

PM

**PARKERINGSUTREDNING KV.
LEOPARDEN**

GR

2018-11-13

Innehåll

1	BAKGRUND	3
1.1	KV. LEOPARDEN	3
2	UNDERLAG	3
2.1	PARKERINGSTAL FÖR UPPSALA	4
3	FÖRUTSÄTTNINGAR.....	4
4	PARKERINGSBEHOV KV. LEOPARDEN.....	4
4.1	ANTAL PARKERINGSPLATSER.....	4
4.2	PARKERINGSPLATS FÖR RÖRELSEHINDRADE	5
4.3	CYKELPARKERING	5
5	ALTERNATIVA PARKERINGSLÖSNINGAR	5
5.1	SAMNYTTJANDE AV PARKERINGSPLATSER.....	6
5.2	PARKERINGSKÖP.....	6
5.3	FLEXIBLA PARKERINGSTAL OCH MOBILITETSTJÄNSTER.....	6
6	MOBILITETSPAKET KV. LEOPARDEN.....	7
6.1	FÖRSLAG PÅ MOBILITETSTJÄNSTER	7
7	FÖRSLAG.....	8

1 BAKGRUND

En ny detaljplan håller på att tas fram för kv. Leoparden på Svartbäcksgatan i centrala Uppsala. Tyréns hjälper till att ta fram underlag till detaljplanen, bland annat ska en parkeringsutredning genomföras.

Bebyggelsen i kvarteret ingår i ett större bevarandeområde, en rest från en äldre trästadsbebyggelse med höga kulturhistoriska värden. Arkitekter på Tyréns har i uppdrag att utforma ett upprustat kvarter, där ett hus är nytt och tre hus rustas upp.

Kvarteret ska omvandlas från handelsverksamhet till bostäder vilket föranleder arbetet med detaljplanen. I arbetet med detaljplanen ska en parkeringsutredning genomföras för att se parkeringsbehovet för den nya användningen.

1.1 KV. LEOPARDEN

Kvarteret Leoparden ligger inom riksintresset för kulturmiljövården, C 40A Uppsala stad. Fastigheten Dragarbrunn 6:2 tillsammans med omkringliggande fastigheter utgör med sin småskaliga bebyggelse en kulturhistoriskt värdefull del av Uppsala. Alla befintliga byggnader q-märkta. Beteckningen q står för att "sådan förändring av befintlig byggnad får ej vidtas som förvanskar byggnadens yttre form och allmänna karaktär. Viss begränsad ny bebyggelse som med hänsyn till områdets allmänna karaktär prövas lämpligt kan medges".

Stadens värdefulla kulturmiljö ska värnas och göras mer levande och tillgänglig. Ta alltid fram en genomarbetad gestaltningsidé med hög arkitektonisk kvalitet vid planering av ny bebyggelse, ombyggnad eller annan större förändring. Värna och utveckla gårdsmiljöer med respekt för arkitektoniska och kulturhistoriska värden.

Fastigheten på Svartbäcksgatan 20 fungerade i början av 1800-talet som en handelsgård men omkring 1850 hade den omvandlats till en hantverksgård. I början av 1900-talet inrymdes en livsmedelsaffär samt en klädaffär i lokalerna mot Svartbäcksgatan. På gården inrymdes sam-tidigt två hantverksrörelser och huset mot Östra Ågatan användes under en period som snickeri. På en ritning från 1918 kan man se att kvarteret varit delat på mitten av en tvärgående länga i två mindre gårdar. På 1920-talet genomfördes en större ombyggnad av gården då de gamla gårdshusen revs och ersattes av ett nytt affärs- och verkstadshus som länkade samman husen mot Svartbäcksgatan och Östra Ågatan. Samtidigt byggdes också det lilla gårdshuset som från början användes som garage. De nya byggnaderna uppfördes efter ritningar av stadsarkitekt Gunnar Leche i 1920-talsklassicism. Efter 1920-talet har inga större om- eller tillbyggnader skett. På 1940-talet byggdes huset mot Östra Ågatan om och portgången byggdes igen. Huset mot Östra Ågatan har under senare delen av 1900-talet förvanskats och klätts med grov träpanel. På gårdssidan försågs även huset mot Svartbäcksgatan med samma grova panel.

2 UNDERLAG

Följande underlag har använts vid parkeringsutredningen:

- Parkeringstal för Uppsala – Riktvärden för parkering på kvartersmark (Antagen 2016-10-27)
- Situationsplan bebyggelse Dragarbrunn 6:2 kv. Leoparden, Tyréns, 20181107
- Mail samt telefonsamtal med information om BOA/användande i fastigheterna, Tyréns, 20181108/20181114.

