

PARKERINGSUTREDNING

Torbjörnstorg, Uppsala

2019-10-18



Uppdrag: Parkeringsutredning Torbjörns torg
Uppdragsnummer: 1546 (Structor Uppsala AB)
Status: Samrådshandling
Datum: 2017-08-02
Senast reviderad 2019-10-18

Ansvarig Tunabackar utveckling AB
Upprättad av : Lydia Karlefors, Rosendal Fastigheter AB
Reviderad av: Patrik Wivstad, Structor Uppsala AB
Handläggare: -
Granskat av: Ulrika Arph Thott, Kvalitena AB
Saga Wingård, Uppsala kommun

INNEHÅLL

1	INLEDNING	1
1.1	SYFTE OCH MÅL	1
1.2	AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	1
1.3	STYRANDE DOKUMENT	2
2	NULÄGESBESKRIVNING	3
2.1	BAKGRUND	3
2.2	PARKERING I OMRÅDET IDAG	4
2.2.1	Bilparkering	4
2.2.2	Cykelparkering	4
2.3	GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK	5
3	BEHOVSANALYS VID UTVECKLING	5
3.1	EXPLOATERINGSFÖRSLAG	5
3.2	BEHOVSANALYS	5
3.3	GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK	6
3.4	MOBILITETSTJÄNSTER	6
4	REDOVISNING AV PARKERINGSLÖSNING	7
4.1	BILPARKERING	7
4.2	CYKELPARKERING	9
5	SAMMANFATTNING	10
6	REFERENSER	11

1 INLEDNING

Denna utredning har upprättats av Rosendal Fastigheter AB under 2017 och reviderats av Structor AB under 2019.

1.1 SYFTE OCH MÅL

Syftet med parkeringsutredningen är att redovisa hur parkeringsbehovet ska tillgodoses vid utveckling av fastigheten Svartbäcken 19:1 och upprustning av Torbjörnstorg. Dessutom diskuteras olika åtgärder med syfte att öka färdmedelsandelen för cykel- och kollektivtrafik vid genomförande av den planerade exploateringen.

1.2 AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Parkeringsutredningen omfattar fastigheterna Svartbäcken 19:1, samt delar av Svartbäcken 1:5 och Tuna backar 1:5, se bild nedan.

