

Handläggare  
Kihlberg Jenny

Datum  
2013-11-09

Diarienummer  
KSN-2013-0338

Kommunstyrelsen

## Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

**att** anta parkeringspolicy enligt **bilaga 1** med justering av avsnittet ”Attraktivare stadsmiljö” så att andra meningen lyder:

”en attraktiv stadsmiljö avses en miljö som stadens invånare och besökare upplever som attraktiv och *tillgänglig* att vistas i för barn och vuxna, såväl kvinnor som män”

Kommunstyrelsen beslutar vidare för egen del, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut

**att** fastställa riktlinjer för parkering i Uppsala kommun, **bilaga 2** med justering av avsnittet ”Attraktivare stadsmiljö” så att första meningen lyder:

”En stadsmiljö i Uppsala som stadens invånare och besökare upplever som attraktiv och *tillgänglig* att vistas i och som erbjuder goda stadsbyggnadskvaliteter ska uppnås genom att oskyddade trafikanter erbjuds mer utrymme i staden”.

### Ärendet

Kommunfullmäktige gav 13/14 juni 2011 (§ 130), i samband med att IVE 2012-2015 antogs, uppdrag till gatu- och samhällsmiljönämnden (gatu- och trafiknämnden) att med berörda parter arbeta fram ett förslag till parkeringsstrategi för Uppsala kommun.

För att bättre överrensstämma med kommunens nomenklatur har nämnden utarbetat förslag till parkeringspolicy och riktlinjer för arbetet med parkering. Gatu- och samhällsmiljönämnden har överlämnat ärendet till kommunstyrelsen för vidare handläggning.

### Remissbehandling

Ärendet har remissbehandlats. Remissvar har lämnats av barn- och ungdomsnämnden (**bilaga 3**), utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden (**bilaga 4**), idrotts- och fritidsnämnden (**bilaga**

5), plan- och byggnadsnämnden (**bilaga 6**), miljö- och hälsoskyddsnämnden (**bilaga 7**), nämnden för hälsa och omsorg (**bilaga 8**), äldrenämnden (**bilaga 9**), Uppsala parkering AB (**bilaga 10**), Uppsala hem AB (**bilaga 11**), Uppsala cykelförening (**bilaga 12**) samt Uppsala Citysamverkan AB och Upsala Handelsförening (**bilaga 13**).

Nämnden för hälsa och omsorg och äldrenämnden anser att bägge dokumenten på ett förtjänstfullt sätt beskriver en strategi för hur en god parkeringssituation ska råda i Uppsala. Nämnderna vill dock peka på att grupper med olika former av funktionsnedsättning bör synliggöras på ett tydligare sätt i dokumenten samt kompletteras med en beskrivning av den specifika tillgänglighetsproblematik som gäller för personer med någon form av funktionsnedsättning. Vidare anser de att dokumenten bör kompletteras med en planering kring hur det totala utbudet av handikapparkeringar ska tillgodoses i kommunen.

Miljö- och hälsönämnden är positiv till förslagen och ser dokumenten som en viktig pusselbit i arbetet för ett hållbart trafiksystem. De anser att trafikens inverkan på luftkvaliteten behöver lyftas fram mer samt att åtgärder som minskar trafikarbetet i centrum särskilt bör prioriteras. Vidare anser de att parkeringar som underlättar byte till kollektivtrafik samt strategiska cykelparkeringar bör tas upp i policyn.

Idrotts- och fritidsnämnden anser att policyn och riktlinjerna ger en sammanhållen och övergripande plattform för det strategiska arbetet med parkering. De anser vidare att det är viktigt att barn och ungdomar i större utsträckning ska gå, cykla eller åka kollektivtrafik. Det är därför nödvändigt med parkering för bussar och cyklar vid idrottsanläggningar och arenor som håller större evenemang.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden anser att det är positivt att policyn och riktlinjerna uppmärksammar ungdomars och icke bilburnas situation och behov både när det gäller framkomlighet för olika trafikslag och cykeltrafikens tillgänglighet till målpunkter. Vidare anser nämnden att det är viktigt att dokumenten främjar centrumhandeln och att det finns en fungerande infrastruktur i hela staden. Avgörande tros bli hur policyn och riktlinjerna konkretiseras i den efterföljande handlingsplanen samt tidsperspektivet för genomförande.

Plan- och byggnadsnämnden anser att policyn och riktlinjerna ger en sammanhållen och övergripande plattform för det strategiska arbetet med parkering. Dokumenten stödjer arbetet med att effektivisera markanvändningen i kommunen, vilket bidrar till en förtätning av staden samt främjar miljömässigt hållbara färdmedel som bidrar till en skapa en attraktiv stad. Nämnden vill vidare, genom samverkan och dialog med privata och offentliga aktörer, verka för en planering i enlighet med parkeringspolicyn med tillhörande riktlinjer.

Uppsala parkerings AB är positiv till föreslagen policy och riktlinjer och särskilt över förslaget att bolaget ska ges möjlighet att utvecklas i framtiden. De saknar dock något om kommunen ska tillåta sk. "friköp" vid bostadsexploatering och hur det ska påverka bolaget.

Uppsalahem AB ser positivt på att policy och riktlinjer arbetas fram för att verka i riktning mot mål om bland annat attraktivare stadsmiljö och effektiviserad markanvändning. De ser

också positivt på tillkomsten av större gemensamma parkeringsanläggningar. Riktlinjerna anger ett längre gångavstånd till parkering i centrum- och handelsetableringar och detta anser Uppsalahem bör gälla även för bostadsområden. De har utläst att bilinnehavet för hyresrättsinnehavare är lägre än för bostadsrättsinnehavare samt att de noterat att bilinnehavet för personer under 25 år har sjunkit med 70 procent mellan åren 1990-2012. Förslag till policy och riktlinjer bör därför kompletteras med en handlingsplan samt en översyn av parkeringsnormstal.

Uppsala Citysamverkan AB och Uppsala Handelsförening framför att stadskärnan är en viktig destination för Uppsalabor och besökare av olika slag, vilket gör att tillgängligheten för alla är viktig. Är inte staden tillgänglig för alla så kommer Uppsala att förlora i det långa loppet då det kommer att finnas andra alternativ att besöka för shopping, trivsel och stadspuls. De gjort en egen parkeringsutredning som de vill ska komplettera den man gjort från Uppsala kommuns håll.

#### *Föredragning*

Ärendet har avvaktat ärendet om översyn av parkeringsorganisationen i Uppsala kommun som behandlas parallellt med detta.

En parkeringspolicy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun är en mycket viktig del för att helheten i Uppsalas vision och mål i översiktsplanen ska kunna nås, framför allt vad det gäller klimat, attraktiv stadsmiljö med starkt centrum samt god tillgänglighet för samtliga trafikslag. Vad det gäller tillgängligheten pågår parallella arbeten med förbättrad kollektivtrafik i syfte att fördubbla andelen till 2030 samt förbättra för cyklisterna så att Uppsala fortsätter uppfattas som en cykelstad.

Förslaget till parkeringspolicy och -riktlinjer för Uppsala kommun har utarbetats i bred samverkan inom kommunen och även i nära samarbete med berörda externa parter. Samtidigt har en policy och riktlinjer för cykeltrafik i Uppsala kommun tagits fram och ett arbete tillsammans med landstinget skett för att förbättra kollektivtrafiken. Det har också tagits fram förslag till handlingsplan som kommer att antas i gatu- och samhällsmiljönämnden om kommunfullmäktige antar policyn och kommunstyrelsen riktlinjerna. Utöver detta har förslag till ny parkeringsnorm för Uppsala kommun "Handlingsplan för parkering på kvartersmark" som gäller för bil, MC och cykel arbetats fram som plan- och byggnadsnämnden remitterat

Förslaget till parkeringspolicy och riktlinjer i Uppsala kommun är väl genomarbetade vilket även remissinstanserna har uttryckt i sina remissvar. Flera av förslagen till kompletteringar eller förtydliganden är av den karaktären att de redan behandlas eller bör behandlas i handlingsplanen alternativt i dokumentet för parkeringstal. Yttrandena kommer därför att föras vidare i organisationen så att dessa synpunkter kan tas tillvara i rätt dokument.

Kommunstyrelsen föreslår dock att policyn och riktlinjerna bör kompletteras med att tillgängligheten ska vara bra för alla, dvs. även för personer med funktionsnedsättning. Därför föreslås att under avsnittet "attraktivare stadsmiljö" ordet *tillgänglig* tillföras i andra meningen så att den lyder:

”en attraktiv stadsmiljö avses en miljö som stadens invånare och besökare upplever som attraktiv och *tillgänglig* att vistas i för barn och vuxna, såväl kvinnor som män”

Vidare motsvarande justering av avsnittet ”attraktivare stadsmiljö” i förslaget till riktlinjer så att avsnittets första mening ska lyda: ”En stadsmiljö i Uppsala som stadens invånare och besökare upplever som attraktiv och *tillgänglig* att vistas i och som erbjuder goda stadsbyggnadskvaliteter ska uppnås genom att oskyddade trafikanter erbjuds mer utrymme i staden”.

*Ekonomiska konsekvenser*

Inte aktuellt med föreliggande förslag till beslut

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson  
Stadsdirektör

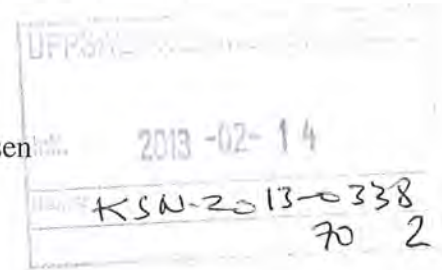
Ulla Holmgren  
Enhetschef

Handläggare  
Lembke von Schéele Ingrid

Datum  
2013-01-29

Diarienummer  
GSN-2012-0375

Kommunstyrelsen



## Förslag till parkeringspolicy för Uppsala kommun

### Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige besluta

**att** anta upprättat förslag till parkeringspolicy för Uppsala kommun och

**att** därefter överlämna ärendet till kommunstyrelsen för vidare handläggning

### Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till parkeringsstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämja med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet parkeringspolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar parkeringspolicy ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med parkering i Uppsala kommun.

Målen för parkering i Uppsala utgår från kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska. Allt arbete med att hantera och planera parkering i Uppsala kommun ska verka i riktning mot att uppnå följande mål:

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

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Stefan Hanna  
Ordförande

Inger Tjäder  
Sekreterare

## Parkeringspolicy i Uppsala kommun

---

Målen för parkering i Uppsala utgår från de övergripande målen om att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska. Parkeringspolicyn avser parkeringshanteringen inom hela kommunen, såväl centralorten som övriga delar. Allt arbete med att hantera och planera parkering i Uppsala kommun ska verka i riktning mot att uppnå följande mål:

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

Nedan följer en beskrivning av vad respektive mål avseende kommunens parkeringshantering innebär.

