är det inte i planskedet som parkeringsbehovet bestäms utan i bygglovsskedet då det slutgiltiga exploateringsförslaget är definierat och vet det exakta parkeringsbehovet utifrån bebyggelsens BOA.

#### 4.1.3 Parkering för verksamheter

I ”Parkeringstal för Uppsala” redogör kommunen att dokumentet endast ger riktvärden. ”Parkeringstalen för verksamheter är riktvärden för parkeringsbehovet. Vid fastställande av det lägesbaserade parkeringstalet ska den slutliga bedömningen göras utifrån den verksamhet som ska bedrivas och de platsspecifika förutsättningarna. Hänsyn ska tas till läget och möjligheten att använda andra färdmedel än bil, till exempel god tillgång till kollektivtrafik eller bra cykelinfrastruktur.”

För bostäder gäller även att ”För att få en effektiv markanvändning och minska trafiken kan efterfrågan på parkeringsplatser så långt som möjligt hanteras genom parkeringsköp och mobilitetstjänster. Centralt i staden, där tillgången på kollektivtrafik är god och kravet på effektiv markanvändning är särskilt stor, bör parkeringsköp och mobilitetslösningar vara huvudinriktningen”.

## 4.2 Mobility Management

Mobility management är ett begrepp som innefattar att effektivisera användandet av hållbara transporter och infrastruktur genom att förändra resenärers beteende och syn på hur de ska transporteras, arbeta och bo.

Syftet är att skapa beteenden och val redan innan beslut är tagna som leder till hållbara val kring livsstil och transporter. Åtgärderna är till för att skapa förutsättningar för att minska behovet av bil och parkering, lyfta alternativa färdmedel samt att ge boende och verksamma förutsättningar för en hållbar livsstil. Genom att ge boende och verksamma förutsättningarna för ett hållbart levnadssätt kan på sikt översiktliga kommunala, regionala och statliga mål nås.

Målet med mobilitetsåtgärder är inte att få biltrafiken att försvinna utan att låta den trafik som behöver trafikera våra vägar göra det utan hinder och med en minskad belastning på miljön.

### 4.2.1 Kommunens roll

Kommunens roll blir att ge byggherren möjlighet att anlägga färre parkeringsplatser än parkeringsbehovet i parkeringsnormen anger. Kommunen skapar i sin tur förutsättningar för hållbara boenden genom att stötta byggherren.

### 4.2.2 Åtgärder

Åtgärderna kan delas in i mjuka och hårda åtgärder. Med mjuka åtgärder räknas de åtgärder som förändrar beteenden genom till exempel information. Dessa åtgärder framkallar förändring utan några fysiska ingrepp i infrastrukturen. Hårda åtgärder är åtgärder som i stället framkallar förändring genom fysiska ingrepp som till exempel tillgängliga cykelparkeringsutrymmen eller bilpool. Oavsett typ eller val av åtgärd så ger olika åtgärder olika stor effekt.

### 4.2.3 Användningsområden

För att åtgärderna ska ge en positiv effekt på hållbara levnads- och transportval måste de tillämpas på rätt sorts plats. Den befintliga platsens omkringsliggande förutsättningar har en påverkan på åtgärdernas effekter. Även boendeform och livssituation skapar olika grundbehov av bil. Därför måste rätt åtgärder väljas med noggrannhet för att få den önskvärda effekt som eftersträvas.

### 4.2.4 Förankring

Inför planarbetet ska en överenskommelse finnas mellan kommunen och byggherren om hur åtgärderna ska förankras. Åtgärderna ska återges i planhandlingarna samt i framtida bygglovshandlingar. Mobilitetsåtgärderna förankras med Uppsala kommun genom att denna promemoria biläggs planhandlingarna och genom en överenskommelse i kommande exploateringsavtal.

### 4.2.5 Nyckelfaktor

Det viktigaste steget för att Mobility Management ska fungera är att kommunen tillsammans med byggherren har en tidig och kontinuerlig dialog. Detta är en förutsättning för ett bra slutresultat.

## 5 Mobilitetsåtgärder

---

Åtgärderna är till för att skapa förutsättningarna för att minska behovet av bil och parkering, lyfta alternativa färdmedel samt att ge boende och verksamma förutsättningar för en hållbar livsstil. För Kv. Hindsgavl presenteras åtgärderna nedan.

### 5.1 Förutsättningar

Kvarterets förutsättningar för att leva utan bil är goda. Kvarteret är inom gång- och cykelavstånd till skola och service. Det lokala centrumet Ekeby Bruk ligger ca 200–500 meter sydöst om Kv. Hindsgavl. Apotek, gym, vårdcentral, butiker, restauranger, lekplats samt förskola, skola och gymnasium finns. Söder om Ekeby Bruk ligger även en idrottsplats med tre fotbollsplaner samt ett stort naturområde.

Nordengatan trafikeras av buss och med hög turtäthet och inom kort restid nås stora delar av Uppsalas arbetsplatser och skolor. Kvarterets koncept är att rikta sig mot en ung målgrupp. Av de ca 80 planerade lägenheterna planeras majoriteten vara små lägenheter.

### 5.2 Mobilitetsåtgärder

#### Information och service

Tydlig information och goda hänvisningar till gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik kan påverka de boendes färdmedelsval.

Möjligheten att beställa mat eller varor till leveransskåp med kylmöjligheter på mark- eller bottenplan minskar behovet av inköpsresor med bil. En förutsättning är att kunna ta emot varor på ett tryggt sätt. En app eller kod som möjliggör att låsa upp skåpet vid leverans möjliggör att ta emot varor även när man inte vistas hemma.

- **Åtgärd:** Information i fastigheten om kollektivtrafikavgångar genom skyltning vid entréer där kollektivtrafikavgångar och väderprognos visas.
  - **Upprättas:** En skylt per entré
- **Åtgärd:** Personlig resecoach vid inflyttning.
  - **Upprättas:** Varje boende får möjlighet att boka tid med en resecoach som tillsammans med den boende går igenom hur resor på bästa sätt planeras.
- **Åtgärd:** Säkert mottagande av leveranser med tillgänglig lösning för leveransspåk upprättas. Dessa nås genom app eller kod.
  - **Upprättas:** Intelligenta leveransskåp.
- **Åtgärd:** Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resmöjligheter belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
  - **Upprättas:** Skickas till boende i området. Där beskrivs information och service samt möjligheten att utnyttja Kv. Hindsgavls mobilitetshub med cykeluthyrning, verkstad och gemensamhetsutrymmen.