2.1 PARKERINGSTAL FÖR UPPSALA

Uppsala kommun har tagit fram parkeringstal för kommunen. Dessa ska ge vägledning för planering av bil- och cykelparkering på kvartersmark i Uppsala kommun.

Parkeringstalen som anges i skriften är definierade som riktlinjer för minimaltal, vilket innebär att fler parkeringsplatser kan ordnas om behov finns. För bostäder gäller följande förutsättningar.

Tabell 1. Bil- och cykelparkeringstal för bostäder.

	Bilparkering		Cykelparkering
	Stadsväven och övriga tätorter	Lägen med god tillgång till service och kollektivtrafik	
Bostäder (Platser/1000 kvm BOA)	8	5	40

3 FÖRUTSÄTTNINGAR

Bebyggelsen i kv. Leoparden kommer att bestå av fyra stycken huskroppar.

Totalt kommer 27 stycken lägenheter att tillskapas i kv. Leoparden.

Den totala boarean (BOA) kommer att uppgå till 1440 kvm enligt uppgift från Tyréns arkitekt.

4 PARKERINGSBEHOV KV. LEOPARDEN

Kv. Leoparden ligger i centrala Uppsala, med god tillgång till service och kollektivtrafik. Bland annat ligger Stora Torget drygt 400 meter från fastigheten. Stora Torget är en kollektivtrafiknod där bussar avgår från (linjerna 2, 7 och 11).

Cirka 130 meter från kv. Leoparden ligger även hållplatsen Stadsbiblioteket, där linjerna 6 och 9 avgår från.

Uppsala C ligger cirka 1 km från kv. Leoparden, där går det tåg- och busstrafik

Med denna information får kv. Leoparden anses ha god tillgång till service och kollektivtrafik. Tack vare detta kan det lägre parkeringstalet för bil användas, se Tabell 1, vilket motsvarar 5 parkeringsplatser per 1000 kvm BOA.

4.1 ANTAL PARKERINGSPLATSER

Total BOA för fastigheten är 1440 kvm.

Det ska anordnas 1 parkeringsplats per 200 kvm BOA.

Antal parkeringsplatser för kv. Leoparden: $(1440/200) * 1 = 7,2$ stycken parkeringsplatser (0,27 parkeringsplatser/lgh).

4.2 PARKERINGSPLATS FÖR RÖRELSEHINDRADE

Enligt Parkeringsstad för Uppsala ska minst en parkeringsplats för rörelsehindrad anläggas. Den ska anläggas i enlighet med Boverkets Byggregler (BBR).

Det betyder att avståndet mellan parkering för rörelsehindrad och målpunkter inte ska överstiga 25 meter (gångavstånd).

Markbeläggning ska vara fast, jämn och halkfri.

Lutning i längs- och sidled på parkeringsplatsen får inte överstiga 1:50.

Platsen ska utformas så att den medger att rullstol, med ramp eller lift, tas in från sidan av ett fordon. Kan ej intilliggande yta användas ska parkeringsplatsen vara minst 5 meter bred.

Utifrån dessa förutsättningar krävs det att en parkeringsplats för rörelsehindrad anordnas på fastighetens innergård.

4.3 CYKELPARKERING

Antalet cykelparkeringar kan beräknas på samma sätt som bilparkeringar.

Enligt parkeringstalet ska det finnas 40 cykelparkeringar per 1000 kvm BOA. Det ger 8 platser per 200 kvm BOA

För BOA 1440 kvm betyder det: $(1440/200) * 8 = 57,6$ stycken cykelparkeringar (2,1 cykelplatser/lgh).

Enligt gällande situationsplan finns utrymme för 28 stycken cykelparkeringar på innergården. Det finns möjlighet att utöka denna med ytterligare enstaka cykelparkeringar på innergården, men det bedöms svårt att utöka denna till 56 stycken platser på grund av utrymmesbrist.

Ett alternativ är att använda cykelställ i två våningar om detta är förenligt med kraven om varsamhet på gården, att den ska bevaras i gammal stil.