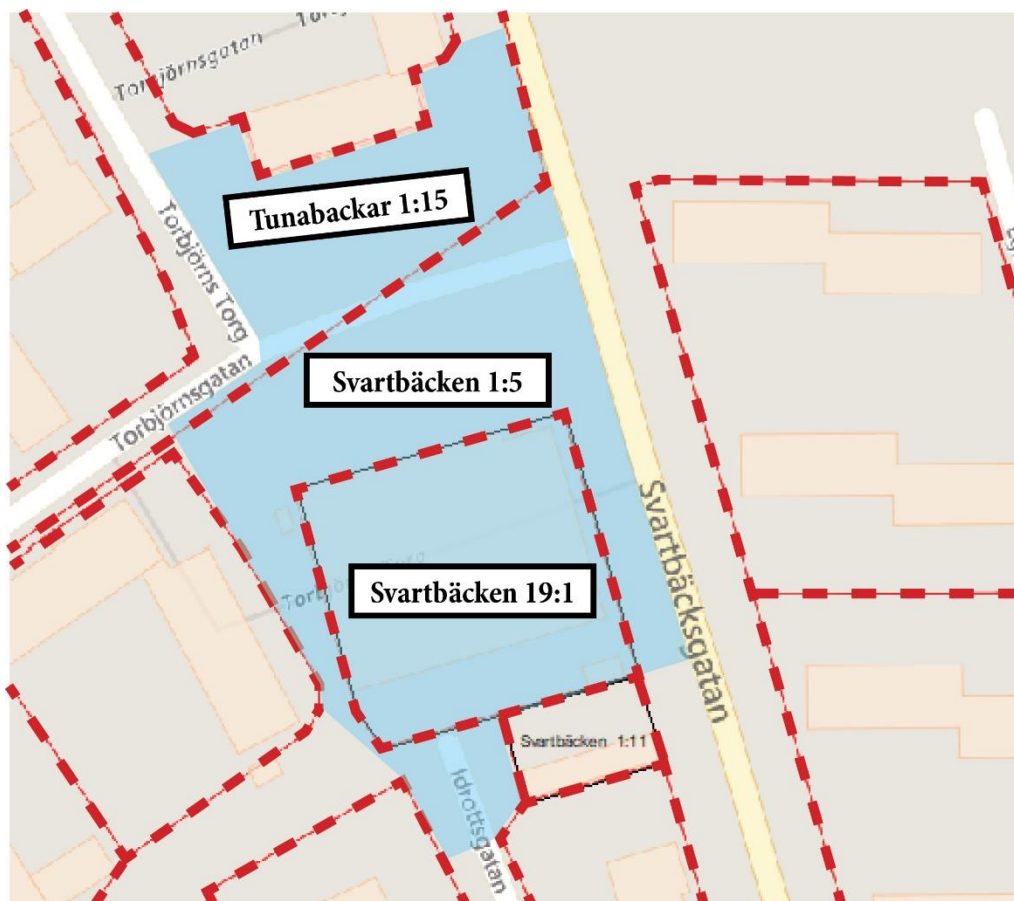



Bild 1. Blå markering är ungefärligt utredningsområde med fastighetsbeteckningar.
Bildkälla: Uppsalakartan via Uppsala kommun

1.3 STYRANDE DOKUMENT

Uppsala kommun antog i oktober 2016 *Parkeringstal för Uppsala*¹, ett nytt styrdokument för parkering på kvartersmark som ersätter den tidigare parkeringsnormen från 2013. Parkeringstalet baseras på ett utgångsläge och därefter kriterium som möjliggör att parkeringstalet kan reduceras om dessa kriterium uppfylls. Parkeringstalet ligger till grund för uträkningarna av det parkeringsbehov som kan förväntas av de tillkommande bostäderna och verksamheter utöver livsmedelsbutik. Torbjörnstorg bedöms vara situerat i ett läge med god tillgång till service och kollektivtrafik. Reducerande faktorer som uppfylls enligt tabell 2 är "Gångavstånd till hållplats med hög turtäthet" och "Områden inom centrum (0-2000m), tillgänglighet för cykel" ger ett parkeringstal på 6,5 parkeringsplatser/1000 m² BOA.

	Bilparkering		Cykelparkering
	Utgångsläge	Lägesbaserat parkeringstal med 5 som lägsta nivå	
Bostäder (Platser/1 000 kvm BOA)	8	 5	40

Tabell 1. Bil- och cykelparkeringstal för bostäder (Uppsala kommun, 2018)

Kriterium	Bilparkering	Radiellt avstånd (se Figur 1 & 2 på sid. 10)	Reduktion
Tillgänglighet med kollektivtrafik	Gångavstånd till Resecentrum	≤800 m till Resecentrum	-1
	Gångavstånd till hållplats med hög turtäthet	≤300 m till hållplats med hög turtäthet	-0,5
	Övriga lägen	>800 m till Resecentrum och >300 m till hållplats	0
Tillgänglighet till service	Gångavstånd till innerstaden	Omfattar Zon ABC* i centrala Uppsala (Fig. 1)	-1
	Gångavstånd till innerstaden eller lokalt centrum	≤300 m till Zon ABC* enligt Fig. 1 eller till lokalt centrum**	-0,5
	Övriga lägen	>300 m utanför Zon ABC* och >300 m utanför lokalt centrum**	0
Tillgänglighet med cykel***	Områden inom centrum (0 - 2 000 m)	<2 000 m från Uppsala centrum (Fig. 2)	-1
	Centrumnära områden (2 000 - 4 000 m)	Cirka 2 000 - 4 000 m från Uppsala centrum	-0,5
	Övriga lägen	>4 000 m från Uppsala centrum	0

Tabell 2. Kriterier för lägesbaserat bilparkeringstal för bostäder. Angivna avstånd avser radiellt avstånd (Uppsala kommun, 2018)

	Bilparkering		Cykelparkering
	Utgångsläge	Lägesbaserat parkeringstal med 3 resp. 2 som lägsta nivå	
Kontor (Platser/1000 kvm BTA)	5	 3	40
Övriga verksamheter (Platser/1000 kvm BTA)	3	 2	40
Handel	Särskild parkeringsutredning (se nästa sida).		
Lager*	Parkeringstalet för lager bestäms utifrån verksamhetens inriktning. *		

Tabell 3. Bil- och cykelparkeringstal för verksamheter (Uppsala kommun, 2018)

¹ Reviderad 2018-12-19

I Uppsala kommun finns 5 mål för stadens arbete med parkering, se nedan. Dessa mål har varit vägledande i utformningen av parkeringslösningen för utvecklingen av Torbjörnstorg.

