

Handläggare
Lasu Roger

Datum
2016-11-29

Diarienummer
GSN-2016-0775

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Förslag till nya bestämmelser för boendeparkering

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslås besluta

att fastställa avgifter för boendeparkering enligt förslag och bestämmelser för boendeparkering enligt bilagor

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 13 juni 2016 om att högsta avgift för boendeparkering per månad ska uppgå till 500 kronor. Stadsbyggnadsförvaltningen föreslår gatu- och samhällsmiljönämnden att besluta om 400 kronor för samtliga områden som idag har boendeparkering. Förvaltningen gör bedömningen att det är den kostnadsnivå som krävs för att boendeparkering inte i för hög utsträckning föredras framför parkering på kvartersmark.

Nuvarande bestämmelser om boendeparkering innebär avseende uppställningstid att parkering är begränsad till 7 dygn i följd under tiden 1 december – 31 mars och övrig tid kan parkering ske utan tidsbegränsning. Förvaltningen föreslår att uppställningstiden för boendeparkering likställs över året och begränsas till 4 veckor i följd. Förvaltningen motiverar detta med att fordon inte ska behöva stå längre på kommunal gata än 4 veckor. Behöver fordon parkera en längre tid får fordonsägaren tillse sitt parkeringsbehov på annat sätt. Förslaget gör gällande att tillstånd för boendeparkering kan aktiveras månadsvis men också att dygnsvis betalning ska fortsatt vara möjligt, dock med en ny kostnad på 20 kr/dygn.

Betalningsadministrationen för parkering kommer inom en snar framtid innebära att myntbetalning inte längre är möjlig. Betalning i parkeringsautomat är idag möjligt avseende tillstånd för boendeparkering och förvaltningen är införstådd med att Uppsala Parkerings AB för tillfället arbetar fram en strategi för parkeringsautomater och mobila betalsystem som inte med säkerhet garanterar denna betalningsform. Förvaltningen vill vara tydlig med att beslut om dygnsbetalning för boendeparkering eventuellt förutsätter att en mobil betalningsmodell implementeras som ger stöd för detta.

Nuvarande bestämmelser om boendeparkering gör ingen skillnad på om den boende bor i en gammal fastighet eller i en ny fastighet med god tillgång på parkering. Förvaltningen föreslår

att boende inom fastighet med modern parkeringsnorm inte ska tillåtas erhålla boendeparkering.

Ikraftträdande för bestämmelser och avgifter sätts till den dag då betalningsadministration och andra likvärdiga åtgärder kan implementeras.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Bilaga:

Förslag till bestämmelse för boendeparkering i Uppsala kommun

Förslag till nya parkeringsregleringar i Uppsala (sidan 10)

Bilaga: Förslag till bestämmelse för boendeparkering i Uppsala kommun

1

Efter tillstånd av kommunen får boende inom ett angivet område utan hinder av trafikförordningen 3 kap. 49 a § samt av kommunens lokala trafikföreskrifter om avgiftsbelagd parkering parkera i högst 4 veckor i följd där parkeringsplatserna är utmärkta med vägmärket för Boende (vägmärke T19, Vägmärkesförordningen). Tillståndet är giltigt endast om betalning för aktuell period har erlagts.

2

För att erhålla tillståndet ska den boende vara folkbokförd på adress i aktuellt område och enligt vägtrafikregistret vara ägare eller brukare av fordonet. Boende inom fastighet som omfattas av parkeringsnorm (parkeringstal som fastställts av Uppsala kommun för en särskild fastighet) ska inte erhålla tillstånd.

3

Vid parkering med stöd av tillståndet ska fordonet vara försett med dekal för aktuellt område. Endast dekal tillhandahållen av kommunen godtas. Dekalen ska placeras innanför vindrutan väl synlig utifrån. Punkt 3 tillämpas endast om digital tillståndshantering saknas.

4

Lokala trafikföreskrifter och föreskrifter enligt trafikförordningen om andra parkeringsregleringar ska följas. Tillåten parkering enligt punkt 1 är inte garanterad.

5

Boendeparkering kostar 400 kronor/månad eller 20 kronor/dygn.

