

Österplan – en ny kvarterspark i Uppsala

Samhällsnyttig utveckling
genom omdisponering av allmän plats

Kristofer Södergren



Titel: Österplan – en ny kvarterspark i Uppsala. Samhällsnyttig utveckling genom omdisponering av allmän plats

Engelsk titel: Österplan – A New Neighbourhood Park in Uppsala. Civic Development Through Rearranging Public Space

© Kristofer Södergren

Handledare: Maria Hedberg, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Lena Steffner, SLU, institutionen för stad och land

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå G2E

Kurs: EX0725, Projekt i landskapsarkitektur

Landskapsarkitektprogrammet, Ultuna

Nyckelord: Central parkering, Offentlig yta, Planläggning, Samhällsnytta, Urban park,

Omslagsbild: Park och parkering samsas vid Österplan. Foto: Kristofer Södergren

Publiceringsår: 2014

Publiceringsort: Uppsala

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>

Sammanfattning

Centralt belägen offentlig mark är i regel ytor som används effektivt. Kommunerna behöver göra avvägningar mellan praktiska lösningar och rekreativa miljöer för att skapa en fungerande stadskärna. Parkering och parkmark är exempel på samhällsnyttiga faktorer som behöver erbjudas i stadsrummet. Österplan i Uppsala är en kommunalt ägd yta som består av lika delar parkering och parkmark. Uppsalas mest centrala delar saknar kvarterspark i närområdet, vilket Österplan skulle kunna erbjuda. Det skulle innebära en större parkmark av högre kvalitet. Syftet med detta arbete är att undersöka om och hur Österplan kan planeras för att erbjuda en kvarterspark samtidigt som parkeringsbehovet bibehålls. Genom denna studie beaktas de sociala och funktionella perspektiven inom offentlig mark. Ekologiska och ekonomiska aspekter är även viktiga att ta i beaktning, dock behandlas dessa faktorer inte i detta arbete. Utnyttjandet av parkeringsplatserna och Uppsala Kommuns riktlinjer för kvarterspark analyseras tillsammans med Jan Gehls teorier om mänsklig skala och uppfattning i det offentliga rummet. Detta för att säkerställa en planläggning som täcker de funktionella behoven som kan ske i relation till just Österplan som specifikt område. Parkeringen vid Österplan har halvfull beläggning vilket möjliggör en omvändning av området. De gröna ytorna kan omvandlas till kvarterspark med fler funktioner samtidigt som dagens parkeringsbehov fortfarande erbjuds. Det finns anledning för kommunerna att utvärdera städernas centralt belägna offentliga mark för att eventuellt kunna erbjuda platser med högre samhällsnytta.

Abstract

Centrally located public areas are usually places which are intensely used. Local authorities need to find a balance between practical solutions and recreational environments to create a well functioning city centre. Car parking and park are examples of socially beneficial factors that need to be offered in the city. Österplan in Uppsala is a municipally owned area consisting of equal parts of car parking and park. Today Uppsala's most central areas are in need of neighbourhood park in a close distance, which Österplan could offer. It would mean a larger park of higher quality. The purpose of this essay is to investigate if and how Österplan can be re-planned to offer both a neighbourhood park and parking for cars. This study cares about the social and functional perspectives within this particular public area. Ecological and economic aspects are also important to take into consideration, but these aspects are not treated in this essay. The existing use of the car parking and Uppsala municipality's guidelines for neighbourhood park is analysed together with Jan Gehl theories of human scale and the perception in the public domain. The car parking at Österplan has a half-full occupancy which allows a reconfiguration of the area. The green surfaces can be converted to neighbourhood park with more features while today's parking still will be offered. There are reasons for municipalities to evaluate cities' central public areas in order to possibly be able to offer civic developed places.

Innehåll

Introduktion	5
Bakgrund.....	6
Österplan	7
Begreppsprecisering	8
Syfte och mål	8
Frågeställning	9
Avgränsningar	9
Metod	9
Inventering	10
Beläggingsinventering för Österplans parkeringsplats.....	10
Österplans befintliga situation	10
Uppsala kommuns riktlinjer för planläggning av kvarterspark.....	10
Trafikverkets regler för planläggning av parkeringsytor	11
Individens upplevelser i offentliga sammanhang.....	12
Analys	13
Program och planläggning	13
Resultat.....	14
Inventering	14
Beläggingsinventering för Österplans parkeringsplats.....	14
Trafikverkets regler för planläggning av parkeringsytor	16
Analys	17
Del 1 - Ytor och disponering	17
Del 2 – Funktioner och behov.....	17
Program och planläggning	18
Ny situationsplan - Österplan.....	19
Diskussion.....	20
Metodanalys.....	20
Resultatanalys	21
Slutsats	22
Referenser	23

Introduktion

Hur avgörs planläggningen för allmän mark i dagens stora städer?

Där det på centralt belägen mark inte byggs bostäder, kontor och handel behöver samhällsnyttiga funktioner rymmas (Boverket 2007, s.10-11). Boverket menar även att städernas tillväxt nästan alltid tar bostadsnära natur i anspråk, vilket innebär att alltmer allmän mark övergår till privata kvarter eller vinstdrivande ytor. Parkmark i svenska städer är i regel hotade av exploatering i centrala lägen, vilket är ett problem när det gäller centralt belägna grönytor (Boverket 2007, s.12-13). I städernas centrala delar är det många funktioner som ska rymmas. Vid sidan av privat mark erbjuder kommunen offentlig service i form av grön- och infrastrukturer inom allmänna ytor. Planeringen och avvägningen mellan privata och allmänna intressen är ofta förekommande i arbetet för en landskapsarkitekt. För att ta ställning och göra bedömningar som är till största nytta för allmänheten behövs ett objektivt angreppssätt. Landskapsarkitekten hanterar i regel en stadsutveckling som behandlar ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter i relation till varandra. Att ta hänsyn till befintliga riktlinjer och regler samt planlägga för funktioner och inslag som täcker individens behov är ett samhällsnyttigt utvecklingsarbete som landskapsarkitekter kan stöta på i sin yrkesroll.

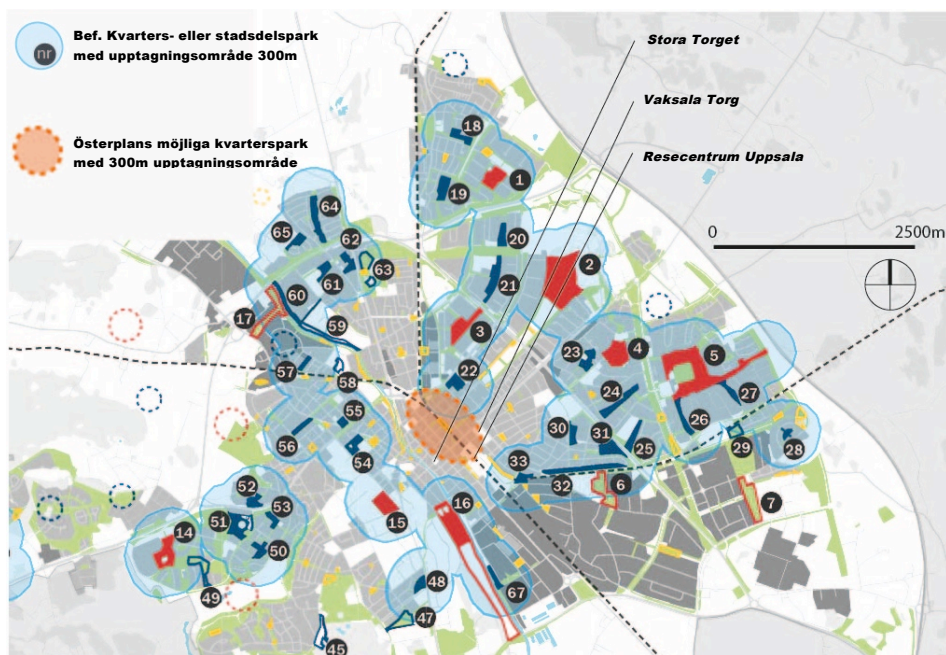
Uppsala Kommuns invånarantal växer stadigt, prognosen visar att ökningen i genomsnitt kommer att vara knappt 2500 personer per år till 2020 (Uppsala kommun 2014). Det ställer högre krav på stadens allmänna ytor då de offentliga rummen behöver vara av hög kvalitet. Uppsala Kommun beskriver problemet med innerstadens grönstruktur i sina riktlinjer för stadens parker:

I och med att innerstaden växer både när det gäller utbredning och antal boende behöver även parkerna närmast runt innerstaden hålla en hög standard och gestaltas så att de upplevs som tydligt offentliga och attraktiva stadsrum (Uppsala Kommun 2013a, s.10)

Att stadens parker är områden som ska planeras för samhällsnytta, det är också något som Uppsala Kommun lyfter fram i parkprogrammet (Uppsala Kommun 2013a, s.13). Som samhällsnyttiga funktioner nämns bland annat folkhälsa, trivsel och underhåll för att bevara parkens kvaliteter.

