

# PARKERINGSUTREDNING

## Emiles Trädgård

2024-10-14



# INNEHÅLL

1	INLEDNING	3
1.1	SYFTE OCH MÅL	3
1.2	AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	3
1.3	STYRANDE DOKUMENT	3
2	NULÄGESBESKRIVNING	5
2.1	BAKGRUND	5
2.2	PARKERING I OMRÅDET IDAG	5
2.2.1	Bilparkering	5
2.2.2	Cykelparkering	5
2.3	GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK	6
3	BEHOVSANALYS VID UTVECKLING	6
3.1	EXPLOATERINGSFÖRSLAG	6
3.2	BEHOVSANALYS	6
3.3	GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK	7
3.4	MOBILITETSTJÄNSTER	7
4	REDOVISNING AV PARKERINGSLÖSNING	8
4.1	BILPARKERING	8
4.2	CYKELPARKERING	8
5	SAMMANFATTNING	10
6	REFERENSER	11

# 1 INLEDNING

## 1.1 SYFTE OCH MÅL

Syftet med denna parkeringsutredning är att inför markanvisningsavtal, bygglov och detaljplaneändring för Emiles Trädgård i Rosendal, Uppsala klarlägga behovet av parkering som fastigheten Kåbo 80:1 ger upphov till. Dessutom diskuteras det hur färdmedelsandelen för cykel- och kollektivtrafik ska öka vid genomförande av den planerade exploateringen.

## 1.2 AVGRÄNSNINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Parkeringsutredningen omfattar fastigheten Kåbo 80:1 (se kartbild nedan).

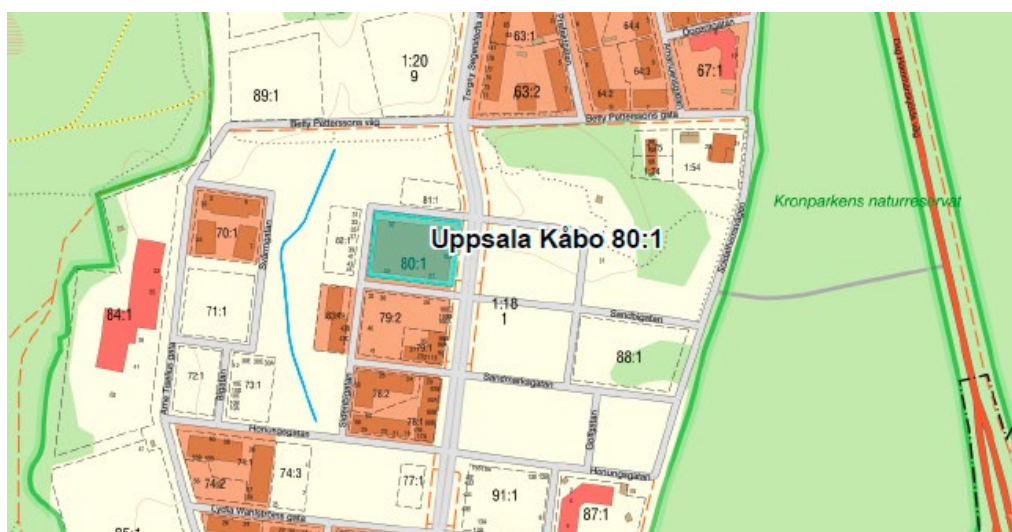


Bild 1. Kartbild över ungefärligt utredningsområde med fastighetsbeteckningar

## 1.3 STYRANDE DOKUMENT

Uppsala kommun antog i oktober 2016 *Parkeringstal för Uppsala*, ett styrdokument för parkering på kvartersmark som ersätter den tidigare parkeringsnormen från 2013. Parkeringstalet ligger till grund för uträkningarna av det parkeringsbehov som kan förväntas av de tillkommande bostäderna och verksamheter. Rosendal bedöms vara situerat i ett läge med god tillgång till service och kollektivtrafik.

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

Tabell 1. Bil- och cykelparkeringstal för bostäder (Uppsala kommun, 2016)

	Bilparkering		Cykelparkering
	Stadsväven och övriga tätorter	Lägen med god tillgång till service och kollektivtrafik	
Kontor (Platser/1000 kvm BTA)	5	3	40
Övriga verksamheter (Platser/1000 kvm BTA)	3	2	40
Handel	Särskild parkeringsutredning (se nästa sida).		