## Cykel

Cykelparkering av god standard förenklar för boende, verksamma och besökande att välja cykel som transportmedel. Möjlighet finns att anlägga cykelparkering både på gården och mot fasad. Goda cykelfaciliteter som luftpump och automatisk dörröppnare underlättar att använda cykel ofta. Tvättrum och reparationsverkstad för cykel som underlättar att renhålla och laga cyklar. En säker och praktisk cykelparkering- och förvaring ökar incitamenten för fler hyresgäster att använda, äga och/eller förvalta en cykel.

En cykelpool med varierande typer av cyklar, som lastcyklar, cykelkärror och elcyklar möjliggör att välja cykel vid behov för att frakta last eller bagage. Vidare kan detta motivera boende och verksamma att införskaffa egen lastcykel, cykelkärra eller elcykel. För att boka en cykel föreslås en app eller teknisk lösning där husets samlade ytor, så som bilpool och gemensamma utrymmen kan bokas på samma sätt.

- **Åtgärd:** Låncyklar av olika slag.
  - **Upprättas:** 5 elcyklar, 10 vanliga cyklar och 9 st lådcyklar att låna. Hyrs och låses upp via app eller teknisk lösning.
- **Åtgärd:** Cykelparkering av god standard
  - **Upprättas:** 201 cykelparkeringsplatser för elcyklar, vanliga och lådcyklar. 45 av platserna ska ha ladduttag för elcykel. Krav: Markplan, luftpump, automatisk dörröppnare, närliggande reparationsverkstad, tvättrum samt besöksparkering nära entré.

## Kollektivtrafik

- **Åtgärd:** Fastighetsägaren åtar sig att betala för UL-kort för de nyinflyttade.
  - **Upprättas:** Vid inflytt får varje boende ett årskort för UL-trafiken.

## Bilpool/Parkering

- **Åtgärd:** Bilpool som fastighetsägaren är ansluten till i minst 5 år.
  - **Upprättas:** Två bilplatser på kvartersmark avsedda för bilpoolen. Dessa placeras på innergården där även laddstationer finns.
- **Åtgärd:** Boendeparkering på distans (parkeringsanläggning på distans från bostaden)
  - **Upprättas:** Vid Ekeby Bruks södra del anläggs boendeparkering. Avståndet mellan Kv. Hindsgavl och parkeringsplatserna är ca 500 meter.

## Delningsekonomi

- **Åtgärd:** Gemensamma ytor som minskar resebehovet för service och nöje
  - **Upprättas:** Ytor för umgänge och hobby i fastighetens markplan samt en besökslägenhet i anknytning till bostäderna. Utrymmen för verkstad där utrymmen för att snickra, valla skidor och måla finns.

## 6 Parkeringsbehov

Behovet av parkering för cykel och bil är beräknat med hjälp av Uppsala kommuns parkeringsriktlinjer. Syftet med Uppsala kommuns parkeringsriktlinjer är att ge vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartersmark i Uppsala kommun.

Parkeringstalen för bostäder är uträknade utifrån BOA för att inte inkludera ytor som ej är en del av boendeytan. BOA planeras att bli omkring 4100 kvm. Lokalernas BTA planeras att bli omkring 900 kvm.

### 6.1 Bilparkeringsbehov - Bostäder

Grundparkeringstalet för bostäder är 8 bilplatser/1000 kvm BTA. Behovet är dock lägesbaserat och bedöms att vara lägst på centrala platser i kommunen där god service och kommunikation med god turtäthet finns.

Ett första kriterium för att få lov att göra avsteg från de generella parkeringstalen enligt parkeringstalen i Uppsala är att området är ”tillgängligt med kollektivtrafik”. Detta innebär att området har ett gångavstånd till hållplats med hög turtäthet. Då busslinje 6 har hög turtäthet och hållplatsen Nordengatan ligger inom 50 meter från Kv. Hindsgavl kan parkeringstalet reduceras med 0,5, från 8 till 7,5.

Ett andra kriterium är ”Tillgänglighet till service”. Gångavståndet på 200–500 meter till Ekeby Bruk gör att parkeringstalet kan reduceras med 0,5, från 7,5 till 7.

Ett tredje kriterium för reduktion av parkeringstalet är att området är tillgängligt med cykel inom 2–4 km från centrum. Detta gör att parkeringstalet reduceras med 0,5, från 7 till 6,5. En ytterligare reduktion med 30 procent med hjälp av implementering av mobilitetsåtgärder.

*Tabell. Riktvärden för bilparkeringsbehovet på kvartersmark. \*Utöver parkeringsbehovet*

	P-tal Bil	BOA**	Bilparkeringsplatser
Bostäder	0,065	4100	27
Bostäder – 30 %	0,0455	4100	19
RHP*	5 % av	parkeringsbehovet	2
<b>Delsumma</b>			<b>21</b>
Bilpool*			2
<b>Totalt</b>			<b>23</b>

Bilparkeringsbehovet för parkering för rörelsehindrad räknas till 5 procent av det totala behovet av bilparkeringsplatser. Detta utgör två parkering för rörelsehindrade (RHP). Bilpoolsbehovet av parkeringsplatser beräknas som 1 plats/50 lägenheter vilket innebär behovet av två bilpoolsplatser. Därefter återstår behovet av 19 parkeringsplatser för boende och besökande.

Parkeringsbehovet i denna PM är framtagna från de generella parkeringstalen förutsatt att de föreslagna mobilitetsåtgärderna implementeras. I kommunens bygglovsprövning kommer den slutgiltiga bedömningen att göras.



## 6.2 Bilparkeringsbehov – Verksamheter

Inom kvarteret planeras verksamhetslokaler totalt för ca 900 kvm. Verksamheterna förväntas ha ett parkeringsbehov för både besökande och verksamma. Av verksamheterna planeras en dagligvaruhandel men för den mindre lokalen är användningsområdet ännu inte bestämt. För parkeringsbehovet beräknas allt som dagligvaruhandel.

En närbutik har, till skillnad från en vanlig handelsetablering, ett mer lokalt kundupptagningsområde. I framtiden förväntas att verksamma och besökare har möjlighet att ta sig till lokalerna till fots eller med cykel. Arbetstätheten uppskattas till 10 anställda per 1 000 kvadratmeter BTA, och besökstätheten till 40 besökande per 1 000 kvadratmeter BTA vilket är något lägre än för en större handelsetablering. Av de anställda och besökande antas ca 25 procent ankomma med bil. Det ger ett parkeringstal på 2,25 per 1000 BTA för verksamma och 10 per 1000 BTA för besökande.

