

# Parkeringsutredning

Kv Gymnastiken och Flustret

Structor

Författare: Lovisa Andersson, Patrik Wivstad

Beställare: Stadsträdgården i Uppsala Holding AB

Beställarens  
projektnummer:

Konsultbolag: Structor Mark Uppsala AB

Uppdragsnamn: Parkeringsutredning Kv Gymnastiken och Flustret

Uppdragsnummer: 2488

Datum: 2023-05-30

Uppdragsledare: Patrik Wivstad

Handläggare/utredare: Lovisa Andersson

Granskare: Patrik Wivstad

Status: Slutlig handling

## SAMMANFATTNING

Det planeras för hotell, spa, restaurang och konferens på fastigheterna Fjärdingen 34:1, 34:2 och 36:1 i centrala Uppsala. Syftet med parkeringsutredningen är att se till att det finns parkeringslösningar som motsvarar den planerade verksamhetens behov.

Parkeringsutredningen utgår från Uppsala kommuns parkeringstal och färdmedelsandelsmål i dokumenten *Parkeringstal för Uppsala* och *Handlingsplan för mobilitet och trafik*. Det parkeringsbehov som parkeringstalen och färdmedelandelsmålen resulterar i har sedan reducerats med anledning av att de planerade verksamheterna kommer att samverka.

Parkeringsutredningen föreslår en rad mobilitetstjänster som, om de implementeras, kan medföra en ytterligare reduktion av antalet bilparkeringsplatser.

Bilparkering kommer antingen att ske i garage under det planerade hotellet eller i en befintlig parkeringsanläggning 500 meter bort. Cyklar hänvisas till cykelställ som placeras i anslutning till byggnadernas entréer.

## INNEHÅLL

<b>1. Inledning</b> .....	<b>5</b>
1.1. Begrepp och enheter .....	5
1.2. Bakgrund .....	5
1.3. Syfte .....	6
1.4. Avgränsning .....	6
<b>2. Kommunens styrdokument</b> .....	<b>7</b>
2.1. Parkeringstal för Uppsala .....	7
2.2. Handlingsplan för mobilitet och trafik .....	7
<b>3. Planerad verksamhet</b> .....	<b>8</b>
<b>4. Parkeringsbehov</b> .....	<b>10</b>
4.1. Personbilar .....	10
4.2. Cyklar .....	11
<b>5. Mobilitetstjänster</b> .....	<b>13</b>
<b>6. Jämförelse med liknande verksamheter</b> .....	<b>14</b>
<b>7. Placering av parkering</b> .....	<b>15</b>
7.1. Personbilar .....	15
7.2. Cyklar .....	16
7.3. Verksamhetens fordon .....	16
<b>8. Diskussion och slutsats</b> .....	<b>17</b>
<b>9. Referenser</b> .....	<b>19</b>
<b>Bilaga 1</b> .....	<b>20</b>

## 1. INLEDNING

### 1.1. BEGREPP OCH ENHETER

*BTA* avser bruttototalarea och anges i kvadratmeter, förkortat kvm.

*Mobilitetstjänster* definieras i enlighet med *Parkeringstal för Uppsala*<sup>1</sup>. Mobilitetstjänster är lösningar som bidrar till ökad mobilitet men minskar både behov och intresse av privatägd bil.

Parkeringsbehov anges som antal parkeringsplatser och gäller både bil och cykel.

### 1.2. BAKGRUND

Parkeringsutredningen utgör underlag för den detaljplan som tas fram för fastigheterna Fjärdingen 34:1 (Svettis), Fjärdingen 34:2 (Svandammshallarna) och Fjärdingen 36:1 (Flustret). Detaljplanen omfattar även del av fastigheten Fjärdingen 1:2.



Figur 1 Befintlig fastighetsindelning inom detaljplaneområdet<sup>2</sup>

Projektet inkluderar renovering av Flustret och Svettis samt nybyggnation av hotell på fastigheten Fjärdingen 34:2. I samband med renoveringen av Flustret och Svettis så kommer verksamheten som bedrivs idag upphöra. Planerad verksamhet inkluderar hotell, spa, konferens och restaurang.

<sup>1</sup> Uppsala kommun (2018)

<sup>2</sup> Uppsala kommuns webbkarta, egen bearbetning (2022)

Fastigheterna ligger mitt i centrala Uppsala och har Stadsträdgården som granne. Miljön kring byggnaderna föreslås utformas för att upplevas som en förlängning av Stadsträdgården. Målet är en omvandling från en upplevd baksida till en grön gränd och att tillgängligheten mellan stadskärnan och Stadsträdgården på så sätt förbättras. Med anledning av detta är det önskvärt att hålla nere antalet parkeringsplatser.