Tabell 2. Bil- och cykelparkeringstal för verksamheter (Uppsala kommun, 2016)

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

### 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, 2016)*

## 2 NULÄGESBESKRIVNING

### 2.1 BAKGRUND

På fastigheten Kåbo 80:1, centralt i Rosendal planeras 50-plusboende Emiles Trädgård med ett hundratal rymliga lägenheter omkring en glasad gård med medelhavsklimat året om. Många sociala ytor tillsammans med restaurang och gym i byggnaden gör att de boende erbjuds en servicenivå och social interaktion som nästan är på nivå som att bo på hotell. Många som, efter att barnen är utflugna bor kvar i stora villor med stora underhålls- och skötselbehov, här kan lockas av en boendeform med större frihetskänsla, inspiration och möjlighet till gemensamma aktiviteter och umgänge.

Visionen för Emiles Trädgård är att skapa mer plats för människor och möten genom att förlägga merparten av parkeringsplatserna i ett underjordiskt parkeringsgarage. Detta ligger i linje med Uppsalas parkeringspolitik där parkeringar på allmän platsmark ska begränsas för att förbättra människors upplevelse av stadsbilden.

### 2.2 PARKERING I OMRÅDET IDAG

#### 2.2.1 Bilparkering

I dagsläget finns ett parkeringshus i norra respektive södra änden av Rosendalområdet som tillsammans försörjer hela området. Antalet platser är knappa för ett helt utbyggt Rosendal och då aktuellt kvarter ligger mitt emellan parkeringshusen, så är det ca. 300 m gångavstånd till närmsta parkeringsmöjlighet, vilket säger sig självt är i längsta laget för ett 50-plusboende, där den egna bilen fortfarande är svår att helt vänja sig av. Med ett eget garage i källaren kan parkeringsplatser erbjudas med hiss direkt upp till bostaden, både till de boende och till verksamheternas personal. Det kan även visa sig bli platser över till grannkvarteren, beroende på hur många av lägenhetsinnehavarna som väljer att hyra egen plats. Den valda bilpoollösningen för hela Rosendal, tillsammans med den lättillgängliga kollektivtrafiken och cykeln nära till hands, tror vi på sikt kommer få fler boende att inse att de gott kan klara sig utan egen bil, så fler platser kan hyras ut till grannarna.

#### 2.2.2 Cykelparkering

I Rosendal liksom hela Uppsala är cykeln ett viktigt och lättillgängligt transportmedel så antalet cykelplatser för de boende och besökande till Emiles Trädgård har hög prioritering. Varje kvarter har sina egna cykelplatser och längs gator och trottoarer finns också en del platser för besökare.

## 2.3 GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Rosendal och aktuellt kvarter har god tillgång till lokalbussar som förbinder platsen med centrala Uppsala, med hållplats på Torgny Segerstedts Allé (se bild 3).

Uppsalas planer om att bygga ut spårvägen till 2029 betyder också att det blir spårbunden kollektivtrafik utanför dörren i princip, som förbinder platsen både med Uppsala centrala delar och ner till Uppsalas sydöstra stadsdelar.

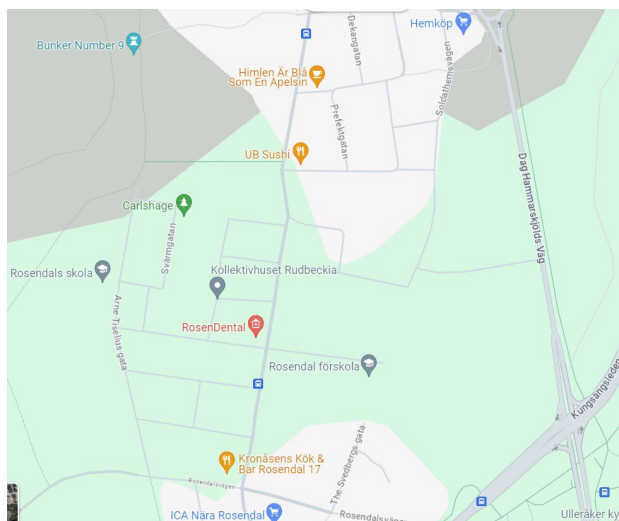


Bild 3. Kartbild över lokalbushållplatser genom Rosendal (google maps).