Majoriteten av besökarna nyttjar parkeringsplatsen till maximalt 30 minuter och kan därför regleras som korttidsparkering.

*Tabell. Parkeringsplatsbehov för dagligvaruhandel*

Verksamheter	Anställda	Besökare
Parkeringstal	2,25 per 1000 kvm	10 per 1000 kvm
Bilbehov	2 per arbetspass	9 per timme <sup>1</sup>
Parkeringsbehov (antal platser)	2	4-5

Besöksparkering planeras att placeras längs Nordengatan på kvartersmark i parkeringsfickan. Totalt planeras fyra parkeringsplatser som kommer att regleras som 30 minuters parkering. Inom parkeringsfickan kommer även en lastplats och en angöringsplats att finnas.

För dagligvaruhandelns verksamma kan parkeringsplatserna placeras inom kvarteret.

## 6.3 Cykelparkeringsbehov

Parkeringstalet för bostäder och lokaler/verksamheter är 40 cykelparkeringsplatser/1000 kvm BOA. Det ger ett totalt cykelparkeringsbehov av 201 cykelparkeringsplatser. Fördelat över 166 cykelparkeringsplatser för bostäderna och 35 cykelparkeringsplatser för verksamheter.

*Tabell. Riktvärden för cykelparkeringsbehovet på kvartersmark*

	P-tal Cykel	BOA/(BTA)	Cykelparkeringsplatser
Bostäder	0,04	4100	166
Lokaler/Verksamheter	0,04	900	35
<b>Totalt</b>			<b>201</b>

<sup>1</sup> En av platserna ska utformas för rörelsehindrade

## 7 Trafikutformning

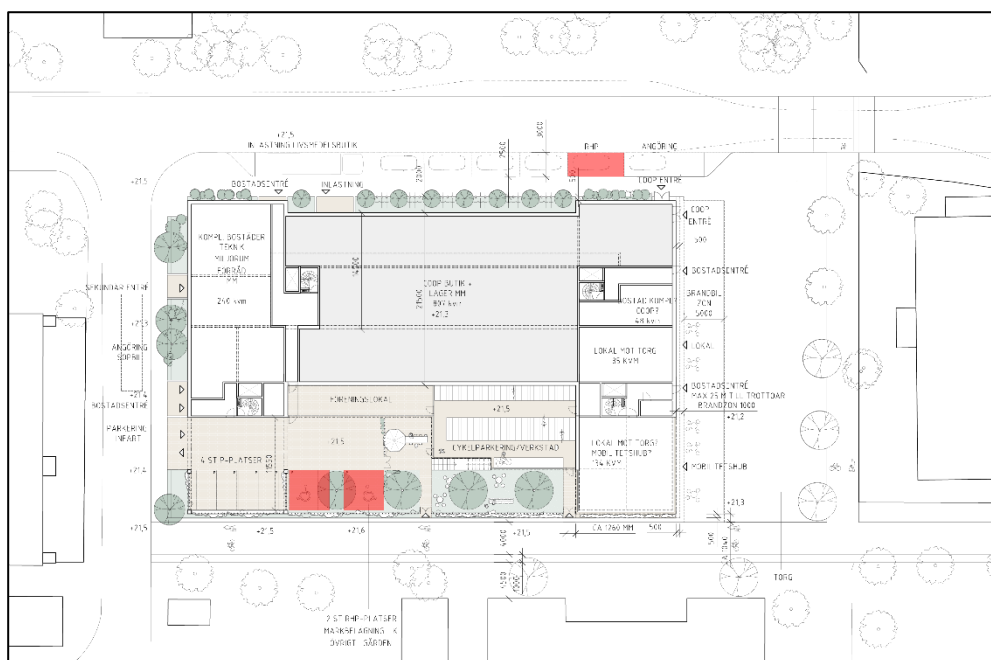
### 7.1 Tillgänglighet

Plats för parkering för rörelsehindrade (RHP) och angöring till entréer (på- och avstigningsplats) ska finnas inom 25 meter från tillgängliga entréer. Detta gäller för samtliga tillgängliga entréer och är reglerat i BBR.

Tillgängliga och användbara gångvägar ska där det är möjligt utformas utan nivåskillnader. Där nivåskillnader inte kan undvikas ska de utjämnas med ramper. Tillgängliga och användbara gångvägar ska vara lätta att följa, kunna särskiljas från möblerade ytor, och kunna användas som sammanhängande taktila och visuella ledstråk.

#### 7.1.1 Parkering för rörelsehindrade

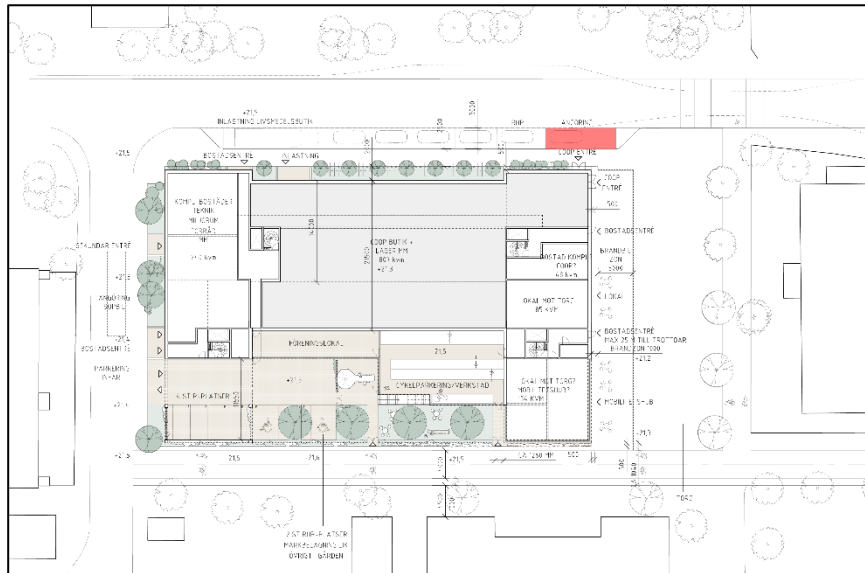
Behovet av parkering för rörelsehindrade (RHP) tillgodoses genom reserverade platser i närheten av tillgängliga entréer. Totalt planeras tre parkeringsplatser för rörelsehindrade, två inne på gården samt en längs Nordengatan. Placeringen av parkeringsplatserna på innergården förutsätter passage genom cykelverkstaden och att stråken mellan entréerna och RHP utformas tillgängligt. De rakställda parkeringsplatserna på innergården ska utformas med fem meter bredd och fem meter längd. Parkeringsplatsen längs kantsten planeras som sju meter lång och tre meter djup.