### **1.3. SYFTE**

Syftet med parkeringsutredningen är att se till att det finns parkeringslösningar som motsvarar den planerade verksamhetens behov. Parkeringsutredningen ska föreslå lämpligt antal parkeringsplatser för bil respektive cykel, samt ge förslag på mobilitetsåtgärder som kan implementeras för att minska behovet av bilparkeringsplatser.

### **1.4. AVGRÄNSNING**

Parkeringsutredningen utreder behovet av parkering för fastigheterna Fjärdingen 34:1, Fjärdingen 34:2 och Fjärdingen 36:1.

Planerad angöring, framkomlighet och parkeringsplatser för rörelsehindrade redovisas inte i parkeringsutredningen.

## 2. KOMMUNENS STYRDOKUMENT

### 2.1. PARKERINGSTAL FÖR UPPSALA

Uppsala kommuns dokument *Parkeringstal för Uppsala*<sup>3</sup> anger inte något parkeringstal för hotell- och restaurangverksamhet, utan endast ett generellt parkeringstal för verksamheter, se tabell 1. Parkeringstalen för verksamheter är riktvärden och ska anpassas utifrån verksamheten, de platsspecifika förutsättningarna och utbudet av mobilitetstjänster. Om parkeringstalen inte bedöms tillämpbara för ett specifikt projekt kan ett annat parkeringstal användas om det föregås av en utredning som bekräftar ett lägre behov.

Tabell 1 Parkeringstal för verksamheter enligt *Parkeringstal för Uppsala*

	Bilparkering	Cykelparkering
Parkeringstal för verksamheter (platser per 1000 kvadratmeter BTA)	2	40

### 2.2. HANDLINGSPLAN FÖR MOBILITET OCH TRAFIK

Uppsala kommuns dokument *Handlingsplan för mobilitet och trafik*<sup>4</sup> anger färdmedelsandelsmål för Uppsala tätort 2030, se tabell 2. Färdmedelsandelarna utgår från målet om att alla resor och transporter ska ske med hållbara färdmedel år 2050.

Tabell 2 Färdmedelsandelar i Uppsala tätort 2030

Färdmedelsandelar i Uppsala tätort 2030	
Gång	16 %
Cykel	55 %
Kollektivtrafik	12 %
Privat motorfordonstrafik	17 %

<sup>3</sup> Uppsala kommun (2018)

<sup>4</sup> Uppsala kommun (2021)

### 3. PLANERAD VERKSAMHET

Planerad verksamhet inkluderar hotell, spa, konferens och restaurang. Den blivande anläggningens olika byggnader, med sina respektive funktioner, ska samverka och fungera som en helhet. Uppgifterna kommer från beställaren om inte annat anges.

#### **Hotell, Fjärdingen 34:2**

Hotellet lokaliseras till fastigheten Fjärdingen 34:2 inom kvarteret Gymnastiken. Hotellet förväntas ha en BTA om cirka 9700 kvadratmeter.

Hotellet planeras för 220 rum. Gästkvoten har bedömts till 1,7 och motsvarar det genomsnittliga antalet gäster per belagt rum på årsbasis. Beläggningen för hotell i Uppsala är i genomsnitt 70 procent<sup>5</sup>. Det innebär att hotellet i genomsnitt kommer att ha 262 gäster per dygn.

#### **Restaurang & konferens, Fjärdingen 36:1**

Restaurangen och konferenslokaler lokaliseras till Flustret, fastigheten Fjärdingen 36:1, och förväntas ha en BTA om cirka 4 200 kvadratmeter.

35 procent av hotellgästerna förväntas äta på restaurangen. Restaurangen antas servera i genomsnitt 180 personer per dag, varav cirka 92 är hotellgäster.

Verksamheten räknar med i snitt 120 konferens- eller evenemangsdeltagare per dag. Deltagarna är oftast även hotell- och eller restauranggäster.

#### **Spa, Fjärdingen 34:1**

Spa-verksamheten lokaliseras till fastigheten Fjärdingen 34:1. Förväntad BTA är cirka 2 100 kvadratmeter.

15 procent av hotellgästerna förväntas köpa ett spa-paket. Det innebär cirka 40 spa-besökare per dygn. Spa-verksamheten förväntas dessutom ha 20 besökare per dygn som inte är hotellgäster.