### ***Attraktivare stadsmiljö***

All parkeringshantering i Uppsala kommun ska verka i riktning mot att en mer attraktiv stads- och tätortsmiljö erhålls. Med en attraktiv stadsmiljö avses en miljö som för stadens invånare och besökare upplevs som attraktiv att vistas i för barn och vuxna, såväl kvinnor som män. En miljö som har höga värden avseende stadsbyggnadskvaliteter, där det är enkelt och trevligt att vistas som oskyddad trafikant. Det är som oskyddad trafikant, oavsett hur du har transporterat dig dessförinnan, man tar del av staden och dess utbud. Parkeringarna och dess inkräktande på upplevelsen av stadsmiljön ska begränsas i största möjliga mån.

### ***Minska biltrafikens miljöpåverkan***

Parkeringshanteringen i Uppsala kommun ska bidra till att successivt reducera biltrafikens miljöpåverkan. För att uppnå de mål som finns i översiktsplanen om en minskning av trafikens klimatutsläpp, minskad miljöbelastning och minskade koldioxidutsläpp, måste biltrafikens miljöpåverkan minska. Detta kan inte uppnås enbart genom teknikutveckling, utan biltrafikens omfattning i trafikarbete och marknadsandel måste minska. Att arbeta med parkeringsstyrning är ett bra sätt att påverka såväl trafikens omfattning, färdmedelsfördelningen och lokalisering av biltrafik.

### ***Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag***

Uppsala kommuns parkeringshantering ska verka i riktning mot att en god sammanvägd tillgänglighet avseende samtliga trafikslag erhålls i hela kommunen. Varje resa med bil och cykel slutar med ett parkerat fordon, varför parkeringsstyrning är ett grundläggande verktyg för att påverka tillgängligheten till stadens utbud. 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, snarare än enskilda färdmedels tillgänglighet. Det handlar om att jämna ut konkurrensen mellan bil, kollektivtrafik, gång och cykel. En ökad tillgänglighet med de hållbara transportslagen (gång-, cykel- och kollektivtrafik) på bekostnad av biltrafiken kan således vara positivt för näringsliv och stadens tillväxt, samtidigt som detta skapar förutsättningar för en attraktiv stadsmiljö.

### ***Effektiviserad markanvändning***

Uppsala kommuns parkeringshantering ska verka i riktning mot en alltmer effektiviserad markanvändning i hela kommunen. Att sörja för en tät stad är en förutsättning för att skapa ett hållbart Uppsala. Förtätning skapar förbättrade möjligheter att bedriva en effektiv kollektivtrafik, då resenärsunderlaget blir större på en mindre yta, och då med tyngdpunkt på service och bostäder i stationslägen. 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, samtidigt som det är viktigt att bibehålla värdefulla grönytor och användbara rekreationsområden inom staden. Parkering är utrymmeskrävande, och genom en god parkeringshantering kan Uppsala kommun effektivisera sin markanvändning och därigenom bidra till att uppnå en mer hållbar stad.

### ***Bidra till fortsatt stark centrumhandel***

Parkeringshanteringen i Uppsala kommun ska bidra till en fortsatt stark centrumhandel. Ett vitalt och livskraftigt centrum är en viktig hörnsten i vad som uppfattas som en attraktiv stad. Handeln är en nödvändig service för stadens invånare, och bidrar till liv och rörelse under en stor del av dygnet. En befolkad stadsmiljö upplevs som trygg att vistas i. Dessutom bidrar handeln till många arbetstillfällen, och centrumhandel som många har närhet till skapar goda förutsättningar för ett hållbart resande. Parkeringspolicyen ska fortsatt stödja en stark centrumhandel, genom att verka för en god samlad tillgänglighet till centrum och en attraktiv stadsmiljö. Parkeringspolicyen ska även verka för att ge fler en god tillgänglighet till centrum, vilket skapar ett större underlag för centrumhandeln. Ett parkeringsinformationssystem i realtid är ett exempel på hur besökande enkelt kan hitta lediga parkeringsplatser.

## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-01-29

Plats och tid: Bergius, Stationsgatan 12, klockan 18:00-20:15

Ledamöter: Stefan Hanna (C), ordförande                      Ersättare: Jessica Nettelblad (FP) tjug  
 Johan Lundqvist (MP), 2:e vice ordf.                      Harald Klomp (KD) tjug, ej § 9  
 Christian Sonnenstein (M)                                      Göran Svandfeldt (S) tjug  
 Henrik Ottosson (FP)    Polat Akgül (S) tjug  
 Ian Engblom (KD), ej § 9    Erika Karlénius (MP), tjug § 9  
 Patrik Hedlund (S)  
 Lennart Söderberg (V)

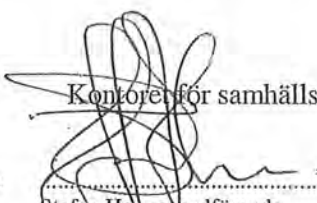
Tjänstemän: Bengt Andrén  
 Tom Karlsson  
 Lena Lantz  
 Patric Andersson  
 Barbro Rinander  
 Margareta Svenningsson  
 Åsa Hedin  
 Ingrid Lembke von Schéele

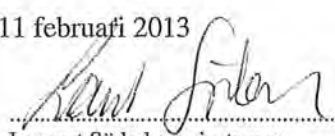
Jan-Olof Hasselborn  
 Inger Tjäder, sekreterare

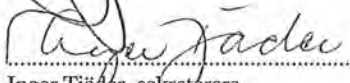
Utses att justera: Lennart Söderberg (V)

Paragrafer: 1 - 17

Justeringens plats och tid: Kontoret för samhällsutveckling, 11 februari 2013

Underskrifter:  .....  
 Stefan Hanna, ordförande

 .....  
 Lennart Söderberg, justerare

 .....  
 Inger Tjäder, sekreterare

ANSLAG/BEVIS      Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ:                      Gatu- och samhällsmiljönämnden

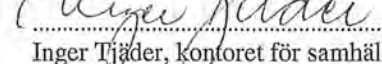
Datum:                      29 januari 2013

Datum för anslags uppsättande:      13 februari 2013

Sista dag för överklagande:      7 mars 2013

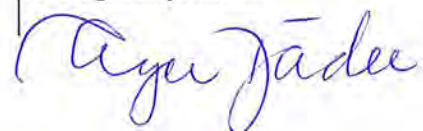
Datum för anslags nedtagande:      6 mars 2013

Förvaringsplats för protokollet:      Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12

Underskrift:  .....  
 Inger Tjäder, kontoret för samhällsutveckling

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande





**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2013-01-29

## § 5

**Förslag till parkeringspolicy för Uppsala kommun  
GSN-2012-0375**
**Beslut**

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar, efter viss omarbetning,

**att** föreslå kommunfullmäktige att anta upprättat förslag till parkeringspolicy.

**Reservation**

Johan Lundqvist (MP) och Lennart Söderberg (V) anmäler reservation till förmån för Johan Lundqvists yrkanden.

**Sammanfattning**

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till parkeringsstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämja med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet parkeringspolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar parkeringspolicy ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med parkering i Uppsala kommun. Målen för parkering i Uppsala utgår från kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska. Allt arbete med att hantera och planera parkering i Uppsala kommun ska verka i riktning mot att uppnå följande mål: Attraktivare stadsmiljö, minska biltrafikens miljöpåverkan, skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag, effektiviserad markanvändning och bidra till en fortsatt stark centrumhandel För respektive mål finns riktlinjer som beskriver vad som avses med respektive mål. Vissa riktlinjer återkommer under mer än ett mål, då de stödjer flera mål. Riktlinjerna gäller för parkeringshantering inom hela kommunen.

**Tilläggsyrkanden**

Stefan Hanna (C): Under rubriken Attraktivare stadsmiljö tillägg till första meningen av: *...att en mer attraktiv stads- och tätortsmiljö erhålls.*

Nämnden beslutar i enlighet med yrkandet.

Stefan Hanna (C): Under rubriken *Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag* tillägg i sista meningen av: *... på bekostnad av biltrafiken med hjälp av parkeringsstyrning kan således vara positivt för näringsliv och stadens tillväxt..*

Johan Lundqvist (MP): Bifall till upprättat förslag.

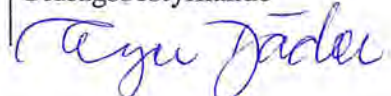
**Beslutsgång**

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Stefan Hannas yrkande.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande



**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2013-01-29

**Beslutsunderlag**

Kontorets skrivelse av den 29 november 2012.

Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

**Expedieras till**

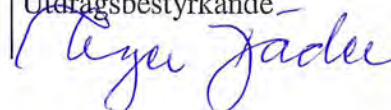
Akten

Kommunstyrelsen

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



Handläggare  
Lembke von Schéele Ingrid

Datum  
2013-01-29

Diarienummer  
GSN-2012-0375

Kommunstyrelsen

UPPSALA	2013-02-14
Ink.	2013-02-14
GSN-2013-0338	70-1

## Förslag till riktlinjer för arbetet med parkering i Uppsala kommun

### Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta upprättat förslag till riktlinjer för parkering i Uppsala kommun

### Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till parkeringsstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämja med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet parkeringspolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar parkeringspolicy ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med parkering i Uppsala kommun.

Målen för parkering i Uppsala utgår från kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska. Allt arbete med att hantera och planera parkering i Uppsala kommun ska verka i riktning mot att uppnå följande mål:

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

För respektive mål finns riktlinjer som beskriver vad som avses med respektive mål. Vissa riktlinjer återkommer under mer än ett mål, då de stödjer flera mål. Riktlinjerna gäller för parkeringshantering inom hela kommunen.

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Stefan Hanna  
Ordförande

Inger Tjäder  
Sekreterare

## Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun

---

Målen för parkering i Uppsala utgår från kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska. Allt arbete med att hantera och planera parkering i Uppsala kommun ska verka i riktning mot att uppnå följande mål:

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

För respektive mål finns riktlinjer som beskriver vad som avses med respektive mål. Vissa riktlinjer återkommer under mer än ett mål, då de stödjer flera mål. Riktlinjerna gäller för parkeringshantering inom hela kommunen.