Figur. RHP-platser

### 7.1.2 Angöring

Till varje tillgänglig entré ska det enligt BBR finnas möjlighet till en angöringsplats inom 25 meter. I parkeringsfickan längs Nordengatan planeras en angöringsplats till dagligvaruhandel och entréer i öst. Boverkets krav för angöring till en tillgänglig bostadsentréerna kan därför uppfyllas. För den västra sidan kan angöring till bostadsentréerna lösas längs kantsten på Köpenhamngatan. Detta förutsätter att inget stoppförbud finns längs gatan.

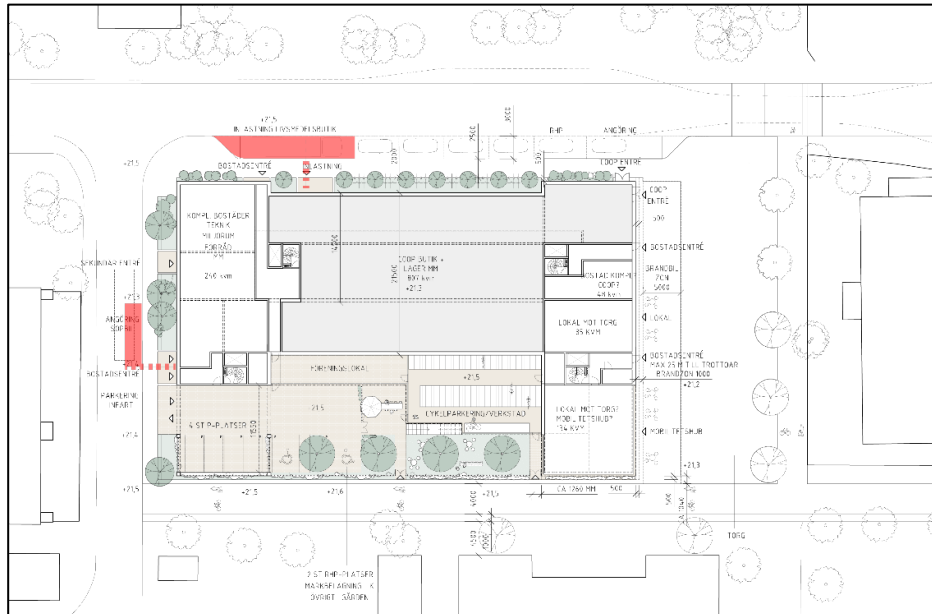


Figur. Angöringsplats för dagligvaruhandel på Nordengatan

## 7.2 Avfall- och varutransporter

Miljörum kommer att vara placerade i rum mot Köpenhamngatan och Nordengatan. För att nå miljörummet på Köpenhamngatan kräver det att avfallstransporter kan stanna längs med kantsten. Detta förutsätter att Köpenhamngatan inte har stoppförbud.

Längs Nordengatan planeras en lastplats som kan nyttjas för avfall- och varutransporter. Lastplatsen planeras 15 meter lång och angränsar direkt mot gångbana vid miljörummet och varuintag. Avfallstransporternas dragavstånd till miljörummen ska ej överskrida 10 meter.



Figur. Angöring för avfall- och varutransporter

### 7.3 Räddningstjänst

För att räddningstjänst ska kunna anses ha tillträde till en byggnad ska avståndet mellan uppställningsplats för räddningstjänstens fordon och uppställningsplats inte överstiga 50 meter. Detta för att slangdragning och tung utrustning enkelt ska nå byggnad. Beroende på byggnadens utformning kan fler angreppspunkter finnas. En uppställningsplats kan vara en allmän väg eller motsvarande körbar yta.

De krav som räddningsfordon har på räddningsvägar är 3 meter bredd, vertikalradie på minst 50 meter, fri höjd på 4 meter, tåla axeltryck på minst 100kN, en längslutning på max 8 % och högsta tvärfall på 2 %.

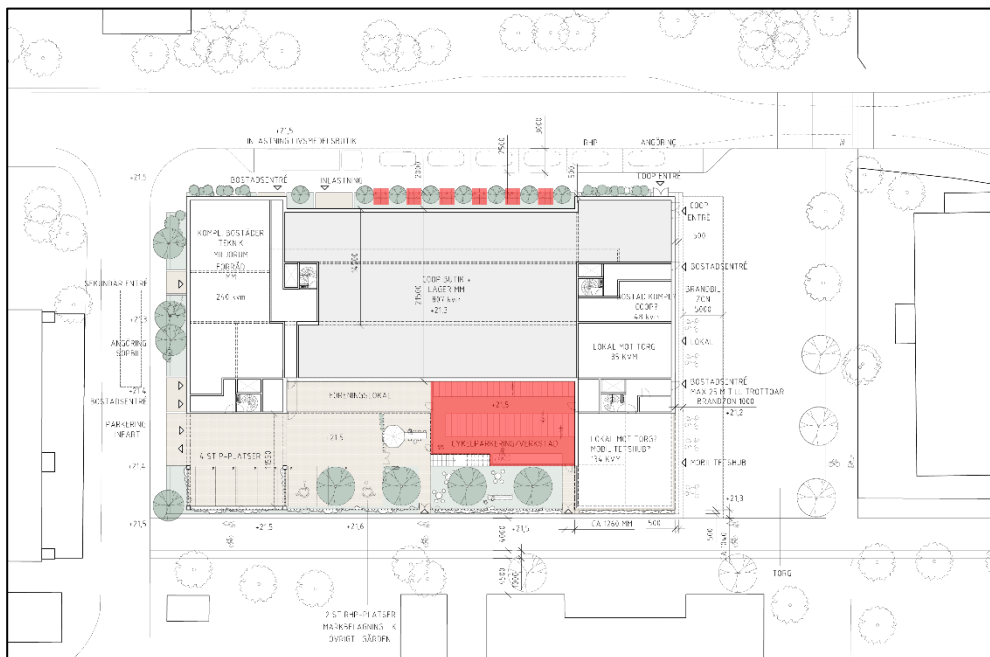
Karmunderstycket på Kv. Hindsgavl är som högst precis under 11 meter. Detta innebär att TR2-trappor inte behövs i byggnaden då brandförsvaret kan assistera vid utrymning med bärbara stegar från marken.