Nuvarande lokalbushållplats på Torgny Segerstedts Allé i blått.

## 3 BEHOVSANALYS FÖR UTVECKLING

### 3.1 EXPLOATERINGSFÖRSLAG

På fastigheten Kåbo 80:1 ska det uppföras en ny byggnad. Exploateringen innebär ett tillskott på ca 100 nya bostäder med en genomsnittlig storlek på 96 m<sup>2</sup> och en total BOA på ca 9 750 m<sup>2</sup> samt ca 1 000 m<sup>2</sup> lokalyta.

### 3.2 BEHOVSANALYS

Tillskottet av bostäder förväntas, enligt Uppsala kommuns parkeringstal, generera ett behov av 50 bilparkeringar och 400 cykelparkeringar (se tabell 1 och 3).

Övriga verksamheter i den planerade inkluderar lokalytor i bottenvåningen (restaurang på ca 500 m<sup>2</sup>) samt plan 1 (gym på totalt ca 500 m<sup>2</sup>). Den totala 1000 m<sup>2</sup> verksamhetsytan genererar då ett behov av 2 bilplatser och 40 cykelplatser enligt parkeringstalet (se tabell 2 och 3).

Verksamhet	Antal kvm	Parkeringstal		Antal bpl	Antal cpl
		Bil	Cykel		
Boende	9750 kvm BOA	5 bpl per 1 000 kvm BOA	40 cpl per 1 000 kvm BOA	50	400
Övriga verksamheter	998 kvm BTA	2 bpl per 1 000 kvm BTA	40 cpl per 1 000 kvm BTA	2	40
<b>Totalt</b>				<b>52</b>	<b>440</b>

Tabell 3. Beräkning parkeringsbehov cykel och bil för boende och övriga verksamheter enligt Uppsala kommuns parkeringstal (Uppsala kommun, 2016) samt för livsmedelsbutik enligt Uppsala kommuns parkeringsnorm (Uppsala kommun, 2013)

Totalt beräknat behov av bilparkering är 52 platser. Beräkningen visar också ett behov av 440 cykelplatser. Men då lägenheterna är ovanligt stora (i genomsnitt 97 m<sup>2</sup>) och typiskt till två personer (och många till en) per bostad, gör att behovet är betydligt mindre i praktiken. Det verkar rimligt att i detta 50-plusboende räkna med två platser i snitt per lägenhet, så har vi mer än en plats per boende och det totala behovet platser till de nytillkomna bostäderna blir 200 cykelplatser och tillsammans med de 40 platserna till verksamheterna, så har vi ett sammanlagt behov på ca. 240 cykelplatser.

### 3.3 GÅNG-, CYKEL- OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Rosendal ska byggas och utvecklas hållbart och är ett av de mest innovativa bostadsområdena när det kommer till hållbara mobilitetslösningar, det vill säga hållbara sätt att transportera sig till och från ett område. Det ska vara tryggt och attraktivt att promenera i närområdet. Målet är att erbjuda dig som bor här ett fungerande system som gör att du klarar dina resebehov på ett enkelt och hållbart sätt.

En av Rosendals stora fördelar är närheten till allt. Universiteten, arbetsplatser, skola och centrum. Det innebär att cykel kan vara ett naturligt transportmedel. Gatorna har en tydlig gatustruktur med plats för cyklister. Du ska enkelt hitta en cykelparkering för lådcykeln och flera byggherrar har smarta lösningar för dig som cyklar.

Kollektivtrafiken har också ett redan väl utbyggt nät av bussar som förbinder Rosendal till centrala och södra Uppsala och från 2029 blir det även kompletterat med spårbunden trafik.

### 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).

Rosendal Fastigheter ämnar tillsluta sig till det valda mobilitetspaketet för Rosendalsområdet som helhet 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 ett senare skede.

