

Handläggare
Julin Jenny

Datum
2016-04-04

Diarienummer
GSN-2015-0261

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Översyn handlingsplan för parkering

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslås besluta

att anta förslag till Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen fick 2015 i uppdrag av gatu- och samhällsmiljönämnden att genomföra översyn av dokumentet ”Handlingsplan för parkering” som den 24 april 2014 antogs av densamma. Handlingsplanen beskriver hur målen i ”Parkeringspolicy för Uppsala kommun”, antagen januari 2014, ska implementeras.

Målen för parkering kan härledas till kommunens övergripande mål att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt målet att trafikens miljöbelastning ska minska. Handlingsplanen för parkering berör därför inte enbart parkering för motorfordon utan också parkering för cykel.

Parkeringspolicyn med tillhörande riktlinjer samt handlingsplan bidrar till att effektivisera markanvändningen i kommunen. Genom att samla parkeringar i anläggningar frigörs ytor i staden som kan användas för andra ändamål än parkering, såsom bostäder, verksamheter och ytor för rekreation och möten. Detta bidrar till att skapa en attraktiv stadsmiljö där invånarna och besökare trivs och vill vistas i. Målet är en levande och attraktiv stadskärna som är tillgänglig, har ett brett utbud, upplevs trygg och vacker samt har en god miljö.

Ett effektivt nyttjande av marken möjliggör även en förtätning av staden. En tät stad ger förutsättningar för ökad användning av miljömässigt hållbara färdmedel då avstånden till offentlig och privat service blir kortare. Med en tät stad följer också ett ökat befolkningsunderlag för kollektiva färdmedel.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Bilaga

Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun med bilaga

Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun

2016-04-01

För beslut i nämnd 27 april 2016

Förord

Vid tidpunkten för översynen av denna handlingsplan pågår ett arbete med att se över tids- och avgiftsregelning för gatuparkeringen samt en översyn av boendeparkeringen.

Innehållsförteckning

Förord

1.	Inledning	1
1.1	Syfte och mål	1
1.2	Mål	2
1.3	Parkering på kvartersmark	2
2.	Parkering i den täta staden	3
2.1	Bilparkering	3
2.1.1	Boendeparkering	4
2.2	Cykelparkering	4
3.	Verktyg för att uppnå målen	6
4.	Genomförande av handlingsplan	18
4.1	Ansvarsfrågan	18
4.2	Uppföljning av mål	19

1. Inledning

1.1 Syfte och mål

Parkeringspolicyns syfte är att hantera en högst central del av kommunens transportsystem och bättre anpassa detta till ett långsiktigt hållbart transportsystem som också bidrar till att uppfylla Översiktsplanens mål.

Parkeringspolicyn utgår från fem mål, vilka i sin tur är förankrade i Översiktsplanen. I dokumentet "Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun" förtydligas innebörden av målen. Dessa är formulerade så att flertalet av dem är möjliga att följa upp och utvärdera genom exempelvis upprättande av RVU, beläggningsstudier och slangmätningar.

För att uppfylla målen ska kommunen arbeta med ett antal olika *parkeringsverktyg*. Verktygen är mer ingående förklarade i Handlingsplanen.

Genom att arbeta med parkering som ett strategiskt planeringsverktyg kan flera stadsbyggnadskvaliteter uppnås. Dessutom kan parkering vara ett styrmedel som påverkar hur de som bor och arbetar i Uppsala väljer att resa. Rätt utformad kan parkeringsstyrning ge lika stor effekt på antalet bilresor som att införa trängselskatt.

Ett systematiskt arbete med parkering kan således ge både en socialt och ekologisk mer hållbar miljö, vilket avspeglas i de övergripande målen för parkeringspolicyn.

1.2 Mål

De mål som presenteras i Parkeringspolicyn, och som föreslås utgöra inriktning för Uppsala kommuns parkeringspolitik, är följande:

- Attraktivare stadsmiljö
- Minska biltrafikens miljöpåverkan
- Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag
- Effektiviserad markanvändning
- Bidra till en fortsatt stark centrumhandel

I riktlinjerna har målen brutits ner till mer konkreta mål, som ger möjlighet till uppföljning.

1.3 Parkering på kvartersmark

Handlingsplanen hanterar parkering på allmänplats medan parkeringsnormen hanterar parkering på kvartersmark. Huvudsyftet med parkeringsnormen är att säkerställa att fastighetsägare löser sitt parkeringsbehov, för både bil och cykel, på ett sätt som inte belastar allmän plats. Parkeringsnormen för bil vid boende syftar till att garantera en fast plats för långtidsparkering, medan parkeringsnormen för bil vid verksamheter i större utsträckning kan tjäna som ett medel att påverka val av färdmedel, framför allt vad gäller arbetsresor.

Förutom policy, riktlinjer och handlingsplan är parkeringsnormen en del i kommunens strategiska arbete vad gäller planering av parkering. Detta för att skapa en enhetlig planering för parkering på allmän plats respektive på kvartersmark. Parkeringen kan då också planeras utifrån en avvägning mellan de olika trafikslagens utrymmesanspråk i staden och inte enbart utifrån bilens behov.

2. Parkering i den täta staden

2.1 Bilparkering

I takt med att staden växer och nya bostäder med fler parkeringar på kvartersmark blir skillnaden i fråga om kostnaden för att parkera allt mer tydlig mellan allmän plats och kvartersmark. Då kostnaden att parkera i anläggningar på kvartersmark generellt är högre än på gatorna blir anläggningarna dåligt utnyttjad. Detta ökar också efterfrågan på parkering på allmän plats.

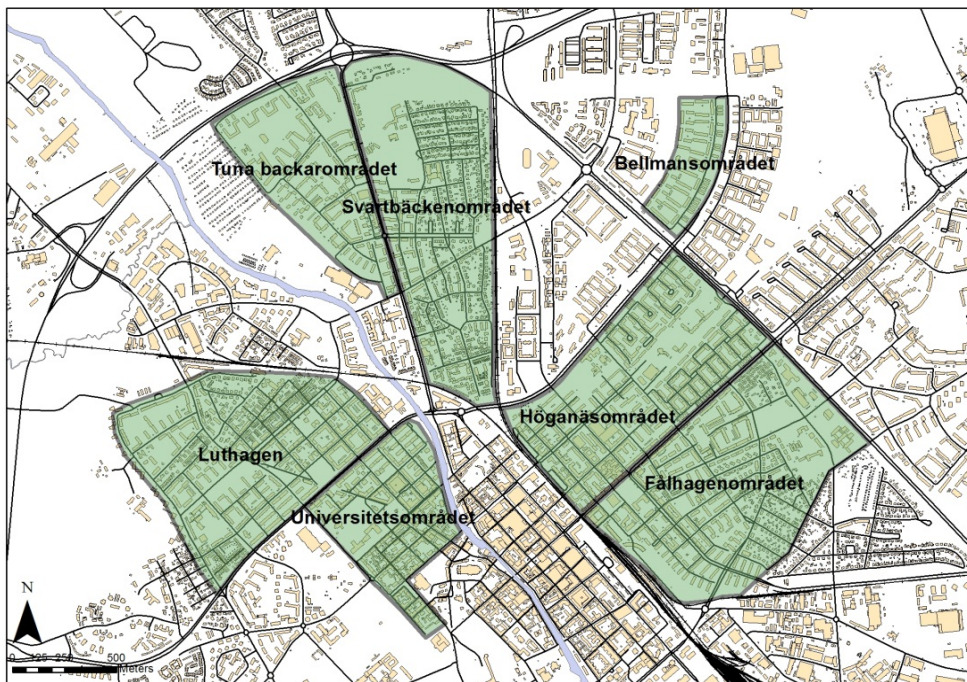
Både tidsreglering och prissättning varierar kraftigt i flera områden i tätorten. På vissa platser får bilar parkeras upp till 24 timmar i följd för 2 kr per timme kl. 8-18, medan andra platser är gratis men tidsreglerade till max 15 eller 30 minuter i följd kl. 8-18. Det finns även platser där bilar kan parkeras 24 eller 48 timmar i följd. Generellt är parkeringstaxorna lägre i ytterstadens bostadsområden jämfört med de mest centrala delarna i staden. Dessa områden utgör därmed ett attraktivt parkeringsalternativ för arbetande och besökare till centrum. Det gör att parkeringsefterfrågan under sen eftermiddagstid överstiger parkeringsutbudet, då arbetspendlare upptar parkeringsplatser avsedda för boende. Detta orsakar parkeringsproblem och genererar söktrafik.

Sammantaget innebär den skiftande parkeringsregleringen, i fråga om tid och taxa, en problematisk parkeringssituation i de centrumnära områdena och där man förtätar. Samtidigt finns i Uppsala flera centralt belägna områden där fastighetsägaren har svårt att ordna parkering inom den egna fastigheten. För att kunna säkerställa möjligheten för boende i dessa områden att kunna parkera under en längre tid erbjuder kommunen så kallad boendeparkering.

2.1.1 Boendeparkering

Boendeparkering innebär särskilda förmåner och är till för att underlätta för boende inom ett visst område att parkera på gatumark. Systemet med boendeparkering infördes i Uppsala 1996 i syfte att underlätta främst för boende i Fålhagen och Höganäs att parkera intill bostaden. I Uppsala finns sju områden¹ med boendeparkering, se Figur 2.1. För att få boendeparkeringstillstånd måste den sökande vara skriven inom området, samt stå i bilregistret som ägare av aktuellt fordon. Tillståndet ger rätt att parkera på särskilt markerade P-platser inom givet område, men innebär inte garanterad eller reserverad parkeringsplats.

För de med boendetillstånd är avgiften vid biljettköp 10 kr per påbörjat vardagsdygn, 800 kr för fyra månader eller 2 200 kr för ett år. Avgiften för boendeparkering är kraftigt subventionerad.



Figur 2.1 Områden i Uppsala med boendeparkering.

2.2 Cykelparkering

Av Plan- och Bygglagen framgår att ”lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning ska anordnas på tomten eller i närheten av denna.” Det gäller även för cykelparkering. Fastighetsägare ska anordna cykelparkering på sin egen fastighet och samverka med fastighetsägare är nödvändigt för att skapa plats för allmänna cykelparkeringar i befintliga

¹ Bellmansområdet, Fålhagenområdet, Höganäsområdet, Luthagenområdet, Svartbäckenområdet, Tuna Backar-området och Universitetsområdet

parkeringsanläggningar. Det är särskilt viktigt i de mest centrala delarna där fler cykelparkeringar i anläggningar behöver tillkomma för att avlasta parkeringen på gatumark, som är till för besökare. Samtidigt som bilparkering för besökande i bostadsområden upplåts på gatumark bör cykelparkering i bostadsområden upplåtas på liknande sätt.