---

<sup>5</sup> Destination Uppsala (2022)



I tabell 3 sammanfattas BTA samt antal besökare och anställda som den planerade verksamheten räknar med. Siffrorna är framtagna av fastighetsutvecklaren och baseras bland annat på en hotellutredning<sup>6</sup>.

Tabell 3 Sammanfattning av BTA, antal gäster och personal

	Hotell	Restaurang & konferens	Spa	Totalt
	Fjärdingen 34:2	Fjärdingen 36:1	Fjärdingen 34:1	
BTA	9 700	4 200	2 100	16 000
Genomsnittligt antal gäster per dag	260*	180*	60	500
Personal på plats samtidigt	30	20	(inkluderat i Hotell)	50

\*konferensgäster antas ingå i siffrorna för hotellgäster och restauranggäster.

---

<sup>6</sup> Hotellutredning (Annordia)

## 4. PARKERINGSBEHOV

Parkeringsbehovet för personbilar och cyklar beräknas under rubrik 4.1 och rubrik 4.2. Behovet bedöms utifrån ett normalläge, och inte tillfället då efterfrågan är som störst. Samtliga beräkningar finns presenterade i Bilaga 1.

### 4.1. PERSONBILAR

#### Reducerat parkeringsbehov baserat på parkeringstal

Utgångspunkten är Uppsala kommuns parkeringstal för verksamheter i centrala Uppsala, 2 platser per 1000 kvm BTA. Det resulterar i 32 parkeringsplatser, varav 19,4 är för Fjärdingen 34:2 (hotell), 8,4 för Fjärdingen 36:1 (restaurang & konferens) och 4,2 för Fjärdingen 34:1 (Spa).

Det reducerade parkeringsbehovet för Fjärdingen 36:1 och 34:1 baseras på att de tre fastigheterna samverkar. De hotellgäster som även besöker spa-anläggningen eller restaurangen under sin hotellvistelse har inte behov av parkering vid spa-anläggningen/restaurangen på grund av det korta avståndet mellan byggnaderna. Hotellgästerna utgör drygt hälften av restaurangens gäster och två tredjedelar av spa-gästerna. I kolumnen med reducerat parkeringsbehov i tabell 4 har antalet parkeringsplatser minskats med motsvarande andel.

#### Parkeringsbehov baserat på färdmedelsandelsmål

Parkeringsbehov baserat på färdmedelsandelsmål är beräknat utifrån Uppsala kommuns färdmedelsandelsmål för privat motorfordonstrafik i Uppsala tätort, vilket är 17 procent.

I tabell 4 har parkeringsbehovet beräknats genom att multiplicera färdmedelsandelsmålet med antalet anställda och besökare. Hänsyn tas till att de tre fastigheterna samverkar samt att en del gäster anländer i samma bil. Hotellgäster boende i samma hotellrum antas anlända i samma bil. På samma sätt är det troligt att de som besöker restaurangen eller spa-anläggningen tillsammans reser dit i samma bil. I den här parkeringsutredningen antas att det är två personer per bil.

#### Parkeringsbehov efter rimlighetsbedömning

Det är vanligt att ett restaurangbesök kombineras med andra aktiviteter i centrala staden vilket gör att försörjningen av parkeringsbehovet delas med andra verksamheter. Med antagandet att bilen dessutom till viss del väljs bort vid restaurangbesök för att besökarna vill kunna dricka alkohol, riskerar antalet parkeringsplatser baserat på färdmedelsandelsmål att resultera i för många parkeringsplatser för restaurangen. Om andelen bilåkande restaurangbesökare minskas med 10 procent, från 17 till 7 procent, resulterar det i ett parkeringsbehov om cirka 7 bilparkeringsplatser.

Tabell 4 Parkeringsbehov för personbil

	Reducerat parkeringsbehov baserat på parkeringstal	Parkeringsbehov baserat på färdmedelsandelsmål	Parkeringsbehov efter rimlighetsbedömning
Hotell Fjärdingen 34:2	19,4	31,3	19,4–31,3
Restaurang & konferens Fjärdingen 36:1	4,1	10,9	6,5
Spa Fjärdingen 34:1	1,5	1,8	1,5–1,8
<b>Totalt</b>	<b>25,0</b>	<b>44,0</b>	<b>27,3–39,5</b>

## 4.2. CYKLAR

### Reducerat parkeringsbehov baserat på parkeringstal

Utgångspunkten är Uppsala kommuns parkeringstal för verksamheter i centrala Uppsala, 40 platser per 1000 kvm BTA. Det resulterar i 640 parkeringsplatser, varav 388 är för Fjärdingen 34:2 (hotell), 168 för Fjärdingen 36:1 (restaurang & konferens) och 84 för Fjärdingen 34:1 (Spa).