Förslag till nya parkeringsregleringar i Uppsala

2016

Innehåll

1. Sammanfattning	sid 4
2. Inledning	sid 5
3. Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun	sid 6
4. Parkeringsavgifter	sid 7
5. Boendeparkering	sid 10
6. Genomförande	sid 11

Sammanfattning

Uppsala kommun växer och framförallt Uppsala som stad. Förtätningen av bebyggelse och därmed även dess infrastruktur gör att allmän platsmark med hög andel parkerade fordon inte är förenligt med de mål som kommunen har satt upp för bland annat ökad kollektivtrafik och ökad andel cykeltrafik. Att stimulera möjligheterna och kostnaderna till att parkera är kanske det enda sättet att påverka trafikbeteende och styra biltrafiken. En handlingsplan för parkering antogs av gatu- och samhällsmiljönämnden april 2014 som redovisar ett antal verktyg för att uppnå olika mål varav nya regleringar om parkering är ett av dem.

Sammanfattningsvis föreslår stadsbyggnadsförvaltningen att:

- Avgifterna för parkering ska vara 30 kronor i timmen på de allra mest centrala platserna fram till och med klockan 18.00.
- Flera områden, som idag har många oreglerade gator, föreslås få avgiftsbelagd parkering om 5 och 10 kronor i timmen.
- Gemensamt för samtliga avgiftsbelagda platser föreslås en avgift om 5 kronor i timmen mellan klockan 18.00 och 22.00.

Parkeringsavgifter kommer att öka tillgängligheten till de allmänna parkeringsplatserna och gaturenhållningen kommer att kunna bli effektivare. Undantag för boende, så kallad boende-parkering, ska utökas i de områden där möjlighet till parkering på privat fastighetsmark är begränsad.

Tidpunkt för genomförande beräknas till våren 2017.

Inledning

Uppsala kommun växer och framförallt Uppsala som stad. Förtätningen av bebyggelse och därmed även dess infrastruktur gör att allmän platsmark med hög andel parkerade fordon inte är förenligt med de mål som kommunen har satt upp för bland annat ökad kollektivtrafik och ökad andel cykeltrafik. Nybyggnation med parkering på fastighetsmark måste i högre utsträckning tillhandahålla parkering för boende och besökande och en del i detta arbete är att höja avgifterna för parkering på allmän platsmark. Stora delar av Uppsala stad har avgiftsfri parkering och därmed har fastighetsägare och fordonsinnehavare svaga incitament till att iordningsställa parkering på egen mark eller att betala för den tid fordonet står parkerat (exempelvis i parkeringsgarage).

Uppsala kommun förbereder en kraftfull utbyggnad av parkeringsgarage. Bilar som parkeras i dessa garage istället för på allmän platsmark är en vinst för staden i stort.

Att stimulera möjligheterna och kostnaderna till att parkera är kanske det enda sättet att påverka trafikbeteende och styra biltrafiken. Att det kostar mer att parkera i Uppsalas innerstad fram till klockan 18 skapar tillgänglighet i och med att fler parkeringsplatser är lediga. En billigare avgift efter klockan 18 (idag gratis) skapar även det tillgänglighet till parkering och bör framstå som rimligt för dem som vill ta bilen in till Uppsala för en kvällsaktivitet. Att i högre grad avgiftsbelägga allmän platsmark skapar bättre möjligheter till att reglera och nyttja allmän platsmark i stort.

Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun

Planeringen för parkering ska bidra till att skapa en attraktiv stad. Genom att arbeta med parkering som ett strategiskt planeringsverktyg kan flera stadsbyggnadskvaliteter uppnås. I den centrala staden är det många trafikslag som ska samsas om ytorna. Utöver parkeringsplatser för cykel och bil behövs platser för att lasta och lossa gods, för taxi och färdtjänst samt plats för kollektivtrafikens hållplatser. Det ska finnas en god tillgänglighet för samtliga trafikslag. Samtidigt är ytorna begränsade och därför är det nödvändigt att göra viss prioritering för parkering beroende på ändamålet.

Prioritering av parkeringsändamål:

1. Angöring (på- och avstigning samt lastning och lossning)
2. Parkering för rörelsehindrade
3. Parkering för besökande
4. Parkering för boende
5. Parkering för verksamma/anställda

I januari 2014 antog kommunfullmäktige en parkeringspolicy för att förtydliga att parkering (både för bil och cykel) är en del av transportsystemet och övrig stadsplanering. Enligt parkeringspolicyn ska planeringen för parkering uppfylla följande mål:

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

Därtill finns också en handlingsplan ”Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun” antagen april 2014 i gatu- och samhällsmiljönämnden, som redovisar ett antal verktyg för att kunna uppnå målen. Förslaget om en ny reglering av parkering är en del av det arbete som följer av verktygen i handlingsplanen.