Kommunen arbetar också med att tillskapa fler parkeringar i anläggningar på de platser där det finns störst behov, exempelvis vid resecentrum. Möjligheterna för att anlägga ett cykelgarage är under utredning. Cykelparkeringsgaraget ska komplettera de cirka 5 100 cykelparkeringar som finns runt Resecentrum och erbjuda en trygg, säker och väderskyddad cykelparkering.

Det är framförallt fyra uppdrag som ska leda till en bättre parkeringssituation för cyklister; 1) upprättande av nya cykelparkeringsplatser samt upprustning av befintliga cykelparkeringsplatser, 2) omhändertagande av överblivna fordonsvrak i och omkring cykelparkeringar, 3) cykelvärdar som dirigerar cyklisterna för att de enklare ska hitta till lediga cykelparkeringar, påtala när en cykel är felparkerad samt informera om vilka konsekvenser felparkerade cyklar leder till, samt 4) driva informationskampanjen *Parkera schyst*, vilken syftar till att informera om pågående insatser i området, påverka beteenden angående cykelparkering och även samla in synpunkter på parkeringssituationen.

Den politiska ambitionen är alltså att förbättra situationen avseende cykelparkering, bland annat genom att tillföra fler cykelparkeringsplatser och av bättre kvalitet.

Idag arbetar man efter några ledord angående vilken typ av cykelparkering som ska anläggas i olika lägen. I stadskärnan ligger fokus på korttidsparkering som ska vara enkel att hantera, ta lite plats och där estetiken för att parkeringen ska smälta in i omgivningen är väsentlig. Utanför stadskärnan byggs mer långtidsparkering där det ska vara möjligt att låsa fast cykeln i ramen. Även vid hållplatser är ambitionen att planera för långtidsparkering av cykel, det vill säga att det ska finnas möjlighet att låsa fast cykeln i ramen och parkeringarna ska även gärna vara väderskyddade med tak. Det är dock en bedömningsfråga, huruvida tak tillförs cykelparkeringen eller inte, beroende på hur anpassning kan ske till den kringliggande miljön

Sommartid, april till oktober kan viss del av cykelparkeringarna ersättas med uteserveringar. Detta eftersom det finns ett begränsat utrymme utmed gatan och olika intressen i markanvändningen från olika aktörer. Att anlägga cykelparkering utmed vissa gator är också ett sätt att försöka hålla nere hastigheten för biltrafik, då gatan exempelvis kan vara en gångfartsgata.

Under 2014 infördes nya regler och rutiner gällande märkning och hantering av fordonsvrak och långtidsparkerade cyklar i centrala Uppsala. Exempelvis så infördes restriktioner mot cyklar som parkeras längre än fem veckor i centrala Uppsala.

3. Verktyg för att uppnå målen

Attraktivare stadsmiljö

En attraktiv stadsmiljö är en miljö där invånarna och besökare trivs och vill vistas. Det är en miljö som har höga stadsbyggnadskvaliteter och där de offentliga rummen; torg, gator, årum och parker är nödvändiga för stadslivet. Målet är en levande och attraktiv stadskärna som är tillgänglig, har ett brett utbud, upplevs som trygg och vacker samt har en god miljö.

Mötesplatser och plats för aktivitet och evenemang blir allt viktigare för en stadskärnas attraktivitet. Det är som fotgängare/flanör som man bäst tar del av stadens utbud. För att minimera att parkeringar, både för cykel och bil, inkräktar på upplevelsen och användningen av det offentliga rummet bör de så långt det är möjligt lokaliseras till parkeringsanläggningar. Det gäller särskilt för långtidsparkering såsom parkering för boende samt för arbetsplatsparkering.

Nedan ges förslag på verktyg som kan användas för att uppnå målet om en attraktivare stadsmiljö.

Tabell 3.1 Verktyg för att uppnå målet om en attraktivare stadsmiljö

Verktyg för att uppnå målet om en attraktivare stadsmiljö
Ta bort viss central cykel-och bilparkering för ett levande stadsliv
Balansera avgifter på allmän platsmark relativt kvartersmark
Justera tidsreglering och kostnad på kantstensparkering för att styra användandet.

Ta bort viss central cykel- och bilparkering för ett levande stadsliv

I de mest centrala delarna av staden uppstår ofta en konkurrens mellan olika intressen i fråga om markanvändningen. Markparkering, för både bil och cykel, i centrala lägen har således en hög alternativkostnad, varför det finns anledning att se över vilka ytor som kan omvandlas för andra ändamål, som kan skapa värde för staden och dess invånare. Fyrstorg har i och med sin karaktär och sitt läge vid ån, kvaliteter som lämpligen bör användas till annat ändamål än parkering. Detta gäller även S:t Erikstorg, ett medeltida torg beläget nedanför domkyrkan och omgärdat av historiskt värdefull bebyggelse.

Möjligheterna att omvandla viss centralt belägen markparkering samt kantstensparkering, för sociala ändamål bör ses över så att ytor i staden kommer stadens invånare och besökare mer till gagn än som uppställning av personbilar och cyklar.

Parkering för funktionshindrade, RH-plats, behöver säkerställas i och med borttagande. Man bör även se över möjligheten att omvandla viss kantstensparkering för bil till cykelparkering eller cykelbana.

Exempel på en gata där kantstensparkering omvandlas till gång- och cykelväg är Sysslomansgatan, på sträckan mellan Skolgatan och St. Olofsgatan. Murargatan i Sala backe är ett annat exempel där parkeringar ersätts med cykelbana. Ett annat exempel som bör studeras till förmån för cykelparkering är markparkering exklusive RH-parkering på Östra Ågatan vid Gotlands nation, vilket ligger inom området för centrala staden.



Figur 3.1 Fyristorg

Balansera avgifter på allmän platsmark relativt kvartersmark

Parkeringsavgifterna ska sättas så att en hög tillgänglighet uppnås på allmän parkering, och att parkering på kvartersmark används mer effektivt. De beläggningsstudier som gjorts tyder på att det finns en viss överkapacitet i parkeringsgaragen i centrala Uppsala. Det bör eftersträvas att parkeringshusens avgiftsnivå ligger lägre än omkringliggande markparkering eller på samma nivå. Taxa dygnet runt är även något som bör övervägas i samma syfte.

Justera tidsreglering och kostnad på kantstensparkering för att styra användandet.

I syfte att ordna trafiken och öka omsättningen är pris- och tidsreglering instrument som kan styra hur och av vilka parkering används. För att styra mot att kantstensparkering i första hand finns tillgängliga för besökare och undvika att den används som arbetsplatsparkering eller parkering för boende bör tidsregleringen och taxa sättas så att omsättningen blir hög på de parkeringar som ligger i mest centralt läge.

Uppsala centrum växer liksom hela Uppsala kommun. I översiktsplanen- ÖP 2010, redogörs för en förväntad befolkning om 240 000 invånare år 2030. Med en ökad befolkning ökar även trycket på transportsystemet och även efterfrågan på central parkering. Det är även önskvärt att parkerade bilar, särskilt långtids-

parkerade bilar, i första hand parkerar i parkeringsgarage istället för på gatumark för att frigöra dessa ytor för andra ändamål.

Minska biltrafikens miljöpåverkan

För att uppnå de mål som finns i översiktsplanen om förbättrad luftkvalité, måste biltrafikens miljöpåverkan minska. Detta uppnås genom att biltrafikens omfattning i trafikarbete och andel måste minskas. Att arbeta med parkeringsstyrning är ett bra sätt att påverka såväl, färdmedelsfördelningen som biltrafikens omfattning.

För att uppnå målet om att minska biltrafikens miljöpåverkan föreslås följande verktyg. Respektive verktyg beskrivs nedan.

Tabell 3.2 Verktyg för att uppnå målet att minska biltrafikens miljöpåverkan

Verktyg för att uppnå målet att minska biltrafikens miljöpåverkan
Synliggör kostnaderna för att parkera
Utveckla boendeparkeringsystemet
Förbättra tillgången på cykelparkering
Erbjud lösningar som kan sänka parkeringstalen
Skapa goda förutsättningar för etablering av bilpool
Skapa bättre förutsättningar för laddinfrastruktur
Anlägg pendlarparkering för samåkning och färdmedelsbyte

Synliggör kostnaderna för att parkera

Så gott som samtliga parkeringsplatser är idag på ett eller annat sätt subventionerade. Kostnaden för att subventionera parkering slås ut på hyror, löner, fastighetspriser och varupriser. Det innebär en alltför hög efterfrågan på parkering, varför parkeringsytor tar upp mer yta än nödvändigt i staden.

Prissättning av parkering bör istället eftersträva att i större utsträckning spegla de faktiska kostnaderna för att tillhandahålla parkeringsplatsen. Höjda parkeringsavgifter kommer att bli nödvändigt i framtiden, för såväl besöksparkering som för boendeparkering. Kostnaden för att anlägga en parkeringsplats varierar beroende på typ av parkering samt hur den utformas, exempelvis om man gräver ner parkeringen under mark. Den faktiska kostnaden för en parkeringsplats i ett p-hus är mer än dubbelt så dyr, och ännu högre är den faktiska kostnaden för en parkeringsplats i garage, än den avgift som i praktiken tas ut av de som parkerar.

Kostnaden för att använda parkering bör succesivt närma sig den faktiska kostnaden för tillhandahållande av parkering, i syfte att få trafikanter att göra färdmedelsval som är underbyggda på korrekt information.

Utveckla boendeparkeringsystemet

Parkeringsregleringen i områden för boendeparkering varierar kraftigt. Den månatliga avgiften för boendeparkeringsstillstånd ligger på 200 kr, vilket motsvarar ca 20-25 % av den månatliga faktiska kostnaden för att tillhandahålla en markparkeringsplats. Samtidigt som det finns flera gator i bl.a. Luthagen där kantstensparkering är gratis. Vissa av parkeringsplatserna är även avgiftsbelagda kl. 8-18, vilket får till följd att många som bor i området inte löser

boendeparkeringstillstånd, utan istället använder bilen vid arbetspendling och ställer den på gatan över natten när det är gratis. Dessutom använder bilpendlare som arbetar i centrum dessa platser med låga, alternativt obefintliga, avgifter för sin arbetspendling och accepterar ett något längre gångavstånd till arbetsplatsen. Den parkering som är avsedd för boendeparkering används alltså under dagtid i många fall som en form av infartsparkering. Boendeparkeringssystemet bör utvecklas och avgiften höjas för boendeparkering samtidigt som tid och taxa ses över. Det bör inte finnas gratis kantstensparkering inom områdena, utan avgiften bör vara densamma i hela området. Avgift bör även tas ut till senare på kvällen i syfte att motverka att boende i områdena använder bilen vid arbetspendling.