Det reducerade parkeringsbehovet för Fjärdingen 36:1 och 34:1 baseras på att de tre fastigheterna samverkar. De hotellgäster som även besöker spa-anläggningen eller restaurangen under sin hotellvistelse har inte behov av parkering vid spa-anläggningen/restaurangen på grund av det korta avståndet mellan byggnaderna. Hotellgästerna utgör drygt hälften av restaurangens gäster och två tredjedelar av spa-gästerna. I kolumnen med reducerat parkeringsbehov i tabell 5 har antalet parkeringsplatser minskats med motsvarande andel.

### Parkeringsbehov baserat på färdmedelsandelsmål

Parkeringsbehov baserat på färdmedelsandelsmål är beräknat med Uppsala kommuns färdmedelsandelsmål för cykel i Uppsala tätort, vilket är 55 procent.

I tabell 5 har parkeringsbehovet beräknats genom att multiplicera färdmedelsandelsmålet med antalet anställda och besökare. Hänsyn tas till att de tre fastigheterna samverkar.

### Parkeringsbehov efter rimlighetsbedömning

En rimlighetsbedömning har gjorts för hotellet (Fjärdingen 34:2) eftersom antalet cykelparkeringsplatser annars bedöms resultera i ett för högt antal för den planerade verksamheten. För hotellet finns det behov av cykelparkering för låncyklar och personalens cyklar. Övernattande hotellgäster antas inte ha något behov av cykelparkering eftersom mycket få anländer med cykel. Cykelparkeringsbehovet för hotellets personal beräknas som 55 procent av 30 anställda, vilket motsvarar färdmedelsandelsmålet för cykel i Uppsala tätort år 2030.

Parkeringsbehovet efter rimlighetsbedömningen är totalt 27 cykelparkeringsplatser för hotellet, 17 av dessa är för personalen och 10 för låncyklar.

I kapitel 4.1 *Personbilar* under rubrik *Parkeringsbehov baserat på färdmedelsandel* görs antagandet att bilen väljs bort i viss utsträckning vid restaurangbesök. Av de 10 procent som antas välja bort bilen, antas 5 procent välja cykel i stället. Detta resulterar i ett parkeringsbehov om cirka 64 parkeringsplatser för Fjärdingen 36:1.

20 cykelparkeringsplatser adderas till verksamhetens totala behov för att ha en marginal om cirka 10 procent samt för att täcka in behovet av parkeringsplatser för elsparkcyklar. Elsparkcyklarna ägs inte av verksamheten men antas nyttjas av besökare.

Tabell 5 Parkeringsbehov för cykel

	Reducerat parkeringsbehov baserat på parkeringstal	Parkeringsbehov baserat på färdmedelsandelsmål	Parkeringsbehov efter rimlighetsbedömning
Hotell Fjärdingen 34:2	388,0	160,5	26,5
Restaurang & konferens Fjärdingen 36:1	82,5	59,6	64,0
Spa Fjärdingen 34:1	29,0	11,4	11,4*
Totalt	499,5	231,5	101,9 + 20

\* parkeringsbehovet baserat på färdmedelsandelsmålet bedöms reellt.

## 5. MOBILITETSTJÄNSTER

Det finns goda möjligheter för personal och besökare att använda andra färdssätt än bil. Det centrala läget i kombination med god tillgång till kollektivtrafik, taxiangöring och bra gång- och cykelinfrastruktur innebär goda förutsättningar för att minska antalet bilparkeringsplatser i samband med införandet av mobilitetstjänster. Följande åtgärder är en sammanställning av exempel på mobilitetstjänster som lämpar sig för den planerade verksamheten. Sammanställningen innehåller mobilitetstjänster riktade till både personal och besökare.