Boverket (2007, s.27) pekar på att bostadsnära natur, dvs grönområde inom 300m från bostaden, är något som alla bör ha tillgång till och bör tas i beaktande vid stadsplanering. Österplan i centrala Uppsala är den enda större grönyta, förutom stadsträdgården, som kan vara innerstadens närmsta offentliga rum av grön karaktär. Området har potential att genom ny planläggning inom befintlig yta fungera mer effektivt ur ett samhällsnyttigt perspektiv, där både individens behov och kommuns riktlinjer beaktas.

Österplan i Uppsala är ett kommunalt ägt område där både småpark och parkering samsas. Jag menar att en omställning av detta område kan leda till en ny kvarterspark med ett upptagningsområde, 300m, som skulle erbjuda Uppsalas mest centrala delar en större grönyta av högre kvalitet (fig. 1). Denna omställning behöver ske i relation till den parkering som idag finns inom området då dagens samhällsnyttiga förutsättningar inte ska försämrans i en allt tätare stadsbild.



Om Österplan kan omvandlas till kvarterspark skulle många centralt boende invånare få tillgång till bostadsnära natur inom 300m från bostaden.

Fig. 1 – Underlag för illustration © Uppsala Kommun 2014

Bakgrund

Sociala aspekter såsom utbildning, säkerhet och anställning har länge fått uppmärksamhet när det gäller indikationer om städers eller stadsdelars kvalitet och status som levnadsplats, det menar Herzele (2005, s.61). Dock pekar Herzele (2005, s.61) på de senaste 15-20 åren att miljöaspekter spelat en allt större roll. Herzele (2005, s.61) hävdar även att en attraktiv gatumiljö och grönytor inom gångavstånd är exempel på faktorer som idag är minst lika viktiga för människors livskvalitet. Parker och andra platser fungerar när de är av god kvalitet och belägna i människors livs- och rörelsemönster (Herzele 2005, s.61).

Oavsett var i landet man bor är huvudsaken att människor inte ska ha längre än 300 meter till ett område där man kan koppla av, ensam eller i grupp, och som består av naturliga element såsom ordnad vegetation, vatten, strand eller skog (Boverket 2007, s.14).

En sammanfattning av tidigare kvantitativ forskning pekar på en rad aspekter som bidrar till en parks kvalitet och således högre användande, menar McCormack, Rock, Toohey & Hignell (2010). Författarna beskriver närhet, underhåll, estetik, säkerhet och bekväma inslag i en park som viktiga faktorer.

Uppsala Kommun har ett parkprogram (Uppsala Kommun 2013a) där man beskriver målbilden av stadens grönstrukturer. Var stadsdels-, kvarters- och småparker bör vara och innehålla för att fungera ändamålsenligt och erbjuda invånarna parkmark nära dess bostäder och rörelsestråk.

Att bjuda in människor till längre och mer frekventa besök i det offentliga rummet, det är i huvudsak det enklaste och mest effektiva sättet att nå ett rikt fungerande folkliv i stadsmiljö menar Jan Gehl (2010, s.232-233). Vidare pekar

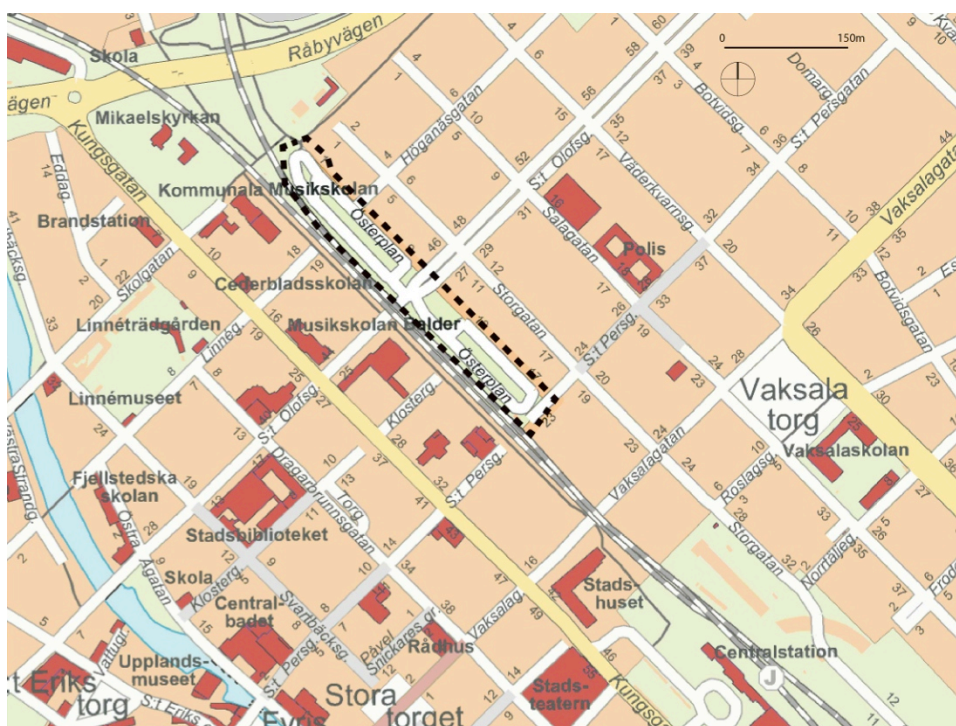
Gehl på att det sker genom att höja kvaliteten och tillgängligheten på de allmänna ytorna så att människor sammanstrålar i ett gemensamt område.

Uppsala innerstad har 18 m² park per invånare. Att jämföra med resterande stadsdelar som har mellan 46-114 m² park per invånare (Uppsala Kommun 2013b, s.6). Med tanke på att innerstadens yta är kraftigt exploaterad är det problematiskt att planlägga för en markant ökning av parkmark i innerstaden.

Carmona, Tiesdell, Heath & Oc (2010, s.238-239) hävdar att offentliga parkeringar är svåra att väva in i stadsbilden då ytan skall tjäna sitt syfte men samtidigt inte fragmentera de allmänna stadsrummen. Författarna menar även att vi behöver planera för ett fortsatt behov av parkeringsplatser även i framtiden Carmona et al. (2010, s.238-239)

Österplan

Österplan (fig. 2) är ett område där parkering och gata, ca 0,7 ha, och grönstruktur, ca 0,8 ha, samsas i ett centralt stråk intill järnvägens östra sida. Park- och parkeringsytan är uppdelad i två sidor, norra och södra, vilken avgränsas av S:t Olofsgatan (fig. 2). Området är centralt beläget i Uppsala där det saknas kvarters- eller stadsdelspark inom 300 meter från bostaden.



Österplan är centralt beläget och täcker omkring 1,5ha i sin långsträckt form.

Fig. 2 - © Lantmäteriet, i2012/901

Tidigare analys visar att platsen som park saknar uppehållande aktiviteter samt möjlighet till rekreation, även om det är folkrörelse vid och genom platsen (Linde 2012). Linde (2012) beskriver även Österplan som en plats där bilarna dominerar och att en sammanhållen struktur saknas, främst för gående och cyklister.

Uppsala Kommun pekar på Österplan som den enda större tillgängliga utvecklingsytan i innerstaden när det gäller parkmark (Uppsala Kommun 2013b, s.9). Om ytan kan utvecklas med lekplatser och gräsytor för picknick och folkliv,

då skulle innerstadens befintliga brist på bostadsnära natur förbättras (Uppsala Kommun 2013b, s.9).

Uppsala Kommun kan i min mening använda denna offentliga plats mer effektivt och överväga möjligheten för omdisposition och kvalitetshöjning inom den yta som finns, i linje med parkprogrammets intentioner för Österplan.