En produkt som skulle kunna nyttjas är då Falco Street Furnitures cykelställ i två våningar Premium +¹. På detta sätt kan ytan för cykelparkering utnyttjas mer effektivt och ytterligare platser kan tillskapas. Ett ensidigt cykelställ som rymmer 6 (antal per våning) + 6 cyklar är 2,305 meter brett. Flera enheter går att ansluta till varandra för att få plats med de antal som krävs. 5 enheter blir då drygt 12 meter brett och det ger 60 stycken cykelplatser. Lösningen med cykelställ i två våningar bör testas för att se om det får placeras på gården.

En diskussion med byggantikvarie och stadsbyggnadsarkitekt måste tas för att kontrollera att denna lösning är förenliga med kraven.

5 ALTERNATIVA PARKERINGSLÖSNINGAR

För att kunna arbeta mot målet om ett effektivt markutnyttjande finns det förslag framtagna för alternativa parkeringslösningar. Detta kan bland annat vara

¹ <http://www.falcostreetfurniture.se/products/cykelparkering/cykelstall-tva-vaningar-mm/falcolevel-premium-two-tier-cycle-parking/>

samnyttjande av redan befintliga parkeringsplatser (exempelvis vid kommunala verksamheter), parkeringsköp eller flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster.

5.1 SAMNYTTJANDE AV PARKERINGSPLATSER

I en stad där tillgången till markyta är begränsad kan samnyttjande av parkeringsplatser vara en möjlig lösning. Samnyttjandet förutsätter dock att olika användargrupper utnyttjar parkeringen vid olika tider på dygnet.

Parkering för boende är dock svårt att hitta samnyttjandeformer för, då det finns krav på att parkeringen är tillgänglig för boende dygnet runt.

5.2 PARKERINGSKÖP

För att underlätta tillkomsten av ny bebyggelse kan kommunen erbjuda fastighetsägare att göra ett parkeringsköp. Det kan göras för hela parkeringsbehovet, eller ett par platser, som fastigheten har.

Ett parkeringsköp innebär att fastighetsägaren betalar en summa motsvarande en del av investeringskostnaden för en parkeringsplats till det kommunala parkeringsbolaget Uppsala Parkerings AB eller ett privat parkeringsbolag. Parkeringsbolaget tar då över ansvaret för att anlägga de efterfrågade platserna. Det kan lösas genom ledig kapacitet i närliggande parkeringsanläggning eller i en, i närtid, planerad parkeringsanläggning i området.

Viktigt att notera är att parkeringsplatserna som parkeringsköpen genererar inte blir reserverade för ett visst projekt. Vid genomfört parkeringsköp är det fritt för boende att hyra en parkering i anläggningen, på månadsbasis eller erlagga avgift vid enskilda nyttjandetillfällen. Drift och underhåll ingår i avgiften som boende betalar för att använda parkeringsplatsen.

Möjligheten att teckna avtal om parkeringsköp avgörs av Uppsala kommun och i första hand i samråd med Uppsala Parkerings AB med hänsyn till om det är möjlighet och det finns ledig kapacitet i befintliga anläggningar i området.

Kring kv. Leoparden finns det parkeringshus på bland annat Dragarbrunnsgatan (cirka 300 meters avstånd), Uppsala svalan på Dragarbrunnsgatan (cirka 450 meters avstånd) där beläggning kan undersökas.

5.3 FLEXIBLA PARKERINGSTAL OCH MOBILITETSTJÄNSTER

Fastighetsägare kan erbjudas reducering av parkeringstal vid genomförande av mobilitetstjänster, vilket är lösningar som ökar boendes mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil. Genom mobilitetstjänster skapas förutsättningar för ett hållbart resande.

För att kunna få reduktion av parkeringstalet ska fastighetsägaren visa på åtgärder som vidtas för ett minskat bilinnehav/-beroende. En samling av flera åtgärder ger ett mobilitetspaket. Det står fastighetsägaren fritt att utforma sitt mobilitetssätt, i och med att alla platser ser olika ut så kan paketen utformas fritt. Utformningen ger grund för hur stor reducering av parkeringstalet som kan erhållas.

Exempel på mobilitetstjänster presenteras nedan:

- Cykelparkering har fastlåsningsmöjlighet i ram.
- Tillgång till cykelpump och reparationskit vid cykelparkering.

- Byggherre åtar sig att betala medlemskap i bilpool i närområdet för samtliga lägenheter under minst 5 år från inflyttning.
- Cykelpool etableras för de boende med elcyklar, lådcyklar samt skötselplan för dessa.
- Fastighetsägare åtar sig att betala för kollektivtrafikkort.
- Information om kollektivtrafikavgångar i fastigheten.
- Boendeparkering på distans (exempelvis i närliggande parkeringsanläggningar).