Förbättra tillgången till cykelparkering

Cykelparkeringar ska placeras i strategiska lägen med korta gångavstånd till målpunkter. . Fördelen med att cykla framför att åka bil är bland annat att man med cykel kan komma ända fram till målet. Det är därför viktigt att cykelparkeringar finns på flera strategiska platser i stadskärnan. I Uppsala finns ett mycket stort antal cykelparkeringsplatser. Upprustning av stadskärnan och fler uteserveringar kan dock leda till att vissa parkeringar måste tas bort. Det är då av stor vikt att en alternativ placering av dessa kan hittas

Beträffande långtidsparkering för cykel så ska dessa ha en högre standard, och en viss andel av dessa ska erbjuda väder- och vindskydd, men även låsbarhet och övervakning. Dessa cykelparkeringar ska vara till för de som arbetar för att inte ta upp plats för besökare i centrala staden.

Uppsala bör arbeta vidare enligt inriktningen att cykelparkering på kommunens mark inom stadskärnan ska vara korttidsparkering. Därutöver behöver det tillkomma fler cykelparkeringar i anläggningar i centrala lägen. Utanför stadskärnan bör parkering planeras för långtidsparkering i större utsträckning, med väderskydd och möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Vid hållplatser ska långtidsparkering för cykel erbjudas, med utgångspunkten att denna ska vara väderskyddad.

Parkering av Christianicyklar (eller lådcyklar och cykelkärror) bör huvudsakligen kunna klaras av inom befintliga cykelparkeringar. Dock kan det bli aktuellt att upprätta särskild parkering för Christianicyklar där behovet bedöms vara särskilt stort. Dessa skyltas med särskild tilläggs skylt för Christianicyklar. En markparkeringsruta à 5 x 2,5 meter rymmer 4-5 Christianicyklar. En cykelkärra tar, inklusive draghandtag och koppling, upp ca 1,5 m² yta.

Erbjud lösningar som kan sänka parkeringstalen

Att upprätta parkering innebär en betydande kostnad för exploatören vid en nyexploatering. Det finns därför ekonomiska incitament för att försöka begränsa antalet parkeringsplatser som ska anläggas. Parkeringsnormen anger riktvärden för hur många parkeringsplatser som generellt bör krävas vid nyexploatering och ombyggnad. Parkeringsnormen nämner bilpool som en tänkbar möjlighet för att sänka parkeringstalet vad gäller parkering för boende.

Skapa goda förutsättningar för etablering av bilpool

En bilpool upplåter bilar för gemensam användning och kan antingen vara en ekonomisk förening eller ett vinstdrivande företag. Som medlem i en bilpool delar man på de fasta kostnaderna, såsom inköp, skatt, försäkring och service, som annars skulle betalas av den enskilde bilägaren. Bilpool ger ett mer effektivt nyttjande av bilbeståndet än eget bilägande eftersom det skapar bättre möjlighet för att samnyttja bilarna. Dessutom finns inom en bilpool möjlighet att ställa höga krav på att bilarna är trafiksäkra och har goda miljöegenskaper.

Genom att fler bilpooler etableras kan detta bidra till att minska biltrafikens miljöpåverkan och bidra till en bättre stadsmiljö. Arbetet för att underlätta en utökad etablering av bilpooler kan bland annat ske i planeringen för nya bostadsområden genom att kommunen kan erbjuda en sänkning av parkeringsnormen när man som byggherre betalar medlemsavgift för bilpool till de som flyttar in i bostäderna.

För att en bilpool ska utnyttjas effektivt krävs ett visst underlag, det vill säga ett tillräckligt stort antal lägenheter som ansluter sig till bilpoolen samt att de boende använder sig av den. Närhet till service, kollektivtrafik och annan verksamhet såsom skola och förskola är faktorer som påverkar hur väl utnyttjad en bilpool kommer att vara.

Skapa bättre förutsättningar för laddinfrastruktur

Uppsala kommun har som mål att de egna fordonen år 2020 till 90 % ska drivas med förnybara bränslen. För att nå detta mål, och klimatmålen i stort, kommer elbilar att vara en viktig pusselbit. Kommunen ska säkerställa god tillgång till laddinfrastruktur i kommunens egna parkeringsanläggningar samt på allmän platsmark. I parkeringsanläggningarna ska det finnas både möjlighet till långsamladdning för boende och semisnabbladdning för besöksparkering. Därutöver finns ett behov på kvartersmark, framförallt vid boendet, som bör tillgodoses av de privata fastighetsägarna.

Snabbladdning, som har en betydligt högre effekt, ska finnas längs de större trafiklederna, i kransorter och på privat fastighetsmark.

Anlägg pendlarparkering för samåkning och färdmedelsbyte

Kommunen ska utveckla möjligheten till att utnyttja pendlarparkering i syfte att underlätta för färdmedelsbyte mellan bil, cykel och kollektivtrafik, men också underlätta för samåkning. Att utöka antalet pendlarparkeringar förbättrar tillgängligheten med kollektiva färdmedel för boende på landsbygden.

För de som inte på ett smidigt sätt kan nå kollektivtrafiken annat än med bil, möjliggör pendlarparkering att de använder kollektivtrafiken till huvuddelen av sin resa eller kan ta sig in med lokal kollektivtrafik in till centrum. I dagsläget finns ingen omfattande trängselproblematik in till centrum eller påtaglig parkeringsbrist varför pendlarparkeringar i tätortens utkant inte i någon större utsträckning används för inpendling mot centrum. Snarare utnyttjas dessa

parkeringar till samåkning eller pendling till andra delar av kommunen eller över länsgränsen. En risk med pendlarparkering är, om olika servicefunktioner ligger i närheten, att parkeringen används till andra ändamål än för samåkning och färdmedelsbyten. Dessutom finns en risk att tillgången till pendlarparkering för bil gör att de som tidigare cyklat eller åkt med kollektivtrafiken sin första delresa istället tar bilen.

Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag

För handeln och näringslivet i staden är det av avgörande betydelse att man kan nå dessa etableringar och övrig service i staden. En god tillgänglighet till stadens alla funktioner är en förutsättning för att attrahera nyetableringar av verksamheter, och därmed en förutsättning för sysselsättning och tillväxt i staden. Men det är den sammanvägda tillgängligheten med samtliga färdmedel som behöver värnas och utvecklas. Det handlar om att skapa en balans mellan bil, kollektivtrafik, gång och cykel. En ökad tillgänglighet med de hållbara transportslagen (gång, cykel och kollektivtrafik) på bekostnad av biltrafiken kan dock vara positivt för näringsliv och stadens tillväxt, då detta skapar förutsättningar för en attraktiv stadsmiljö.

Nedan ges förslag på verktyg som kan användas för att uppnå målet om att skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag.

Tabell 3.3 Verktyg för att uppnå målet om en sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag

Verktyg för att uppnå målet om en sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag
Justera tidsreglering och avgift på kantstensparkering för att styra användandet.
Inför parkeringsinformationssystem
Acceptera längre gångavstånd till bil- och MC-parkering i centrum.
Cykelparkering nära målpunkten för besökare.
Parkering för husbil och turistbuss
Hantering av MC-parkering

Justera tidsreglering och avgift på kantstensparkering för att styra användandet

Den gatumarksparkering som finns i centrala Uppsala ska i första hand prioriteras för besökande och angöringstrafik, och i andra hand för boende och de som arbetar i centrum. Gatumarksparkering ska användas för att skapa god tillgänglighet, nära målpunkten, för så många som möjligt, varför det är lämpligt med en hög omsättning på dessa platser. Det bör därför vara tidsreglerad parkering i de mest centrala delarna.

Inför parkeringsinformationssystem

För att underlätta för besökare, som kommer till centrum med bil, att hitta till parkeringsanläggningarna i staden, bör ett parkeringsledningssystem införas. Genom att tydligt hänvisa till de anläggningar där det finns lediga platser väljer fler att parkera i parkeringsanläggningarna istället för att försöka hitta en ledig kantstensparkering. Därmed minskar söktrafiken i centrum. En utredning från Stockholms Parkering kom till slutsatsen att 60 bilplatser utspridda i ett svårökt gatunät (Östermalm) alstrade lika mycket utsläpp som 100 bilar i ett väl skyltat och lättsökt garage.

Acceptera längre gångavstånd till bil- och MC-parkering i centrum

För att skapa en balans mellan bil och de hållbara trafikslagen bör placering av parkering i centrala Uppsala ses över. I de mest attraktiva lägena med korta gångavstånd bör bilparkering endast erbjudas till personer med särskilda behov, angöring och korttidsparkering samt parkering för cyklister. Bilparkering för övriga ändamål kan med fördel placeras så att gångavstånden blir något längre.

Cykelparkering nära målpunkten för besökare

I syfte att stärka cykelns konkurrenskraft är det viktigt att cykelresorna slutar i direkt anslutning till målpunkten för resan. Om cykelparkeringen anläggs på ett för långt avstånd från målpunkten riskerar cykelparkeringen att bli oanvänd och cykeln parkeras istället på trottoar eller annan gångyta som inte är avsedd för cykelparkering. Dessutom innebär ett för långt gångavstånd från cykelparkering till målpunkt att cykeltrafiken förlorar i attraktivitet. För långtidsparkering för cykel som även är väderskyddad kan ett längre gångavstånd accepteras.

Liksom för bilparkering är det fastighetsägarens ansvar att anordna cykelparkering inom den egna fastigheten. Kommunen ska enligt parkeringsnormen säkerställa att tillräckligt antal cykelparkeringar anläggs för besökande till verksamheter och bostäder i nära anslutning till entré. Cykelparkering på gatumark omfattas inte av parkeringsnormen, men bör vara ett kompletterande verktyg för kommunen att säkerställa tillgängligheten med cykel i staden.

Till långtidsparkering räknas även cykelparkering intill kollektivtrafikhållplats. Vid de största målpunkterna bör särskilda cykelparkeringsutredningar göras för att inventera behov och säkerställa fullgoda lösningar.

Parkering för husbil och turistbuss

Såväl husbilar som turistbussar bidrar till besöksnäringen och är positivt för staden. Det är viktigt att särskilda platser för turistbussar och husbilar anordnas med närhet till viktiga besöksmål ur turismsynpunkt, såsom domkyrkan, och Uppsala Slott. Husbilar som är registrerade som personbil klass II har rätt att parkera som vanliga personbilar. Större husbilar kan kräva särskilda uppställningsplatser. Även turistbussar behöver särskilda uppställningsplatser.

Möjligheterna att använda vissa skolparkeringar för uppställning av turistbussar och husbilar under sommarhalvåret kan vara ett alternativ. Under sommarlovsperioden är dessa parkeringsplatser inte nyttjade av ordinarie verksamhet. Särskilda uppställningsplatser som anordnas bör tidsregleras till tre dygn för att motverka långtidsuppställning. Även avgift bör tas ut på uppställningsplatser.