Begreppsprecisering

Följande ord är vanligt förekommande i min uppsats och har en specifik betydelse för arbetets undersökning och genomförande.

Småpark – En liten bostadsnära park, mindre än 1 ha (Uppsala Kommun 2013a, s.20).

Kvarterspark – En yta om 1 ha eller större. Här ska flera olika aktiviteter samtidigt kunna pågå utan att störa varandra. Parken ska ligga inom 300 m från bostaden (Uppsala Kommun 2013a, s.20).

Bostadsnära natur – En grönyta med nuvarande och potentiella värden inom 300 m från bostaden. Man kan nå området till fots och de ingångar till naturen som finns skall framgå (Boverket 2007).

Samhällsnyttig plats – Med detta menar jag en offentlig plats eller underlättande funktion som inte ägs av privata bolag och som kan innebära rekreation för individen. I det här fallet menar jag hela Österplans område. För mig innebär en samhällsnyttig utveckling av Österplan krav på skötsel och tillsyn samt ett korrekt förhållningssätt till regler och riktlinjer. I begreppet ingår även individens upplevelser av området genom folkhälsa, trivsel och blomning (Uppsala Kommun 2013a, s.13).

Parkmark – Offentlig rekreations- och/eller motionsplats av grön karaktär. Parkmark kan vara både anlagd och naturlig, dvs. ordnad planterad park eller naturlig skog (Uppsala Kommun 2013a, s.26).

Beläggning – Med detta menar jag den andel av en parkering som används, i procent, vid en given tidpunkt. Preciseringsen bygger på det begrepp Uppsala kommun använder vid beläggningsinventeringar enligt Kurt Auoja¹.

Syfte och mål

Det fanns anledning att undersöka om Österplan, som idag är en småpark, kunde utvecklas till kvarterspark om minst 1 ha, genom att ett överskott av parkeringsplatser överläts till platsens parkmark.

En samhällsnyttig utveckling av Österplan innebar ett korrekt förhållningssätt till de regler och riktlinjer som fanns för planläggning av park- och parkering. Samtidigt behöver man, i utformning av en ny plan, förhålla sig till individens upplevelser och behov i det offentliga rummet.

Syftet är att samhällsnyttigt utveckla Österplan i Uppsala genom en ny planläggning för området.

¹Kurt Auoja, trafikingenjör vid kontoret för samhällsutveckling vid Uppsala Kommun, samtal och mail 140410 - 140515

Frågeställning

Hur stor yta av parkeringen vid Österplan kan överlåtas till parkmark? På vilket sätt kan den eventuella ytan omdisponeras och samhällsnyttigt utveckla hela Österplan från småpark till kvarterspark, utan att tillgången på parkeringsplatser försämras?

Avgränsningar

Geografiskt avgränsades området till Österplan i Uppsala, vilket är ytan öster om järnvägen och väster om Storgatans kvartersstruktur (fig 2). I söder avgränsas ytan av S.t Persgatan och i norr av gång- och cykelbanorna i Österplans norra ände.

I stadsplanering finns det en rad regler, lagar och riktlinjer att ta i beaktande. I det här arbetet har jag begränsat mig till Trafikverkets regler för utformning av gaturum och Uppsala Kommuns sociala riktlinjer för stadens parker. Arbetets mening var inte att djupgående analysera de ekonomiska och ekologiska aspekterna ur denna omvandling.

För att bedöma platsens utveckling i mänsklig skala har jag studerat litteratur som behandlar människans upplevelser av offentliga stadsrum. Jag har inte genomfört några intervjuer eller enkäter för att kartlägga behov från de närboende, även om en sådan undersökning kan ge värdefulla underlag för en samhällsnyttig utveckling.

Arbete konkluderades i en situationsplan med övergripande struktur för området där ytor och funktioner presenterades. Detaljeringen i planen är grov och baserad på den nivå som är tillräcklig för att beskriva människans uppfattning av olika funktioner i offentlig miljö.

Metod

För att ta reda på hur stor del av parkeringsytan som eventuellt kunde omdisponeras till parkmark samlade jag in data från en beläggningsinventering Uppsala Kommun genomfört vid Österplans parkeringsplats. När parkeringsbehovet var fastställt kunde jag sedan överlåta den oanvända parkeringsytan till parkmark, ett arbete som skedde digitalt i Geodatas kartmaterial för att ha tillgång till exakta mått.

När de nya park- och parkeringsareorna var kända, men inte disponerade, kunde arbetet fortsätta med att svara på frågan om hur det nya området kunde utvecklas samhällsnyttigt mot kvarterspark. Det arbetet baserades på kännedom i vilka park- och parkeringskriterier som behöver uppfyllas. För att förhålla sig till dessa kriterier studerade jag Uppsala Kommuns program och riktlinjer för stadens parker samt Trafikverkets regler för en säker och yteffektiv parkeringsmiljö. Det var även viktigt att ha kännedom om individens upplevelser och behov av en offentlig plats, därför har arbetet medfört studier i stadsplanering utifrån mänsklig skala. Slutligen har analys av dessa fakta resulterat i programpunkter för en ny planläggning.

Inventering

Inventeringar har genomförts för att kartlägga riktlinjer, regler och funktioner som spelar roll vid en ny planläggning.

Beläggningsinventering för Österplans parkeringsplats

I en samhällsnyttig utveckling bör både park och parkeringsytor fungera efter invånarnas behov. Kännedom om parkeringens beläggning har därför varit grundläggande för områdets planläggning.

För att svara på frågan hur stor del av parkeringsytan som kunde omvandlas till parkmark tog jag del av inventeringsdata från Uppsala Kommun. De har under en vecka i april 2012 genomfört inventering vid olika tidpunkter och fastställt beläggningen för Österplans parkering. Underlaget har legat till grund för bedömningen av hur stor yta som överlåtits till omvandlingen av kvartersparksstruktur.

I inventeringsunderlaget framgick det hur många bilar som var parkerade mellan 11:00-13:00 respektive 16:00-18:00, samt vilken taxa som gällde under dygnet. Jag har även tittat på Uppsala kommuns intäkter för Österplans parkering månad för månad under 2012 för att se huruvida beläggningsinventeringen gav en rättvis bild över året. I jämförelsen med biljettintäkter per månad har jag då kunnat fastställa om beläggningen skiftar över året, och i sådana fall i vilken grad. Denna jämförelse var viktig för att inte utforma platsen efter parkeringsbehoven endast i april. För att kontrollera och säkerställa inventeringens uppgifter förde jag telefonsamtal med Kurt Auoja¹.

Österplans befintliga situation

För att ha möjlighet att inventera och planlägga ett område där ytornas areor spelar roll har det varit av största vikt att kunna arbeta med exakta mått. Därför beställde jag en baskarta i AutoCad-format över Österplan genom Geodata vid Uppsala Kommun. Underlaget gav mig möjligheten att noggrant mäta upp respektive park- och parkeringsyta samt att räkna på omdisponeringen av den oanvända parkeringsytan. Här har det även framgått hur många parkeringsplatser det fanns, vilken typ av parkeringsplatser det var och hur de var placerade inom området. I underlaget blev det även känt var områdets in- och utfarter var belägna. För att komplettera underlaget genomförde jag en platsinventering som kartlagde Österplans befintliga funktioner som kunde vara intressanta för den nya planläggningen, såsom befintlig vegetation eller fysiskt anlagda inslag.

Uppsala Kommuns riktlinjer för planläggning av kvarterspark

Det var viktigt att den nya park- och parkeringsplanen för området skulle fungera samhällsnyttigt och bidra med en högre kvalitet för boende och besökare. För att säkerställa detta undersökte jag Uppsala Kommuns riktlinjer för stadens parker (Uppsala Kommun 2013a) som beskriver vilka funktioner en kvarterspark behöver ha. Parkprogrammet har utformats av bakomliggande styrdokument, bland annat *Policy för hållbar utveckling*, *Översiktsplan 2010*, *Fritidspolitiskt program*, *Barn- och ungdomspolitiskt program* samt *Trädhandbok för Uppsala kommun* (Uppsala Kommun 2013a, s.7).