Figur. Kraven som Kv. Hindsgavl behöver uppfylla då inget fönster överstiger 11 meter i höjd. Figurer är endast en exempelbild och Kv. Hindsgavl klarar kraven med 5 st våningar.

## 7.4 Parkeringsutformning - Cykel

Cykelparkeringen bör i så stor utsträckning som möjligt vara placerad så att den är lättillgänglig, nära entréer, väderskyddad samt vara utformade så att cyklarna förvaras säkert. Förutom vanliga cyklar bör även utrymme för transportkärror övervägas. För Kv. Hindsgavl finns ett behov av 201 cykelplatser. Dessa planeras att fördelas på två ställen, i ett cykelrum med tillhörande verkstad och mot Nordengatan längs fasaden mot daglivsvaruhandeln.



Figur. Placering av cykelparkering

Tabell: Behov och placering av cykelparkeirngsplatser

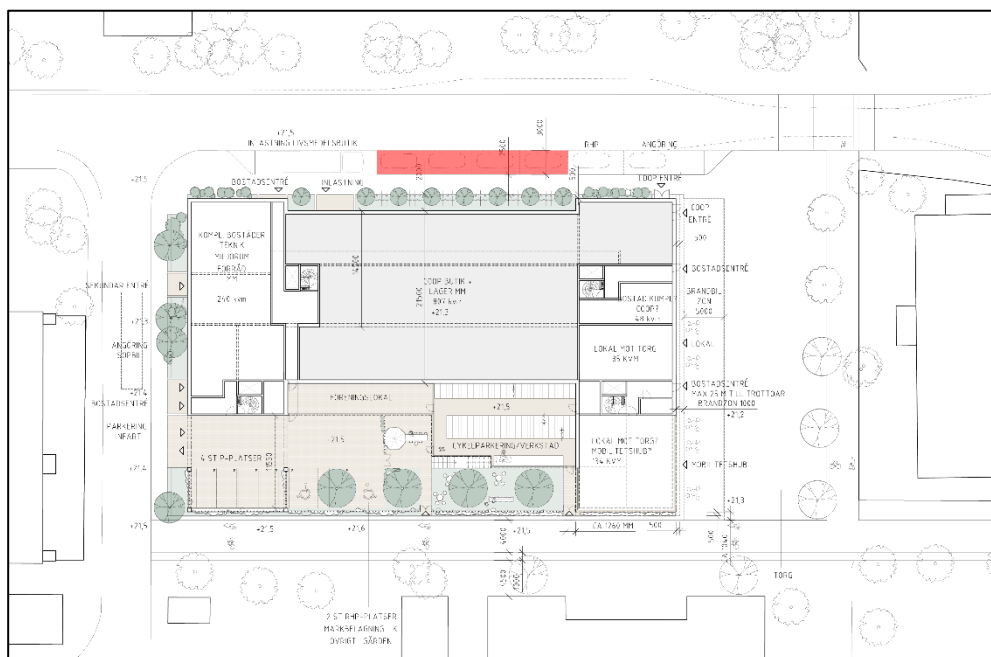
Parkeringsplatser	Behov	Gård	Nordengatan	Ekeby Bruk
Boende	201	166		
Verksamhet			35	
<b>Totalt:</b>	<b>201</b>	<b>166</b>	<b>35</b>	

## 7.5 Parkeringsutformning – Bil

Bilparkeringsplatserna för boende och verksamheterna är fördelade på tre platser. Längs Nordengatan norr om Kv. Hindsgavl, på inngården av Kv. Hindsgavl och på närliggande fastighet Ekeby Bruk. Platserna på inngården kommer samtliga att vara utrustade för laddinfrastruktur.

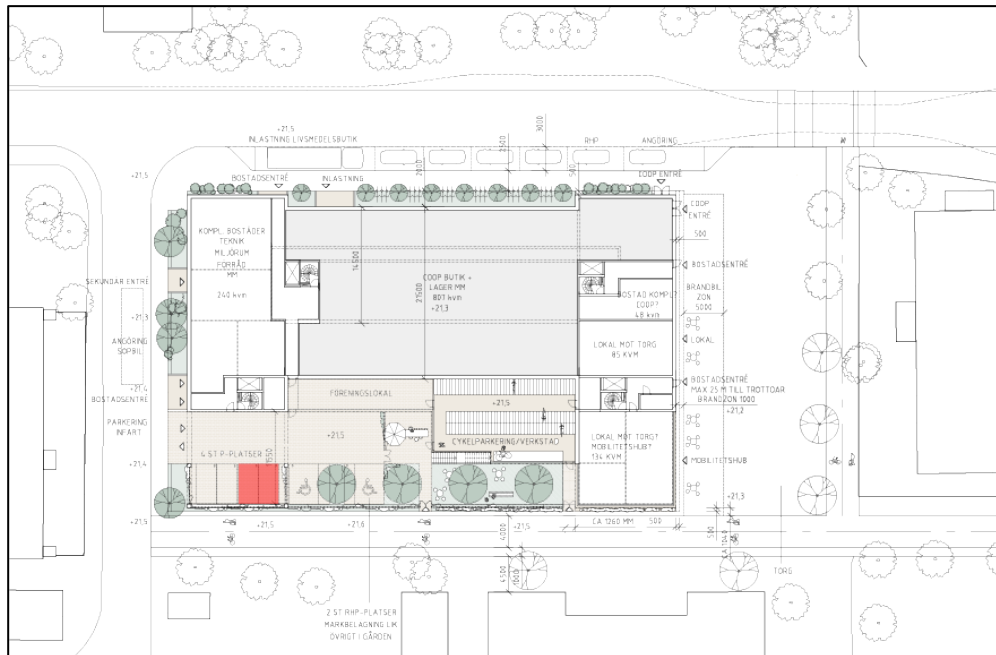
### 7.5.1 Bilparkering vid Kv. Hindsgavl

Längs Nordengatan planeras en 15 meter lång lastplats, fem parkeringsplatser samt en angöringsplats. Dessa är placerade mot dagligvaruhandelns lokaler på Nordengatan och kommer att ligga inom kvarteretsmark. Parkeringsplatserna kommer att regleras som korttidsparkering för besökare till dagligvaruhandeln.