Parkeringsavgifter

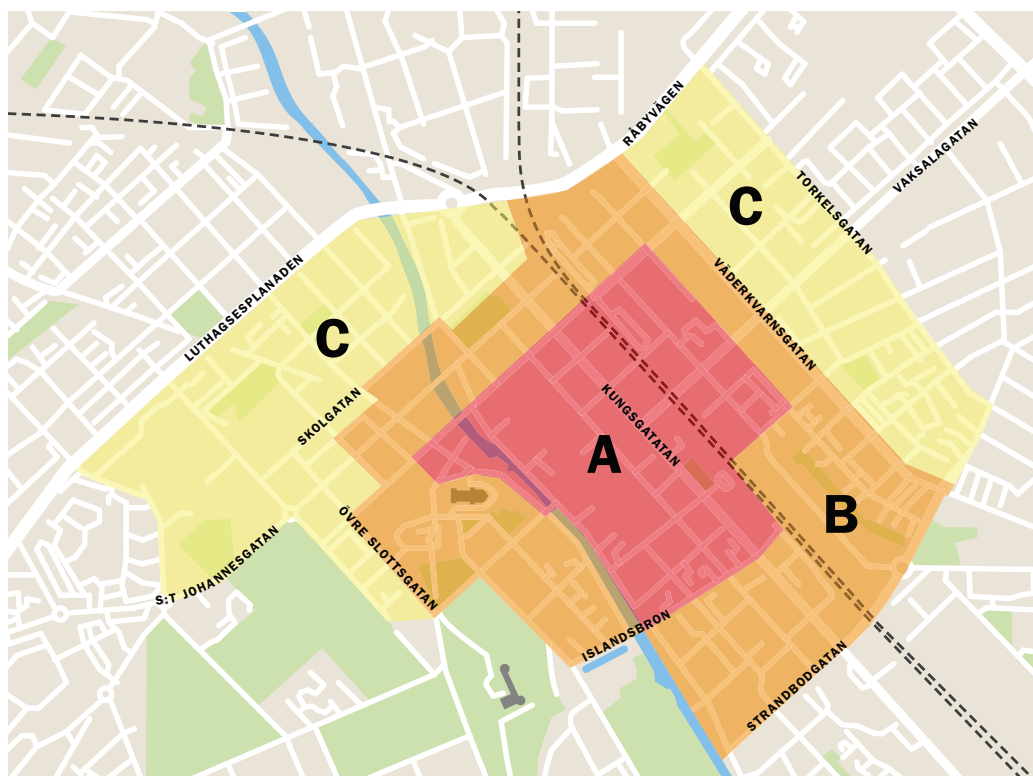
Avgifter för parkering ska användas för att säkerställa en fungerande trafikmiljö. Beslut om avgifter ska motiveras med utgångspunkt i detta.

De två absolut vanligaste tiderna för avgiftsbeläggning är 08.00–18.00 (08.00–18.00) och alla dagar 09.00–24.00. I citykärnan är det vanligast med avgiftsbeläggning 08.00–18.00. I ytterområdena är det mer vanligt med avgiftsbeläggning alla dagar 09.00–24.00.

Nuvarande parkeringsavgifter

Flertalet olika avgifter finns. I ytterområdena är det vanligast med avgifter mellan 1 till 5 kronor i timmen. I innerstaden gäller avgift mellan 10 till 25 kronor i timmen.

I beslut av gatu- och samhällsmiljönämnden från december 2013 utökades avgiften till +5 kronor i timmen efter två timmar (variabel avgift).