¹Kurt Auoja, trafikingenjör vid kontoret för samhällsutveckling vid Uppsala Kommun, samtal och mail 140410 - 140515

De riktlinjer som finns för Uppsalas parker beskriver vilka funktioner varje typ av park ska innehålla. En kvarterspark ska erbjuda flera olika aktiviteter, som dessutom kan pågå samtidigt utan att störa varandra (Uppsala Kommun 2013a, s.20).

Här kan man äta sin picknick, hänga med kompisar, sola, leka på lekplatsen och spela boll men också uppleva rofylldhet och njuta av grönskan. Parken är både en "grön lunga" och en samlingspunkt (Uppsala Kommun 2013a, s.20).

I citatet beskrivs Uppsala Kommuns riktlinjer för kvarterspark. Utöver dessa funktioner ska parken ge identitet åt området och fylla en social funktion. Parken ska erbjuda möjlighet till lek och upplevelser samt avkoppling och återhämtning. Att kunna känns sig trygg i det offentliga rummet är en viktig aspekt i detta sammanhang (Uppsala Kommun 2013a, s.20).

Uppsala Kommun beskriver även stadens parker som områden som ska planeras för samhällsnytta. Folkhälsa, trivsel, ekosystemtjänster och möjlighet till odling är aspekter som framställdes som samhällsnyttiga inslag i en park. Man ska även sköta och underhålla parkerna så att investerade värden består samt lyfta fram Uppsala som en blommande och grönskande stad (Uppsala Kommun 2013a, s.13). Utifrån arbetets avgränsningar konkretiserade jag de funktioner som beskrevs och analyserade sedan dessa för att anpassas till Österplans nya planläggning.

Trafikverkets regler för planläggning av parkeringsytor

Samhällsnyttan i en parkeringsplats ligger i att erbjuda det platsbehov som finns, samtidigt som trafikmiljön ska vara säkert utformad. I synnerhet om parkeringen är belagd i anslutning till en park. För omställningen inom området har jag därför använt mig av underlaget *Krav för Vägars och Gators Utformning* framtaget av Trafikverket i samarbete med Sveriges kommuner och Landsting (Trafikverket 2012). Jag studerade skriften och följde de regler som var aktuella för en situation som den vid Österplan, följaktligen tvär- och snedställda parkeringslösningar med tillhörande angöringsytor. En viss uppställningsvinkel gav givna mått för parkerings- och angöringsyta beroende på om det var tvär- eller snedställda mot körbanan. På följande sätt förhåller sig måtten till varandra enligt Trafikverket (2012, s.172-173).

Uppställningsvinkel	P-yta (m)	Angöringsyta (m)
90° tvärställd	2,4x5,0	6,5
90° tvärställd	2,5x5,0	6,1
75° snedställd	2,5x5,5	5,2
60° snedställd	2,7x5,6	3,5
45° snedställd	3,3x5,3	3,5
30° snedställd	4,6x4,8	3,5

Vidare framgår det att av Trafikverkets (2012, s.172-173) att parkeringsplatser för rörelsehindrade hade större mått och placeringen av dessa skulle vara nära entréer. Dessa olika lösningar tog jag med mig till analyskedet där jag provade dem i förhållande till Österplans område.

Individens upplevelser i offentliga sammanhang

En kvarterspark medför en rad olika funktioner och inslag som bidrar till det samhällsnyttiga värdet av platsen. För att placera dessa funktioner i det offentliga rummet behövdes en förståelse för vad människor upplever och hur de beter sig i allmänna situationer. Det kunde Jan Gehls teorier om offentliga platser bidra med. Gehl har en stor inblick och förståelse för kopplingen mellan offentliga ytor och medborgarnas rörelse i samhället, det menar den erkände arkitekten Richard Rogers (Gehl 2010, s.IX). Gehl är från Danmark och har en god inblick i just skandinaviskt användande som påverkas starkt av årstider och säsongsdynamik, vilket jag såg som positivt vid planläggning av ett område som detta. Litteraturen som användes i arbetet var *Cities for People* (Gehl 2010).

Jan Gehl redogör för tolv kvalitetskriterier när det gäller människans upplevelse av det offentliga rummet (Gehl 2010, s.238-239). Han menar att kriterierna kan delas upp i tre kategorier (skydd, komfort och behag) men att de fortfarande är beroende av varandra. Att planera en yta enligt de tolv kvalitetskriterierna, det är ett sätt att nå ett väl fungerande offentligt rum.

Skydd

Trafikskydd	Trafikskydd för gående och cyklister i stadsmiljö.
Brottskydd	Välbefolkad och belyst yta med många aktiviteter.
Klimatskydd	Skydd mot vind, regn, kyla, avgaser och buller.

Komfort

Promenera	Bra underlag med hög tillgänglighet utan hinder.
Stå still	Attraktiva zoner med möjlighet att stanna till.
Sitta	Bra sittplatser som nyttjar platsens fördelar.
Se	Öppna, intressanta siktlinjer i rimliga avstånd.
Tala och lyssna	Låg bullernivå och strategisk möblering.
Leka och motionera	Inbjudande aktivitetsytor dygnet runt och året om.

Behag

Skala	Hus och rum förhåller sig till rimlig mänsklig skala.
Närklimat	Möjlighet att nyttja sol/skugga och värme/kyla.
God design	Goda val av material och detaljer samt bra växter.

Denna kategorisering analyserade jag i förhållande till Uppsala Kommuns riktlinjer.

Analys

För att genomföra den nya planläggningen behövde jag sammanställa och analysera de fakta som inventeringen visade, utefter de begränsningar jag gjort. Jag genomförde detta analysarbete genom en schematisk bild där jag undersökte den befintliga situationen med den målbild min inventering resulterat i. För att koppla kvarterparkens funktioner till en placering ställde jag Uppsala Kommuns riktlinjer i förhållande till Jan Gehls teorier. Jag tittade på respektive riktlinje och skapade en länk till ett eller flera av Gehls kvalitetskriterier, på ett sådant sätt fick jag en referens för hur jag skulle hantera riktlinjerna i det offentliga rummet. Arbetet ledde slutligen fram till grundkriterier för Österplan samt samhällsnyttiga programpunkter som låg till grund för den nya planen.

Eftersom Uppsala Kommuns riktlinjer, Trafikverkets regler och Jan Gehls teorier gäller övergripande krävdes ett förhållningssätt till Österplan som specifik plats. Med hjälp av det digitala kartunderlaget framgick det hur stora befintliga ytor är och hur stor omfördelning som krävdes för att den gröna ytan skulle kunna fungera som kvarterspark enligt Uppsala Kommuns parkprogram. Det var även känt vilka funktioner Österplan saknar enligt Uppsala Kommuns riktlinjer.

Sedan följde en rad utformningstester i det digitala kartunderlaget för att prova funktionernas storlek och placering i förhållande till klimat- och områdesaspekter, såsom väderstreck och befintliga byggnader samt bil- och järnvägstrafik. I dessa tester kunde jag ta hänsyn till entréerna till områdets bostadshus samt boendeparkeringens läge i förhållande till dessa. Här provade jag en kvartersparks funktioner i relation till Jan Gehls teorier samt Österplan som givet område.

Att arbetet skedde digitalt i AutoCad-format berodde på att jag var beroende av att förhålla mig till areor och mått inom området för att disponera ytorna. I datorn hade jag även möjlighet att samtidigt prova olika arealösningar då jag kunde lagerlägga olika ritningar på varandra för att jämföra resultatet. Det hjälpte mig även att förhålla mig till Österplans befintliga vegetation och yttre gränser.

Eftersom Österplan innehåller både park- och parkeringsyta fick planläggningsarbetet ta hänsyn till hela området då dessa delar förhöll sig till varandra. Jag fick således kontrollera ytor, mått och funktioner löpande under arbetets gång.

Program och planläggning

Slutligen sammanställdes programpunkter utefter de krav, riktlinjer och mål som inventerings- och analysarbetet resulterat i. Dessa inkluderade grundkriterier för omdisponeringen av områdets ytor samt kvalitetskriterier för områdets funktioner. Programpunkterna låg sedan till grund för utformningen av den nya situationsplanen. Planläggningen slutfördes när området uppfyllde programpunkterna, vilket innebar ett samhällsnyttigt område med utvecklade park- och parkeringsytor.

Resultat

I avsnittet visas först inventeringsresultaten följt av analys och de program-punkter som därefter bildades. Slutligen framgår den nya situationsplanen som ett resultat ur programpunkterna.