Figur. Placering av parkering för dagligvaruhandel

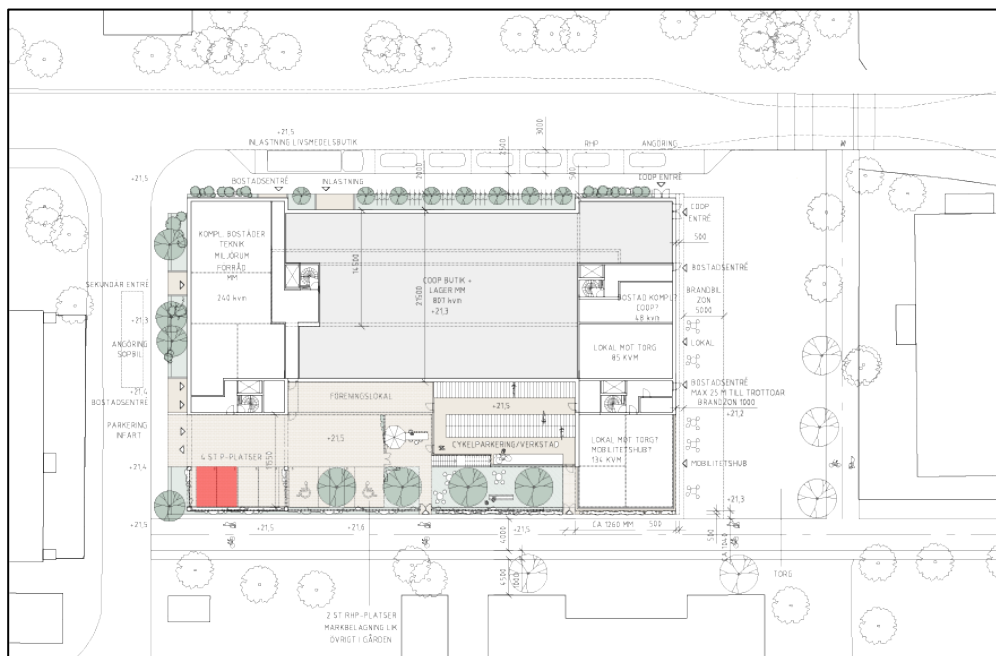
På kvarteretsmark planeras även två parkeringsplatser för dagligvaruhandelns verksamma. En placeras vid Ekeby Bruk. De på kvarteretsmark placeras på baksidan av kvarteret inne under tak på innergården och nås via Köpenhamngatan.



Figur. Placering av bilparkering för verksamma på kvarteretsmark

### 7.5.2 Bilpool

Två bilpoolsplatser kommer att finnas tillgängliga för boende i Kv. Hindsgavl. De placeras inom kvarterets innergård och kommer utformas med laddinfrastruktur.

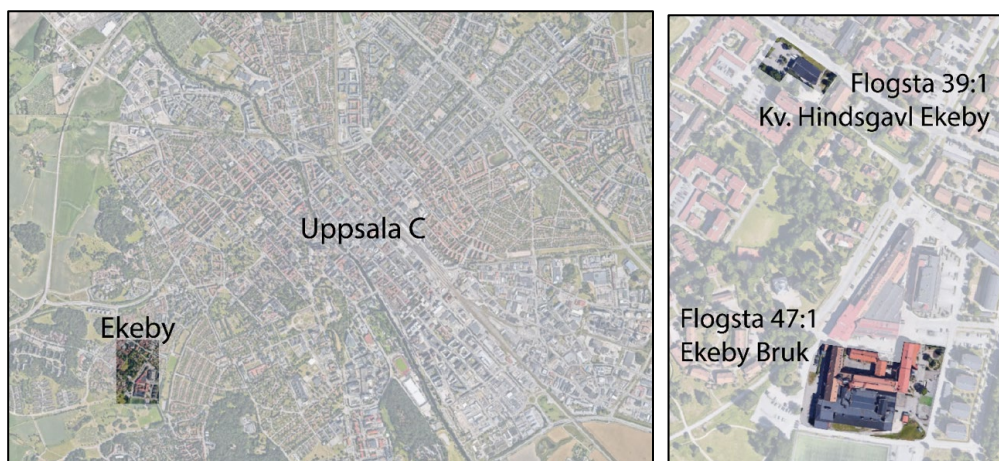


Figur. Parkeringsplatser öronmärkta för bilpoolsplatser



### 7.5.3 Bilparkering Ekeby Bruk

Ekeby Bruk ligger ca 200–500 meter från Kv. Hindsgavl och ägs av Genova Property som också äger Flogsta 39:1 där Kv. Hindsgavl planeras. Ekeby Bruk är ett lokalt centrum där handel, service och restauranger finns. Avståndet gör det möjligt att placera bostädernas parkeringsbehov inom Ekeby Bruk. På så vis har möjligheten till större gård och cykelparkering givits samt alternativa transportsätt premierats.

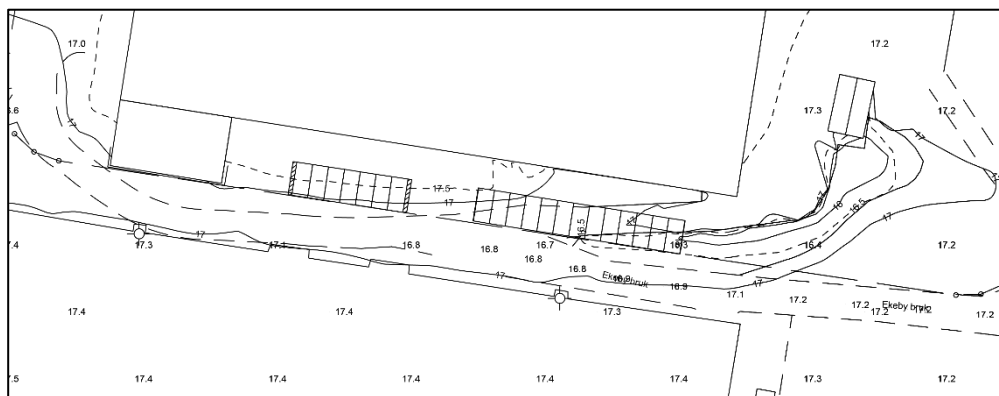


Figur. Ekeby Bruks placering i Uppsala och i förhållande till Kv. Hindsgavl

Fastigheten nyttjas idag bland annat som kontor, gym och förskola. Inom området finns det parkering som är en del av en gemensamhetsanläggning. Föreslagna parkeringsplatser har placerats inom Genovas fastighet och utanför gemensamhetsanläggningen. Längs fastigheten finns en 150 meter sträcka med grön- och hårdgjordyta. I förslaget har delar av grönytan och av en ramp tagits i anspråk. I vidare projektering bör ytan studeras närmare av fler teknikområden för optimal placering av parkeringsplatserna.