Tabell 0-1 Riktlinjer för parkering i Uppsala

Riktlinjer
<b>Attraktivare stadsmiljö</b> Markparkeringsytornas andel av centrala staden ska minska. Parkering (bil, MC och cykel) för boende och arbetsplatser ska i första hand placeras på kvartersmark. Andelen gång- och cykelresor till, från och inom centrala staden ska öka. Planering och styrning av parkering ska stödja kommunens samhällsbyggnadsambitioner.
<b>Minska biltrafikens miljöpåverkan</b> Biltrafikens andel av resor till Uppsala tätort ska minska. Biltrafikarbetet inom Uppsala tätort ska minska, främst genom smart parkeringsstyrning. Söktrafiken efter lediga parkeringsplatser ska minska. Antalet bilrörelser i centrum ska minska. Biltrafikandelen vid arbetspendling ska minska.

### **Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag**

Ökad tillgänglighet till centrum för gång, cykel och kollektivtrafik.

Cykeltrafikens tillgänglighet till målpunkter ska öka.

En beläggningsgrad på 80-85 % på bilparkering på gatumark ska eftersträvas.

Längre gångavstånd till bil- och MC-parkering i centrum och vid andra handelsetableringar ska accepteras.

Antalet bilrörelser i centrum ska minska för att öka tillgängligheten för övriga trafikslag.

Pendelparkeringar/bytespunkter/samåkningsparkeringar ska identifieras och iordningsställas.

### **Effektiviserad markanvändning**

Eftersträva ett ökat antal parkeringsköp.

Samnyttjande av parkeringsanläggningar ska eftersträvas.

Samla parkering i parkeringsanläggningar och effektivisera utnyttjandet av dessa.

En beläggningsgrad på 80-85 % på bilparkering på gatumark ska eftersträvas.

Beläggningsgraden i parkeringsanläggningar ska öka från dagens nivå.

Utveckla kommunens parkeringsbolag

### **Bidra till en fortsatt stark centrumhandel**

Parkering i centrala Uppsala ska prioriteras i första hand för besökare och angöringstrafik, i andra hand för boende i innerstaden.

Arbetsplatsparkering bör ej ske på gatumark.

## ***Förtydligande av målen***

### ***Attraktivare stadsmiljö***

En stadsmiljö i Uppsala som stadens invånare och besökare upplever som attraktiv att vistas i och som erbjuder goda stadsbyggnadskvaliteter ska uppnås genom att oskyddade trafikanter erbjuds mer utrymme i staden. Transportsystemets utrymmesanspråk bör successivt minskas och mer effektiva transporter ska eftersträvas, vilket avseende parkeringshantering innebär att markparkeringens andel (biltrafik) av centrala staden ska minska. Parkering för såväl bil som MC och cykel ska i första hand ordnas inom kvartermark istället för på allmän platsmark, för att kunna nyttja den allmänna platsmarken till andra sociala ändamål. De hållbara och mindre utrymmeskrävande transportslagen gång, cykel och kollektivtrafiks andel av resorna till centrala staden ska öka. Dessutom ska all planering och hantering av parkering stödja kommunens övriga samhällsbyggnadsambitioner.

### ***Minska biltrafikens miljöpåverkan***

Endast teknikutveckling inom fordonsindustrin räcker inte för att reducera trafikens utsläpp tillräckligt för att uppnå de mål kring biltrafikens miljöpåverkan, minskade koldioxidutsläpp och minskad miljöbelastning som finns formulerade i översiktsplanen. Trafikens omfattning måste minska, vilket bl.a. kan uppnås genom att använda parkering som styrmedel. Trafikens omfattning

## Förslag

avser inte bara andelen av de resor som görs, utan även den sammanlagda sträcka som bilarna tillryggalägger, d.v.s. biltrafikarbetet. En del av biltrafikarbetet utgörs av söktrafik efter lediga parkeringsplatser, vilken kan reduceras genom att upprätthålla en optimal beläggningsgrad och eventuellt införande av parkeringsledningssystem. En kategori av resor som utgör en omfattande andel av det totala resandet, och är relativt homogen i sin struktur och därmed förhållandevis lätt att påverka, är arbetsresorna. Biltrafikens andel av arbetspendlingen specifikt ska därmed minskas.

### *Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag*

En god tillgänglighet till staden och dess utbud av service och verksamheter är av grundläggande betydelse för att attrahera nya verksamheter, och därmed för en ökad sysselsättning och tillväxt. Det handlar om att skapa en sammanvägd god tillgänglighet som harmoniserar med bl.a. en god levnadsmiljö och där negativa effekter från transporter minimeras.

I centrala staden finns flera konkurrerande intressen avseende markanvändning. Tillgängligheten till centrum med de hållbara transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik bör stärkas, då dessa bl.a. är mer yteffektiva än biltransporter. Antalet bilrörelser i centrum bör därför minska genom smart parkeringstyrning för att istället ge plats åt dessa trafikslag. En följd av att biltrafikens utrymmesanspråk i centrum minskas till förmån för de hållbara transportslagen, blir att gångavståndet mellan målpunkter i centrum och framtidens bilparkeringsplatser (gäller även MC-parkering) blir längre. Att öka tillgängligheten med kollektivtrafik till centrum, men även till övriga orter inom kommunen, handlar i detta sammanhang om att stärka kopplingen mellan bil/cykel och kollektivtrafik, exempelvis genom att vid kollektivtrafikknutpunkter ordna med infartsparkeringar för såväl bil som cykel. Dessa kan med fördel även nyttjas vid samåkning.

Tillgängligheten med de hållbara transportslagen ska stärkas även i övriga delar av kommunen, och inte bara centrala staden. Cykeltrafikens tillgänglighet till målpunkter i hela kommunen ska stärkas. Avseende bilparkering på gatumark ska 80 – 85 % beläggningsgrad eftersträvas, för att säkerställa ett optimalt utnyttjat parkeringsbestånd och samtidigt en god tillgänglighet som minimerar söktrafik. För att erhålla en samlat god tillgänglighet ska utöver nämnda trafikslag även parkering och uppställningsplatser för taxi, husbil, turistbussar och MC finnas i kommunen.

### *Effektiviserad markanvändning*

Förtätning är en viktig faktor i att uppnå en energieffektiv stad. Förtätning har visat sig ha potential att reducera reslängder och energiförbrukning per invånare, samt att påverka färdmedelsfördelningen till förmån för de hållbara transportslagen gång, cykel och kollektivtrafik. Parkering är utrymmeskrävande, och genom en god parkeringshantering kan Uppsala kommun effektivisera sin markanvändning och därigenom bidra till att uppnå en mer hållbar stad.

På såväl markparkering som parkering i anläggningar ska en ökad beläggningsgrad eftersträvas gentemot dagens situation, en beläggningsgrad på 80-85 % är

## Förslag

att anse som ett optimalt utnyttjat parkeringsbestånd. Dessutom bör det eftersträvas att kommunens parkeringsbestånd får en högre nyttjandegrad under en större del av dygnet jämfört med hur beståndet utnyttjas idag. Det innebär inte att biltrafiken ska öka för att fylla ut kostymen, utan snarare att kostymen kan sys in och att verksamheter med olika behov vid olika tidpunkter delvis kan nyttja ett avgränsat parkeringsbestånd mer effektivt. Uppsala kommun ska eftersträva att bli en mer aktiv part på parkeringsmarknaden, och därmed även skaffa sig ett större parkeringsbestånd. Detta bör ske genom att kommunens parkeringsbolag ges möjlighet att utvecklas.

### *Bidra till fortsatt stark centrumhandel*

Ett vitalt och livskraftigt centrum är en viktig hörnsten i vad som uppfattas som en attraktiv stad. Centrumhandeln skapar liv och rörelse i staden och bidrar till många arbetstillfällen. Detta skapar förutsättningar för ett hållbart resande och bidrar till att staden uppfattas som trygg och attraktiv att vistas i. Parkeringspoliticyn ska fortsatt stödja en stark centrumhandel, bl.a. genom att bidra till en attraktiv stadsmiljö och en god samlad tillgänglighet till staden.

Centrums livskraft och centrumhandeln specifikt är betjänt av att så många besökare som möjligt har tillgänglighet till staden, vilket innebär att handeln har ett så stort kundunderlag som möjligt. I avvägning mot övriga mål som finns för staden uppnås inte detta genom att anlägga så många parkeringsplatser som möjligt, utan snarare genom att nyttja parkeringsbeståndet på ett optimalt sätt. Parkering i centrala Uppsala bör därför i första hand prioriteras för besökande och angöringstrafik, och i andra hand för boende. En hög omsättning på ett begränsat parkeringsbestånd är att föredra för att skapa en god tillgänglighet. Besökande och angöringstrafik använder parkering under kort tid, vilket medför att samma parkeringsruta blir tillgänglig för flera fordon under dygnet. Ett parkeringsinformationssystem i realtid är ett exempel på hur besökande enkelt kan hitta lediga parkeringsplatser. Arbetsplatsparkering innebär långtidsparkering under dagtid, och sådan bör inte ske på gatumark.

## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-01-29

**Plats och tid:** Bergius, Stationsgatan 12, klockan 18:00-20:15

**Ledamöter:** Stefan Hanna (C), ordförande  
Johan Lundqvist (MP), 2:e vice ordf.  
Christian Sonnenstein (M)  
Henrik Ottosson (FP)  
Ian Engblom (KD), ej § 9  
Patrik Hedlund (S)  
Lennart Söderberg (V)

**Ersättare:** Jessica Nettelblad (FP) tjug  
Harald Klomp (KD) tjug, ej § 9  
Göran Svandfeldt (S) tjug  
Polat Akgül (S) tjug  
Erika Karlénus (MP), tjug § 9

**Tjänstemän:** Bengt Andrén  
Tom Karlsson  
Lena Lantz  
Patric Andersson  
Barbro Rinander  
Margareta Svenningsson  
Åsa Hedín  
Ingrid Lembke von Schéele

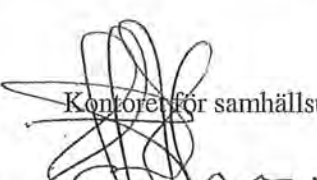
Jan-Olof Hasselborn  
Inger Tjäder, sekreterare


**Utses att justera:** Lennart Söderberg (V)      **Paragrafer:** 1 - 17

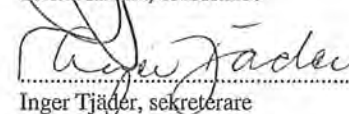
**Justeringens plats och tid:**

Kontoret för samhällsutveckling, 11 februari 2013

**Underskrifter:**

  
Stefan Hanna, ordförande

  
Lennart Söderberg, justerare

  
Inger Tjäder, sekreterare

**ANSLAG/BEVIS** Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

**Organ:** Gatu- och samhällsmiljönämnden

**Datum:** 29 januari 2013

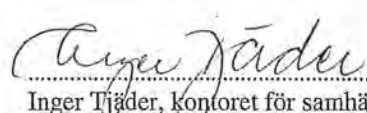
**Datum för anslags uppsättande:** 13 februari 2013

**Sista dag för överklagande:** 7 mars 2013

**Datum för anslags nedtagande:** 6 mars 2013

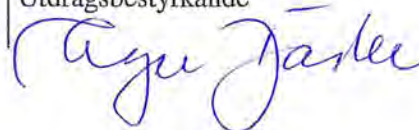
**Förvaringsplats för protokollet:** Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12

**Underskrift:**

  
Inger Tjäder, kontoret för samhällsutveckling

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande





**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2013-01-29

## § 4

**Förslag till riktlinjer för arbetet med parkering i Uppsala kommun  
GSN-2012-0375**
**Beslut**

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar, efter viss omarbetning,

**att** föreslå kommunstyrelsen att anta upprättat förslag till riktlinjer för parkering i Uppsala kommun.

**Reservation**

Johan Lundqvist (MP) och Lennart Söderberg (V) anmäler reservation till förmån för Johan Lundqvists yrkanden.