Inventering

Resultaten ur inventeringsstudierna presenteras efter respektive underlag.

Beläggningsinventering för Österplans parkeringsplats

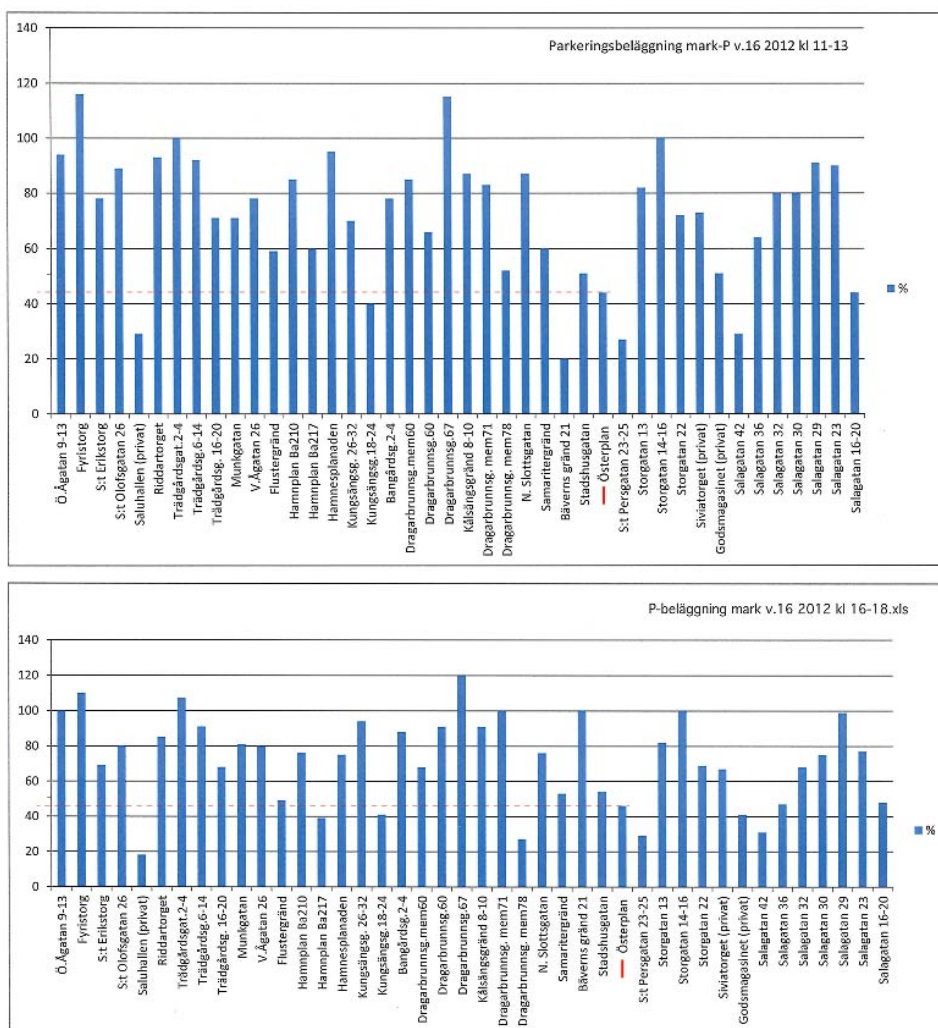
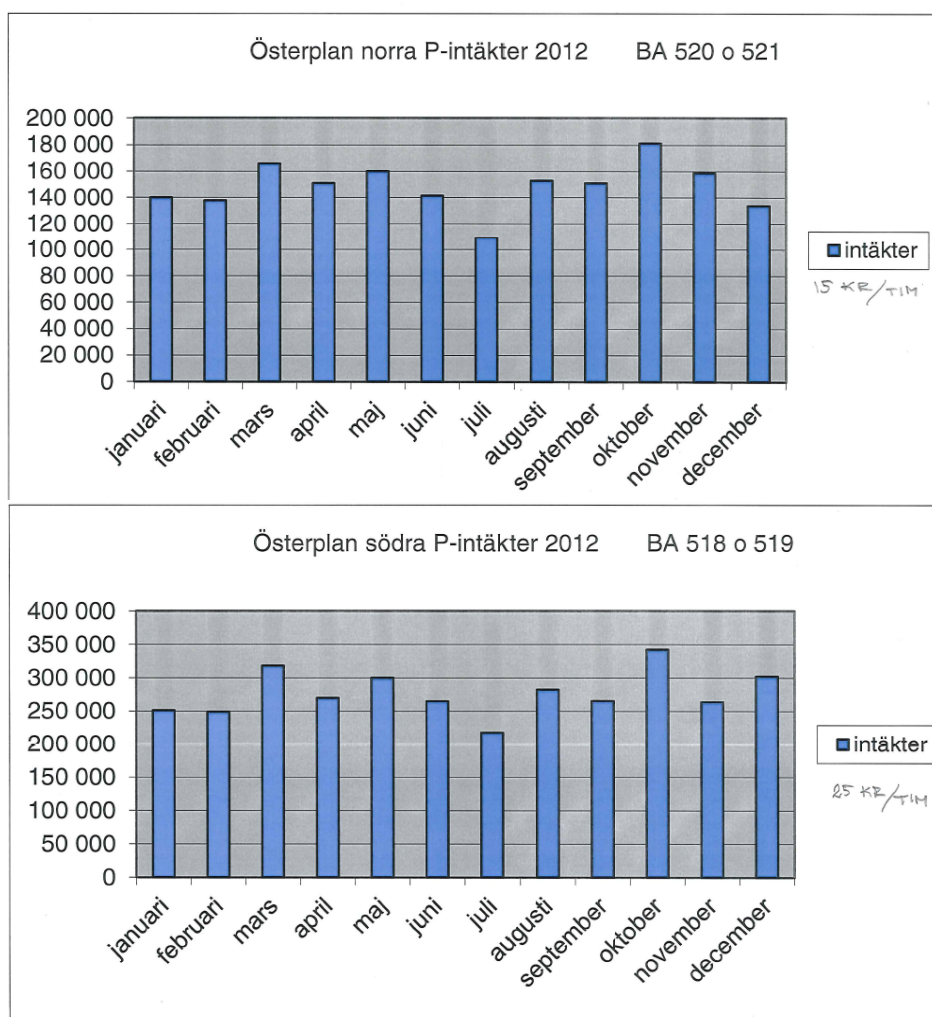


Fig. 3 © Uppsala Kommun 2014

Den genomsnittliga beläggningen för hela Österplan var 44-46 % vid två mätillfällen (fig. 3). Mellan 11.00 - 13.00 var beläggningen 44 % och mellan 16.00 - 18.00 var beläggningen 46 %. Tabellen visar även att Österplan hade låg beläggning jämfört med andra centralt belägna parkeringar under samma tid.



I april då mätningen gjordes uppkom biljettintäkterna till en genomsnittlig beläggning (fig. 4), således en representativ månad för beläggningsinventering. Tabellen visar också att den södra parkeringen har ett högre timpris (25 SEK/h) än den norra (15 SEK/h).

Fig. 4 © Uppsala Kommun 2014

Österplans befintliga situation

Av Österplans totalt 241st parkeringsplatser är 36st tillgängliga för boendeparkering. De avgiftsbelagda parkeringarna har en struktur av tvärställd uppställning i 90° mot körbanan, medan de platser som erbjuder boendeparkering är kantstensparkerings längs med gatan (fig. 5). För besökare är alla Österplans platser avgiftsbelagda mellan 8.00 - 18.00, resterande tid gäller fri parkering utan kostnad enligt Kurt Auoja¹. In- och utfarterna mot S:t Olofsgatan är de enda som, för motorfordon, förekommer till och från området. Genom Österplan löper en gångväg mellan trädraderna och buskage skärmar av park- och parkeringsyta från varandra. Utöver detta finns en plats för boulespel som är i gott skick. I områdets södra del finns två restauranger och i den norra änden en teater med entré mot Österplan (fig. 5). Övriga byggnadsentréer är för boende.