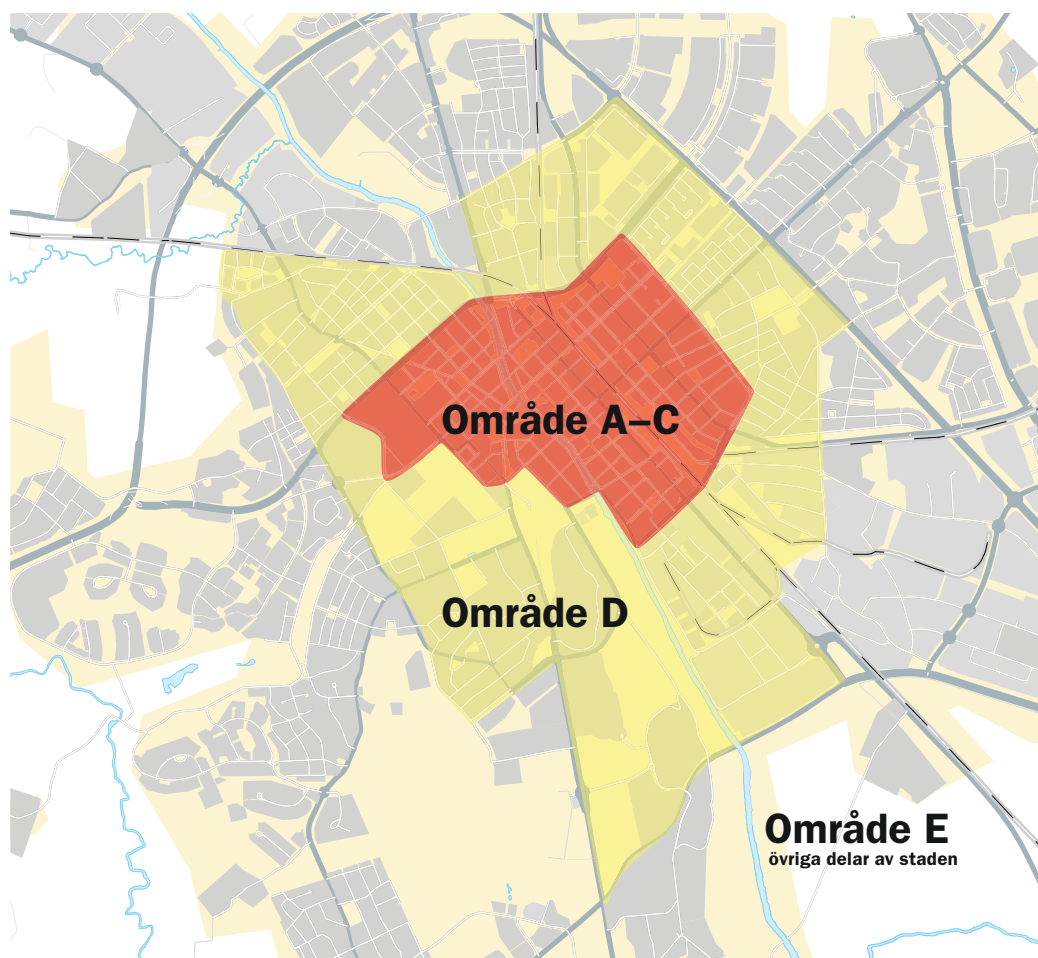


Zon	Avgift de första två timmarna	Avgift följande timmar
A	25 kronor/timme	30 kronor/timme
B	15 kronor/timme	20 kronor/timme
C	10 kronor/timme	15 kronor/timme

Förslag till nya parkeringsavgifter

Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF) föreslår följande:

- Att den högre avgiften efter två timmar tas bort.
- En högsta avgift om 30 kronor i timmen för den allra centralaste delen.
- Vardagar kvällstid (efter kl. 18.00) och söndagar i sin helhet föreslås 5 kronor i timmen att gälla till och med kl. 22.00 på samtliga avgiftsbelagda parkeringsplatser i Uppsala stad.
- Nya områden är D och E där område E är Uppsalas tätbebyggda område utanför område D. Område D avgränsas i huvudsak av Tycho Hedéns väg, Gamla Uppsala gatan, järnvägen, Tiundagatan, Krongatan, Stadsskogen, Kungsängsleden och Björkgatan.