1. Attraktivare stadsmiljö

Fokus på oskyddade trafikanter. Parkeringar och dess inkräktande på upplevelsen av stadsmiljön ska begränsas i största möjliga mån.

2. Minska biltrafikens miljöpåverkan

Inte enbart genom teknikutveckling, utan biltrafikens omfattning i trafikarbete och marknadsandel måste minska.

3. Skapa god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag

En ökad tillgänglighet med de hållbara transportslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik på bekostnad av biltrafiken.

4. Effektiviserad markanvändning

Förtätning av staden. Samnyttjande.

5. Bidra till en fortsatt stark centrumhandel

Stärka centrumhandeln. Parkeringsinformationssystem i realtid som exempel för att öka tillgänglighet och attraktivitet. (Uppsala kommun, 2018)

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 BAKGRUND

På fastigheten Svartbäcken 19:1, söder om Torbjörnsgatan, finns idag en byggnad som innehåller en livsmedelsbutik, restaurang, frisör och föreningslokaler. Byggnaden från 1960-talet planeras ersättas av ny bebyggelse innehållande bostäder och verksamhetslokaler. I samband med planläggningen för ny bebyggelse på Svartbäcken 19:1 tas ett helhetsgrepp kring Torbjörnstorg med syfte att skapa en sammanhållen plats med ökade sociala värden för hela området.

I dagsläget används en stor del av den fria ytan i utredningsområdet till markparkering och gator som dominerar gatubilden. Visionen för Torbjörnstorg är att skapa en attraktiv och tillgänglig plats där människor kan mötas. Det finns en ambition att skapa ett sammanhållet torg med vistelseytor på båda sidor om Torbjörnsgatan. Detta möjliggörs genom att merparten av parkeringsplatserna förläggs i ett underjordiskt parkeringsgarage, vilket ligger i linje med Uppsalas parkeringspolitik där parkeringar på allmän platsmark ska begränsas för att uppnå en attraktivare stadsmiljö och en mer effektiv markanvändning samt ge prioritet till fotgängare och cyklister.

2.2 PARKERING I OMRÅDET IDAG

2.2.1 Bilparkering

I dagsläget finns 98 bilparkeringsplatser fördelade enligt följande (se bild 2):

Fastighetsbeteckning	Markägare	Antal platser i dagsläget
Tuna backar 1:15	Uppsala kommun	29
Svartbäcken 1:5	Uppsala kommun	28
Svartbäcken 19:1	Tunabackar Utveckling AB	7 ute, 34 i garage

Tabell 4. Antal parkeringar i planområdet i dagsläget, fördelade per fastighet.