- Bilparkering anordnas i en gemensam parkeringsanläggning som ligger längre bort än närmsta kollektivtrafikhållplats.
- Bilparkering betalas separat av gästen och ingår inte i priset vid bokning av hotell, spa, konferens eller restaurang.
- Laddplatser för elbilar finns att nyttja.
- Verksamheten erbjuder kostnadsfri transport av packning till och från exempelvis Uppsala central.
- Verksamheten har ett avtal med en cykelhandlare för att möjliggöra cykelutlåning till en större grupp gäster vid behov.
- Verksamheten har en cykelpool i syfte att låna ut cyklar till gäster.
- Cykelpoolen kan användas av personalen för resor under arbetstid.
- Cykelpoolen har olika typer av cyklar, såsom elcykel och lådcykel.
- Cykelpoolens cyklar servas regelbundet. För att cyklarna ska kunna användas året om förses de med vinterdäck vid vinterväglag.
- Cykelparkeringar anordnas med ramlås och bra belysning.
- Fem procent av cykelparkeringarna medger mer utrymmeskrävande cyklar, såsom lådcyklar och cykelkärror.
- Det finns cykelparkering inomhus eller under tak.
- Dusch och omklädningsrum finns att tillgå för personalen.
- Verksamheten erbjuder utlåning av cykelpump och laddning av batterier till elcyklar.
- En digital skylt med realtidsinformation om kollektivtrafikavgångar placeras i exempelvis hotellobbyn.
- UL-biljetter ingår i priset vid bokning.
- Information om parkering, låncyklar med mera finns lättillgängligt på bland annat verksamhetens hemsida.

Mobilitetsåtgärderna och parkeringslösningarna utvärderas av fastighetsägaren och anpassas vid behov.

## 6. JÄMFÖRELSE MED LIKNANDE VERKSAMHETER

Ett antal hotell har kontaktats för att undersöka hur parkering löses för verksamheter liknande den planerade i kvarteret Gymnastiken. De kontaktade hotellen ligger i centrala Uppsala och har mellan 95 och 198 rum.

I tabell 6 sammanfattas antalet bilparkeringsplatser per rum för de kontaktade hotellen. Motsvarande siffra för kvarteret Gymnastiken ligger mellan 0,09 och 0,14 om hotellet i enlighet med tabell 4 har mellan 19,4 och 31,3 parkeringsplatser för bil.

Radisson Blu Hotel hänvisar bilburna gäster till Centralgaraget. Där hyr hotellet 10 bilparkeringsplatser. Enligt uppgift från Uppsala Parkering AB har beläggningen på dessa platser i genomsnitt varit 57 procent över hela dygnet under 2022.

Elite Hotel Academia hyr 26 bilparkeringsplatser i garaget i samma fastighet som hotellet, samt 6 platser på innergården. De säljer även parkeringsbiljetter till parkeringsanläggningen Grimhild, men har inga reserverade platser där.

Clarion Collection Hotel har 15 parkeringsplatser utanför byggnaden. Clarion Hotel Gillet har inga reserverade parkeringsplatser, men säljer parkeringsbiljetter till parkeringsgaraget S:t Per som drivs av Aimo Park. Hotell Scandic Uplandia har tillgång till 21 parkeringsplatser i garaget i samma fastighet som hotellet.

Tabell 6 Parkeringsplatser per hotellrum

Hotell	Antal rum	Antal förhyrda bilparkeringsplatser	Bilparkeringsplatser per hotellrum
Planerat hotell inom kvarteret Gymnastiken	220	19-31	0,09-0,14
Radisson Blu Hotel	185	10	0,05
Elite Hotel Academia	198	32	0,16
Clarion Collection Hotel	95	15	0,16
Clarion Hotel Gillet	161		-
Hotell Scandic Uplandia	153	21	0,14

Hotellen har ingen uppgift om i hur stor utsträckning som deras bilparkeringsplatser används. Flera påpekar att långt ifrån alla gäster kontaktar receptionen för parkering, utan löser köp av parkeringsbiljett direkt i app eller automat på någon parkeringsplats eller parkeringsanläggning i närområdet.