**Sammanfattning**

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till parkeringsstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämna med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet parkeringspolicy. Utifrån att kommunfullmäktige antar parkeringspolicyn ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med parkering i Uppsala kommun. Målen för parkering i Uppsala utgår från kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska. Allt arbete med att hantera och planera parkering i Uppsala kommun ska verka i riktning mot att uppnå följande mål: Attraktivare stadsmiljö, minska biltrafikens miljöpåverkan, skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag, effektiviserad markanvändning och bidra till en fortsatt stark centrumhandel För respektive mål finns riktlinjer som beskriver vad som avses med respektive mål. Vissa riktlinjer återkommer under mer än ett mål, då de stödjer flera mål. Riktlinjerna gäller för parkeringshantering inom hela kommunen.

**Yrkande 1**

Stefan Hanna (C): 1) Under rubriken punkten Biltrafikarbetet inom Uppsala tätort ska minska tillägg av *främst genom smart parkeringsstyrning*, 2) under rubriken Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag ändras i det andra stycket, tredje meningen, till *Antalet bilrörelser i centrum bör därför minska genom smart parkeringstyrning*, 3) pendlarparkeringar i samma stycke ändras till *infartsparkeringar* och 4) i tredje stycket, sista meningen, under samma rubrik i uppräknings tillägg av *taxi*.

Johan Lundqvist (MP): Bifall till kontorets förslag.

**Beslutsgång**

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Stefan Hannas yrkande.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande



**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2013-01-29

**Yrkande 2**

Johan Lundqvist (MP): Under rubriken Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag ändras i den fjärde meningen ordet tillåtas till *accepteras*.

Nämnden beslutar i enlighet med yrkandet.

**Beslutsunderlag**

Kontorets skrivelse av den 29 november 2012.

Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

**Expedieras till**

Akten

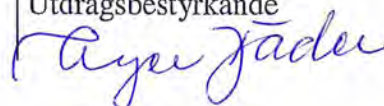
Kommunstyrelsen

---

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



Handläggare  
Astrid Nyström

Datum  
2013-05-23

Diarienummer  
BUN-2013-0333.70

Kommunstyrelsen

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -06- 07
Diarienummer	KSN-2013-0338
	70 Akbil. 13

## Yttrande över Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun dnr KSN-2013-0338

Kommunstyrelsen har hemställt om barn- och ungdomsnämndens yttrande över rubricerat ärende. Med anledning härav vill nämnden framföra följande:

Nämnden begränsar sig i sitt yttrande till de delar som berör barn och ungdomar.

Nämnden ser mycket positivt på att policyn och riktlinjerna för parkering uppmärksammar barn och ungdomars situation och behov i så stor utsträckning både när det gäller framkomlighet för olika trafikslag, cykeltrafikens tillgänglighet till målpunkter samt att tidigare markparkeringar kan frigöras till sociala ändamål.

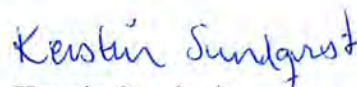
Äldre barn och ungdomar gynnas av riktlinjerna och policyn genom att de enklare kan transportera sig själva i staden och i kommunen.

Avgörande hur väl policyn och riktlinjerna faller ut tros bli hur dess konkretiseras i den efterföljande handlingsplanen samt tidsperspektivet på genomförandet.

Barn- och ungdomsnämnden



Cecilia Forss  
Ordförande



Kerstin Sundqvist  
Sekreterare

Handläggare  
Astrid Nyström

Datum  
2013-05-23

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Diarie-nummer UAN-2013-0145.70	
Ink. 2013 -05- 31	
Diarie-nr. KSN-2013-0338	
70	Aktbil. 10

Kommunstyrelsen

## Yttrande över Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun, dnr KSN-2013-0338

Kommunstyrelsen har hemställt om utbildnings- och arbetsmarknadsnämndens yttrande över rubricerat ärende. Med anledning härav vill nämnden framföra följande:

Det är ur nämndens perspektiv positivt att policyn och riktlinjerna för parkering uppmärksammar exempelvis ungdomars och icke bilburnas situation och behov både när det gäller framkomlighet för olika trafikslag och cykeltrafikens tillgänglighet till målpunkter liksom sysselsättningsaspekten av en blomstrande centrumhandel samt hållbarhetsaspekten genom minskad klimat- och miljöpåverkan. Personer som uppbär ekonomiskt bistånd saknar till följd av regelverkets utformning ofta möjlighet att behålla eventuell bil och har därför behov av alternativa transportmöjligheter.

Nämnden har ett ansvar för försörjningsstöd samt kommunala arbetsmarknads- och sysselsättningsinsatser. Mot bakgrund av detta anser nämnden att det är viktigt att parkeringspolicy och riktlinjer främjar centrumhandeln och därmed ökad egenförsörjning genom fler sysselsättningstillfällen.

En fungerande infrastruktur i hela staden är viktig för sysselsättningen. Nämnden ser positivt på informationssystem som bidrar till att människor snabbt kan hitta ledig parkering, vilket sparar både miljö och tid. Det är viktigt att implementering av policy och riktlinjer sker strategiskt så att en fungerande helhet upprätthålls.

Policyn och riktlinjerna ligger helt i linje med nämndens ledstjärna hög kvalitet och ett hållbart samhälle.

Avgörande tros bli hur policyn och riktlinjerna konkretiseras i den efterföljande handlingsplanen samt tidsperspektivet för genomförandet.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden



Mohamad Hassan  
Ordförande



Lotta von Wowern  
Sekreterare

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2013-05-23

**Plats och tid:** Kontoret för barn, ungdom och arbetsmarknad, Stationsgatan 12, Uppsala 08:30-13:00

<b>Ledamöter:</b> Mohamad Hassan (FP), ordförande Torbjörn Aronson (KD), 1:e vice ordförande t.o.m. § 133 Ulrik Wärnsberg (S), 2:e vice ordförande Hannes Beckman (M) t.o.m. § 129 Gabriella Lange (M) t.o.m. § 133 Mats Johnsson (FP) Kenny Jonsson (C) Irene Söderhäll (S) Jan-Åke Carlsson (S) Frida Johnsson (MP) t.o.m. § 129 Clemens Lilliesköld (V) t.o.m. § 133	<b>Tjänstgörande ersättare:</b> Tekle Embaye (S) t o m § 108, fr.o.m. § 130 Madeleine Andersson (M) fr.o.m. § 130  <b>Ersättare:</b> Anne Lennartsson (C) Madeleine Andersson (M) t.o.m. § 129 Tekle Embaye (S) § 109 - § 129 Inger Söderberg (M) t.o.m § 121
--	--

**Övriga deltagare:** Lena Winterbom, uppdragschef, Carola Helenius-Nilsson, direktör, Lena Tóth, ekonom, strateger: Leif Wiklund, Björn Bylund, Nasser Ghazi, Astrid Nyström, Eva Egnell, Lena Hjalmarsson-Berg, Karin Carlsson, Tobias Åström-Sinisalo, Christer Öjdeby, Andreas Christoffersson, Jan Sund, verksamhetschef, Åsa Danielsson, myndighetschef, Tuomo Niemelä, controller

**Utses att justera:** Ulrik Wärnsberg (S) **Paragrafer:** 107 - 134

**Justeringens plats och tid:** Kontoret för barn, ungdom och arbetsmarknad, Stationsgatan 12, 28 maj 2013, klockan 16:00

**Underskrifter:**

 Mohamad Hassan (FP), ordförande	 Ulrik Wärnsberg (S), justerare
 Lotta von Wowern, sekreterare	

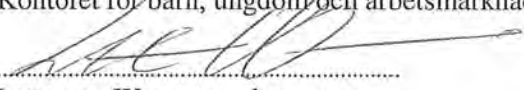
**ANSLAG/BEVIS** Protokollat är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

**Organ:** Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden

**Datum:** 2013-05-23

**Datum för anslags uppsättande:** 2013-05-29 **Sista dag för överklagande:** 2013-06-19  
**Datum för anslags nedtagande:** 2013-06-20

**Förvaringsplats för protokollet:** Kontoret för barn, ungdom och arbetsmarknad, Uppsala

**Underskrift:**   
 Lotta von Wowern, sekreterare

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande



**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2013-05-23

## § 117

**Remiss: Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun  
UAN-2013-0145**
**Beslut**

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden beslutar

**att** som svar på remiss om policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun till kommunstyrelsen avge upprättat förslag till yttrande.

**Sammanfattning**

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden har av kommunstyrelsen hemställts att yttra sig över remiss om policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun.

Policyn för parkering ska verka för att uppnå en attraktivare stad, minska biltrafikens miljöpåverkan, skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag, effektiviserad markanvändning samt bidra till en fortsatt stark centrumhandel. Nämnden ser mycket positivt på att policyn och riktlinjerna för parkering uppmärksammar ungdomars och icke bilburnas situation och behov, sysselsättningsaspekten av en blomstrande centrumhandel samt hållbar-hetsaspekten genom minskad klimat- och miljöpåverkan. Policyn och riktlinjerna ligger helt i linje med nämndens ledstjärna hög kvalitet och ett hållbart samhälle. Avgörande tros bli hur policyn och riktlinjerna konkretiseras i den efterföljande handlingsplanen samt tidsperspektivet för genomförandet.