Förslaget förutsätter att avtal eller en gemensamhetsanläggning skapas mellan de två fastigheterna. Utredningen ”PM: Parkering för boende i kvarteret Hindsgavl i Uppsala kommun” utfördes 2021 av Vesterlins & Co i syfte att utreda lämpligheten kring att anlägga Kv. Hindsgavls parkering vid Ekeby Bruk. Utredningen konstaterade att gemensamhetsanläggningen Flogsta ga:8 kan utökas för Flogsta 39:1 (Kv. Hindsgavl).

Vid Ekeby Bruk placeras det samtliga behovet av 19 bilparkeringsplatser för de boende i Kv. Hindsgavl samt en plats avsedd för verksamma från dagligvaruhandeln. Totalt planeras 20 bilparkeringsplatser.



Figur. Preliminär utformning av parkeringsplatser vid Ekeby Bruk

#### 7.5.4 Sammanfattning av parkeringsplatser

Behovet, antal planerade parkeringsplatser och dess placering redovisas i tabellen nedan.

*Tabell. Sammanställning av parkeringsbehovet samt antalet planerade parkeringsplatser för boendeparkering*

<b>Boendeparkering</b>	<b>Behov</b>	<b>Utformning Innergård</b>	<b>Utformning Nordengatan</b>	<b>Utformning Ekeby Bruk</b>
Besök och boende (standardutformning)	19			19
RHP	1	2		
<b>Totalt:</b>	<b>20</b>	<b>2</b>		<b>19</b>

*Tabell. Sammanställning av parkeringsbehovet samt antalet planerade parkeringsplatser för verksamhetsparkering. \*Laddningsplatser*

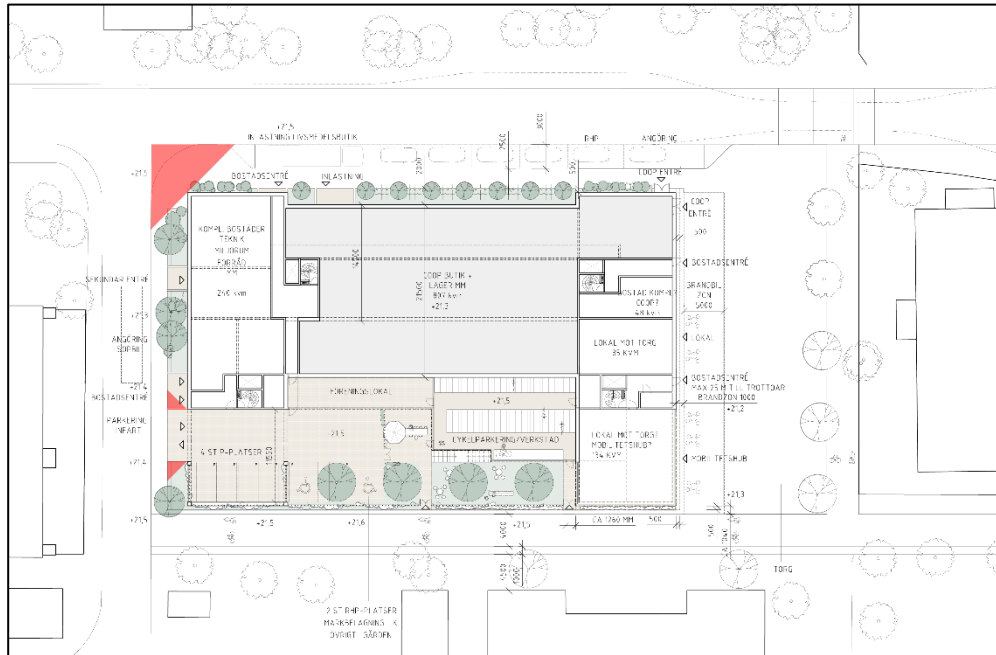
<b>Verksamhetsparkering</b>	<b>Behov</b>	<b>Utformning Innergård</b>	<b>Utformning Nordengatan</b>	<b>Utformning Ekeby Bruk</b>
Verksamma	2	2*		1
Besök	5		4	
RHP	1		1	
<b>Totalt:</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>

*Tabell. Sammanställning av parkeringsbehovet samt antalet planerade parkeringsplatser för bilpool. \*Laddningsplatser*

<b>Mobilitetsåtgärd</b>	<b>Behov</b>	<b>Gård</b>	<b>Nordengatan</b>	<b>Ekeby Bruk</b>
Bilpoolsplats	2	2*		

## 7.6 Siktförhållanden

Vid in- och utfart till allmän platsmark från kvartersmark ska god sikt uppnås. Från kvarteret planeras en in- och utfart från parkeringsplatserna på innergården ut mot Köpenhamngatan. För att föraren ska ha god sikt får hinder ej vara högre än 0,8 meter samt att 2,5 meter i en sikttriangel från utfarten vara hinderfritt. Vid utfarten får maxlutningen inte vara för brant, maximalt 5 %. Rampen ska vara halkfri (snö och isfri).



Figur. Sikttriangler 2,5 meter vid in- och utfart till innergård samt 10 meter vid Nordengatan.

## 7.7 Trafikflöde Nordengatan

### 7.7.1 Trafikprognos 2040

Uppsala kommun har tagit fram en kommunövergripande trafikprognos för år 2040. Resultatet från modellen är en prognos av antalet resor inom kommunen fördelat på färdmedel och en estimering av framtida biltrafikflöden på kommunens lokalgator.

Modellen baseras på resvaneundersökningar och trafikmätningar utförda av kommunen. Prognosen år 2040 bygger på framtida markanvändning med ett växande Uppsala. I modellen finns även framtida trafiknät med beslutade infrastrukturinvesteringar så som utbyggd kollektivtrafik, gång- och cykelnät.

I trafikmodellen påverkas resenärernas val av färdmedel av olika styrmedel. Modellen baseras på målbaserade ekonomiska styrmedel som höjd bensinskatt, höjd vägskatt, högre parkeringsavgifter, milkostnad och oförändrad kollektivtrafiktaxa.