Område för parkeringsavgifter	Nuvarande avgift (vardag/sön- och helgdag)	Förslag avgift vardagar 08.00–18.00	Förslag avgift vardagar efter 18.00 inkl. hela sön- och helgdagar
A	25 -> 30 / ingen	30	5
B	15 -> 20 / ingen	20	5
C	10 -> 15 / ingen	15	5
D	—	10	5
E	—	5	5

Nuvarande avgift gäller under tiden 08.00–18.00 (08.00–18.00)

Förtydligande om exempelvis område C är att avgiften idag är 10 kronor i timmen och efter två timmar är avgiften 15 kronor i timmen. Avgiftsbelagd tid är vardagar mellan klockan 08.00 och 18.00.

Det nya förslaget innebär att avgiften ska vara 15 kronor i timmen vardagar mellan klockan 08.00 och 18.00. Efter klockan 18.00 blir det en avgift om 5 kronor i timmen fram till klockan 22.00 samt hela sön- och helgdagar mellan klockan 08.00 och 22.00.

Vardagar är alla dagar utom sön- och helgdagar, det vill säga det omfattar även lördagar.

Möjlighet till undantag

Specifika undantag per plats kan alltid föreskrivas. Om exempelvis parkering vid ett torg ska få en annan parkeringsavgift än omgivande parkeringsplatser kan det föreskrivas separat. Några av de allra mest centrala parkeringsplatserna i område A bör förutom höjd parkeringsavgift även tidsbegränsas (1 tim, 2 tim) i tillåten uppställningstid. Det ökar tillgängligheten till korttidsparkering i de centralaste delarna.

Undantag för boende är möjligt och på en del platser är det en förutsättning för att kunna genomföra förslaget.

Möjliga konsekvenser

Parkeringsavgifter kommer att öka tillgängligheten till de allmänna parkeringsplatserna. Fler trafikanter får möjlighet att parkera och andelen felparkeringar kommer sannolikt att minska. En högre tillgänglighet till parkeringsplatser bör resultera i minskande söktrafik. Om ett införande om avgift i område D införs enligt förslag kommer det rimligen att innebära ett ökat parkeringstryck i områdena A-C och E. Det motverkas i A-C med en något förstärkt avgiftshöjning och en tidsgräns för tillåten parkering där behoven av parkeringsmöjligheter bedöms vara som störst. Område E möter förändringen i område D främst med avgiftsbelagd parkering och förbud att parkera.

Parkeringsövervakningen underlättas av avgiftsbelagd parkering jämfört med avgiftsfri så kallad 24-timmars parkering. Det är rimligt att anta att detta leder till en effektivare parkeringsövervakning.

En fördel med att frigöra allmän platsmark är bland annat att det underlättar drift och underhåll. Färre fordon parkerade på kommunens gator medför enklare utförande av gatu- renhållning och minskad administration kring flytt av fordon som står felparkerade under exempelvis snöröjning och sandupptagning.

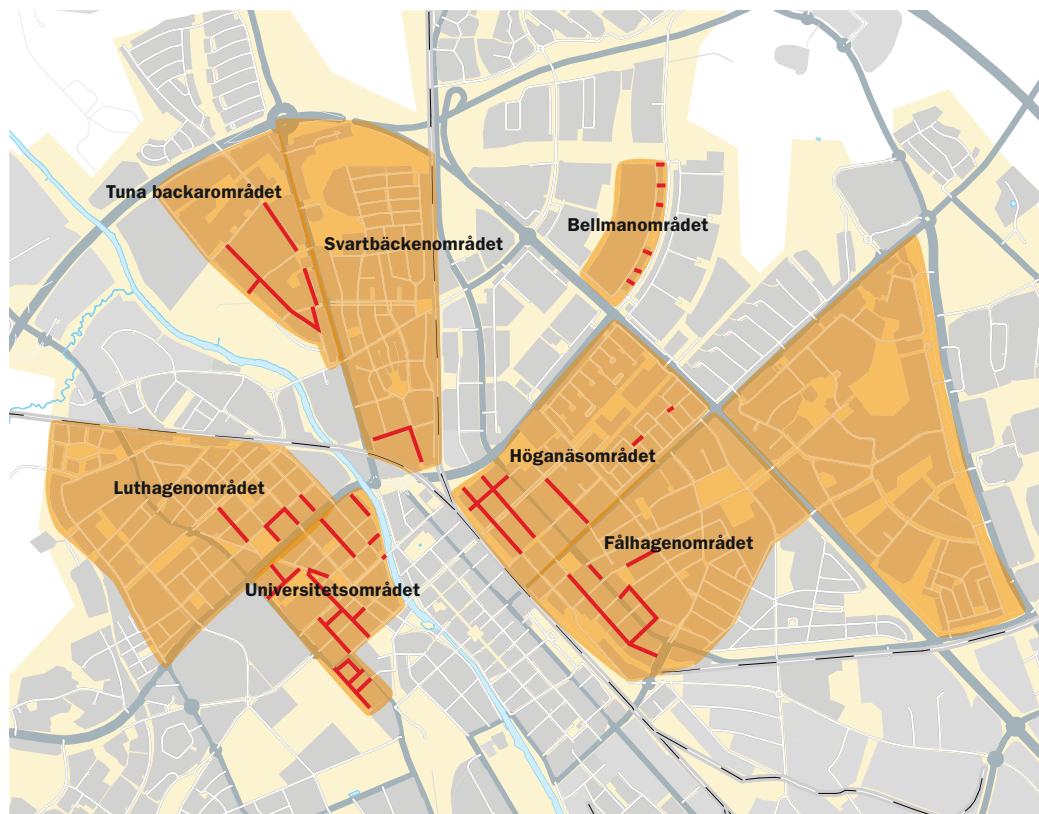
Områdesmässigt införande av nya parkeringsavgifter