**Yrkanden**

Hannes Beckman (M) yrkar, med stöd av övriga nämnden, att ta bort "exempelvis" och "i så stor utsträckning" i yttrandet andra stycket, första meningen. Tredje stycket ska strykas. Tillägg nytt stycke "En fungerande infrastruktur i hela staden är viktig för sysselsättningen. Nämnden ser positivt på informationssystem som bidrar till att människor snabbt kan hitta ledig parkering, vilket sparar både miljö och tid. Det är viktigt att implementering av policy och riktlinjer sker strategiskt så att en fungerande helhet upprätthålls."

**Beslutsunderlag**

Kontorets tjänsteskrivelse den 25 april 2013.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande



Handläggare  
Larsson Sten  
Lembke von Schéele Ingrid

Datum  
2013-05-23

Diarienummer  
IFN-2013-0045

Kommunstyrelsen

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2013 -05- 30	
Diarenr. KSN-2013-0338	
70	Aktbil. 8

## Remiss från kommunstyrelsen: Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun (dnr KSN-2013-0338)

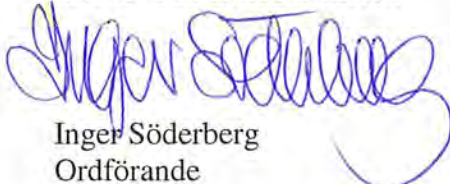
Idrotts- och fritidsnämnden (IFN) har tagit del av rubricerade ärende och vill anföra följande.

Nämnden anser att *Parkeringspolicy i Uppsala kommun* samt *Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun* ger en sammanhållen och övergripande plattform för hur Uppsala kommun ska hantera och planera det strategiska arbetet med parkering.

Nämnden vill inom sitt ansvarsområde bidra till att biltrafikens andel minskar för resor till och från anläggningar för fritidsaktiviteter. Förslaget till parkeringspolicy med tillhörande riktlinjer kan underlätta arbetet med att främja hållbara färdmedel till dessa typer av målpunkter. Nämnden vill vidare även genom samverkan och dialog med föreningslivet verka för att barn och ungdomar i större utsträckning ska gå, cykla och åka kollektivt till sina fritidsaktiviteter för att minska klimatpåverkan.

Nämnden anser att det är viktigt med en god tillgänglighet vid idrottsanläggningar och arenor som håller större evenemang. Förutom parkering för bussar vid dessa målpunkter är det nödvändigt att det finns goda möjligheter till cykelparkering och kollektivtrafikresande.

Idrotts- och fritidsnämnden



Inger Söderberg  
Ordförande



Eva Nödling  
Sekreterare

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2013-05-23

## § 53

**Remiss från kommunstyrelsen: Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun  
IFN-2013-0045**
**Beslut**

Idrotts- och fritidsnämnden beslutar

att överlämna förslag till yttrande till kommunstyrelsen

**Sammanfattning**

Gatu- och samhällsmiljönämnden har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att upprätta ett förslag till parkeringsstrategi för Uppsala kommun. För att bättre överensstämja med kommunens nomenklatur har uppdraget under arbetet istället fått namnet parkeringspolicy med tillhörande riktlinjer. Under förutsättning att kommunfullmäktige antar parkeringspolicyn ska kommunstyrelsen implementera angivna riktlinjer för arbetet med parkering i Uppsala kommun.

Målen för parkering i Uppsala utgår från kommunens övergripande mål om att öka andelen gång-, cykel och kollektivtrafik samt målet om att trafikens miljöbelastning ska minska. Allt arbete med att hantera och planera parkering i Uppsala kommun ska verka i riktning mot att uppnå följande mål:

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

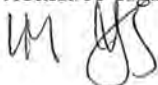
För respektive mål finns riktlinjer som beskriver vad som avses med respektive mål. Vissa riktlinjer återkommer under mer än ett mål, då de stödjer flera av de övergripande målen i policyn. Riktlinjerna gäller för planering av hantering av parkering inom hela kommunen.

**Beslutsunderlag**

Kontorets skrivelse av den 18 april 2013.

Arbetsutskottet har utan eget yttrande överlämnat ärendet till nämnden.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande





## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-05-23

Plats och tid: KS-salen, Stadshuset, 16:00 – 18:15

Ledamöter: Inger Söderberg (M), Ordförande  
Ola Leife (C), 1:e vice ordförande  
Rickard Malmström (MP), 2:e vice ordförande  
Lucas Nilson (KD)  
Loa Mothata (S)  
Kia Alfredsson (S)  
Ali Akis (V)

Ersättare: Peter Eklund (M) t.jg.  
Kjell Aleklett (FP) t.jg.  
Maria Bylund (C) t.jg.  
Björn Wall (S) t.jg.

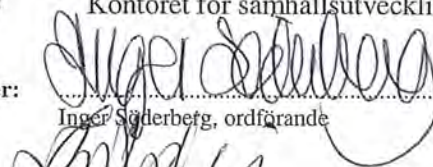
Tjänstemän: Bengt Andrén, chef för kontoret  
Åsa Nilsson Bjervner  
Barbro Rinander  
Tuija Kulma  
Patric Andersson  
Sten Larsson  
Peter Eriksson  
Pär Englund

Utses att justera: Loa Mothata (S)

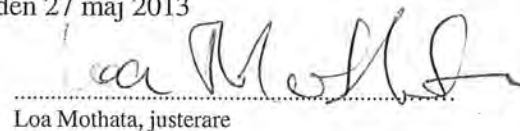
Paragrafer: 47 - 57

Justeringens plats och tid: Kontoret för samhällsutveckling den 27 maj 2013

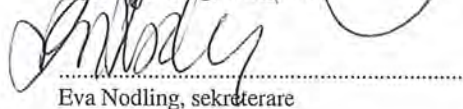
Underskrifter:



.....  
Inger Söderberg, ordförande



.....  
Loa Mothata, justerare



.....  
Eva Nodling, sekreterare

ANSLAG/BEVIS Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Idrotts- och fritidsnämnden

Datum: 2013-05-23

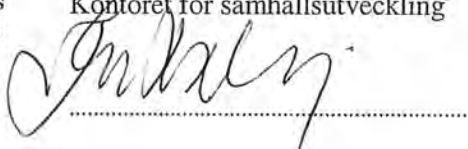
Datum för anslags uppsättande: 2013-05-28

Sista dag för överklagande: 2013-06-18

Datum för anslags nedtagande: 2013-06-19

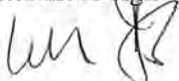
Förvaringsplats för protokollet: Kontoret för samhällsutveckling

Underskrift:

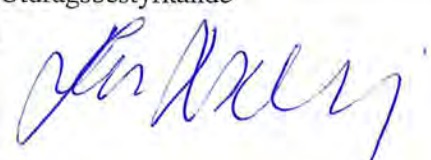


.....

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



Handläggare  
Nina Gustafsson-Hassaine.

Datum  
2013-05-16

Diarienummer  
PBN-2013-0009

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -06- 03
Diarienumr.	KSN-2013-0338
	70 Akd. 11

Kommunstyrelsen

### Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun (dnr KSN-2013-0338)

Plan- och byggnadsnämnden (PBN) har tagit del av rubricerade ärende och vill anföra följande.


Nämnden anser att *Parkeringspolicy i Uppsala kommun* samt *Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun* ger en sammanhållen och övergripande plattform för hur Uppsala kommun ska hantera och planera det strategiska arbetet med parkering.

Nämnden vill inom sitt ansvarsområde bidra till att samtliga mål uppnås. En central del i arbetet med att uppnå målen är att effektivisera användningen av parkering på allmän plats. Detta är en förutsättning för att den parkering som anläggs på kvartersmark blir effektivt utnyttjad. Det ökar också tillgängligheten till besöksparkering på allmän gata för handel och andra näringar.

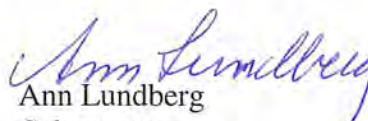
Förslaget till parkeringspolicy med tillhörande riktlinjer understödjer arbetet med att effektivisera markanvändningen i kommunen. Genom att samla parkeringar i anläggningar frigörs ytor i staden som kan användas för andra ändamål än parkering såsom bostäder, verksamheter och ytor för rekreation och möten. Detta bidrar till att skapa en attraktiv stad. Ett effektivt utnyttjande 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.

Nämnden vill vidare, genom samverkan och dialog med privata och offentliga aktörer, verka för en planering i enlighet med parkeringspolicyn med tillhörande riktlinjer.

#### Plan- och byggnadsnämnden



Liv Hahne  
Ordförande



Ann Lundberg  
Sekreterare

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum

2013-05-16

Sida

5

§ 129

Diariennr: PBN-2013-0009

**Policy och riktlinjer för parkering****Beslut**

Plan- och byggnadsnämnden överlämnar förslag till yttrande till kommunstyrelsen

**Sammanfattning**

Plan- och byggnadsnämnden anser att Uppsala kommun, genom dessa dokument ger en sammanhållen och övergripande plattform för hur Uppsala kommun ska hantera och planera det strategiska arbetet med parkering.

Särskilt vill nämnden lyfta fram vikten av att effektivisera användningen av parkering på allmän plats och att effektivisera markanvändningen i kommunen för att på så vis frigöra ytor i staden som kan användas för andra ändamål än parkering såsom bostäder, verksamheter och ytor för rekreation och möten.

Plan- och byggnadsnämnden påpekar även vikten av att, genom samverkan och dialog med privata och offentliga aktörer, verka för en planering i enlighet med parkeringspolicyn med tillhörande riktlinjer.

**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse

Remiss från kommunstyrelsen

**Beslutsgång**

Arbetsutskottet föreslår att yttrandet godkänns.

**Expedieras till**

Kommunstyrelsen

Akten

Justerandens sign			Ultradgsbestyrkande	
-------------------	---	---	---------------------	---

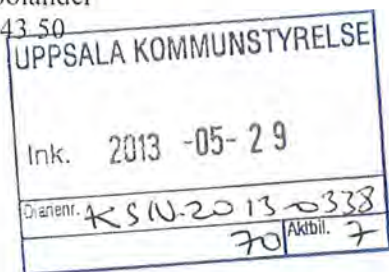


MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Handläggare  
 Christer Solander  
 018- 727 43 50

Datum  
 2013-05-06

Diarienummer  
 2013-001058- AD



Till miljö- och hälsoskyddsnämndens  
 sammanträde den 22 maj 2013

Adressat:  
 Registrator  
 Kommunledningskontoret  
 Stadshuset

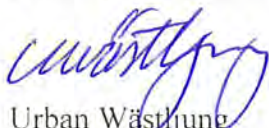
## Yttrande om policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun


Remiss från KS, dnr. KSN. Remisstid: 3 juni 2013

### Förslag till beslut:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att översända nedanstående yttrande till kommunstyrelsen.