Hantering av MC-parkering

Det fanns 30 juni 2010 drygt 126 000 mopeder klass I och 304 000 motorcyklar i trafik i Sverige vilket motsvarar en tiondel av antalet registrerade bilar, drygt 4 330 000 stycken. MC, eller moped klass I, är således ett trafikslag som är nödvändigt att beakta i planeringen.

MC-parkeringar bör inrättas på platser där man vet att det finns ett behov. När nya parkeringar planeras bör man lägga in plats för tvåhjuliga motorfordon.

Rekommendationen är att samma reglering gäller för MC och moped klass 1 som för bil. För moped klass II gäller samma regler som för cykel.

Effektiviserad markanvändning

Uppsala har ett starkt tillväxttryck och stadens väv av bebyggelse, grönstruktur och transportsystem ska göras tätare för att klara såväl klimat- och miljökrav som krav på stadsmiljökväligheter. Förtätning skapar service och bostäder i hållplatsnära lägen vilket ger ett större resenärsunderlag för kollektivtrafiken. En tätare stad skapar även förutsättningar för kortare avstånd till service och är gynnsamt för gång och cykel. Att planera för en tät stad är ett ansvarsfullt sätt att utnyttja stadens markresurser.

Parkering för biltrafik är mycket ytkrävande. En parkeringsplats i kantsten tar i anspråk ca 12 kvm, en plats på markparkering ca 25 kvm inräknat ytor för in- och utfart till parkeringsplatsen. En cykelparkeringsplats tar upp ca en tiondel så mycket yta.

Nedan ges förslag på verktyg som kan användas för att uppnå målet om en effektiviserad markanvändning. Respektive verktyg beskrivs nedan.

Tabell 3.4 Verktyg för att uppnå målet om en effektiviserad markanvändning

Verktyg för att uppnå målet om en effektiviserad markanvändning
Samla parkering i anläggningar
Parkeringsköp
Samnyttjande
Inför parkeringsinformationssystem
Omvandla viss bilparkering till cykelparkering

Samla parkering i anläggningar

Det är önskvärt att viss central markparkering omvandlas för rekreation och möten, såsom torghandel och uteserveringar. Parkering i anläggning är mer yteffektiv och ger förutsättningar för en tätare stad med fler boende och servicefunktioner inom ett mindre område. Ett minskat antal bilrörelser i centrala delarna av staden innebär mer utrymme för oskyddade trafikanter i centrum, vilket även det ger förutsättningar för en attraktivare stadsmiljö och vistelsemiljö.

Aktuella lägen för nya parkeringsanläggningar som bör utredas vidare av det kommunala parkeringsbolaget UPAB. För att utöka kapaciteten väster om Fyrisån pekas området kring Katedralskolan ut som en strategisk plats för en ny anläggning. Landstinget har uppfört ett parkeringshus vid Sjukhusvägen, som kommer att vara ett alternativ för besökande till den centrala staden och för den nya anläggningen vid Studenternas idrottsplats

Vid Salaplan, med infart från Råbyvägen, är ett gynnsamt läge för en parkeringsanläggning med bra gångavstånd till centrum. Likaså är det närliggande norra delen av Österplan ett attraktivt läge för parkeringsanläggning.

Södra uppgången vid Resecentrum är ett annat strategiskt läge där nya verksamheter och bostäder kommer att generera ett parkeringsbehov. En anläggning i detta läge kan tjäna som parkering både för pendlare och besökare. Att skapa tillskott av parkeringsytor i dessa lägen skulle innebära att en del centrala markparkeringar kan omvandlas till stadsrum för stadsliv. Samtliga

anläggningar skulle även kunna användas för att erbjuda parkeringsköp vid nybyggnad.

Parkeringsköp

Parkering kopplad enbart till den egna fastigheten ger statiska och dyra parkeringslösningar för fastighetsägaren. För att möjliggöra mer flexibla parkeringslösningar, öka samnyttjandet av parkering och framförallt underlätta tillkomsten av ny bebyggelse kan kommunen erbjuda fastighetsägare att göra ett så kallat parkeringsköp. Med parkeringsköp menas att delar av, eller hela, det totala antalet bilplatser, som åläggs fastighetsägaren att anlägga i samband med bygglovsprövning, istället kan anordnas av exempelvis det kommunala parkeringsbolaget, Uppsala Parkerings AB, UPAB. Fastighetsägaren betalar en summa till den aktör som bygger eller upplåter plats i en närbelägen parkeringsanläggning motsvarande en del av investeringskostnaden för en parkeringsplats. UPAB eller någon annan aktör tar därmed över ansvaret för det parkeringsbehov som fastigheten genererar. Parkeringsbehovet kommer då att lösas genom ledig kapacitet i närliggande parkeringsanläggning. Avtalet om parkeringsköp innebär att fastighetsägaren garanteras tillgång till platser i anläggningen. Det kan likställas med ett nyttjanderättsavtal i den meningen att avtalet garanterar nyttjanderätt till parkering. Parkeringsplatserna är således inte reserverade för ett specifikt projekt. Det fritar endast fastighetsägaren från sin skyldighet att anlägga parkering inom den egna fastigheten. Sedan står det var och en fritt, boende eller anställd i fastigheten att hyra en parkering i anläggningen, på månadsbasis eller erlägga avgift enligt vid varje tid gällande taxa. Drift och underhåll ingår då i den avgift som användaren, boende eller anställd, betalar för att använda parkeringsplatsen.

Möjligheten att teckna avtal om parkeringsköp avgörs av kommunen och i första hand i samråd med UPAB med hänsyn till om det är möjligt och lämpligt att investera i parkeringsanläggningar eller om det finns kapacitet i befintliga anläggningar i närområdet.

När ansvaret för parkeringsköp ligger på ett kommunalt parkeringsbolag finns möjlighet för kommunen att få en helhetsbild över parkeringsbeståndet och i viss mån, rådighet över parkeringsutbudet i staden, såväl lokalisering som antalet platser. Det underlättar för en strategisk planering av parkering. I centrumområden kan parkeringsköp vara särskilt lämpligt av den anledningen att det förhindrar uppkomsten av små, förhållandevis ytkrävande, parkeringsanläggningar där dyr central mark kan användas på ett mer kostnads- och yteffektivt sätt.

Att arbeta med parkeringsköp synliggör också kostnaden för parkering då investeringen och intäkterna frikopplas från fastighetsägaren. Att samla parkeringar i anläggningar ger dessutom ett ökat gångavstånd till parkering vilket uppmuntrar till att använda andra färdmedel än bilen.

Samnyttjande

Parkeringsköp medför möjligheter att samla parkeringen till större parkeringsanläggningar och ökar därmed möjligheten att samnyttja parkering. Samnyttjande innebär att bilplatserna är tillgängliga för olika användare och kan nyttjas under olika tider på dygnet. Det kan till exempel vara parkering som nyttjas

som arbetsplatsparkering på vardagar och för besökare till centrum på helger. Den grad till vilken samnyttjande kan tillämpas bygger på kunskap om beläggningen för olika användargrupper under olika tider på dygnet.

Innan beslut tas om samnyttjande måste en studie göras av vilka tider berörda användargrupper har behov av parkeringen. Samnyttjande rekommenderas inte för parkering vid bostaden då det kan leda till att boende inte har möjlighet till långtidsparkering och därmed känner sig tvingade att ta bilen till jobbet även om de har möjlighet att resa på ett mer hållbart sätt.

Inför parkeringsinformationssystem

Ett parkeringsinformationssystem har som främsta syfte att ge besökare information om var det finns lediga parkeringsplatser i parkeringsanläggningar. Därmed kan både söktiden för att hitta en parkeringsplats och söktrafiken minska. På så sätt kan även utsläpp av växthusgaser och bullerpåverkan minska.

Uppsala lämpar sig väl att införa ett parkeringsinformationssystem eftersom parkeringsanläggningarna i centrum ligger förhållandevis tätt, de flesta kring Dragarbrunnsgatan. Uppsala Parkerings AB har uppdraget att genom samordning med andra fastighetsägare i centrum, införa ett parkeringsinformationssystem för samtliga parkeringsanläggningar.

Omvandla viss bilparkering till cykelparkering.

I enlighet med översiktsplanens målsättningar bör transportsystemet bli mer yteffektivt i syfte att inrymma fler invånare och verksamheter på en mer begränsad yta. En parkeringsplats vid kantsten tar upp ca 13 m². På motsvarande yta (gatumark) ryms 6-10 cykelparkeringsplatser beroende på utformning av cykelparkeringarna. Exempel på en gata där bilparkering har omvandlats till cykelparkering är Bangårdsgatan. Där har kommunen ersatt en avgiftsbelagd bilparkeringsplats med cykelparkeringsplatser, vilket visar på hur mycket mer yteffektiv cykeln är i jämförelse med personbilen.

Cykeln gör således mycket mindre ytanspråk jämfört med bilen, såväl i rörelse som stillastående. Viss utrymmeskrävande bilparkering bör därför omvandlas till cykelparkering.

Avståndet mellan två uppställda cyklar bör inte understiga 70 cm.



Figur 3.2 Exempel från Bangårdsgatan där kantstensparkeringar har ersatts av cykelparkeringar. Foto: Nina G. Hassaine



Figur 3.3 Dragarbrunnstorg, cykelparkering har ersatt bilparkering. Foto: Dan Pettersson

Bidra till fortsatt stark centrumhandel

Ett viktigt syfte med parkeringspolicyn är att stödja en stark centrumhandel. En levande stadskärna innehåller en mängd besöksintensiva verksamheter med en intressant mix av handel och upplevelser. I takt med att Uppsala växer kommer även cityhandeln att öka sin volym för att behålla sin marknadsandel, något som ska stärkas genom att planera för god tillgänglighet. Att prioritera besöksparkering i den centrala stadskärnan är viktigt.

Nedan ges förslag på verktyg som kan bidra till att uppnå målet om en fortsatt stark centrumhandel.

Tabell 3.5 Verktyg för att uppnå målet om att bidra till en fortsatt stark centrumhandel

Verktyg för att uppnå målet om att bidra till en fortsatt stark centrumhandel
Arbeta med tids- och avgiftsreglering som styrmedel
Fler och attraktiva cykelparkeringar med närhet till målpunkter
Attraktiva och trygga parkeringsgarage

Arbeta med tids- och avgiftsreglering som styrmedel

Genom att höja avgiften och begränsa tiden då det är tillåtet att nyttja de mest attraktiva markparkeringsplatserna i centrum kan en ökad omsättning, och därmed en ökad tillgänglighet, uppnås.

Ett alternativ till en begränsad uppställningstid kan vara att införa en stegvis ökad avgift. På samma sätt bör även taxa och tid styra trafik till parkeringsanläggningar för att avlasta gatumarken. Exempelvis kan parkeringsanläggningar ha en lägre taxa än gatumarksparkering de första två timmarna, för att sedan höjas tredje timmen och framåt.