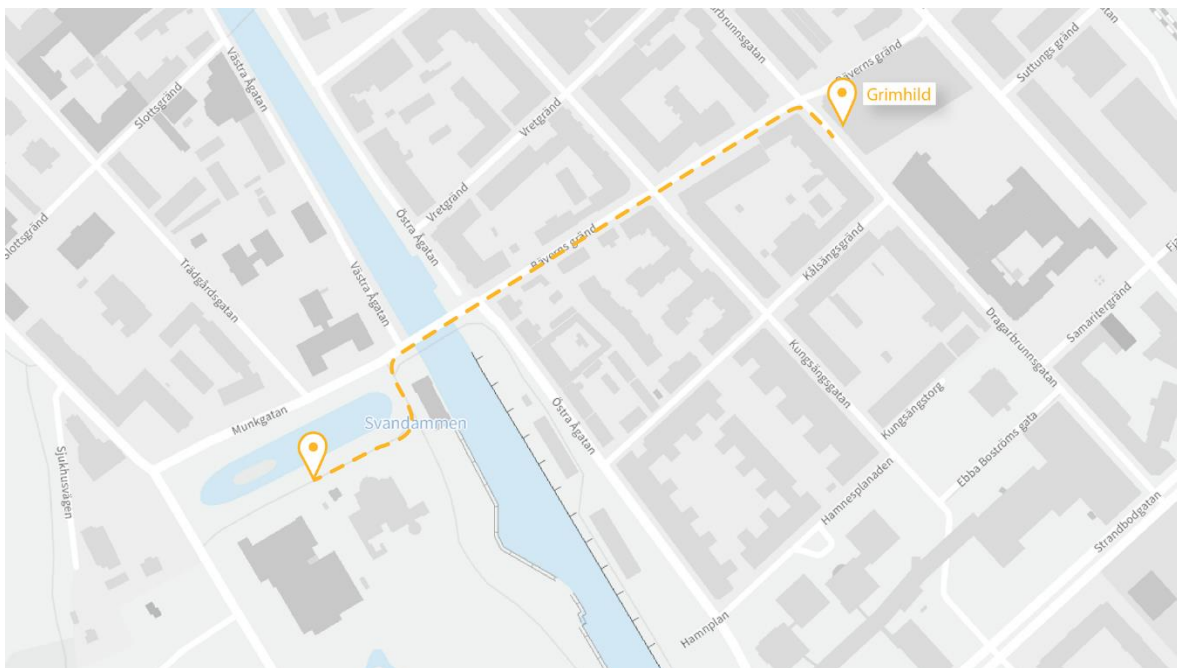
Inget av de kontaktade hotellen upplever att cykelparkering för privata cyklar efterfrågas, annat än av personal. Endast ett av de tillfrågade hotellen har cykelparkering. Det finns dock cykelparkering på allmän plats i nära anslutning till hotellen, vilka skulle kunna användas av eventuella cyklande besökare.

## 7. PLACERING AV PARKERING

### 7.1. PERSONBILAR

Detaljplanen medger underbyggt garage på fastigheten Fjärdingen 34:2. Garaget ska nå genom en hiss för personbilar och planeras inrymma 24 bilparkeringsplatser och en parkeringsplats för rörelsehindrade. Därtill planeras för två parkeringsplatser för rörelsehindrade i markplan, en på fastigheten Fjärdingen 34:1 och en på fastigheten 36:1.<sup>7</sup> För att verksamhetens bilparkeringsbehov ska kunna lösas inom den egna kvarteretsmarken, med den yta i markplan som är planerad att disponeras av byggnader, krävs ett underbyggt garage och att bilparkeringsbehovet minskar, exempelvis genom att mobilitetstjänster implementeras.

Ett alternativ till att bygga ett garage är att lösa bilparkeringsbehovet genom att hyra parkeringsplatser i parkeringshuset Grimhild. Förvaltaren av parkeringshuset Grimhild har kontaktats och det finns lediga parkeringsplatser som motsvarar verksamhetens parkeringsbehov. Det är cirka 500 meters gångavstånd från verksamheten till parkeringshuset Grimhild. Om garaget utgår behöver en parkeringsplats för rörelsehindrade tillskapas i markplan inom fastigheten Fjärdingen 34:2.



Figur 2 Gångväg mellan verksamheten och parkeringshuset Grimhild<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Uppgift från beställare

<sup>8</sup> Bildkälla: Uppsala kommuns webbkarta, egen bearbetning (2022)

## 7.2. CYKLAR

Det finns cykelbanor på samtliga sidor om detaljplaneområdet. Det innebär att verksamhetens cyklade besökare kan ta sig till och från området från alla håll. Eftersom det dessutom finns flera ingångar till området och flera entréer till byggnaderna så är det fördelaktigt om cykelparkeringarna sprids ut på Fjärdingen 34:1, 34:2 och 36:1.

Cykelparkeringarna kommer inte användas om gångavståndet mellan entré och cykelparkering är för stort. Det är därför inte lämpligt att samordna cykelparkering med bilparkering i parkeringshuset Grimhild även om det skulle innebära fördelar såsom bra belysning och väderskydd.

## 7.3. VERKSAMHETENS FORDON

Om verksamheten har behov av att äga ett fordon, till exempel en personbil, mindre skåpbil eller lastcykel, så behöver utrymme för en parkeringsplats reserveras.

Cykelparkeringsplatser för verksamhetens cykelpool kan reserveras i närheten av någon av hotellets entréer. I och med att cyklar är stöldbegärliga kan det vara fördelaktigt att förvara dem i ett låst utrymme. Om ett parkeringsgarage blir aktuellt på Fjärdingen 34:2 så är det en lämplig placering.



