



# Förtätning i Brickebacken

September-oktober 2018

WSP

# Innehållsförteckning

## INLEDNING

Bakgrund, syfte och metod  
Parkeringsnorm i Örebro

## NULÄGE

Parkering i Brickebacken idag  
Skissförslag och analys

## SLUTSATSER

Sammanfattning  
Förslag till fortsatt arbete

2



# Inledning

## Bakgrund, syfte och metod

### Bakgrund

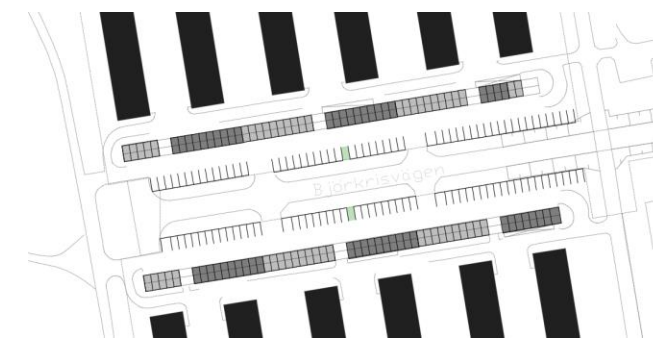
Örebro kommun har med utgångspunkt från genomförd *Centrum- och mötesplatsanalys för Brickebacken*, genomförd av WSP under augusti-september 2018, behov av ett kompletterande material som omfattar förtätning och eventuell ny bostadsbebyggelse i Brickebacken.

### Syfte med förtätning på parkeringsytor

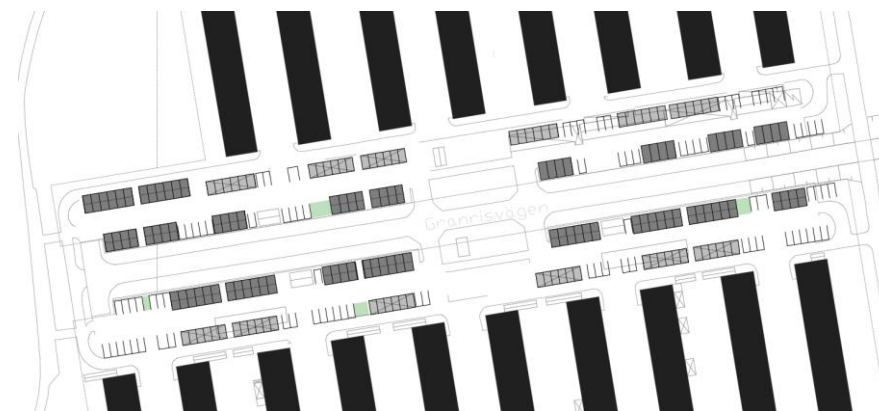
- Denna utredning syftar till att undersöka möjligheten att förtäta med radhus inom parkeringsplatserna på Björkrisvägen, Tallrisvägen och Granrisvägen, väster om Saxons väg i Brickebacken, Örebro.
- Målet med förtätningen är att skapa en större blandning av bostadsformer genom att lägga till radhus till det befintliga lägenhetsbeståndet samt skapa en trevlig gatumiljö för blandtrafik, som komplement till de bilfria gångstråken.
- De tre områdena ägs av tre olika aktörer som kan ha olika mål med utvecklingen av sina respektive områden. Parkeringsytorna på Granrisvägen har nyligen byggts om i syfte att få ett lägre parkeringstal, en större andel garage och bättre sikt från bostadsgårdarna till parkeringsytorna.

### Metod

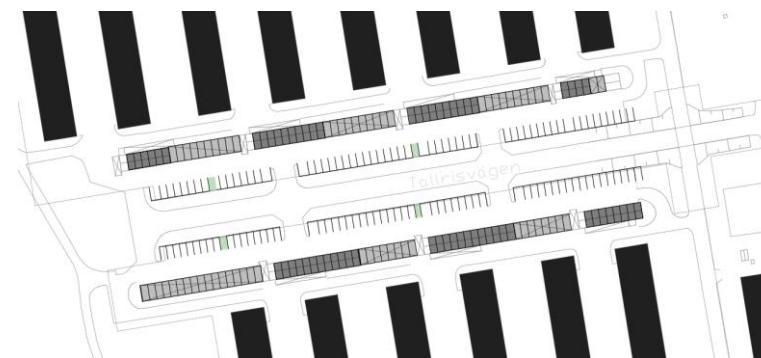
Befintliga uppgifter kring parkering har sammanställts genom en kombination av studier av grundkartor och en kontrollräkning som genomfördes 2018-10-03 på plats. Utredningen baseras på nuläget samt kommunens parkeringsnorm "*Flexibla parkeringstal, parkeringsnorm för Örebro kommun*" 2016-02-04. Deltagare i uppdraget är Ruth Wiberg, Emma Andréasson Jakobsson och Anna Mocsáry.