Fler och attraktiva cykelparkeringar med närhet till målpunkter

För att stärka cykelns konkurrenskraft mot bilen ska cykelparkeringar anordnas i så nära anslutning som möjligt till målpunkten. Genom närhet till målpunkt upprätthålls en god tillgänglighet, vilket är gynnsamt för handeln.

Det är också viktigt att cykelparkeringen är väl synlig för att den ska nyttjas. Tillhandahållandet av cykelparkering är i första hand fastighetsägarens ansvar vid nyexploatering. Parkeringsnormen anger hur mycket cykelparkering som ska anläggas. Cykelparkering på gatumark är ett kompletterande verktyg för att erbjuda ännu bättre tillgänglighet med cykel i staden. I centrala Uppsala, där stora delar redan är bebyggda, kan kommunen förbättra tillgängligheten för cykelburna besökare till stadens utbud genom att anlägga mer och attraktivare cykelparkering med närhet till målpunkter.

Attraktiva och trygga parkeringsgarage

Beläggningsstudier i Uppsala har visat att det idag finns ledig kapacitet i såväl stadens parkeringsanläggningar som på parkering på gatumark. Även om parkeringsavgiften på gatumarksparkering relativt parkeringsanläggningar skulle justeras i syfte att flytta över bilparkering till anläggningar, finns det en risk att parkeringsanläggningarna ändå inte upplevs som tillgängliga. Detta har att göra med att vissa anläggningar inte upplevs vara trygga, säkra och tillräckligt attraktiva.

De nya anläggningar som byggs bör därför vara utformade på sådant sätt att de upplevs som trygga, säkra och attraktiva. Detta kan göras genom att arbeta med ljusinsläpp, belysning, öppna siktlinjer, tydlighet i orientering, materialval. Anläggningar ovan mark skulle också kunna bidra till ökad biologisk mångfald och renare luft med till exempel gröna tak och biodling. Även solceller kan placeras på anläggningarna.

4. Genomförande

4.1 Ansvarsfrågan

I Översiktsplanen konstateras att Uppsala kommer att fortsätta växa i framtiden. Det blir allt viktigare att hushålla med mark och all markanvändning har en alternativkostnad. En effektiv planering av parkering innebär att parkeringen, nyttjas med en rimlig omsättning med 85 procent beläggningsgrad, innebär skäliga gångavstånd, och som inte gör större markanspråk än nödvändigt.

I enlighet med Plan- och Bygglagens bestämmelser får kommunen i detaljplan bestämma krav i fråga om utrymme, antal platser, utformning och lokalisering av parkering på kvartersmark. Parkering ska i första hand anordnas inom tomten, alternativt i nära anslutning till denna.

Kommunen, genom Gatu-och samhällsmiljönämnden, ansvarar för den allmänna gatumarken exempelvis lämpligheten att anordna parkering.

Gatu-och samhällsmiljönämnden ansvarar för att samordna planeringen av parkering i nära samarbete med Plan-och byggnadsnämnden och Uppsala parkering (UPAB) och för att på så sätt bidra till att kommunen uppnår målen i parkeringspolicyn.

Uppsala parkerings AB (UPAB) har genom beslut (KF 27 januari 2014 KSN-2013-1361) fått nya direktiv. Från och med 1 mars 2014 förvaltar och övervakar parkeringsbolaget samtliga kommunala parkeringsplatser. Det innebär bland annat att intäkterna från taxor och avgifter tillfaller parkeringsbolaget. Det överskott som verksamheten genererar kan till stora delar användas för att bygga nya parkeringsanläggningar, vilket gagnar både näringsliv och boende. UPAB ansvarar även för att säkerställa en god tillgång till laddinfrastruktur, dels i de egna anläggningarna men också på allmän platsmark.

4.2 Uppföljning av mål

En väl dokumenterad uppföljning ger möjlighet att fatta väl underbyggda beslut vid förändringar och stöd för hur man ska arbeta med parkering i nya bostads- och arbetsplatsområden. Uppföljningar är också ett bra underlag när man ska kommunicera med byggherrar och allmänheten. Parkeringspolicyns fem mål har brutits ned till mer konkreta och mätbara mål. I tabellen nedan ges förslag på metoder för att kvantifiera och följa upp de nedbrutna målen.

Tabell 4.1 Uppföljningsmetoder

Uppföljning
<i>Upprättande av RVU (vart femte år)</i>
Biltrafikarbetet inom Uppsala tätort ska minska.
Biltrafikens andel av resor till Uppsala tätort ska minska.
Andelen gång- och cykelresor till, från och inom centrala staden ska öka.
<i>Slangmätningar</i>
Antalet bilrörelser i centrum ska minska.
<i>Beläggningsstudier</i>
En beläggningsgrad på 80-85 % på parkering på gatumark ska eftersträvas.
Beläggningsgraden i parkeringsanläggningar ska öka från dagens nivå.

Vart femte år genomför kommunen en resvaneundersökning (RVU). I resvaneundersökningen kan man, utöver resvanor, även fråga om kommuninvånarnas benägenhet att ändra sitt resande till att i större utsträckning ske med hållbara färdmedel. Se bilaga 1

För att ta reda på hur trafiken utvecklas i olika delar av staden och effekter av olika förändringar är det ofta enklast och mest effektivt att göra slangmätningar. Genom att göra mätningar vid fasta tider varje år kan man följa utvecklingen på både kort och lång sikt. Varje år genomförs mätningar avseende gång och cykeltrafik samt flödesmätning för biltrafik. För cykeltrafik genomförs mätning i fem fasta punkter i innerstadssnittet. För biltrafik sker mätning i 50 fasta punkter i olika delar av tätorten, både infartssnitt och innerstadssnitt.

För att uppnå en optimal beläggning som leder till hög tillgänglighet är det viktigt att följa upp hur efterfrågan på parkering ändras över tid. För att kunna fatta väl underbyggda beslut i denna fråga genomför UPAB beläggningsstudier två gånger per år, en gång på våren och en gång på hösten.

Bilaga till

**Handlingsplan för parkering
i Uppsala kommun**

Fördjupning

GSN-2015-0261

2016-04-01

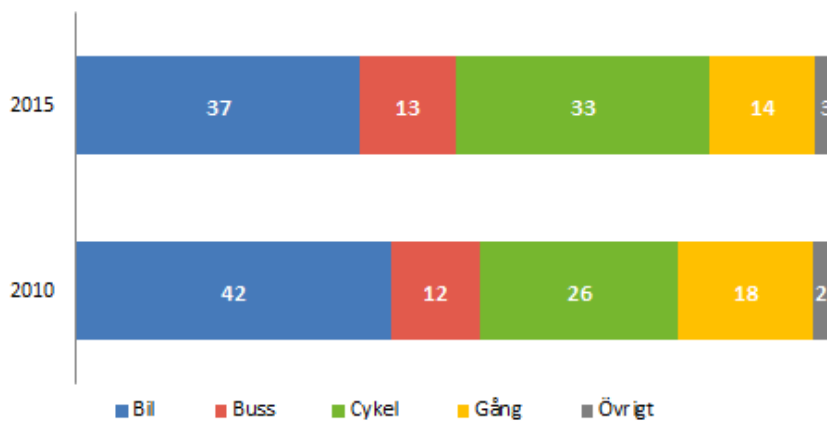
Innehållsförteckning

1. Personbil	1
1.1 Parkeringsutbud	1
1.2 Efterfrågan	8
1.3 Boendeparkering	9
2. Cykel	12
2.1 Parkeringsutbud och efterfrågan	13

1. Personbil

Trenden är att biltrafiken minskar i de punkter man mäter trafikflödena i innerstaden. Den procentuella förändringen från 2013-2015 för innerstadssnittet är -6 %.

Enligt mätningar enligt RVU en genomsnittlig höstdag har bilandelen i hela kommunen minskat med 5 procentenheter. Samtidigt som det skett en ökning av andelen för cykeltrafik med 7 procentenheter.

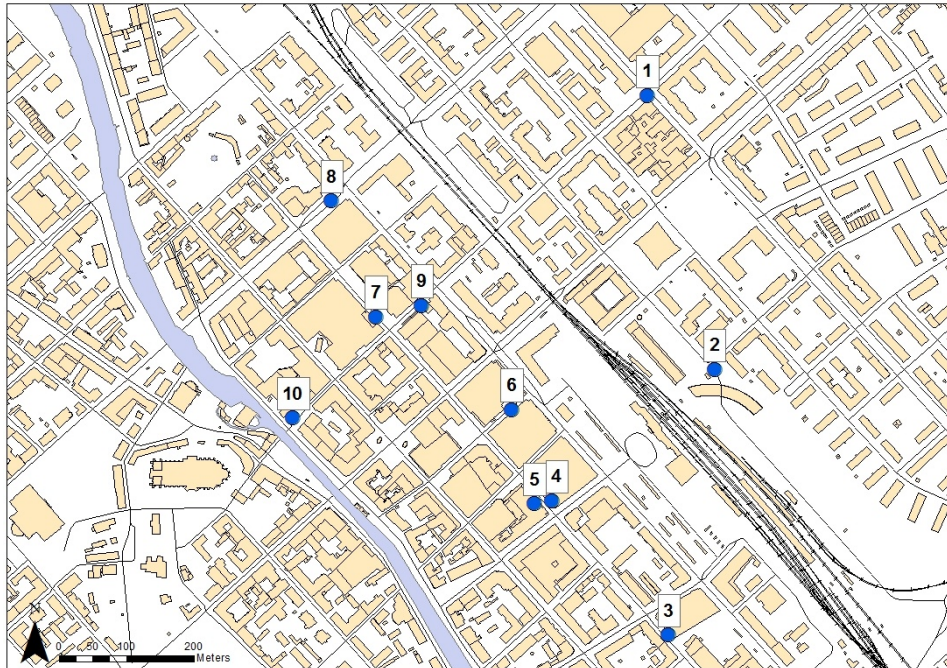


Figur 1.1

1.1 Parkeringsutbud

Tomtmark

I centrala Uppsala finns ca 2 100 parkeringsplatser i garage som är tillgängliga för allmänheten. Det privata företaget Q-Park driver majoriteten av garagen, medan det kommunala bolaget Uppsala Parkering AB äger ett, Centralgaraget och förvaltar ett, Kvarnen. Parkeringsgaragen används i huvudsak som besöksparkering. I Figur 1.2 illustreras var garagen är lokaliserade.



Figur 1.2 Parkeringsgaragens lokalisering i centrala Uppsala

Utöver ovan redovisade besöksparkering finns ca 900 privata parkeringsplatser i garage, som ägs och används av företag och föreningar. Dessa är inte tillgängliga för allmänheten och ingen beläggningsstudie har genomförts i dessa.