## 8. DISKUSSION OCH SLUTSATS

Parkeringsutredningen utgår från Uppsala kommuns parkeringstal och färdmedelsandelsmål i dokumenten *Parkeringstal för Uppsala* och *Handlingsplan för mobilitet och trafik*. Det parkeringsbehov som parkeringstalen och färdmedelandsmålen resulterar i har reducerats, bland annat med anledning av att de planerade verksamheterna kommer att samverka. Det totala parkeringsbehovet, efter reduktion, är cirka 100+20 platser för cykel och mellan 27 och 40 platser för bil. De 20 extra parkeringsplatserna för cykel adderas till verksamhetens totala behov för att ha en marginal om cirka 10 procent samt för att täcka in behovet av parkeringsplatser för elsparkcyklar.

Detaljplanen medger ett underbyggt parkeringsgarage för att möjliggöra att parkering sker inom kvartersmark. Ett underbyggt parkeringsgarage medför både för- och nackdelar ur ett trafikperspektiv jämfört med alternativet där parkeringsplatser hyrs i parkeringshuset Grimhild. Fördelarna är att verksamheterna får större rådighet över bilparkeringsplatserna samt att garaget skulle kunna inrymma en mer stödsäker och attraktiv cykelparkering för exempelvis låncyklar och personalens cyklar. Nackdelarna handlar om att antalet trafikrörelser inom utredningsområdet ökar samt att bilen blir ett mer attraktivt färdmedelsalternativ.

Parkeringsutredningen föreslår en rad mobilitetstjänster som, om de implementeras, kan medföra en kvalitetsökning av cykelparkeringarna och en reduktion av antalet bilparkeringsplatser. Med mobilitetstjänster bör det vara möjligt att nå den reduktion av antalet bilparkeringsplatser som krävs för att all bilparkering ska kunna lösas inom kvartersmark med garage, alternativt via hyrda platser i extern parkeringsanläggning. En kombination av ett garage med färre bilparkeringsplatser och hyrda parkeringsplatser i en extern parkeringsanläggning är också ett möjligt alternativ.

Bilparkeringsbehovet för utredningsområdet som helhet bör ligga inom den lägre halvan av det framräknade spannet. Även om det finns parkeringsplatser tillhörande restaurangen är det inte särskilt troligt att bilburna gäster kommer att efterfråga dem eftersom restauranggäster i centrala Uppsala generellt sett är hänvisade till allmänna parkeringsplatser i centrum. När bilparkeringsplatserna dessutom inte ligger i direkt anslutning till restaurangen blir det mindre attraktivt att välja bilen som färdmedel. Det maximala parkeringsbehovet för var och en av de tre fastigheterna kommer därutöver i de flesta fall inte ske samtidigt. Det gör att de tillfällen då parkeringsbehovet för en av verksamheterna överstiger det normala, många gånger kommer att kunna kompenseras av de andra två.

Kvoten för antal bilparkeringsplatser per hotellrum för det planerade hotellet inom kvarteret Gymnastiken ligger i linje med övriga hotell i centrala Uppsala. Uppsalahotellen som kontaktades är medvetna om att de har gäster som nyttjar andra bilparkeringsplatser än de som hotellet har reserverat. Det är sannolikt att detsamma kommer att gälla för

gäster till hotellet inom kvarteret Gymnastiken. Gästerna kan komma att välja andra bilparkeringsplatser i närområdet på grund av exempelvis lägre taxa.

Dagens verksamhet i kvarteret Gymnastiken nyttjar parkeringsplatser för såväl bil som cykel på allmän plats. Det finns anledning att bevara delar av dessa även om nuvarande verksamhet upphör. Parkeringsplatserna för rörelsehindrade kan användas av besökare till Stadsträdgården och behovet av cykelparkering på allmän plats i området kommer att kvarstå, framför allt i anslutning till Sjukhusvägen i ett framtida scenario med en central kollektivtrafikhållplats med många av- och påstigande resenärer.

I och med fastigheternas centrala läge och målet om att utomhusmiljön ska upplevas som en förlängning av Stadsträdgården, kommer verksamheterna dessutom vara en del i en helhet där även Stadsträdgården, Åstråket och Svandammen ingår. I och med platsens utformning skapas en sömlös övergång mellan privat och allmänt. Parkeringar tillhörande verksamheten kommer troligtvis att användas av besökare som har det allmänna som sin främsta målpunkt. På samma sätt kan parkeringar på allmän plats komma att användas av besökare till verksamheterna inom detaljplaneområdet. Det är därför viktigt med en god samverkan mellan privat aktör och kommun. På så sätt kan kvarteret Gymnastiken och Flustret med omgivning bli en attraktiv och levande plats i staden.