Björkrisvägen



Granrisvägen



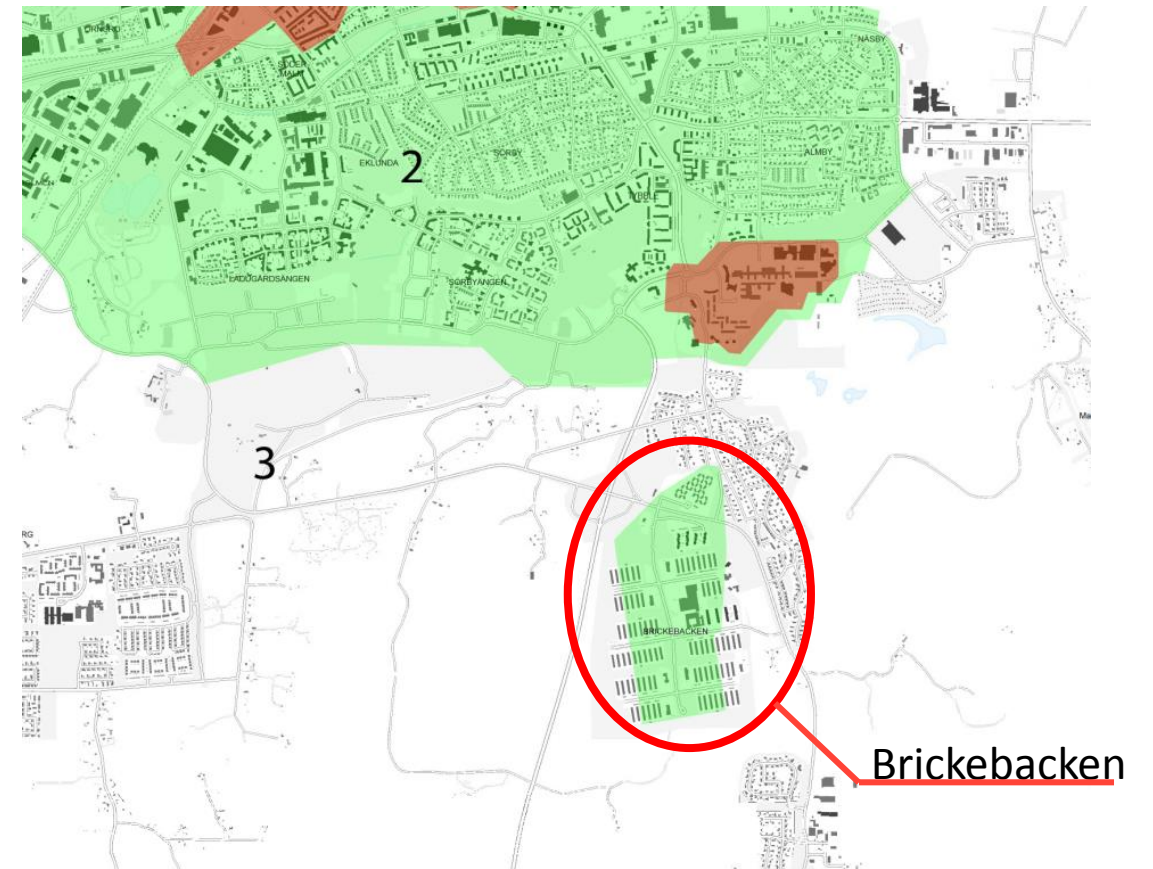
Tallrisvägen



# Inledning

## Parkeringsnorm i Örebro

- Brickebacken ligger inom **zon 2** (delvis 3) vilket, enligt parkeringsnormen i Örebro, innebär att det i genomsnitt ska tillhandahållas 0,7 parkeringsplatser per bostad i flerbostadshus och 1,0 parkeringsplatser per småhus.
- Med **mobilitetslösningar** är det möjligt att minska parkeringstalet ytterligare. Det finns till exempel möjlighet att anlägga en bilpool och därmed uppnå en reduktion med 20 procent på parkeringstalet. I det fallet är dock ej själva platserna för bilpoolsbilarna inräknade.
- Det finns flera sätt att minska parkeringstalet enligt normen, men då det rör sig om en befintliga anläggning har vi i denna rapport varit konservativa i vår bedömning av parkeringsbehovet.



# Nuläge

## *Parkering i Brickebacken idag*

- I dagsläget är parkeringstalet högre än normen anger, ca 1,1 på Björkrisvägen och Tallrisvägen och 0,9 på Granrisvägen där parkeringen nyligen byggts om.
- I det fall parkeringsplatser tas bort bör man även förhålla sig till den nuvarande situationen och i viss mån faktisk beläggningsgrad.
- Brickebacken har idag en helt trafikseparerad lösning vilket innebär att gatorna saknar gångbanor. Det ger ett glest gångtrafiknät vilket får till följd att människor promenerar på körbanor som saknar gångbana.
- Parkeringsplatserna är idag relativt stora och ligger så att det inte är möjligt att se dem från bostadshusen. Det gör platserna otrygga. Förtätningen bör utformas så att den bidrar till att stärka säkerhet och trygghet på gator och parkeringsytor.
- De skisserade lösningarna innebär en mindre andel parkeringsplatser i privata garage och carports än i dagsläget. Behoven av olika lösningar bör inventeras innan eventuell ombyggnation.



Parkering i Brickebacken i dagsläget.