För miljö- och hälsoskyddsnämnden

  
 Urban Wästlund  
 ordförande

  
 Anna Axelsson  
 chef för miljökontoret

### Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat förslag till policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun. Förslaget har utarbetats av gatu- och samhällsmiljönämnden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till förslaget till policy och riktlinjer för parkering och ser förslaget som en viktig pusselbit i arbetet för ett hållbart trafiksystem.

Trafikens inverkan på luftkvaliteten och arbetet med att klara miljökvalitetsnormerna behöver lyftas fram mer. Åtgärder som minskar trafikarbetet i centrum bör särskilt prioriteras. Infartsparkeringar och parkeringar som underlättar byte till kollektivtrafik bör få större utrymme. Policyn bör också ta upp strategiska cykelparkeringar.

## Yttrande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det är bra att policy och riktlinjer utarbetas för parkering för att underlätta att målet om ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik uppnås och för att trafiksystemet ska bli mer hållbart.

I avsnittet om förtydligande av målen under biltrafikens miljöpåverkan bör det framgå tydligare att miljökvalitetsnormerna överskridits under flera år. En arbetsgrupp i kommunen arbetar med ett åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för partiklar, PM10 och kvävedioxid. Luftkvaliteten har blivit något bättre efter genomförda åtgärder men fortfarande sker normöverskridanden. Åtgärder som minskar biltrafiken i centrum är viktiga för att klara normerna.

För att minska biltrafiken i centrum bör möjligheten till infartsparkeringar utredas. Fler cykelparkeringar bör ordnas för att öka tillgängligheten för cyklister.

Ett effektivt sätt att minska söktrafiken med bil i centrum kan vara att genomföra en samordnad digital information om lediga platser i parkeringsanläggningar i centrum.

Det bör tas fram riktlinjer för parkering som underlättar byte mellan olika trafikslag, t.ex. genom fler cykelparkeringar i anslutning till busshållplatser. Vid större externa bussterminaler samt vid mindre tågstationer kan byte mellan bil och buss eller tåg underlättas genom att bilparkeringar inrättas.

## Bilagor

Förslag till policy och riktlinjer för parkering

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Datum: 2013-05-22 Sida: 12

## § 57

Ärende nr. 2013-1058

**Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun, remiss från kommunstyrelsen**

Remiss från KS, dnr. KSN. Remisstid: 3 juni 2013

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2013-05-06.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar i enlighet med förslaget.

**BESLUT:**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att översända nedanstående yttrande till kommunstyrelsen.

-----

**Sammanfattning**

Kommunstyrelsen har remitterat förslag till policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun. Förslaget har utarbetats av gatu- och samhällsmiljönämnden.

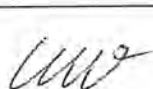
Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till förslaget till policy och riktlinjer för parkering och ser förslaget som en viktig pusselbit i arbetet för ett hållbart trafiksystem.

Trafikens inverkan på luftkvaliteten och arbetet med att klara miljökvalitetsnormerna behöver lyftas fram mer. Åtgärder som minskar trafikarbetet i centrum bör särskilt prioriteras. Infartsparkeringar och parkeringar som underlättar byte till kollektivtrafik bör få större utrymme. Policyn bör också ta upp strategiska cykelparkeringar.

-----

Bilaga: Miljökontorets utlåtande

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2013-05-22 Sida: 1

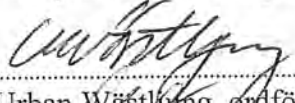
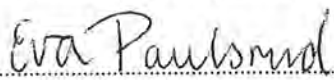
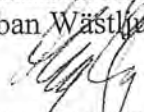
Plats och tid: Kungssalen, Kungsängsvägen 27, kl. 16.15 – 18.00

<b>Ledamöter:</b>	Urban Wästljung (FP) Helena Kjellson (M) t o m § 48 Info F Nils Fall (M) Stephen Schad (C) Helena Busch Christensen (KD) Göran Ågren (V) Lárus Jónsson (S) Rafael Waters (S) Fred Eriksson (S)	<b>Ersättare:</b>	Örjan Nilsson (M) tj f Therez Olsson (M) Kathrine Laurell (M) tj f Helena Kjellson (M) fr o m § 48 info G Björn Smeds (FP) Bengt Neiss (KD) Mari Rosenkvist (MP) tj f Laila Holmström (MP)
-------------------	---	-------------------	---

<b>Övriga deltagare:</b>	Anna Axelsson Hannes Vidmark Anna Brådenmark Ann Wendel Karin Svensson Eva Paulsrud	Emilia Hammer Alexandra Zamparas Zahrah Ekmark
--------------------------	--	--

<b>Utses att justera:</b>	Göran Ågren	<b>Paragrafer:</b> 47 – 62
---------------------------	-------------	----------------------------

<b>Justeringens plats och tid:</b>	Miljökontoret, Kungsängsvägen 27, tisdag 28 maj 2013, kl. 08.00
------------------------------------	---

<b>Underskrifter:</b>	 Urban Wästljung, ordförande	 Eva Paulsrud, nämndsekreterare
	 Göran Ågren, justerare	

**ANSLAG/BEVIS** Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.**Organ:** Miljö- och hälsoskyddsnämnden**Datum då anslaget sätts upp:** 2013-05-30**Datum då anslaget tas ner:** 2013-06-21**Förvaringsplats för protokollet:** Miljökontoret, Kungsängsvägen 27, Uppsala

<b>Underskrift:</b>	 Eva Paulsrud
---------------------	---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande



Handläggare  
Kjell Holm

Datum  
2013-05-02

Diarienummer  
NHO-2013-0062.70

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2013 -05- 17	
Diarienumr. KSN-2013-0338	
70	Aktbil. 6

Kommunstyrelsen

## Remissvar angående förslag till policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun, d nr KSN-2013-0338

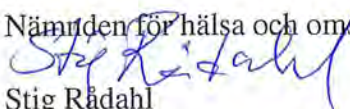
Kommunstyrelsen hemställer om nämndens yttrande i rubricerat ärende. Nämnden framför följande synpunkter.

Nämnden anser att bägge dokumenten på ett förtjänstfullt sätt beskriver en strategi för hur en god parkeringssituation ska råda i Uppsala med avseende på de fem formulerade målen. NHO vill dock göra några påpekanden.

Nämnden anser att grupper med olika former av funktionsnedsättning behöver synliggöras på ett tydligare sätt i dokumenten. Under rubriken ”skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag” berörs den generella tillgängligheten för kommuninvånare i allmänhet. Dokumenten behöver dock kompletteras med en beskrivning av den specifika tillgänglighetsproblematik som gäller för personer med någon form av funktionsnedsättning.

Nämnden efterlyser att strategin kompletteras med en planering kring hur det totala utbudet av handikapparkeringar ska tillgodoses i kommunen. Särskilt vill nämnden fästa uppmärksamhet på den speciella problematik som består i att citykärnan riskerar att successivt utarmas på handikapparkeringar. Detta sker genom att olika förändringar och ombyggnationer resulterar i att handikapparkeringar avvecklas utan att de ersätts av nya. Genom denna utveckling riskerar staden att successivt försämma villkoren för personer med funktionsnedsättning att ta del av utbudet i stadskärnan.

NHO kan utifrån sitt nämndperspektiv inte överblicka några kommunalekonomiska konsekvenser för genomförandet av parkeringspolicyn/riktlinjerna.

Nämnden för hälsa och omsorg  
  
 Stig Rådahl  
 Ordförande

  
 Julia Holmedal Jonsson  
 sekreterare



**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum: 2013-05-02

**§ 90**
**Remiss från kommunledningskontoret gällande Policy och riktlinjer för  
parkering i Uppsala kommun, KSN-2013-0338  
NHO-2013-0062.70**
**Beslut**

Nämnden för hälsa och omsorg beslutar

att avge yttrande till kommunstyrelsen enligt förslag.

**Ärendet**

Förslag till skrivelse föreligger 2013-03-15 från kontoret för hälsa, vård och omsorg.

Kommunstyrelsen hemställer om nämndens yttrande i rubricerat ärende. Förslaget innefattar dels en parkeringspolicy, dels mer detaljerade riktlinjer. I ärendet beskrivs hur dokumenten ska bidra till att skapa bl.a. en attraktivare stadsmiljö och att minska biltrafikens miljöpåverkan. I förslag till yttrande pekas bl.a. på behovet av en tydligare beskrivning av nödvändiga tillgänglighetsåtgärder för personer med någon form av funktionsnedsättning.

**§ 91**
**Remiss från kommunledningskontoret gällande Förslag till policy och riktlinjer  
för cykeltrafik i Uppsala kommun, KSN-2013-0191  
NHO-2013-0063.70**
**Beslut**

Nämnden för hälsa och omsorg beslutar

att avge yttrande till kommunstyrelsen enligt förslag.

**Ärendet**

Förslag till skrivelse föreligger 2013-03-15 från kontoret för hälsa, vård och omsorg.

Kommunstyrelsen hemställer om nämndens yttrande i rubricerat ärende. Förslaget innefattar dels en cykelpolicy, dels mer detaljerade riktlinjer. I ärendet beskrivs bl.a. hur dokumenten ska bidra till att öka andelen cykelresor samt att det ska vara tryggt och säkert att cykla i Uppsala. I förslaget till yttrande pekas bl.a. på behovet av en kompletterande beskrivning av vilka konsekvenser förslaget får för fotgängare i allmänhet och för grupper med någon form av funktionsnedsättning i synnerhet.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande



Handläggare  
Kjell Holm

Datum  
2013-04-24

Diarienummer  
ALN-2013-0072.70

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2013 -04- 30	
Diarienumr. KSN-2013-0338	
70	Aktbil. 5

Kommunstyrelsen

## Remissvar angående förslag till policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun, d nr KSN-2013-0338

Kommunstyrelsen hemställer om nämndens yttrande i rubricerat ärende. Nämnden framför följande synpunkter.