¹Kurt Auoja, trafikingenjör vid kontoret för samhällsutveckling vid Uppsala kommun, samtal och mail 140410 - 140515

Österplan	Norra	Södra	Totalt		Norra	Södra	Totalt
Yta			1,5ha	P-platser			241st
Parkmark	0,34ha	0,35ha	0,69ha	P-Avgift	92st	113st	205st
Parkeringsyta	0,41ha	0,40ha	0,81ha	P-Boende	21st	15st	36st

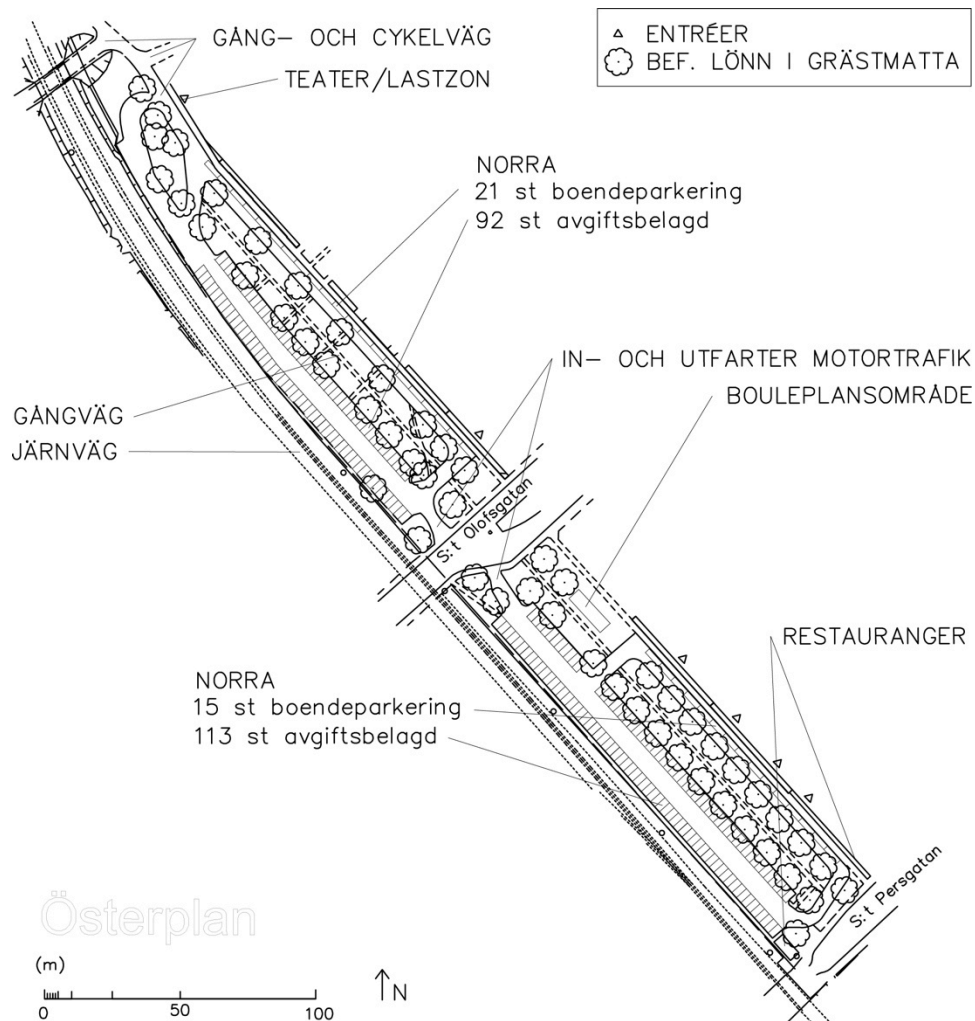


Fig. 5 © Uppsala Kommun 2014

Österplans befintliga situation visar en parkeringsyta som är större än parkmarken. Det även finns bostadsentréer samt en lastzon inom området.

Trafikverkets regler för planläggning av parkeringsytor

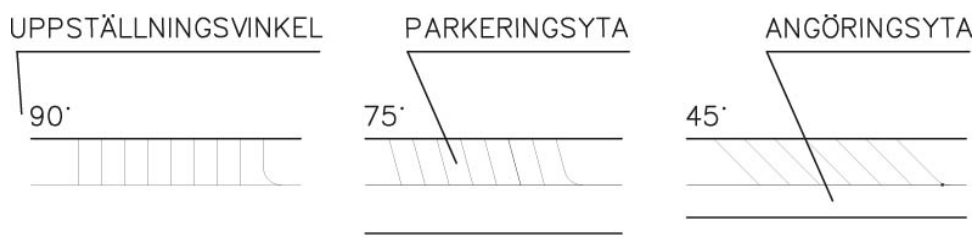


Fig. 6 © Kristofer Södergren 2014

Uppställningsprinciper som var av intresse för Österplans område (fig. 6). I mitt arbete undersökte jag möjligheten med snedställda parkeringar för att minska angöringsytan.

Analys

Analysen presenteras i två delar. I del 1 framgår det hur Österplans yta kan omdisponeras och vilka behov parkeringsytan behöver uppfylla. Hur jag kopplade de nya och befintliga funktionerna med Jan Gehls teorier om hur miljön upplevs av människan framgår i del 2.

Del 1 - Ytor och disponering

Befintlig situation

Småpark 0,69ha	Parkering 0,81ha
-------------------	---------------------

241st P-platser
44-46% beläggning

Ny planläggning

Kvarterspark >1,00ha	→	Parkering <0,50ha
-------------------------	---	----------------------

Kvartersparks-
funktioner (del 2). >121st
P-platser

Del 2 – Funktioner och behov

Programpunkterna utvecklades ur kända kvalitetskriterier och riktlinjer.

Kvalitetskriterier

Skydd	Trafikskydd
	Brottsskydd
	Klimatskydd
Komfort	Promenera
	Stå still
	Sitta
	Se
	Tala och lyssna
	Leka och motionera
Behag	Skala
	Närklimat
	God design

Kommunens riktlinjer

Trygghet
Identitet
Skötsel och underhåll
Trivsel
Uppleva rofylldhet
Grön lunga
Samlingspunkt
Avkoppling
Återhämtning
Picknick
Blommande stad
Njuta av grönskan
Hänga med kompisar
Social funktion
Odling
Sola
Folkhälsa
Spela boll
Leka på lekplatsen
Bef. Funktioner
Bouleplan
Restauranger
Entréer
Vegetation

Uppställning av Jan Gehls kvalitetskriterier och Uppsala Kommuns riktlinjer för kvarterspark.

Program och planläggning

Följande programpunkter är resultatet av de kriterier, krav, riktlinjer och mål som mitt arbete behandlat och är underlag för den nya planläggningen. Även klimat och väderstreck var faktorer som påverkade programpunkterna. Utöver grundkriterierna för platsen presenteras kvalitetskriterierna i grupperna skydd, komfort och behag.

Grundkriterier

Öka kvartersparken area till minst 1ha, inklusive gång- och cykelvägar.
Olika aktiviteter ska kunna pågå samtidigt utan att störa varandra.
Minst 121st parkeringsplatser, varav 36st som erbjuder boendeparkering.
Större parkeringsplatser för rörelsehindrade nära områdets entréer.
Utforma parkeringen efter Trafikverkets regler.