# Skissförslag



Björkrisvägen

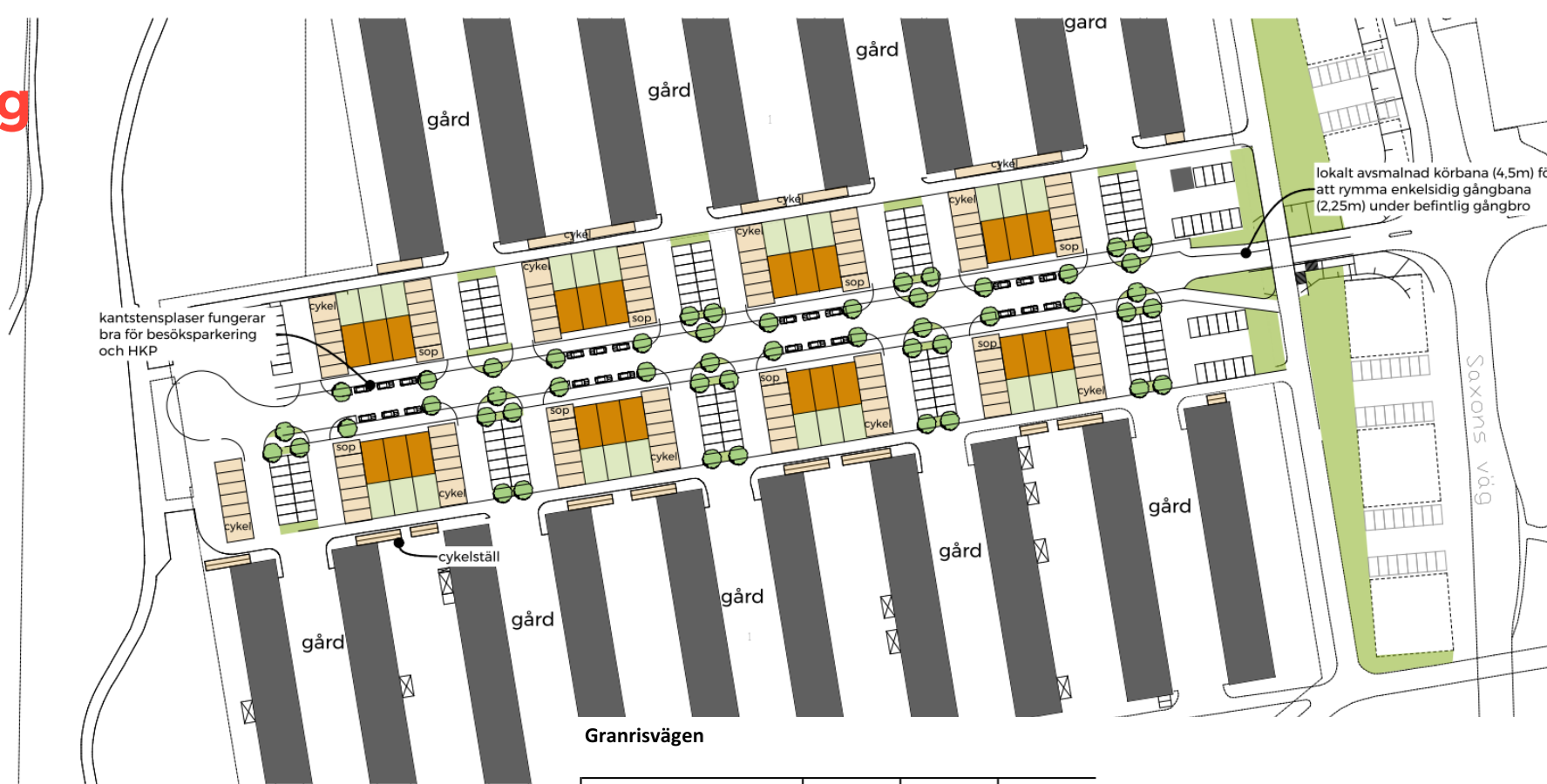
## Björkrisvägen

- Björkrisvägen utformas med gångbanor, kantstensparkering och träd på vardera sida.
- Radhusen grupperas med baksidorna mot gångbanan och framsidan mot gatan. Mot gatan har husen plats för en liten trappa på förgårdsmark. På baksidan ordnas en privat trädgård med tillgänglig och bilfri entré.
- Den föreslagna förtätningen innebär att parkeringsnormen uppnås utan mobilitetsåtgärder. Andelen garage minskar.

	i dag	förtätat
Antal lägenheter	192	192
Antal radhus	0	17
<b>Tot antal bost</b>	<b>192</b>	<b>209</b>
antal mark-P	106	111
antal carport	52	44
antal garage	52	0
<b>tot antal P</b>	<b>210</b>	<b>155</b>
Behov enl p-norm	134	151 (utan mobilitetsåtgärder)
Behov enl p-norm	123	138 (med bilpool)
P/bostad	1,1	0,7
Cykelplatser	?	576 (antagande om 14 cykelplatser på varje gård)
Cykelplatser behov	576	576 (antagande om ett snitt på 3 rum/lgh)