Nämnden anser att bägge dokumenten på ett förtjänstfullt sätt beskriver en strategi för hur en god parkeringssituation ska råda i Uppsala med avseende på de fem formulerade målen. ÄLN vill dock göra några påpekanden.

Nämnden anser att grupper med olika former av funktionsnedsättning behöver synliggöras på ett tydligare sätt i dokumenten. Under rubriken "skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag" berörs den generella tillgängligheten för kommuninvånare i allmänhet. Dokumenten behöver dock kompletteras med en beskrivning av den specifika tillgänglighetsproblematik som gäller för personer med någon form av funktionsnedsättning.

Nämnden efterlyser att strategin kompletteras med en planering kring hur det totala utbudet av handikapparkeringar ska tillgodoses i kommunen. Särskilt vill nämnden fästa uppmärksamhet på den speciella problematik som består i att citykärnan riskerar att successivt utarmas på handikapparkeringar. Detta sker genom att olika förändringar och ombyggnationer resulterar i att handikapparkeringar avvecklas utan att de ersätts av nya. Genom denna utveckling riskerar staden att successivt försämma villkoren för personer med funktionsnedsättning att ta del av utbudet i stadskärnan.

ÄLN kan utifrån sitt nämndperspektiv inte överblicka några kommunalekonomiska konsekvenser för genomförandet av parkeringspolicyn/riktlinjerna.

Äldrenämnden



Ebba Busch  
Ordförande



Annie Arkeback-Morén  
sekreterare

## SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-04-24

## § 81

**Remiss, Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun, KSN-2013-0338  
ALN-2013-0072.70**
**Beslut**

Äldrenämnden beslutar

att avge yttrande till kommunstyrelsen enligt förslag.

**Ärendet**

Förslag till skrivelse föreligger 2013-03-15 från kontoret för hälsa, vård och omsorg.

Kommunstyrelsen hemställer om nämndens yttrande i rubricerat ärende. Förslaget innefattar dels en parkeringspolicy, dels mer detaljerade riktlinjer. I ärendet beskrivs hur dokumenten ska bidra till att skapa bl.a. en attraktivare stadsmiljö och att minska biltrafikens miljöpåverkan. I förslag till yttrande pekas bl.a. på behovet av en tydligare beskrivning av nödvändiga tillgänglighetsåtgärder för personer med någon form av funktionsnedsättning.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande




UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2013 -05- 30	
Diarienum. KSN-2013-0338	
70	Aktbil. 9

## Svar på remiss *Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun*

Styrelsen i Uppsala Parkerings AB vill härmed lämna följande yttrande över remiss Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun (KSN-2013-0338)

Uppsala Parkerings AB (UPAB) är positiv till föreslagen policy och riktlinjer och särskilt över förslaget att bolaget ska ges möjlighet att utvecklas i framtiden. Det är dock viktigt att förutsättningarna för utvecklingen är klarlagda innan beslut om bolagets framtida roll fattas. Styrelsen anser att några viktiga pusselbitar saknas i den framlagda policyn. Tex. finns inget omnämnt om kommunen ska tillåta så kallat "friköp" vid bostadsexploatering och hur det i så fall påverkar bolaget.

Uppsala 2013-05-29

Ulf Åström /   
 Ove Jansson  
 Uppsala Parkerings AB



UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink. 2013-05-03	
Diarienum. KSN-2013-0338	70
	Aktbil. 12

Registrator  
Kommunledningskontoret  
Uppsala Kommun  
753 75 Uppsala

## Remissyttrande angående Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun

KSN-2013-0338

Uppsalahem vill lämna följande svar angående denna remiss:

### Bakgrund

Uppsalahem har erhållit remiss för yttrande avseende policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun. Utifrån att kommunfullmäktige antar riktlinjerna ska de implementeras i arbetet med parkeringar inom Uppsala kommun.

### Yttrande

Uppsalahem ser positivt på att riktlinjer för parkering arbetas fram för verka i riktning mot uppsatta mål om bland annat attraktivare stadsmiljö och effektiviserad markanvändning.

Dagens gällande parkeringsnorm medför i de flesta nybyggnadsprojekten att krav om antal parkeringsplatser strikt utgår från normen om visst antal parkeringsplatser per lägenhet. Det leder i Uppsalahems fall ofta till att många parkeringsplatser förblir vakanta och ett påtagligt överskott uppstår. Det finns flera bakomliggande faktorer till att en sådan situation uppstår. Det Uppsalahem tydligast har utläst är att bilinnehavet för hyresrättsinnehavare är lägre än för bostadsrättsinnehavare samt tillgången till gatuparkering och allmän parkering. Värt att notera är också att bilinnehavet för personer under 25 år sjunkit med 70 % mellan åren 1990-2012.

Förslag till policy och riktlinjer bör därför kompletteras med handlingsplan gällande parkeringar vid nybyggnation samt översyn av parkeringsnormstal. Anläggandet av parkeringsplatser vid nybyggnation utgör en betydande kostnad varför en större flexibilitet i diskussion och bedömning av parkeringskrav bör eftersträvas för att stimulera bostadsbyggandet i staden. Dels bör projekten i större omfattning bedömas enskilt utifrån sina förutsättningar med exempelvis tillgång till kollektivtrafik, närhet till parkeringsanläggningar, boendemålgrupp samt en samlad bedömning utifrån området och närliggande fastigheter med överskott av parkeringsplatser.

Handlingsplanen bör också ha fokus på möjligheter och åtgärder som kan genomföras vid nybyggnationer där förutsättningar begränsar möjligheter till anläggande av



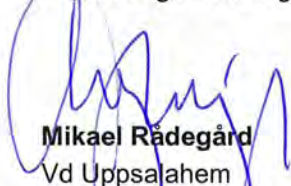
parkeringsplatser. Handlingsplan bör omfatta åtgärder som exempelvis möjliggör ökad andel kollektivtrafik- och cykelresande bland de boende, friköp, bilpool och information.

Tillgången till gatuparkering och allmänna parkeringar är i många delar av staden god och sker ofta till låg eller ingen kostnad. Föreslagna riktlinjer anger att parkering i större utsträckning ska anläggas på kvartersmark. För att skapa goda förutsättningar för parkering på kvartersmark bör betänkas att kostnad för gatuparkering och allmän parkering i högre grad måste motsvara kostnad för parkering på kvartersmark.

Uppsalahem ser positivt på tillkomsten av större gemensamma parkeringsanläggningar. Det är positivt att parkeringsanläggningar anläggs i vissa enskilda projekt för att ge möjlighet till samnyttjande mellan olika aktörer och balansering av underskott och överskott av parkeringsplatser mellan olika kvarter.

Riktlinjerna anger att längre gångavstånd till parkering i centrum- och handelsetableringar kan accepteras. Uppsalahem anser att även bostadsområden bör omfattas av skrivelsen för större flexibilitet. Längre avstånd till parkeringsplats medför större möjligheter till samnyttjande, tryggare bostadsområden med begränsad biltrafik samt att kollektivtrafiken gynnas.

Med vänliga hälsningar



**Mikael Rådegård**  
Vd Uppsalahem

Telefon 018-727 34 01

Mobil 0708-24 89 01

[mikael.radegard@uppsalahem.se](mailto:mikael.radegard@uppsalahem.se)



## Synpunkter på parkeringspolicy för Uppsala med riktlinjer

### Sammanfattning

Parkeringspolicyn utgår från goda principer om att öka stadens attraktivitet genom att gynna hållbara färdmedel. Däremot tycker vi det saknas kvantitativa mål och ett antal konkretare punkter.

Viktigast av dessa är att ersätta parkeringsnorm för bil med en parkeringsnorm för cykel, att ställa större krav på stöld- och väderskyddad cykelparkering och att erbjuda parkering för lastcyklar.

### Synpunkter på riktlinjer

Inriktningen om **attraktivare stadsmiljö** och **minskad bilrelaterad miljöpåverkan** är utmärkt - särskilt målen om att få bort bilparkering från gatumark, minska markparkeringen och att öka andel cykel / gång på bekostnad av bil. Vi ser gärna att gatuparkering för bil i gatumiljö (förutom RH) kan ersättas generellt, inte bara boende / arbetsparkering (även om det gärna får vara prioriterat).

Det är nödvändigt att biltrafiken minskar i absoluta tal, och det är bra att detta är med i planen. Det är bra att använda parkering för att skifta till hållbarare trafikslag. Vi vill ha en kraftigare minskning av biltrafiken i innerstaden (bilfri innerstad i någon mån kan mycket väl vara bäst för att nå planens mål) och tror att fler styrmedel (bilbegränsningar, trängselavgifter) kan behövas.

**God sammanvägd tillgänglighet** innebär bra principer om ökad tillgänglighet för cykel och övriga miljöeffektiva trafikslag. Vi ser gärna att *framkomligheten* för cykel specifikt är med som mål. Att omvandla kantstensparkering till cykelinfrastruktur kan där spela stor roll om det sker systematiskt.

Målet om längre avstånd till parkering för motorfordon är bra. Vi skulle gärna se som princip att cykel-P ska vara närmare belägen målpunkter än bilparkering.

**Effektivare markanvändning** och **fortsatt stark centrumhandel** tror vi också kan ske ännu bättre genom att just prioritera om markanvändning från bilparkering. Vi uppskattar också att centrumhandeln bäst skulle gynnas genom att utnyttja sin särart som lättåtkomlig med gång / cykel / kollektivtrafik, inte att den försöker konkurrera om (en allt mindre grupp) bilburna resenärer.

- Parkeringsstaxan diskuteras inte. Vi menar att den taxa som finns idag, givet dagens markpriser, trängsel och trafikpolitiska ambitioner innebär att kommunen *subventionerar* bilburna besökare. Den kan och bör förmodligen höjas på flera ställen.
- Vi vill gärna bemöta den kritik som förmodligen kommer från handelsrepresentanter : En bilgles eller bilfri stadsmiljö har generellt inneburit ökad omsättning för handeln i aktuellt område; se till exempel Lüneburg i Tyskland – eller konkret gågatan i Uppsala.

Värt att påpeka är att bilburna besökare till cityhandeln sedan länge är i minoritet, även om biltrafiken dominerar gaturummet på grund av dess platsbehov.

- *Parkeringsinformationssystem* får gärna inkludera cykel också.

### Förslag generellt

- **Parkeringsnormen** för bostäder diskuteras inte. Vi vill att den *avskaffas* eller i alla fall minskas ordentligt. Helst generellt, men som minst för nya områden med ”gröna” ambitioner. Detta skulle göra det möjligt att bygga tätare, billigare och miljöeffektivare och att medborgare som inte vill betala för bilinfrastruktur slipper dess extra kostnader.