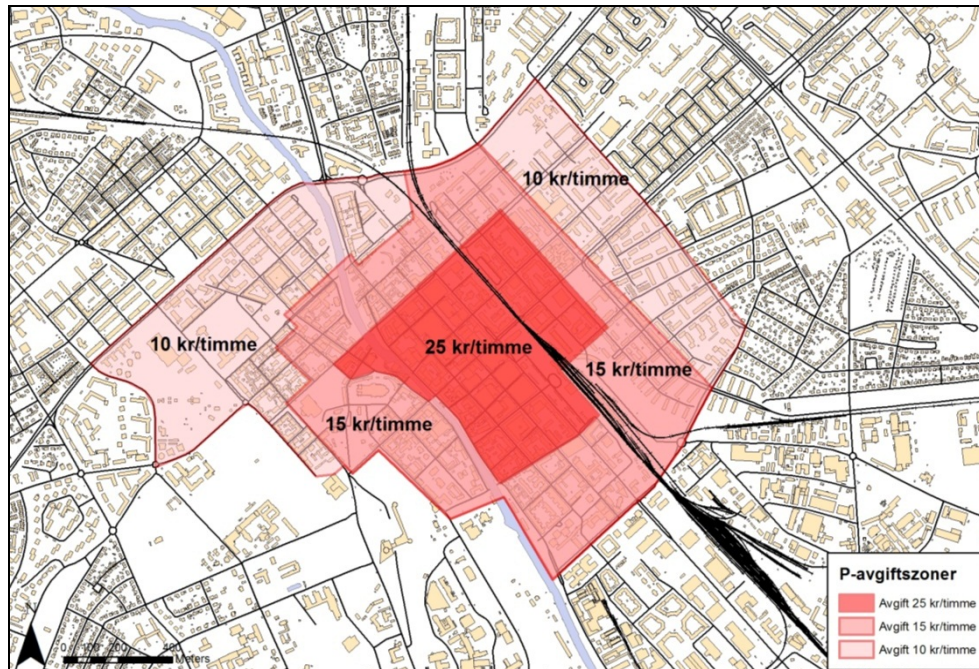
Parkeringsanläggningar öppna för allmänheten
1. Kvarnen
2. Centralgaraget
3. Grimhild
4. Svava
5. Plus
6. Smeden
7. S:t Per
8. Citygaraget
9. Svalan
10. Badhusgaraget

Gatemark

Antalet parkeringsplatser på kommunal gatu-och kvartersmark uppskattas till ca 10 000 platser varav drygt 3000 platser i dagsläget är avgiftsbelagda.

I de mest centrala delarna finns ca 1 500 allmänna och avgiftsbelagda parkeringsplatser på gatemark, se Figur 1.3 Inom den mest centrala zonen får bilar parkeras 5 minuter om inget annat anges. De upplåtta platserna är avgiftsbelagda kl. 8-18 vardagar och dagar före söndag och helgdag enligt tre avgiftsområden:

- Zon A: 25 kr/timme 2 timmar därefter 30 kr/timme
- Zon B: 15 kr/timme 2 timmar därefter 20 kr/timme
- Zon C: 10 kr/timme 2 timmar därefter 15 kr/timme



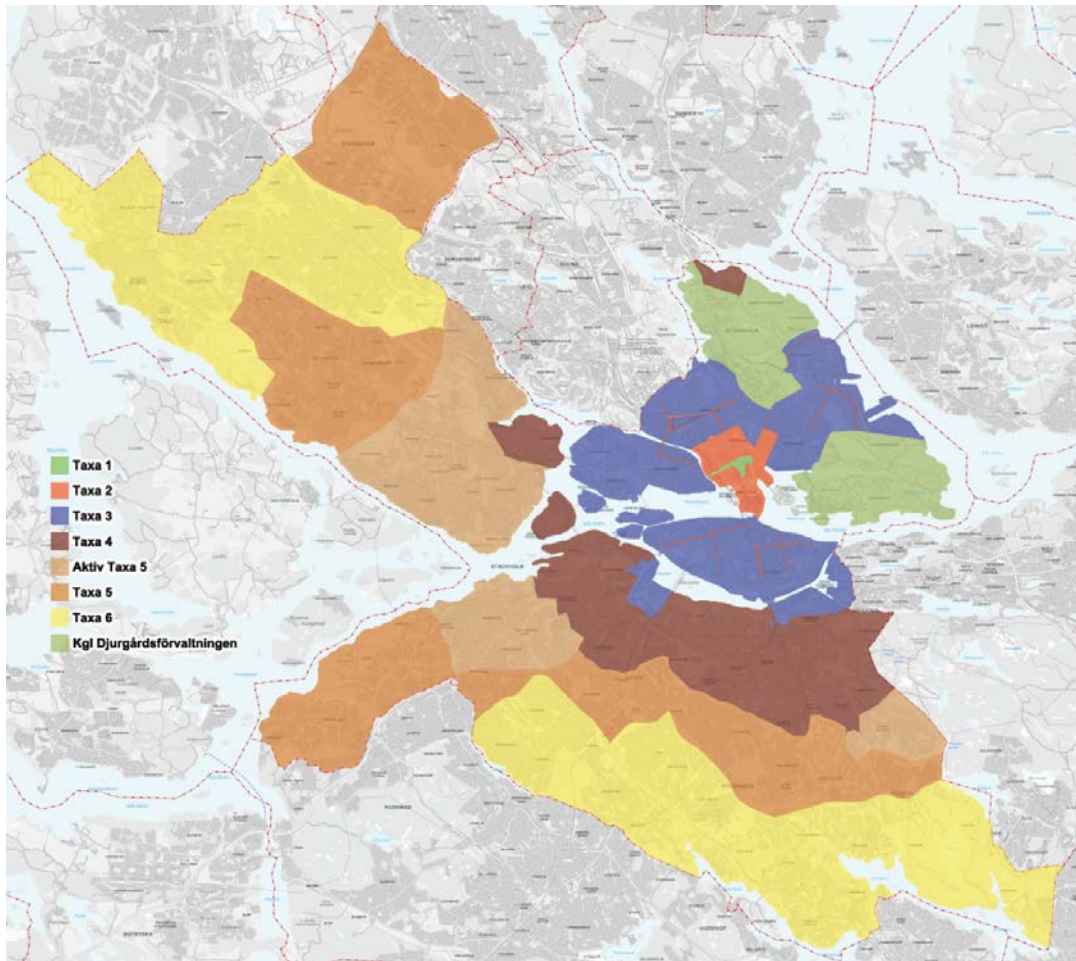
Figur 1.3

Omvärldsbevakning

Stockholm

År 2012 genomförde Stockholm stad en avgiftshöjning till 41 kr/h i de mest centrala delarna av staden, samt tillåten parkering max 1 timme. Utanför denna zon, 26 kr/h kl. 7-19 och 15 kr/h övrig tid. Den yttre zonen i centrala staden, 15 kr/h kl. 7-19 och avgiftsfritt övrig tid.

Stockholm stad har nyligen, fyra år senare sedan den senaste ändringen av regleringen, genomfört en ny översyn av parkeringsregleringen. Den innebär utökad avgiftsbelagd parkering i ytterstaden men också höjd taxa samt avgiftsbelagd parkering för fler av dygnets timmar, se Figur 1.4. På de mest attraktiva platserna i City är förslag till ny taxa 50kr/ h dygnet runt. Utanför denna zon föreslås 26 kr/h kl. 7-21 (9-19) (9-19) och 15 kr/h övrig tid.



Figur 1.4

Göteborg

I Göteborg är p-tiden och taxan satt på följande vis i olika delar av staden

20 kr/30 min, max P-tid 30 minuter, 8-22 (8-22), övrig tid 2 kr/tim

30 kr/tim, max P-tid 2 timmar, 8-18 (8-15), övrig tid 2 kr/tim

30 kr/tim 8-22 (8-22), övrig tid 2 kr/tim

30 kr/tim 8-18 (8-15), övrig tid 2 kr/tim

20 kr/tim 8-22 (8-22), övrig tid 2 kr/tim

Malmö

I Malmö är parkeringarna, i de centrala delarna, avgiftsbelagda mellan 9-20 på vardagar och 9-16 på vardag före helgdag. Avgiftsnivåerna för detta område är idag 25 kr/h eller 20kr/h. Området är större i jämfört med de mest centrala delarna i Uppsala som omfattas av avgiftszonen 25kr/h.

I Malmö är taxan och tiden satt på följande vis.

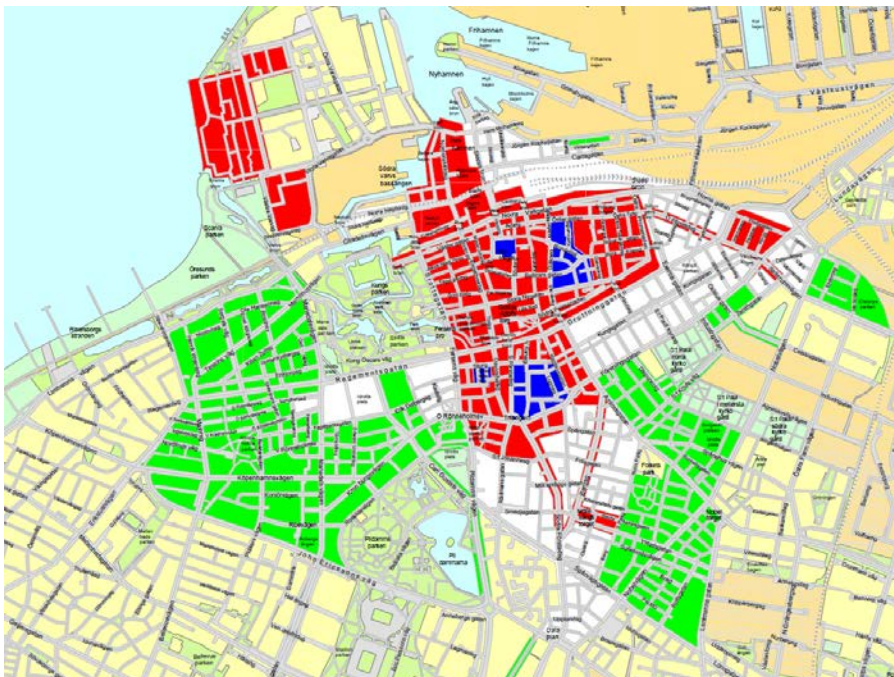
Blå zon: 25kr/tim 9-20 (9-16) på vissa centrala platser

Röd zon: 20kr/tim 9-20 (9-16) samtliga vardagar, helgdagar 9-16 i stora delar av den centrala innerstaden samt i Västra hamnen