6 MOBILITETSPAKET KV. LEOPARDEN

För kv. Leoparden föreslås ett mobilitetspaket för att kunna reducera antalet parkeringsplatser som behöver anläggas.

6.1 FÖRSLAG PÅ MOBILITETSTJÄNSTER

Information om avgångar för kollektivtrafik

Kv. Leoparden ligger mycket centralt beläget i Uppsala med god tillgång till kollektivtrafik både vid Stadsbiblioteket och Stora torget där kollektivtrafik i form av buss finns att tillgå.

En dryg kilometer öster om kvarteret ligger även Uppsala centralstation med tillgång till tåg, både pendeltåg och regionaltåg.

Genom att ha information om avgångar för de större kollektivtrafikhållplatserna, antingen i realtid eller statiskt, samt information om hur långt det är till de olika hållplatserna kan boende tänkas använda kollektivtrafiken i större utsträckning.

Kollektivtrafikkort till boende

För nyinflyttade boende kan fastighetsägaren erbjuda ett 30-dagarskort i kollektivtrafiken för vuxna tillsammans med information om kollektivtrafiken i området. Detta kan visa för de boende hur nära det är till kollektivtrafiken och på så sätt minska bilinnehavet.

Cykelparkering med fastlåsningsmöjlighet i ram

Genom att erbjuda boende cykelparkering med fastlåsningsmöjligheter i ram minskar risken för cykelstölder och fler kan använda cykeln.

Utmed Svartbäcksgatan går även ett av Uppsalas huvudcykelstråk, visserligen sker det i blandtrafik utmed Svartbäcksgatan men det finns samtidigt goda möjligheter att ta sig till huvudcykelstråk som är separerade från biltrafiken från fastigheten.

Cykelparkeringen bör även testas genom att undersöka möjlighet att ha cykelparkering i två våningar enligt kapitel 4.3 Cykelparkering.

Boendeparkering på distans

Ytan på kv. Leoparden är begränsad, därför bör det undersökas möjligheterna att ha boendeparkering på distans i parkeringsanläggningar. Detta kan genomföras exempelvis med parkeringsköp i något av de närliggande parkeringshusen utmed Dragarbrunnsgatan, parkeringshuset Uppsala City på S:t Olofsgatan.

Kontakt bör tas med Uppsala kommun/Uppsala Parkerings AB snarast för att undersöka möjligheterna att genomföra parkeringsköp eller anordna boendeparkering på distans.

Bilpool

I centrala Uppsala finns redan etablerade bilpooler, exempelvis Sunfleet. Sunfleet har två stycken bilpooler i Uppsala centrum idag (2018), där kontakt kan tas med företaget för att få mer information om medlemskap. Den närmsta bilpoolen ligger cirka 650 meter från fastigheten (Bilpoolen Smeden, lokaliserad på Smedsgränd 14).

En möjlighet kan vara att föreningen erbjuder nyinflyttade i fastigheten medlemskap i en bilpool under minst 5 år från inflyttning för att visa på fördelarna med bilpool, där sedan de boende får bestämma om de vill fortsätta sitt medlemskap eller ej. Alternativt kan medlemskap i bilpoolen ingå i månadshyran för de boende som vill nyttja detta.

7 FÖRSLAG

Förslagsvis så upprättas ett mobilitetspaket enligt kapitel 6 med förslag på mobilitetsåtgärder som kan reducera antalet bilparkeringar som finns framräknat. Reducering bestäms av Uppsala kommun.

Möjligheterna att anlägga bilparkeringar på innergården anses vara små med tanke på den begränsade ytan och den känsliga miljön, se kapitel 1.1. Med anledning av detta föreslås att kontakt tas snarast med Uppsala kommun för att se över möjligheterna att genomföra parkeringsköp för hela antalet parkeringsplatser som ska anläggas för fastigheten.

Cykelparkering kan anläggas på fastighetens innergård. Där bedöms inte hela antalet cykelparkeringsplatser kunna anläggas enligt kommunens parkeringstal. Möjligen kan en tvåvåningslösning kunna anläggas men det är tveksamt om detta kommer att vara tillämpligt med avseende på syftet att bevara den äldre stilen. Här kommer en dialog med byggtantikvarie och stadsbyggnadsarkitekt att krävas.

Dock ligger fastigheten så centralt och med så god tillgång till kollektivtrafik att en reduktion av antalet cykelparkeringsplatser anses vara möjlig att göra.