# Skissförslag

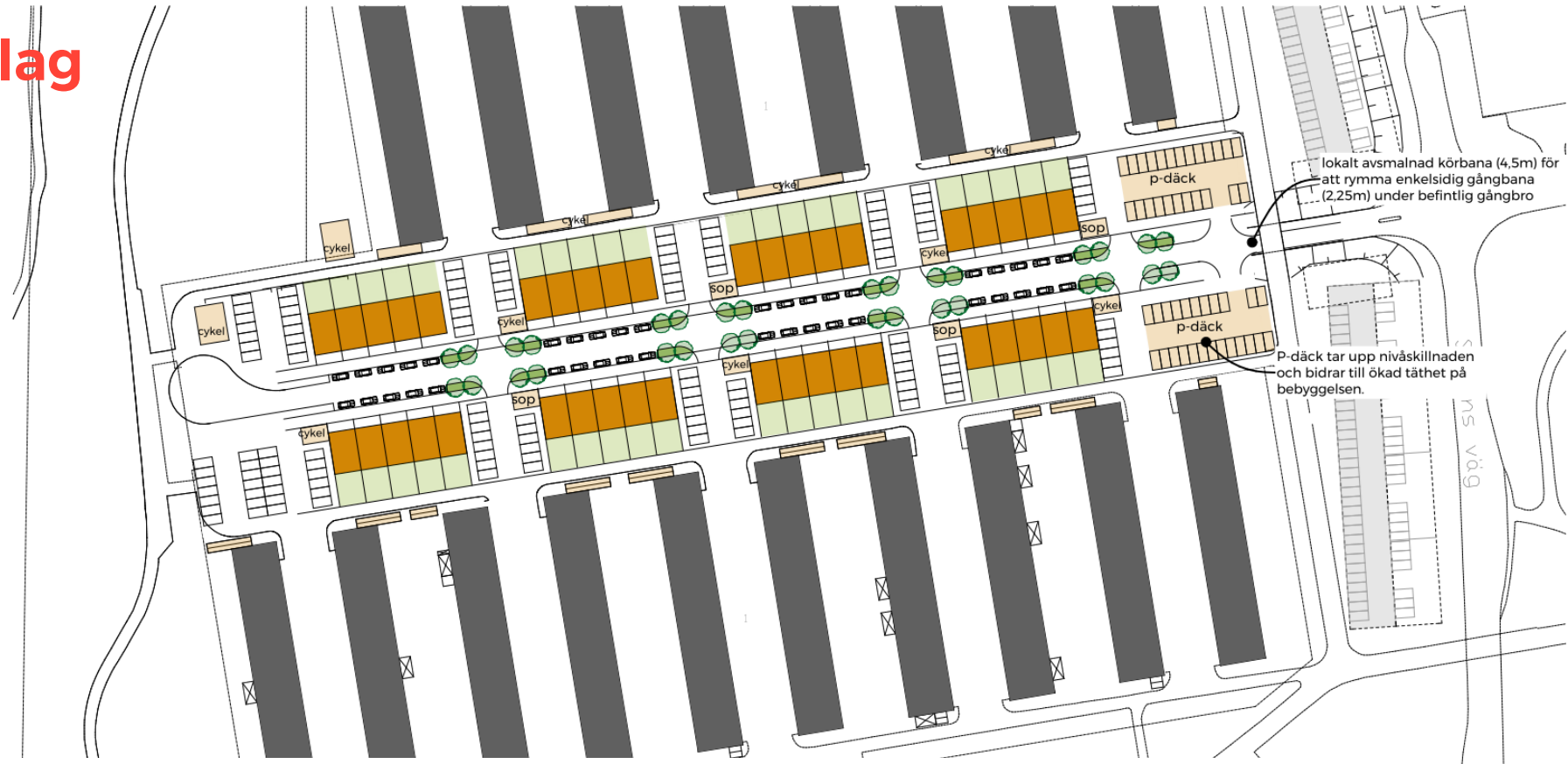


## Granrisvägen

- Granrisvägen utformas med gångbanor, kantstensparkering och träd på vardera sida.
- Radhusen grupperas så att de får baksidorna mot gångbanan och framsidan mot gatan. Mot gatan har husen plats för en liten trappa på förgårdsmark. På baksidan ordnas en privat trädgård med tillgänglig och bilfri entré.
- Den föreslagna förtätningen innebär att man utan mobilitetsåtgärder når upp till parkeringsnormen. Förslaget innebär att dagens parkeringstal bibehålls men att andelen garage minskar.

	i dag	förtätat	med p-däck
Antal lägenheter	288	288	288
Antal radhus	0	24	40
<b>Tot antal bost</b>	<b>288</b>	<b>312</b>	<b>328</b>
antal mark-P	84	180	138
antal carport	72	93	0
antal p-däck/garage	92	0	100
<b>tot antal P</b>	<b>248</b>	<b>273</b>	<b>238</b>
Behov enl p-norm	202	226	242 (utan mobilitetsåtgärder)
Behov enl p-norm	184	205	220 (med bilpool)
P/bostad	0,9	0,9	0,7
Cykelplatser	?	864	(antagande om 14 cykelplatser på varje gård)
Cykelplatser behov	864	864	(antagande om ett snitt på 3 rum/lgh)

# Skissförslag



## Granrisvägen, med P-däck

- Granrisvägen utformas med gångbanor, kantstensparkering och träd på vardera sida.
- Radhusen grupperas så att de får baksidan mot gångbanan och framsidan mot gatan. Mot gatan har husen plats för en liten trappa på förgårdsmark. På baksidan ordnas en privat trädgård med tillgänglig och bilfri entré.
- Närmast gångbron, där det finns en nivåskillnad, placeras parkeringsdäck.
- Förslaget innebär att man måste räkna med en 10 procent reduktion av parkeringstalet.
- Detta förslag ger tätare exploatering men parkeringsdäckens placering nära gångbron skulle behöva detaljstuderas för att säkerställa att det inte skapas en otrygg miljö.