Förslag på mobilitetstjänster:

- väderskyddade cykelplatser för långtidsparkering med väl anpassade utrymmen
- luftpump och reparationsställ för cyklar i anslutning till cykelrum
- mobilapplikation som visar snabbaste resetid och kollektivtrafiktidtabeller
- möjlighet att ladda el-cykel i cykelrum
- skärm i entréer som visar avgångstider för kollektivtrafik för närmaste hållplats
- cykelpool med lådcyklar och elcyklar med parkering i anslutning till byggnaden
- bilpool i området som de boende lätt kan ansluta sig till
- väderskyddad busshållplats

# 4 REDOVISNING AV PARKERINGSLÖSNING

## 4.1 BILPARKERING

Enligt förslaget för utformning av Emiles Trädgård planeras ca 74 nya parkeringsplatser i parkeringsgarage som nås via nerfartsramp i kvarterets sydvästra hörn bredvid entrén vid Sandbigatan 29 (se bild 4 nedan).

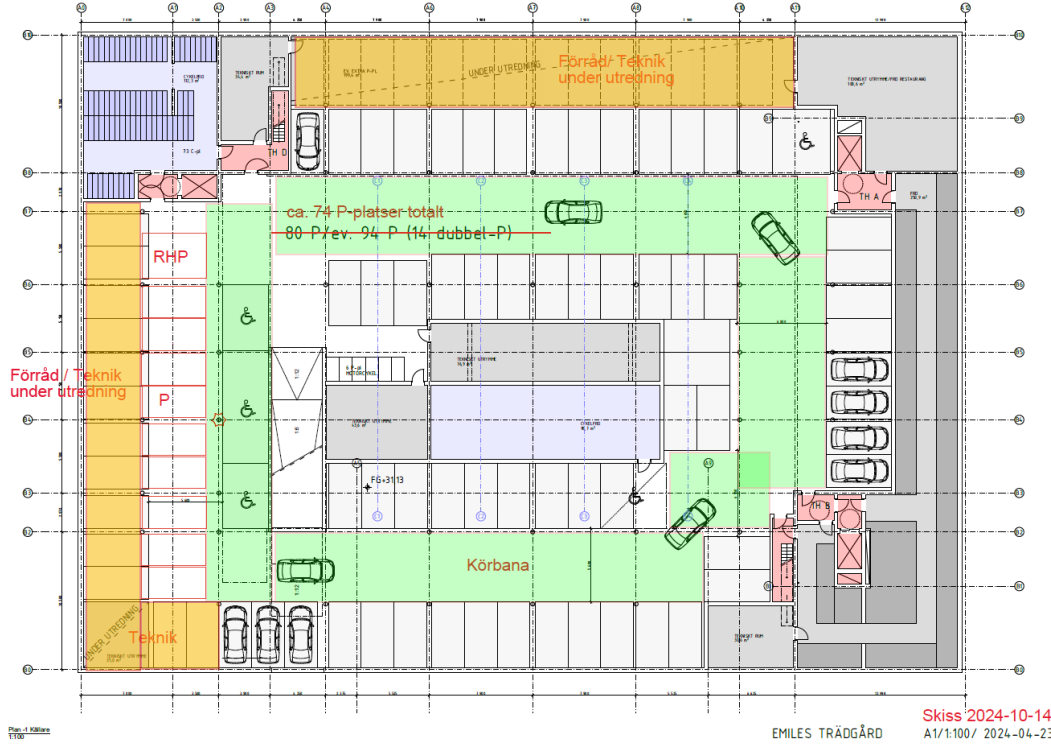


Bild 4. Källarplan av Emiles Trädgård med utmärkta parkeringsplatser för bil. (Illustration: Rosendal Fastigheter)

Totalt planeras för ca. 74 bilplatser (varav 4 RHP) i parkeringskällaren.