Grön zon: 10 kr/tim 9-18

Vit zon: 15kr/tim 9-18

Det finns förslag på att under 2016 inkludera den röda zonen i den blå zonen, med avgift 25kr/tim 9-20



Linköping

I Linköping är parkeringen tidsreglerad i de mest centrala delarna till 30min, 1 tim respektive 2 tim. Avgiften är 26kr/tim. Utanför denna zon är avgiften 5kr/tim 8-18 (8-15)

I områdena för boendeparkering är avgifterna följande:

Vasastaden 8-20 5kr/tim

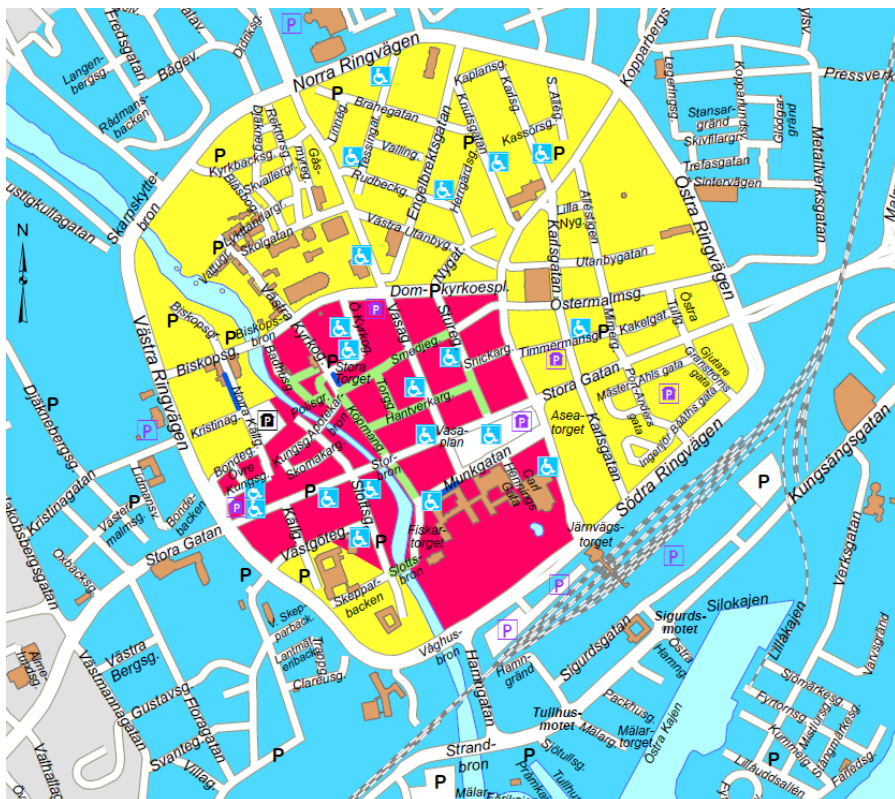
Hejdegården avgift dygnet 5kr/tim 22-08 är avgiften 1 kr/tim

Västerås

I Västerås har man valt att i den mest centrala delen av staden ta ut en avgift på 18 kr/timme den första timmen. Avgiften stiger sedan till 24 kr/timme andra timmen och 30 kr/timme resterande tid. På så vis väntar man sig att motståndet för bilisten att stå uppställd en längre tid i centrum ökar, och andelen långtids-parkerare kan därmed begränsas.

Avgiftszoner

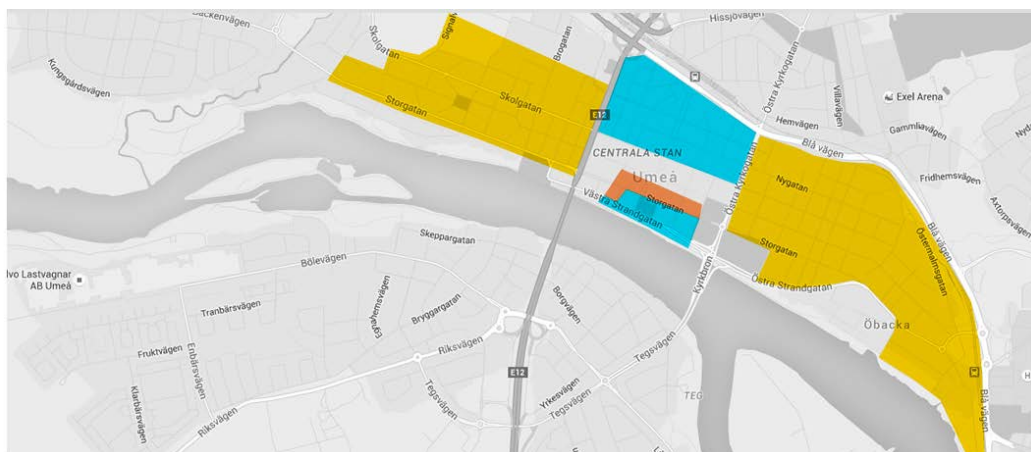
- Röd: Tim 1 18 kr, Tim 2 24 kr därefter 30 kr/ tim
- Gul: 14 kr/tim
- Blå: 6 kr/tim
- Vit: 4 kr/tim



Umeå

År 2012 var de mest attraktiva platserna i centrala Umeå avgiftsbelagda med 20 kr/timme. Utanför denna zon är avgiften 15 kr timme och tidsbegränsningen tre timmar. Det finns även en mindre zon med 15 kr/timme som inte har någon tidsbegränsning. Den yttre zonen har avgiftsnivå 6 kr/timme och ingen tidsrestriktion. I de parkeringshus som ligger centralt nära handel är avgiften 15 kr för de två första timmarna, därefter 15 kr/timme.

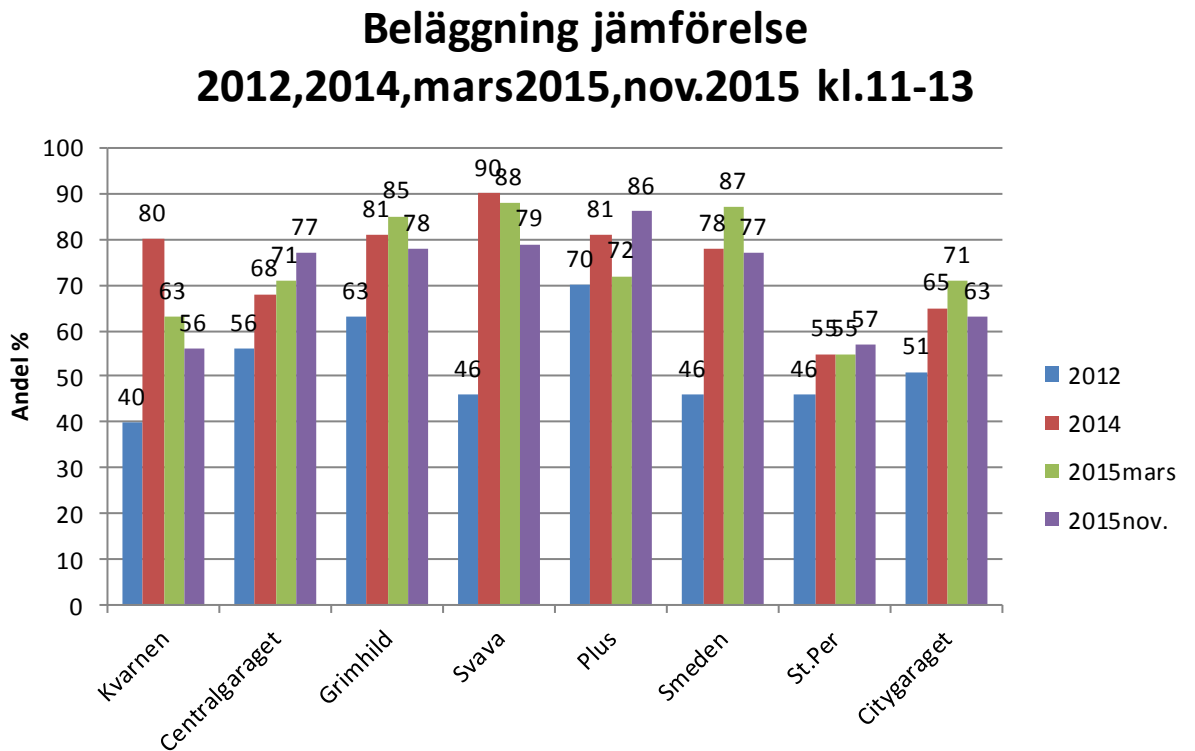
Centrala stan		
Avgift		
Vardagar		9-19
Lördag och dag före helgdag		(9-17)
Söndag och helgdag		Avgiftsfritt
	Avgift	Parkster
Orange zon (1 tim)	25 kr/tim	601
Blå zon (3 tim)	18 kr/tim	602
Gul zon	7 kr/tim	604



1.2 Efterfrågan

Tomtmark

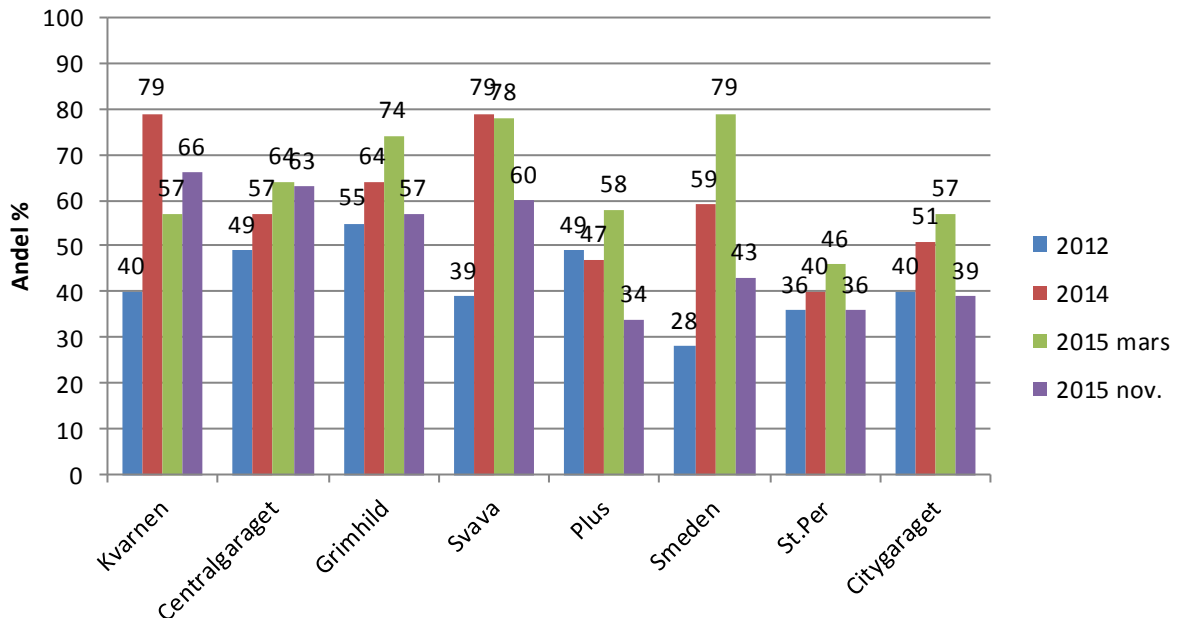
Beläggingsstudier har genomförts sedan 2012 i publika garage i centrum. Nedan redovisas beläggingsgraden mellan kl.11-13 och kl.16-18. Mätningarna har vid varje mätningstillfälle genomförts under en veckas tid; måndag, onsdag och fredag. Sedan 2012 har beläggningen i samtliga garage ökat. En beläggning på ca 85 % är välbalanserad mellan god tillgänglighet och en ekonomiskt effektivt utnyttjad anläggning.