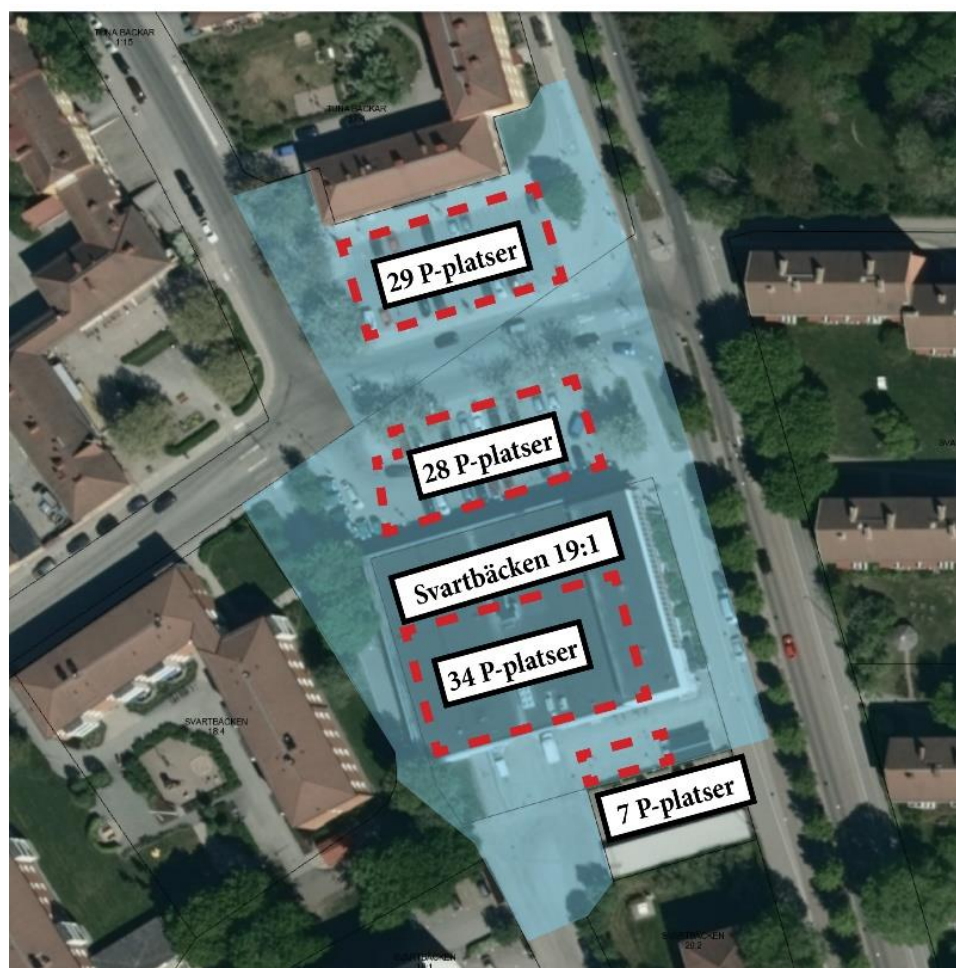


Bild 2. Fördelning av parkeringsplatser i dagsläget (Bildkälla: Uppsalakartan via Uppsala kommun)

2.2.2 Cykelparkering

I nuläget finns ett 50-tal cykelparkeringar i ställ runt om fastigheten på Svartbäcken 19:1. På den norra sidan, mot torget finns ca 25 platser, östra sidan 5 platser och på södra sidan ca 20 platser.

2.3 GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Torbjörnstorg har god tillgång till kollektivtrafik med hållplats för lokalbussar på Tunagatan, se bild 3. Dessutom finns en hållplats för regionalbussar på Svartbäcksgatan ett stenkast från torget. Längs med Svartbäcksgatan går även en huvudcykelled som förbinder centrala Uppsala med dess nordliga delar.

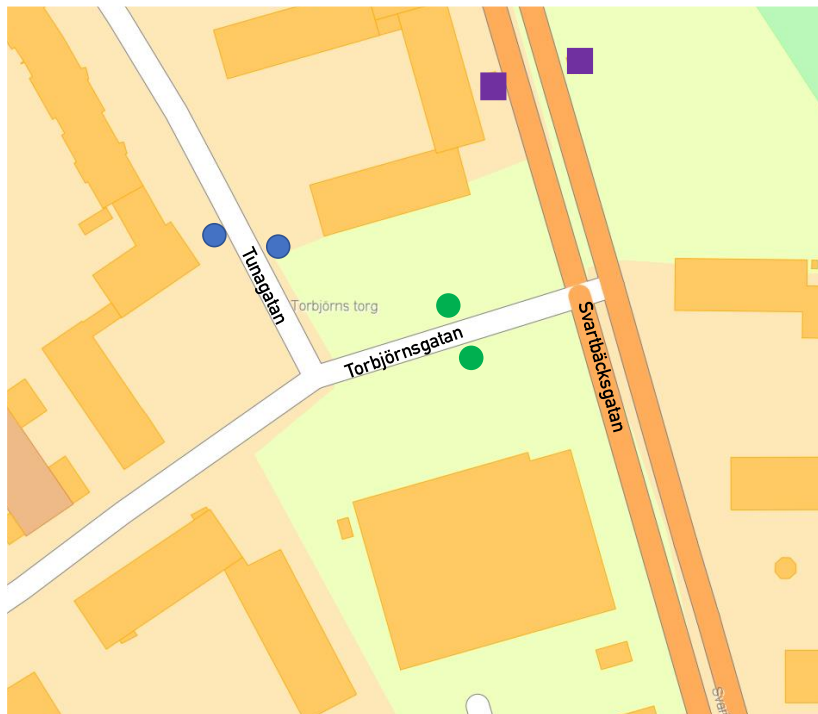


Bild 3. Kartbild över lokalbusshållplatser vid Torbjörnstorg. Nuvarande lokalbusshållplats på Tunagatan i blått, föreslagen lokalbusshållplats på Torbjörnstorg i grönt. Hållplats regionalbussar i lila.