# Skissförslag



## Tallrisvägen

- Tallrisvägen utformas med gångbanor, kantstensparkering och träd på vardera sida.
- Radhusen grupperas så att de får baksidan mot gångbanan och framsidan mot gatan. Mot gatan har husen plats för en liten trappa på förgårdsmark. På baksidan ordnas en privat trädgård med tillgänglig och bilfri entré.
- Den föreslagna förtätningen innebär att parkeringsnormen uppnås utan mobilitetsåtgärder. Andelen garage minskar.

	i dag	förtätat
Antal lägenheter	224	224
Antal radhus	0	18
<b>Tot antal bost</b>	<b>224</b>	<b>242</b>
antal mark-P	117	142
antal carport	65	34
garage	62	0
<b>tot antal P</b>	<b>244</b>	<b>176</b>
Behov enl p-norm	157	175 (utan mobilitetsåtgärder)
Behov enl p-norm	143	159 (med bilpool)
P/bostad	1,1	0,7
Cykelplatser	?	672 (antagande om 14 cykelplatser på varje gård)
Cykelplatser behov	672	672 (antagande om ett snitt på 3 rum/lgh)

# Slutsatser

## Sammanfattning

Rapporten redovisar att, genom ändringar av parkeringslösningen, 59 radhus kan rymmas inom det utpekade området. Förtätningen skulle ge en större variation av bostadsformer och bidra till att stärka gaturummet som en trygg plats för gående. De tillkommande bostäderna placeras med privata tomter som vänder sig mot flerbostadshusens privata uteplatser, medan radhusen har släpp och öppningar mot flerbostadshusens gemensamma gårdar. Detta förtydligar förhållandet mellan offentliga, gemensamma och privata ytor vilket bidrar till en ökad orienterbarhet.

Förtätningen kan endast ske om den är ekonomiskt lönsam eller om den anses så viktig ur ett socialt perspektiv att den kan finansieras på annat vis. Denna rapport innehåller inte en kostnadsbedömning av de åtgärder som krävs på befintlig parkeringsanläggning för att möjliggöra byggandet av radhusen.

Om det behöver skjutas till pengar för att bygga bostäder som stärker de sociala värdena bör Granrisvägens östra halva (som också är en huvudinfart till området) prioriteras. Utöver att bidra med en variation av bostäder skulle denna placering kunna ge ett trivsammare gaturum på ett redan befolkat stråk.

Den tillkommande bebyggelsen bör inte i någon större grad påverka trafikmängden på lokalgatorna. Samtliga bostäder får, liksom innan, bilfri åtkomst till centrum, park och skola. Den tillkommande gångbanan längs gatan är ett komplement till den befintliga gångstrukturen och stärker därmed möjligheten att gå och cykla på ett säkert sätt i stadsdelen.

Åtgärderna kräver en ny detaljplan. Då det rör sig om relativt få bostäder bör dessa samordnas med övriga planerade ändringar i Brickebacken, så att kostanden för detaljplanen kan fördelas på fler byggrätter.



Exempel på förtätning med radhus i Hjulsta.

# Slutsatser

## *Fortsatt arbete*

- Då priset på bostäder i området är relativt lågt är det tveksamt om en exploatering som förutsätter parkeringsdäck är ekonomiskt lönsam. I tidigare exempel skulle varje nytt radhus belastas med kostnader motsvarande 2,5 platser i parkeringsgarage. En fortsatt studie som utreder den kostnaden samt parkeringsgaragets eventuella negativa konsekvenser för stadsrummet skulle krävas.
- Då ändringar genomförs i ett befintligt område bör man utöver parkeringsnormen ta hänsyn till den befintliga belägningsgraden, som i sådana fall bör utredas per område. De skisserade lösningarna innebär en mindre andel parkeringsplatser i privata garage och carports än i dagsläget. Behoven av olika lösningar bör därmed inventeras innan en eventuell ombyggnation.
- Fördelningen av parkeringsplatser mellan radhus och flerfamiljshus har inte utretts i detta uppdrag.
- För att genomföra projektet krävs dialog med markägarna och upprättande av detaljplan.



Exempel på förtätning med radhus i Tensta.