Skydd - Trygghet i det offentliga rummet

1. Identitet åt området – länka Österplans sidor över S:t Olofsgatan
2. Brottsskydd – Öppna siktlinjer och ordna god belysning
3. Bullerskydd – Avskärmning av bil- och järnvägstrafik i utformningen
4. Skötsel och underhåll – För att nå en plats med hög kvalitet för besökaren

Komfort - Sociala och nyttiga funktioner

5. Picknick – Möjlighet att sitta ned och äta medhavd mat
6. Sitt- och viloplatser – Möjlighet att sitta ned och koppla av i pergolor
7. Promenadstråk – Stärka Österplans befintliga gångväg genom området
8. Cykelstråk – Utveckla en separerad cykelbana genom området
9. Samlingspunkter – Vegetativa och hårdgjorda platser för att träffas i grupp
10. Behålla boulevarden – Fungerar som ett bra inslag på platsen
11. Lekplats – Området som kvarterspark behöver erbjuda en stor central lekplats
12. Utegym och träning – Möjlighet till träning inom området
13. Öppen gräsyta - Spela boll/åka skridskor

Behag - Avkoppling och återhämtning samt bra närklimat

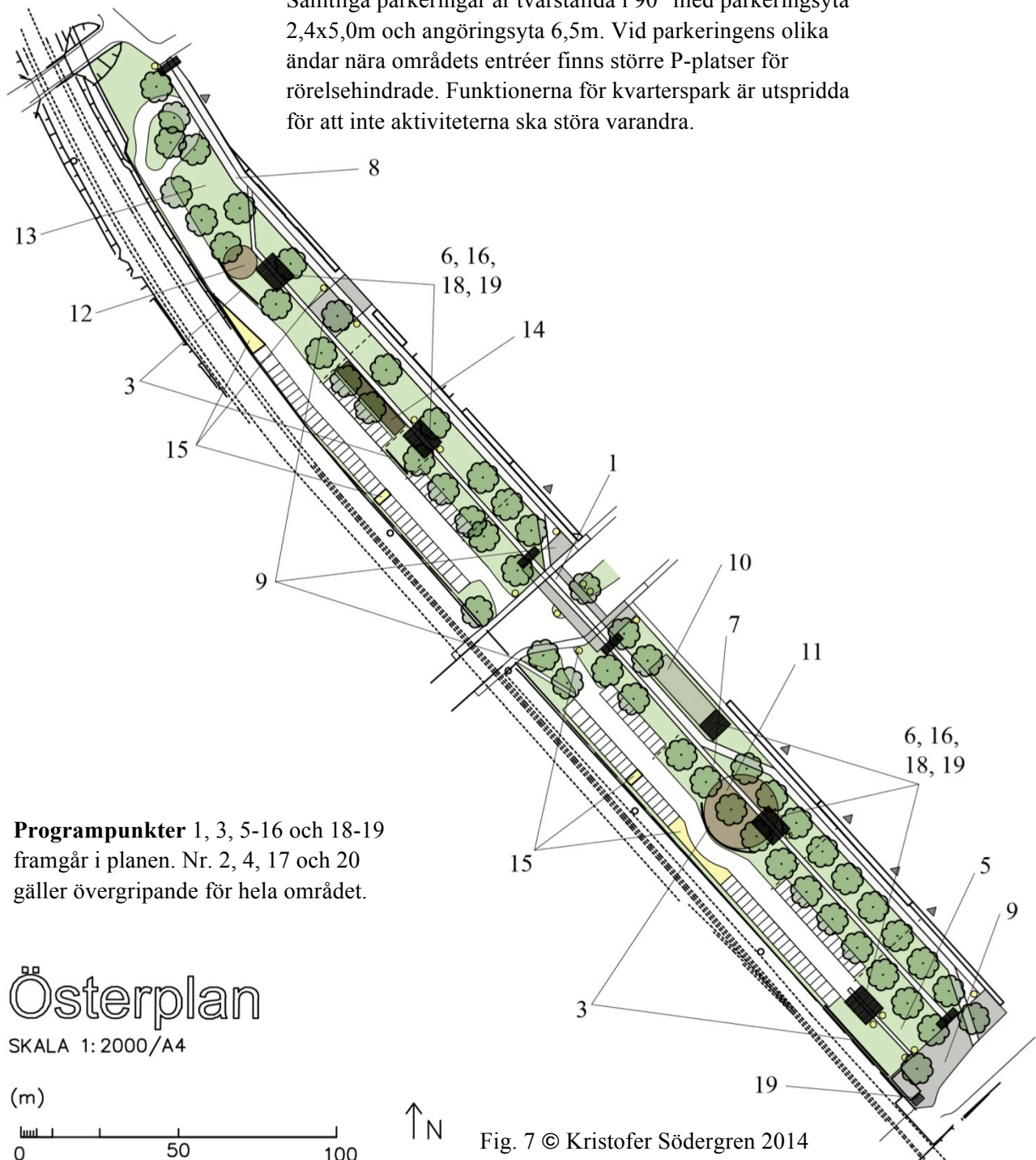
14. Odling – Möjlighet till odling inom området
15. Blommor – Njuta av grönskan och visa Uppsala som en blomstrande stad
16. Uppleva rofylldhet – Möjliggöra platser i mindre skala och lägre tempo
17. Mänsklig skala - Funktioner har en god design anpassad för människan
18. Sol och skugga - Möjlighet att nyttja platsen vid soligt väder
19. Vind- och nederbördsskydd – Möjlighet att nyttja platsen vid sämre väder
20. Vegetation – Använda den befintliga vegetationen

Ny situationsplan - Österplan

Grundkriterier

Österplan	Norra	Södra	Totalt		Norra	Södra	Totalt
Yta			1,5ha	P-platser			121st
Parkmark	0,54ha	0,56ha	1,10ha	P-Avgift	37st	48st	85st
Parkeringsyta	0,21ha	0,19ha	0,40ha	P-Boende	21st	15st	36st

Samtliga parkeringar är tvärställda i 90° med parkeringsyta 2,4x5,0m och angöringsyta 6,5m. Vid parkeringens olika ändar nära områdets entréer finns större P-platser för rörelsehindrade. Funktionerna för kvarterspark är utspridda för att inte aktiviteterna ska störa varandra.



Den nya planläggningen (fig. 7) möjliggör kvarterspark samt bibehållet parkeringsbehov enligt Uppsala Kommuns beläggningsinventering. Programpunkterna placeras genom siffrorna 1-20.

Diskussion

Syftet var att samhällsnyttigt utveckla Österplan i Uppsala genom en ny planläggning för området. Huruvida parkeringsplatser vid platsen kunde överlåtas till parkmark och hur den outnyttjade ytan då möjligen kunde utveckla området mot kvartersparksstruktur.

Undersökningen påvisade vilken beläggning parkeringen hade och hur stor yta som potentiellt kunde utvecklas mot parkmark. Genom att studera Uppsala kommuns och Trafikverkets riktlinjer och regler kunde jag fastställa en utveckling som var socialt hållbar som kvarterspark, samtidigt som parkeringen förblev en säker trafikmiljö. Slutligen låg Jan Gehls teorier om människors uppfattning av det offentliga rummet till grund för utformningen av den nya park- och parkeringsplanen.

Resultatet, en ny planläggning för Österplan, påvisade möjligheten att utveckla området mot kvarterspark och parkering med hög samhällsnytta.

Metodanalys

Genom att ta del av resultatet för Uppsala Kommuns parkeringsbeläggning fick jag en tydlig bild av användningen för Österplans parkeringsplatser, vilket ligger till grund för den huvudsakliga utvecklingen av området. Risken med en sådan beläggningsinventering är ett missvisande resultat då räkningen genomfördes under endast en dag och vissa tider. Resultatet låg helt till grund för mitt fortsatta arbete. Att inventeringen genomfördes för två år sedan (2012) kan även innebära en felmarginal, möjligen är situationen annorlunda idag. Dock visar inventeringen att platsen har låg beläggning i förhållande till övriga parkeringsplatser i centrala Uppsala, vilka räknades vid samma tid under samma dag enligt Kurt Auoja¹. Inventeringen täcker även två tidsspann under en vardag då det i regel är mycket trafik, lunchtid (11.00 – 13.00) och vid en tidpunkt då många slutar sina arbeten (16.00 – 18.00). I bästa fall hade jag haft tillgång till ytterligare beläggningsdata för att kontrollera utfallet för inventeringen 2012. Att även få kännedom om beläggningsdata mellan 18.00 – 8.00, det vore relevant då det under den tiden är avgiftsfri parkering.

I publikationen *Krav för Vägars och Gators Utformning* (2012) framgår det att reglerna endast gäller Trafikverkets arbete, kommunerna kan välja att se dokumentet som rådgivande riktlinjer. Eftersom jag genomfört detta arbete ur ett kommunalt perspektiv så har jag ändå valt att regelmässigt förhålla mig till dessa riktlinjer för att skapa en säker och effektiv parkeringsmiljö.

Det digitala kartunderlaget från Geodata vid Uppsala Kommun har hjälpt till att konkretisera ytan inom området. Underlaget gav en tydlig bild om gränserna mellan park och parkering samt hur omgivande byggnader är placerade i förhållande till Österplan. Med hjälp av detta fick jag ett objektiva arbetsredskap med möjlighet till näst intill exakta mått (+/- 20 cm).