3 BEHOVSANALYS VID UTVECKLING

3.1 EXPLOATERINGSFÖRSLAG

En ny byggnad innehållande bostäder och verksamhetslokaler på Svartbäcken 19:1 ersätter den befintliga bebyggelsen. Exploateringen innebär ett tillskott på ca 140 nya bostäder i varierande storlekar med en total BOA på ca 5 400 m² samt ca 2 600 m² lokalyta.

Som ett led i förverkligandet av visionen om större vistelseytor för människor minskas antalet parkeringsplatser på fastigheterna Tuna backar 1:15 och Svartbäcken 1:5 till förmån för ett mer sammanhållet och attraktivt torg.

3.2 BEHOVSANALYS

Tillskottet av bostäder förväntas, enligt Uppsala kommuns parkeringstal (tabell 1), generera ett behov av 35 bilparkeringar och 216 cykelparkeringar (tabell 5).

Övriga verksamheter i den planerade exploateringen för Svartbäcken 19:1 inkluderar lokalytor i bottenvåningen på ca 150 m² samt verksamhetslokaler i 5 plan på totalt 900 m². På norra sidan av Torbjörnsgatan finns i dagsläget verksamhetslokaler med en

uppskattad yta på ca 300 m² BTA vars parkeringsbehov tas med i beräkningarna av parkeringsbehovet. Totalt beräknas lokalerna generera ett behov av 3 bilplatser och 54 cykelplatser enligt de aktuella parkeringstalen (tabell 4).

Parkeringsstalet för Uppsala kommun från 2018 specificerar inte ett riktvärde för antal parkeringsplatser för livsmedelsbutiker. Därför har det riktvärde som angavs i den tidigare gällande parkeringsnormen för Uppsala kommun från 2013 använts för att uppskatta behovet av parkeringsplatser för livsmedelsbutiken. Torbjörnstorg ligger i zon 1. 27 bilplatser och 48 cykelplatser beräknas då behövas för livsmedelsbutiken med en planerad yta på 1 600 m².

Verksamhet	Antal kvm	Parkeringstal		Antal bpl	Antal cpl
Boende	5 400 kvm BOA	6,5 bpl per 1 000 kvm BOA	40 cpl per 1 000 kvm BOA	35	216
Övriga verksamheter	1 050 kvm BTA	2 bpl per 1 000 kvm BTA	40 cpl per 1 000 kvm BTA	2	42
Övriga verksamheter, Tunabackar 1:15	300 Kvm BTA	2 bpl per 1 000 kvm BTA	40 cpl per 1 000 kvm BTA	1	12
Livsmedelsbutik*	1 600 kvm BTA	17 bpl per 1 000 kvm BTA	30 cpl per 1000 kvm BTA	27	48
Totalt				65	318

Tabell 5. Beräkning parkeringsbehov cykel och bil för boende och övriga verksamheter enligt Uppsala kommuns parkeringstal (Uppsala kommun, 2018) samt för livsmedelsbutik enligt Uppsala kommuns parkeringsnorm (Uppsala kommun, 2013)

3.3 GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK

I och med att större delen av markytan inom planområdet tas upp av gata (Torbjörngatan) eller bilparkering finns det stor potential att förbättra miljön och göra det tryggare och mer attraktivt att promenera till målpunkter i närområdet. Dessutom förväntas de ökade vistelseytorna på torget göra att fler människor väljer att förflytta sig till fots i området.

I dagsläget finns relativt få cykelparkeringar vid Torbjörnstorg. Utöver de parkeringar som bostäderna förväntas generera behövs ett ökat antal cykelparkeringar i anslutning till lokalentréer för främja användandet av cykel som färdmedel för boende i området människor som rör sig till och från Torbjörnstorg.

Förutsättningarna för kollektivtrafik är goda i dagsläget, men för att ytterligare uppmuntra människor att ta bussen finns planer på att förlägga busshållplatserna på Torbjörngatan, mitt på Torbjörnstorg.

3.4 MOBILITETSTJÄNSTER

I och med att Uppsala kommun tillämpar flexibla parkeringstal finns möjlighet att reducera parkeringstalet om fastighetsägaren tillhandahåller mobilitetstjänster. Mobilitetstjänster definieras som "lösningar som ökar boendes och verksammas mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil" (Uppsala Kommun, 2016).