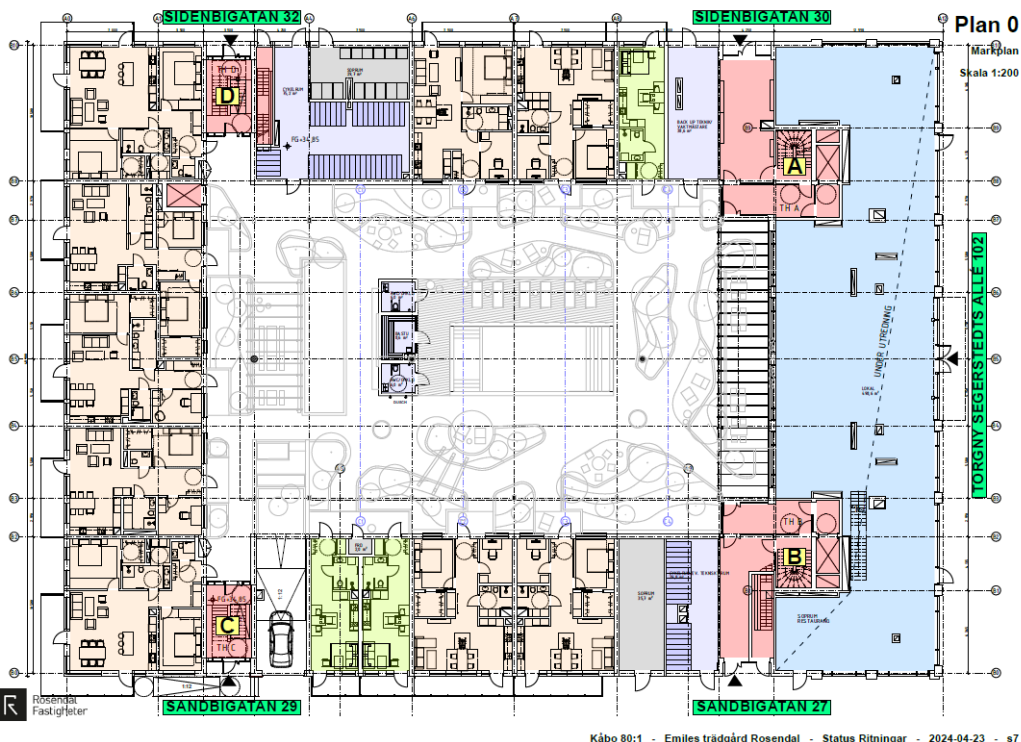


Bild 5. Markplan av Emiles Trädgård med två cykelrum med cykelplatser. (Illustration: Rosendal Fastigheter)



## 4.2 CYKELPARKERING

I byggnaden finns upp till 120 cykelplatser inomhus i cykelrum på markplan, ytterligare ca. 150 platser i parkeringskällaren, som nås via de tre stora hissarna eller parkeringsrampen och utanför byggnaden finns ytterligare plats för 15–20 cykelplatser för besökande. Det ger totalt plats till ca 290 cykelplatser (se bilderna 4–6).

Då vi också behöver plats till några utomhusrullstolar och eventuella barnvagnar (endast till besökande då ingen av de boende förväntas ha egna små barn), samt att somliga cykelplatser ska gå till den gemensamma cykelpoolen med ett par lådcyklar, några el-cyklar och plats för reparationer och underhåll, så räknar vi med att det totala antalet landar på ca. 260 platser, vilket fortfarande är högre än behovet för dessa ca. 100 bostäderna med en till två personer i vardera, samt de två verksamheterna/lokalerna.

För att styrka detta antagande har vi ställt frågan vidare till vår intressegrupp för projektet på över 1500 personer. Konklusionen av undersökningen/svaren var att det räcker bra med två cykelplatser per lägenhet och att de var positiva över möjligheten att också kunna låna en el-cykel eller el-lådcykel ifrån en gemensam cykelpool, vilket då kunde minska behovet av antal egna cyklar på sikt.

Det kommer vidare finnas urtag för laddning av el-cyklar till min 30% av alla cykelplatserna.