I modellen prognostiseras att Nordengatan trafikeras med 2550 fordon/dygn år 2040. Detta beror bland annat på ett ökat attraktivt kollektivtrafikutbud, gång- och cykelnät och ekonomiska styrmedel. Men också utifrån att markanvändningen ändrats, att fler målpunkter nås inom gång- och cykelavstånd kan göra att färre reser med bil.

### 7.7.2 Nuvarande trafikflöde Nordengatan

Uppsala kommun utförde en trafikmätning under en vecka från 2016-09-15 till 2016-09-22 för dygnstrafiken på Nordengatan, mellan Flogstavägen och Oslogatan. Dygnstrafiken för sträckan uppgick till 3 642 fordon/dygn. Störst var flödet mellan 07.00-09.00 och 16.00-18.00. Maxtimmen var under eftermiddagen då flödet mättes till 547 fordon/timme.

I trafikmätningen som utfördes av Nordengatan år 2016 inkluderade befintlig dagligvaruhandel och parkering. Fastigheten idag genererar trafik i form av dagligvaruhandels behov av avfall, parkering och varuleveranser. I bygglovshandlingar daterad 1988-06-23 möjliggörs för 32 parkeringsplatser och ett varumottag. I dag tar en återvinningsstation sju parkeringsplatser i anspråk. Verksamheten har inte behov av samtliga parkeringsplatser och hyr därför ut fem av bilplatserna till annan verksamhet. Nyttjandegraden av parkeringsplatserna varierar mellan 15–20 parkeringsplatser.

I framtiden kommer dagligvaruhandeln att ersättas, framtida trafikflöden avseende nyttotrafik bedöms därför att kvarstå. Till kvarteret planeras totalt 30 parkeringsplatser. Inom kvarteret planeras totalt 11 parkeringsplatser. I framtiden planeras två färre platser än idag.

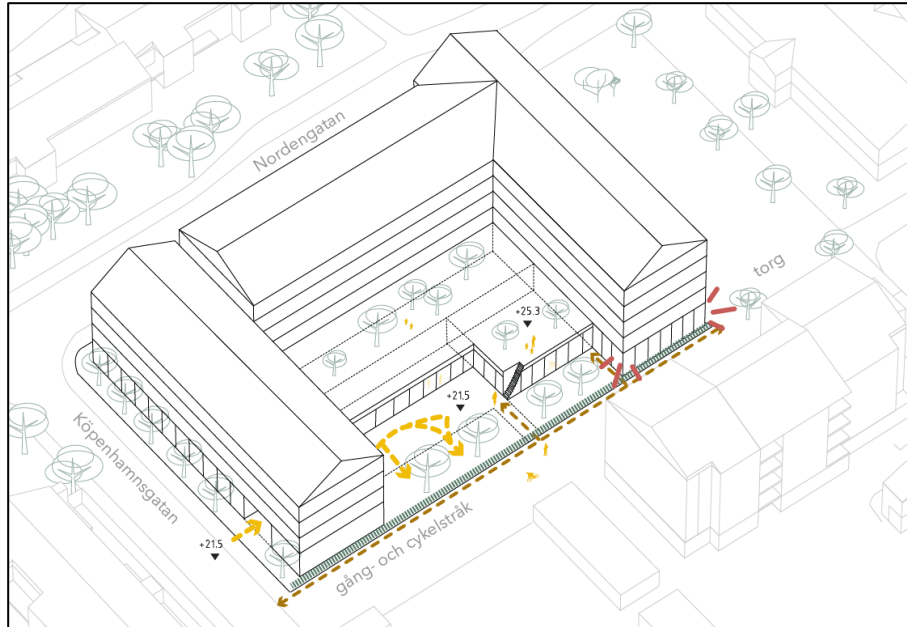
Framtida kv. Hindsgavl kommer att tillföra trafik i form av bostädernas nyttotrafik och angöring.

### 7.7.3 Trafikalstring bullerutredning

Trafikprognosen baseras på år 2040 och kv. Hindsgavl planeras vara färdigbyggt innan dess. För att kunna hantera ett högre trafikflöde baseras bullerberäkningen på ett maxscenario av trafik. Maxscenariot baseras på dagens trafik, inga förändrade ekonomiska styrmedel eller ökat kollektivtrafik-, cykel-, eller gångtrafikutbud.

Det som genererar trafik är bland annat bostäderna och verksamheternas besök, boendeparkering, avfall- och varuleveranser. Totalt antas ett bilbesök (två bilförflyttningar) per dag fördelat över fyra lägenheter. Antal lägenheter är ca 80

och det skulle generera 40 fordon/dygn. Till fastigheten planeras ca 900 BTA verksamheter. Totalt antas ett bilbesök (två bilförflyttningar) per dag och 50 kvm verksamhet. Med 900 kvm verksamhet genereras 36 fordon/dygn. Behovet av parkeringsplatser för Kv. Hindsgavl beräknas utan mobilitetstjänster och reduktion att vara ca 30 bilplatser. Varje bilplats antas alstra 3,5 bilförflyttningar per dag. Med 30 bilplatser antas bilplatserna alstra 105 fordon/dygn. Tunga transporter som varustransporter och avfall bedöms till 14 fordon/dygn. Totalt beräknas framtida kvarteret att alstra ca 195 fordon/dygn.



*Figur. Omkringliggande gator vid Kv. Hindsgavl*

Kontroll har gjorts mot Trafikverkets alstringsverktyg för att kontrollera bedömningarna i erfarenhetssiffrorna. Verktöget anger att området alstrar 170 fordon/dygn personbilar och 33 fordon/dygn för tunga transporter. Det resulterar i ett fordonsflöde under vardagar på 203 fordon/dygn, d.v.s. marginellt högre än den manuella bedömningen.

I framtiden kommer Kv. Hindsgavl att alstra 195 fordon/dygn. Av de 195 fordon/dygn ersätts befintlig dagligvaruhandel och parkering vilket innebär att trafikökningen beräknas till cirka 60 fordon/dygn. Totalt resulterar detta i ca 3 700 fordon/dygn längs Nordengatan.

Resultatet illustrerar ett maxscenari för att kunna beräkna trafikbuller från Nordengatan. I bullerutredningen har förutsättning varit maxscenari för att kunna analysera konsekvenserna av trafikbullret från Nordengatan.