Tunabackar utveckling AB ämnar utforma ett mobilitetspaket för Torbjörnstorg för att främja hållbart resande. Genomförande av paketet utförs i senare skeden av projektets

process och med hänsyn till bland annat teknisk utveckling och erfarenhetsåterföring från pågående projekt kommer dess omfattning fastställas i senare skeden.

Förslag på mobilitetstjänster (Uppsala Kommun, 2016):

- väderskyddade cykelplatser för långtidsparkering med väl anpassade utrymmen
- luftpump och reparationsställ för cyklar i anslutning till cykelrum
- mobil applikation som visar snabbaste resetid och kollektivtrafiktidtabeller
- möjlighet att ladda elcykel i cykelrum
- skärm i entréer som visar avgångstider för kollektivtrafik för närmaste hållplats
- cykel- och bilpool

4 REDOVISNING AV PARKERINGSLÖSNING

4.1 BILPARKERING

Enligt förslaget för utformning av Torbjörnstorg behålls 6 parkeringsplatser för bil, varav 1 plats för rörelsehindrade, på ytan norr om Torbjörnsgatan och 14 platser, varav 1 plats för rörelsehindrade, söder om gatan (se bild 4 nedan). Platserna utomhus är tänkta för bilburna kunder till de olika kommersiella verksamheterna i lokalerna. I det underjordiska parkeringsgaraget planeras för 56 bilparkeringsplatser som ska tillfredsställa behovet av boendeparkering, personalparkering och besökare till verksamhetslokaler. Infart till garaget placeras på byggnadens södra sida mot Idrottsgatan vilket bidrar till att minska biltrafiken över torget, 1 plats för rörelsehindrade är även planerad att bevaras på södra sidan.

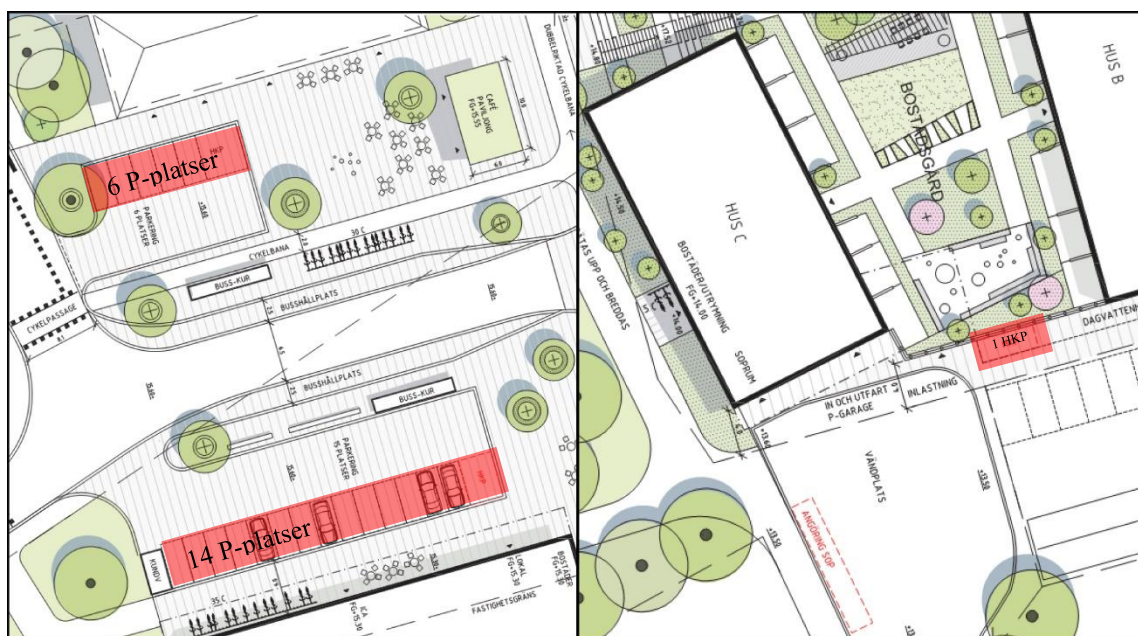


Bild 4.Tv: Förslag på utformning av Torbjörnstorg med utmärkta parkeringsplatser för bil. Th: Södra sidan av byggnad med 1st parkeringsplats för rörelsehindrade (Illustration: Karavan landskap)

Sett till fastigheten Svartbäcken 19:1 är behovet 64 parkeringsplatser totalt för boende, verksamheter och livsmedelsbutik vilket medför att fastigheten i sig inte klarar behovet med parkeringsgarage och parkeringsplatsen för rörelsehindrade söder om byggnaden. Uppsala kommun har dock gett projektet tillåtelse att räkna in upp max 10 parkeringsplatser av de tillgängliga platserna på det södra torget. Detta medför att kravet uppnås.