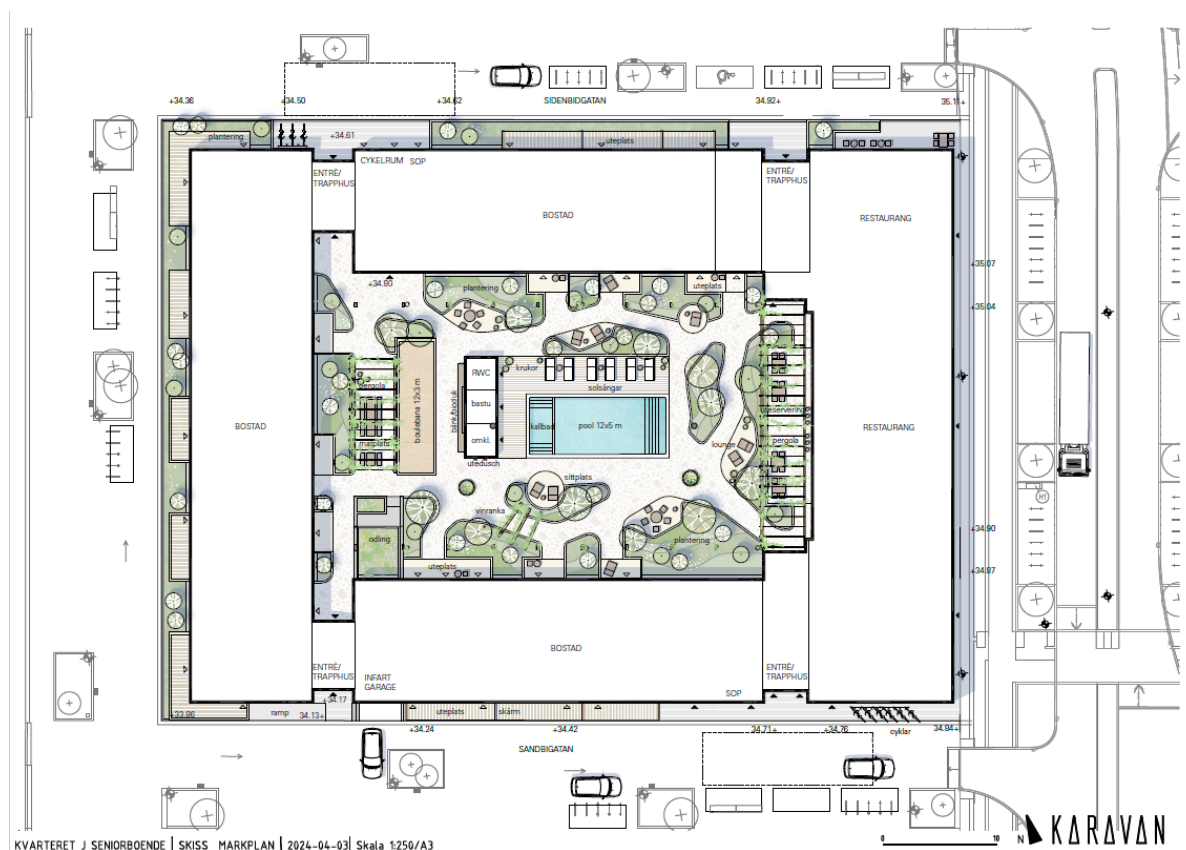


Bild 6. Förslag på placering av cykelställ runt byggnaden. (underlag från Karavan Landskap)

## 5 SAMMANFATTNING

De nya bostäderna som tillförs i området förväntas enligt Uppsala kommuns parkeringstal generera ett behov av 50 parkeringsplatser för bilar. Det beräknade behovet av bilplatser för verksamheter uppgår till två platser. Det ger enligt Uppsala kommuns parkeringstal ett totalt krav på 52 platser.

Då vi har gjort en egen undersökning bland de över 1500 intresserade i Emiles Trädgård, så har vi förstått att parkeringsbehovet i denna kategori 50-plusboende är högre än kravet, likaså för restaurangen och gymmet.

Om vi ökar behovet med ca. 30 % så har vi användning för 68 platser till eget bruk och har då omkring sex bilplatser över att hyra ut till grannar, besökare till de boende och/eller till restaurangen/gymmet, vilket verkar rimligt.

Min fyra av de totalt ca. 74 parkeringsplatserna i garaget är anpassade för rörelsehindrade (RHP).

Samtliga bilplatser har urtag för laddning.

## 6 REFERENSER

Parkeringsstal för Uppsala, riktvärden för parkering på kvartersmark  
(Uppsala kommun, 2016)

Parkeringsnorm för Uppsala kommun  
(Uppsala kommun, 2016)

Cykel, kollektivtrafik och bil i Rosendal - så är det tänkt  
(Uppsala kommun, 2022)

Emiles Trädgårds nyhetsbrev under våren 2024 med utfrågning till de 1800 intressenterna