¹Kurt Auoja, trafikingenjör vid kontoret för samhällsutveckling vid Uppsala kommun, samtal och mail 140410 - 140515

Parkprogrammet från Uppsala Kommun var tydligt när det gäller skillnader mellan olika parker. Här framgick det tydligt vilken roll en kvarterspark ska ha i stadsbilden enligt Uppsala Kommun. Att underlaget är framtaget lokalt för staden och kommunen känns relevant, i jämförelse med exempelvis nationella riktlinjer som *Bostadsnära Natur* från Boverket (2007). Att programmets riktlinjer antogs av kommunfullmäktige i november 2013 känns betydelsefullt eftersom de då är aktuella och bygger på översiktsplanen för 2030 (Uppsala Kommun 2013a, s.3).

Trafikverkets *Krav för Vägars och Gators Utformning* (2012) har spelat en avgörande roll i den nya utformningen av platsen. Här framgick det tydligt vilka mått som gäller när områdets parkeringsplatser planerades. Även i detta fall känns det relevant att publikationen är från närtid och ersatte de tidigare reglerna från 2007 (Trafikverket 2012, förord).

Att utforma platsens med stöd i Jan Gehls teorier har inneburit en ny yta som genom tolv kvalitetskriterier kan erbjuda en god plats i olika situationer för olika människor. Något jag personligen ansett vara av vikt är Gehls förhållningssätt till årstider och väder samt att han inte enbart behandlar rumslighet och siktlinjer på en plats. Vidare behandlar Gehl ofta platser som inte erbjuder uppehållande aktiviteter, något som Linde (2012) tidigare lyft fram som problematik för Österplan. Ett genomförande av intervjuer och workshops med de närboende hade även varit ett bra verktyg för att mer specifikt kartlägga de behov som Österplan behövde täcka.

Resultatanalys

Att 44-46% av parkeringen vid Österplan används är att betrakta som halvfull beläggning. Mitt inventeringsarbete ledde fram till programpunkter där riktlinjer från Uppsala Kommun och Trafikverket mötte teorier från Jan Gehl. Studierna som gav upphov till programpunkterna var i min mening tillräckliga för att strukturellt utveckla Österplan som allmän plats med fokus på sociala funktioner och upplevelser. Resultaten från inventeringarna bekräftar också de kvalitetshöjande faktorer som McCormack et al. (2010) redogör för. Författarna pekar på närhet, underhåll, estetik, säkerhet och bekväma inslag. I min mening framgick dessa aspekter i resultatet och behandlades således i programpunkterna.

I regel bör en landskapsarkitekt även behandla ekonomiska och ekologiska värden, vilket inneburit en djupare inventering och analys av området. Uppsala Kommun menar att ekologiska värden är samhällsnyttiga i stadens parker, en aspekt som mitt arbete inte behandlat.

I det nya planläggningsförslaget som arbetet resulterat i utgör parkmarken inom Österplan drygt 1ha, således knappt över den undre gränsen för storleken för en kvarterspark. Dock anser jag att området lever upp till de förväntningar som ska ställas på en kvarterspark. Jag menar även att flera olika aktiviteter kan pågå samtidigt utan att störa varandra. Mitt resultat visar att Uppsala Kommun kan använda Österplan mer yteffektivt och erbjuda kvarterspark och parkering utefter gällande behov, i linje med vad de själva beskriver i parkprogrammet (Uppsala Kommun 2013b, s.9).

Vi vet att bostadsnära natur bör finnas inom 300m från bostaden (Boverket 2007, s.27). Uppsalas mest centrala boendemiljöer skulle erbjudas en förbättrad grönyta med nya funktioner om kommunen skulle utveckla Österplan mot kvarterspark

(fig 1). Enligt gällande inventeringsunderlag går det således att genomföra utifrån befintligt parkeringsbehov.

Carmona et al. (2010, s238-239) menar att vi inte kan planera för ett minskat parkeringsbehov. De menar att planläggningen istället behöver ske mer effektivt och bättre integrerat i stadsbilden. I den situationsplan arbetet resulterat i kan vi se en utformning där parkmarken blivit tydligare än parkeringen. Kvartersparkens identitet har förstärkts i och med att ytan har ökat och omstrukturerats, något som Uppsala Kommun efterfrågat genom riktlinjerna för stadens parker (Uppsala Kommun 2013a, s.20).

Befolkningsprognosen för Uppsala Kommun visar en ökning av omkring 2500 personer per år till 2020 (Uppsala kommun 2014), det betyder således ett högre tryck på stadens allmänna ytor. En attraktiv gatumiljö och grönytor inom gångavstånd kan då vara viktiga för människors livskvalitet, det menar Herzele (2005, s.61). Vidare menar Herzele (2005, s.61) att offentliga platser verkligen fungerar när de är belägna mitt i människors liv och rörelse. Linde (2012) beskriver Österplan som en otydlig plats som domineras av bilar och att gående och cyklister inte erbjuds en sammanhållen struktur. I arbetet med den nya planläggningen fick gång- och cykelstråk således en tydlig plats och riktning för att behandla de aspekter Herzele (2005, s.61) och Linde (2012) lyfter fram.

I kombination med tydliga transportstråk behöver även en offentlig plats erbjuda lugna och rofyllda platser, det beskriver Uppsala Kommun (2013a, s.20) och Jan Gehl (2010, s.232-233). Detta innebar vissa vegetativa avskärmningar inom området så dessa lugna rum kunde bildas.

Slutsats

Arbetet har visat att Österplan, ur ett socialt planläggningsperspektiv, kan utvecklas med bibehållna och utökade kvaliteter. Om Uppsala Kommun kartlägger offentlig mark bör man kunna hitta lösningar som erbjuder platser med högre samhällsnytta, främst i innerstaden där grönytan per invånare är jämförelsevis låg. Jag menar att det bör vara möjligt att genomföra förbättringar i de fall man även behandlar ekonomiska och ekologiska aspekter.

Denna studie överensstämmer med de riktlinjer, regler och teorier som behandlar en planläggning av detta slag. I min mening kan arbetets angreppssätt även användas för utveckling av andra allmänna ytor, allt från fick- och stadsparker till gator och torg. Arbetet visar även ett exempel på hur kommuner kan utvärdera sina egna offentliga platser där olika funktioner samsas. Eventuellt finns det möjligheter till en högre samhällsnytta genom omdisponering av ytor.

För vem och varför hanterar vår yrkeskår utvecklingen av stadens allmänna platser? Den samhällsnyttiga vinsten vid utveckling av det offentliga rummet får inte glömmas utan ska enligt min uppfattning genomsyra landskapsarkitektens arbete.

Referenser

- Boverket (2007). *Bostadsnära natur - inspiration & vägledning*. Karlskrona: Boverket
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T. & Oc, T. (2010). *Public Places - Urban Spaces, the dimension of urban design*. 2. uppl., New York: Routledge.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island press.
- Linde, H.(2012). *Återhämtning i staden – en undersökning av egenskaper i utemiljöer som bidrar till mental hälsa* Masteruppsats. Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för stad och land.
- McCormack, G. R., Rock, M., Toohey, A. M. & Hignell, D. (2010). Characteristics of urban parks associated with park use and physical activity: A review of qualitative research. *Health & Place*, **16**(4), 712-726.
- Trafikverket (2012). *Krav för Vägars och Gators Utformning*. Tillgänglig: http://publikationswebbutik.vv.se/upload/6892/2012_179_krav_for_vagar_och_gators_utformning.pdf [2014-05-05]
- Uppsala Kommun (2013a). *Uppsalas parker – Riktlinjer*. Tillgänglig: http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Externt/Dokument/Bostad_o_bbyggande/Parker_lekplatser/Uppsalas_parker_riktlinjer_webb.pdf [2014-04-05]
- Uppsala Kommun (2013b). *Parkplan för Uppsala Stad*. Tillgänglig: http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Externt/Dokument/Bostad_o_bbyggande/Parker_lekplatser/PARKPLAN_bakgrund_tillgangsanalys_plan_park_utveckling.pdf [2014-04-05]
- Uppsala Kommun (2014). *Befolkningsprognos för Uppsala Kommun*. Tillgänglig: <http://www.uppsala.se/pages/12558/Kommunprognos%20Uppsala%20kommun%202014.pdf> [2014-05-12]
- Van Herzele, A. (2005). *A tree on your doorstep, a forest in your mind - Greenspace planning at the interplay between discourse, physical conditions, and practice*. Wageningen Universiteit.