Ett beslut av gatu- och samhällsmiljönämnden om områden för nya parkeringsavgifter betyder att dessa ska implementeras med tillhörande lokala trafikföreskrifter. Ikraftträdande sker efter förslag enligt en efterföljande formell hantering.

Avgiftsfri parkering på allmän platsmark finns inte i dagsläget inom område A–C. Område D kommer att regleras på ett identiskt sätt som i område A–C.

Boendeparkering

Kommunen kan skapa lokala bestämmelser om undantag för boende. I dagsläget finns boendeparkeringsområden enligt följande:



Boendeparkering i Salabacke finns beslutad men inga specifika platser har tillkommit inom det. De rödmarkerade sträckorna i bilden ovan representerar avgiftsbelagda parkeringsplatser med tillägg om boendeparkering.

Antalet platser för boendeparkering bör stå i förhållande till möjligheterna att upplåta parkering på privat mark. Generellt finns färre parkeringsmöjligheter på privat mark i äldre stadsdelar varav fler boendeparkeringsplatser ska tillskapas där behoven är som störst.

Genomförande

Kompletterande regleringar

Kompletterande regleringar om exempelvis förbud att parkera kommer att föreslås när framförallt områden med stor tillgång till avgiftsfri parkering övergår till avgiftsbelagd parkering.

Enskilda ärenden hanteras återkommande om huruvida gator ska tillåta eller inte tillåta uppställning av fordon som markant försämrar framkomligheten. Dessa frågor har över tid resulterat i flertalet olika sätt att reglera gatorna med konsekvensen att trafikregleringarna i Uppsala blivit svåröverskådliga. Det står klart för stadsbyggnadsförvaltningen att gator bäst regleras med utgångspunkt i en strategi där avgiftsbeläggning är en förutsättning för att ordna trafiken på enskilda gator.

Gatans bredd och trafikmängd bör resultera i ett standardiserat förhållningssätt till om parkering på gatan kan tillåtas eller inte. Ska mötande motorfordonstrafik kunna ske behöver flertalet i dagsläget avgiftsfria parkeringar försvinna. Ett alternativ är att enkelrikta fler gator för motorfordonstrafik.

Tidsplan

1. Område A–C kan genomföras hösten 2016. Arbetet gäller främst att besluta om nya föreskrifter för befintliga avgiftsbelagda parkeringsplatser.
2. Område D kan genomföras etappvis under våren 2017.
3. Område E erhåller nya föreskrifter för befintliga avgiftsbelagda parkeringsplatser under vår och sommar 2017.

Lämna synpunkter på förslaget

Fram till 22 juni kan du lämna synpunkter på förslaget via:
www.uppsala.se/parkeringsavgifter2016

Du kan också skicka dina synpunkter via e-post till:
parkeringsavgifter2016@upsala.se

eller skriva till:
Uppsala kommun
Stadsbyggnadsförvaltningen
753 75 Uppsala

Märk ditt brev med GSN 2016-0665.

Förslaget finns även att läsa hos kommuninformation i
Stationsgallerian på Stationsgatan 12.