Totalt planeras för 77 bilplatser inom planområdet inkluderat markparkering och parkeringsplatser i garage.

Fastighetsbeteckning	Markägare	Antal platser i dagsläget	Antal platser enligt förslag
Tuna backar 1:15	Uppsala kommun	29	6 varav 1 HKP
Svartbäcken 1:5	Uppsala kommun	28	14 varav 1 HKP
Svartbäcken 19:1	Tunabackar Utveckling AB	7 ute, 34 i garage	56 i garage + 1 HKP söder om byggnad
Totalt:		98	77

Tabell 5. Antal parkeringar i planområdet i dagsläget och vid föreslagen exploatering, fördelade per fastighet.

4.2 CYKELPARKERING

För att öka andelen människor som väljer att färdas med cykel föreslås antalet cykelplatser runt torget ökas och nya cykelparkeringar förläggs framför allt vid byggnadens entréer. I byggnaden bereds väderskyddad plats för ca 240 cyklar. Ca 140 cykelplatser i ställ kan placeras runt byggnaden på Svartbäcken 19:1 (bild 5).

I och med att bilparkeringarna tas bort från torget norr om Torbjörnsgatan skapas dessutom plats för ytterligare entrénära cykelparkeringar. Utformning av cykelparkering på torget samt exakt placering av cykelställ runt byggnaden på Svartbäcken 19:1 utreds i mer detalj i samband med kommande projektering.



Bild 5. Förslag på placering av cykelställ runt byggnaden samt antal platser. (Illustration: Karavan landskap)

5 SAMMANFATTNING

I dagsläget upptar bilparkering större delen av den fria markytan både norr och söder om Torbjörnsgatan. Totalt finns 64 parkeringsplatser utomhus inom planområdet och 34 platser i garage under mark, totalt 98 platser.

De nya bostäderna som tillförs i området förväntas enligt Uppsala kommuns parkeringstal generera ett behov av 35 parkeringsplatser för bilar. Det beräknade behovet av bilplatser för verksamhetslokalerna uppgår till 30 platser. Totalt beräknat behov av bilparkering efter exploatering är 64 platser.

Med de planerade parkeringsplatserna i garage och den parkeringsplats på mark för fastigheten Svartbäcken 19:1 och de 10 parkeringsplatserna som Uppsala kommun tillåter projektet att räkna in uppgår antalet planerade parkeringsplatser till 66 vilket innebär att behovet tillgodoses.

Med de förändringar som planeras för planområdet kommer totalt 77 parkeringsplatser finnas tillgängliga. Att minska antalet bilparkeringar i markplan bidrar till att skapa en attraktivare stadsmiljö och genom att förlägga parkeringar under torget används marken på ett effektivt sätt.

I dagsläget finns ett 50-tal cykelparkeringar runt fastigheten på Svartbäcken 19:1. I och med att nya bostäder tillförs i området ökar det beräknade behov med 216 cykelplatser enligt Uppsala kommuns parkeringstal. Dessutom förväntas 102 platser behövas för verksamhetslokalerna. Totalt beräknat cykelparkeringsbehov är 318 platser. Ca 240 väderskyddade cykelplatser finns i byggnaden på Svartbäcken 19:1 och i cykelställ runt om byggnaden finns plats för ca 140 cykelparkeringar. Detta innebär att minst 380 cykelplatser förväntas finnas på Torbjörnstorg efter exploateringen. På torget norr om Torbjörnsgatan finns dessutom möjlighet att placera ytterligare cykelparkeringar.

Förslaget innebär en minskning av antalet bilplatser i området medan antalet cykelplatser ökar avsevärt. Dessutom ökar tillgängligheten till kollektivtrafik och en förbättrad miljö för fotgängare skapas. På så sätt kan utvecklingen av Torbjörnstorg bidra till att minska bilens färdmedelsandel och därmed biltrafikens miljöpåverkan.

6 REFERENSER

Parkeringstal för Uppsala, riktvärden för parkering på kvartersmark (Uppsala kommun, 2016, reviderad 2018-12-19)

Parkeringsnorm för Uppsala kommun (Uppsala kommun, 2013)