Figur 1.4

Beläggingsgrad garage 11-13

Beläggning jämförelse 2012,2014,mars 2015,nov.2015 kl.16-18



Figur 1.5 Beläggningsgrad garage 16-18

Gatumark

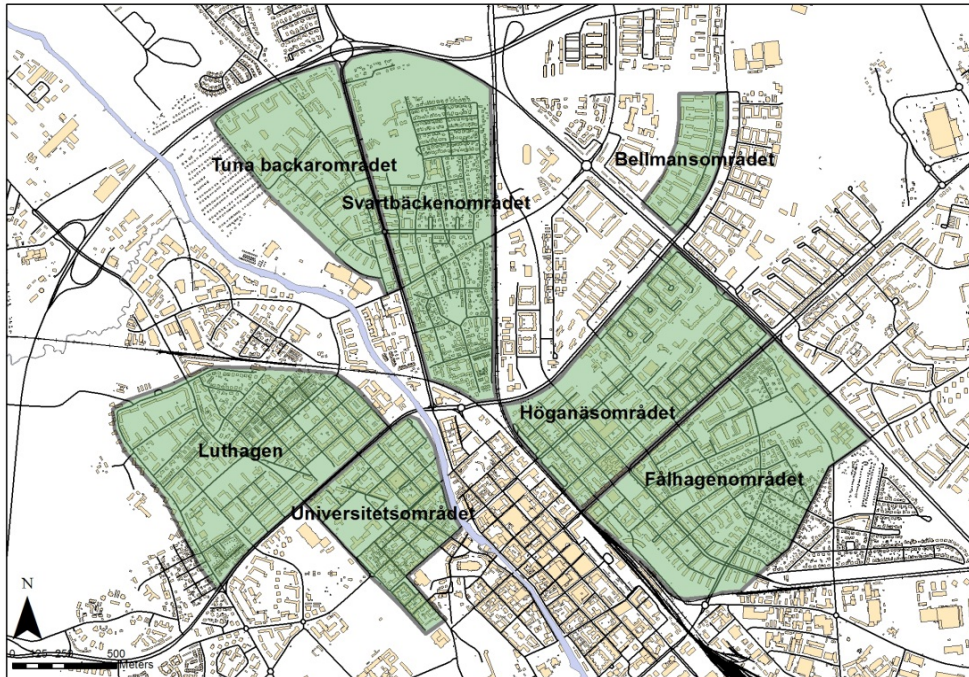
Beläggingsstudier har även genomförts på gatumark sedan 2012. Studien omfattar 871 parkeringsplatser, av det totala utbudet om 1 050 platser. Den genomsnittliga beläggningen för 2012 under förmiddagen var 64,5 %, medan motsvarande beläggning under eftermiddagen var 60,5 %.

Östra Ågatan, Kungsängsgatan, Fyristorg, Dragarbrunnsgatan närmast centrum är parkeringar som har en hög beläggningsgrad, 85 % eller mer.

1.3 Boendeparkering

För de med boendetillstånd är avgiften vid biljettköp 10 kr per påbörjat vardagsdygn, 800 kr för fyra månader eller 2 200 kr för ett år. Avgiften för boendeparkering är kraftigt subventionerad.

I samband med översynen av handlingsplanen pågår ett arbete med att se över boendeparkeringssystemet. Förslag finns på att höja avgiften till 500 kr/mån och att utöka antalet platser.



Figur 1.4 Områden i Uppsala med boendeparkering.

Omvärldsbevakning

Stockholm

I Stockholm är tillståndet gratis och man kan välja att betala månadsvis eller i automat för den tid man parkerar. Avgiften är 900 kronor per månad, eller 60 kronor per dag, när du betalar i biljettautomat. Avgift ska betalas mellan 9–17 på vardagar. Detta gäller även om det för besökande är avgift på kvällar och helger. Avgiften för boendeparkering i innerstaden föreslås bli 1 100 kronor/månad.

Göteborg

Inom de mest centrala delarna finns inte möjlighet för boendeparkering. I övriga staden erbjuds boendeparkering till avgift mellan 635kr/mån till 190kr/mån beroende på avgiftszon.

Västerås

Inom de mest centrala delarna finns inte möjlighet för boendeparkering.

- Gul zon 5 kronor per timme, 350 kronor per månad.
- Blå zon 4 kronor per timme, 350 kronor per månad.

Linköping

I Linköping finns endast två områden som erbjuder boendeparkering, Vasastaden och Hejdegården. Man betalar per månad med efterskottsbetalning via faktura. Avgiften är 370 kronor/månad och börjar räknas från samma dag tillståndet börjar gälla.

Malmö

I Malmö är tillståndssdekalen gratis och man betalar för den tid man står parkerad enligt följande avgifter:

- Grön biljett 15 kr/dygn
- Vit biljett 20 kr/dygn
- Röd biljett 25 kr/dygn
- Blå biljett 25 kr/dygn

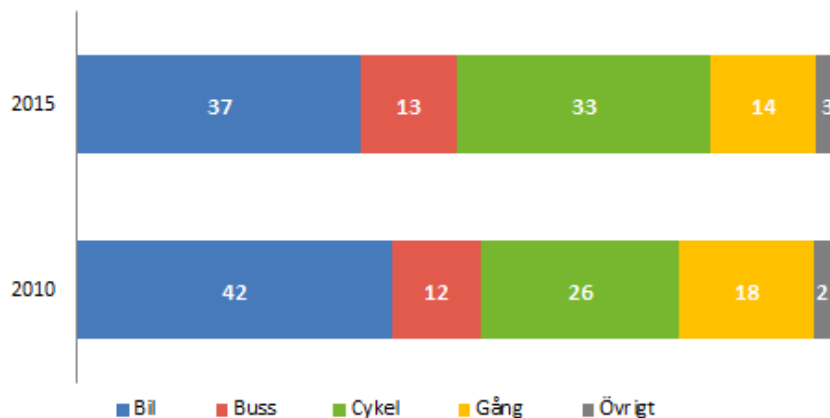
Man kan max betala för två veckor i följd.

2. Cykel

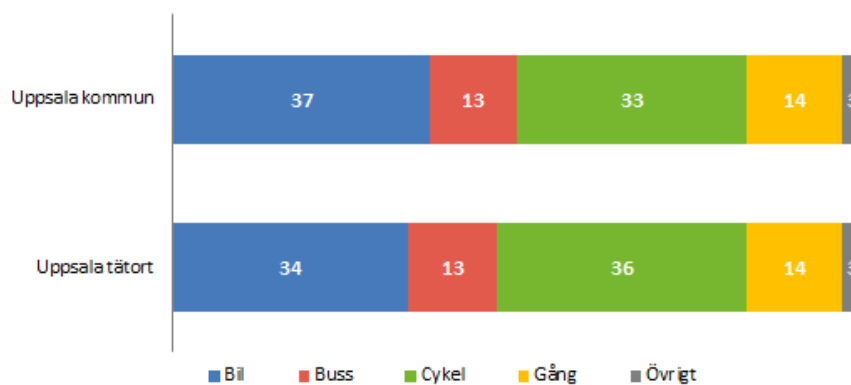
Enligt Uppsalas senaste resvaneundersökning (RVU) från år 2015 stod cykeln för 36 % av andelen resor i tätorten. Uppsala är en stad med många studenter, och inom denna grupp görs enligt RVU 5 av 10 resor med cykel. Bland förvärvsarbetare görs enligt undersökningen cirka var tredje resa med cykel. Undersökningen visar att cykeln är särskilt vanligt som färdmedel just vid arbets- och skolpendling.

Figur 2.1 visar färdmedelsfördelningen för hela kommunen år 2010 respektive år 2015.

Figur 2.2 visar färdmedelsfördelningen för Uppsala kommun gentemot Uppsala tätort.



Figur 2.1



Figur 2.2

2.1 Parkeringsutbud och efterfrågan

I centrala Uppsala¹ finns idag ca 12 200 cykelparkeringsplatser på kommunens mark. Därtill finns ca 3 000 cykelparkeringsplatser på privat mark i direkt anslutning till kommunens gator, som är avsedda för boende eller arbetsplatser. Inom det område som definieras som stadskärnan² finns ca 3 600 cykelparkeringsplatser på kommunens mark. Vid resecentrum finns det ca 5 100 parkeringsplatser.

År 2009 gjordes en föremätning av antalet felparkerade cyklar och en inventering 2011 visade att man lyckats halvera antalet felparkerade cyklar. Utvecklingen var även positiv under 2012.

Statistik					
	2015	2014	2013	2012	2011
Antal cykelparkeringar i centrala Uppsala	12 167	12 897	12 930	12 800	12 400
Antal nya cykelparkeringar i centrala Uppsala	94	120	130	400	2 350
Antal borttagna cykelparkeringar i centrala Uppsala	826	153	0	0	0
Antal upprustade cykelparkeringar i centrala Uppsala	180	20	0	1 500	3 600
Antal felparkerade cyklar i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet	415	412	429	405	228
Antal felparkerade cyklar i Uppsala stadskärna och inom resecentrumområdet, justerat	221	250	215	226	228
Antal omhändertagna övergivna och långtidsparkerade cyklar i Uppsala tätort	1 204	965	1 191	850	1 300
Antal cykelvärdar i stadskärnan och vid resecentrum	3	10	11	8	8
Antal fasta cykelpumpar i Uppsala tätort (kommunala och privata)	59	54	47	45	42

¹ Centrala Uppsala avgränsas, i handlingsplanen för cykel, av gatorna Väderkvarnsgatan, Strandbodgatan, Östra Ågatan, Munkgatan, Nedre Slottsgatan, Drottninggatan, Kyrkogårdsgatan, Luthagsesplanaden, samt Råbyvägen.

² Stadskärnan avgränsas, i handlingsplanen för cykel, av gatorna Kungsgatan, Bäverns gränd, Västra Ågatan, Syslomansgatan, samt St Olofsgatan.