## 9. REFERENSER

Annordia. (u.d.). *Prisuppfattning del 1: Kassaflödesanalys - destination Svandammen*. Stockholm: Annordia.

Destination Uppsala. (2022). *Statistik*. Hämtat från Destination Uppsala : <https://destination uppsala.se/content/uploads/2022/12/inkvarteringsstatistik-oktober-2022.pdf>

Uppsala kommun. (2018). *Parkeringstal för Uppsala*. Uppsala : Plan- och byggnadsnämnden.

Uppsala kommun. (2021). *Handlingsplan för mobilitet och trafik*. Uppsala: Kommunstyrelsen.

Uppsala kommun. (den 13 maj 2022). *Karta över Uppsala kommun*. Hämtat från Uppsala kommun: <https://www.uppsala.se/kommun-och-politik/kartor-och-statistik/karta-over-uppsala-kommun/>

## BILAGA 1

Beräkningar tillhörande parkeringsutredning.

Tabell 4 Parkeringsbehov för personbil

	Reducerat parkeringsbehov baserat på parkeringstal	Parkeringsbehov baserat på färdmedelsandelsmål	Parkeringsbehov efter rimlighetsbedömning
Hotell Fjärdingen 34:2	$(9700/1000) * 2 = 19,4$	$(220 * 0,70 * 0,17) + (30 * 0,17) = 31,3$	19,4–31,3
Restaurang & konferens Fjärdingen 36:1	$((4200/1000) * 2) - (((0,35 * 261,8) / 180) * (4200 / 1000) * 2) = 4,1$	$((180 - (0,35 * 261,8)) * 0,5 * 0,17) + (20 * 0,17) = 10,9$	$((180 - (0,35 * 261,8)) * 0,5 * 0,07) + (20 * 0,17) = 6,5$
Spa Fjärdingen 34:1	$((2100/1000) * 2) - (((0,15 * 261,8) / 60) * (2100 / 1000) * 2) = 1,5$	$(60 - (0,15 * 261,8)) * 0,5 * 0,17 = 1,8$	1,5–1,8
<b>Totalt</b>	$19,4 + 4,1 + 1,5 = 25,0$	$31,3 + 11,1 + 1,7 = 44,0$	$19,4 + 6,5 + 1,5 = 27,3$ $31,3 + 6,5 + 1,8 = 39,5$

Tabell 5 Parkeringsbehov för cykel

	Reducerat parkeringsbehov baserat på parkeringstal	Parkeringsbehov baserat på färdmedelsandelsmål	Parkeringsbehov efter rimlighetsbedömning
Hotell Fjärdingen 34:2	$(9700/1000) * 40 = 388,0$	$(261,8 * 0,55) + (30 * 0,55) = 160,5$	$(30 * 0,55) + 10 = 26,5$
Restaurang & konferens Fjärdingen 36:1	$((4200/1000) * 40) - (((0,35 * 261,8) / 180) * (4200 / 1000) * 40) = 82,5$	$((180 - (0,35 * 261,8)) * 0,55) + (20 * 0,55) = 59,6$	$((180 - (0,35 * 261,8)) * 0,6) + (20 * 0,55) = 64,0$
Spa Fjärdingen 34:1	$(2100/1000) * 40 - (((0,15 * 261,8) / 60) * (2100 / 1000) * 40) = 29,0$	$(60 - (0,15 * 261,8)) * 0,55 = 11,4$	11,4*
<b>Totalt</b>	$388,0 + 82,5 + 29,0 = 499,5$	$160,5 + 59,6 + 11,4 = 231,5$	$26,5 + 64,0 + 11,4 = 101,9$ (+20,4)

\* parkeringsbehovet baserat på färdmedelsandelsmålet bedöms reellt.

Tabell 6 Parkeringsplatser per hotellrum

Hotell	Bilparkeringsplatser per hotellrum
Planerat hotell inom kvarteret Gymnastiken	19,4/220 respektive 31,3/220 = 0,09–0,14
Radisson Blu Hotel, Uppsala	10/185= 0,05
Elite Hotel Academia, Uppsala	32/198= 0,16
Clarion Collection Hotel, Uppsala	15/95= 0,16
Clarion Hotel gillet	(inga ägda/hyrda platser, säljer biljetter till parkeringsgarage)
Hotell Scandic Uplandia	21/153= 0,14