Parkeringsnormen är också högst konkret bilnormativ och utgör ett hinder mot den omställning till mindre bilresor i både andel och absoluta tal som planen önskar.

- För att kunna använda parkering som medel att styra trafiken bör **kommunen** vara **innehavare av parkering vid externhandel**, bland annat för att kunna sätta priser. Detta bör i varje fall vara ett ovillkorligt krav vid eventuell nyetablering av externhandel.
- Tillräcklig plats (kanske kombinerad med annan funktion vissa tider) bör beredas för **varuleveranser** och övrig angöring så att dessa inte blockerar cykelinfrastruktur.

### Förslag om bilparkering

- Enligt önskemål från medlemmar är det också värt att komma ihåg de som önskar parkera vid **infartsparkering** med bil och fortsätta resan med cykel.
- Bilparkeringar får inte innebära fara för cykeltrafiken. Det ska alltid finnas **utrymme mellan bildörrar och ytor med cykeltrafik**, annars bör bilparkering inte tillåtas.

Särskilt gäller detta områden där bilister bara kan passera cyklister om de ligger inom dörrzonen från parkerade bilar – där finns det stor risk att cyklister kör farligt långt till höger för att inte vara i vägen för biltrafik bakom.

### Förslag om cykelparkering

- En **cykelparkeringsnorm** med visst antal stöld- och väderskyddade cykelparkeringsplatser *inomhus* bör i stället antas för nybyggnation, på samma sätt som tidigare parkeringsnorm.
- Vid större noder för **kollektivtrafiken** ska säker och väderskyddad parkering finnas. Vid resecentrum ska inomhusparkering färdigställs snarast. Vi ser också gärna att det finns *bevakad* parkering vid resecentrum (förebild finns i till exempel Amsterdam).
- Alla större **arbetsplatser** bör efterstävas att också ha säker och väderskyddad cykelparkering. Brist på säker parkering är ett konkret hinder för pendling med dyrare cyklar.
- Alla större ställen för **handel** bör ha säker låsbar och gärna väderskyddad cykelparkering.
- Att kunna parkera cykel **i närheten av målpunkter** är en möjlighet med cykel och något som kan öka cykelns attraktivitet (liksom handelns). Detta bör bejakas.
- Vid alla större cykelparkeringar och i normer ovan ska ett antal platser finnas för **bredare eller längre cyklar** – framför allt familje/lastcyklar, men också tandem och cykel med släp.

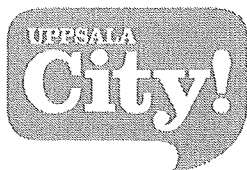
### Förslag på konkretiseringar

- Policyn tar vad vi såg inte upp (det kanske inte ligger inom riktlinjerna) hur många parkeringar olika slag som ungefär bör tillkomma i olika områden. Antalet cykelparkeringar bör utökas i centrum, särskilt parkeringar med väderskydd. Antal bilparkeringar bör minska, särskilt i centrum och vid externhandelsplatserna (det senare svårt påverka, men önskvärt).
- Inventering och förslag på var parkeringar ska läggas till / tas bort saknas. Som exempel vill vi att S:t Eriks torg och Fyris torg ska vara bilfria.

### Terminologi

- Begreppet ”oskyddad trafikant” är en aning bilnormativt och får gärna ersättas med de trafikslag som avses. Själva tanken om staden upplevd som gående (eller cyklist) är god.





UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -08- 07
Diarienumr	KSN-2013-0338
	Akbit. 5

Remissvar - Diarienummer KSN - 2013-0338

### Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun

Uppsala Citysamverkan AB och Uppsala Handelsförening har mottagit policyn och har följande inlägg till den.

Vi tycker att vår stadskärna är en viktig destination för Uppsalabor och besökare av olika slag.

Vilket gör att tillgängligheten för alla är viktig. Är inte vår stad tillgänglig för alla så kommer vi att förlora i det långa loppet då det kommer att finnas andra alternativ att besöka för shopping, trivsel och stadspuls. Därför ser vi att den här frågan är viktig för valet av destination och vistelseplats.

Det är av stor vikt att man lätt kan ta sig fram som gående, cyklist och med bilen. Kollektivtrafiken måste också fungera så att försörjningen till city blir så effektiv som möjligt. Vi värnar också om att vi ska få ett attraktivt city och då även vad gäller miljön och de gröna områdena i city som bidrar till ett levande och tryggt stadsrum.

Vi har suttit med i arbetsgrupper kring tillgänglighetsfrågorna och kommit med inspel under resans gång och har även gjort en egen parkeringsutredning som vi vill ska komplettera den man gjort från Uppsala kommuns håll. I den framgår hur vi ser tillgänglighet kring parkeringsfrågorna.

Självklart ser vi att man jobbar brett även med tillgängligheten för cyklar och att kollektivtrafiken blir så attraktiv att man kan se det som en möjlighet mer än man kanske gör idag. Ska man minska på biltrafiken så måste det finnas bra alternativ att ta sig till city.

Med vänlig hälsning

Lisa Thörn e.u.

Uppsala City

Matti von Magius e.u.

Uppsala Handelsförening

**PARKERINGSUTREDNING UPPSALA CITY  
FÖR UPPSALA HANDELSFÖRENING  
RAPPORT 4 MARS 2013**

## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>BAKGRUND</b>	<b>4</b>
2.1	UTREDNINGENS SYFTE	4
2.2	UTREDNINGENS OMFATTNING	4
2.3	ARBETSGRUPP	4
<b>3</b>	<b>DAGENS PARKERINGSUTBUD</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>DAGENS PARKERINGSBELÄGGNING ENLIGT GENOMFÖRD PARKERINGSRÄKNING</b>	<b>7</b>
4.1	PARKERINGSRÄKNINGENS GENOMFÖRANDE	7
4.2	RESULTAT AV PARKERINGSRÄKNINGEN – INVENTERAD BELÄGGNING	8
4.3	SLUTSATSER AV PARKERINGSRÄKNINGEN	20
<b>5</b>	<b>CITYBESÖKARNAS RES- OCH INKÖPSVANOR ENLIGT GENOMFÖRD INTERVJU</b>	<b>21</b>
5.1	GENOMFÖRANDE	21
5.2	RESULTAT	21
5.3	SLUTSATS AV BESÖKARINTERVJUN	28
<b>6</b>	<b>JÄMFÖRELSE MED NÅGRA ANDRA STADSKÄRNOR</b>	<b>29</b>
6.1	STUDIENS UPPLÄGGNING	29
6.2	SVAR PÅ STÄLLDA FRÅGOR	29
6.3	ÖVERGRIPANDE JÄMFÖRELSE MED PARKERINGEN I UPPSALA CITY	30
<b>7</b>	<b>TANKAR OM ÅTGÄRDER</b>	<b>32</b>
	Bilaga 1. Frågeformulär	
	Bilaga 2. Svar från jämförelseorterna	

## 1 Sammanfattning

### Arbetets huvudinslag

En **parkeringsräkning** genomfördes under två veckoslut i månadsskiftet november – december 2012. Torsdagar och fredagar kl 08-19 och lördag kl 10-15. Räkningen omfattade alla garage och hus och all väsentlig markparkering i eller i direkt anslutning till Uppsalas kommersiella city. Utöver de inventerade markplatserna finns det uppskattningsvis ca tre hundra markplatser utspridda i city och i citys närområden, dock beroende på hur man vill avgränsa city. Varje inventerad anläggning och varje bilplats observerades vid totalt 12 tillfällen per dag under vardagarna och sex tillfällen under lördagarna, dvs vid totalt 60 tillfällen. Räkningen är därmed tillförlitlig för studerad tid och vi diskuterar hur inventerade tal kan konverteras till andra tider på året för den som så önskar.

En **besökarintervju** genomfördes under i princip samma tid som räkningen. Den gav ca 750 besvarade intervjuer i city och ca 300 i Gränby centrum. Det stora antalet intervjuer ger hög tillförlitlighet. Insamlade svar redovisas här i rapporten och jämförs dessutom med intervjudata från 2005.

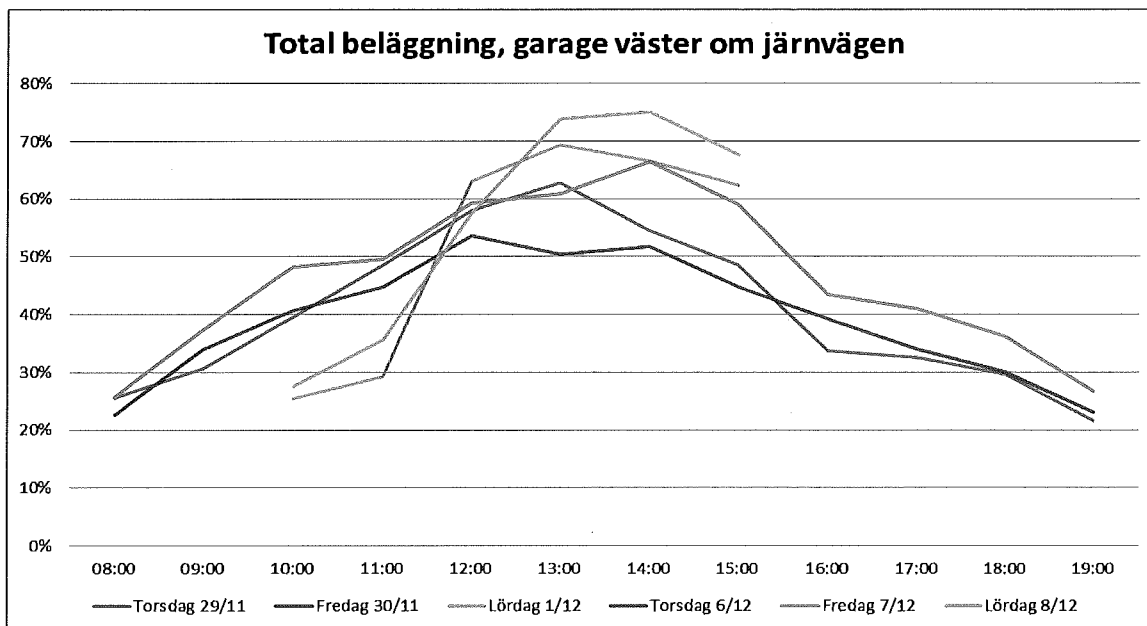
En enkel **rundringning** har gjorts till några jämförbara svenska städer för att pejla parkeringssituationen i deras stadskärnor.

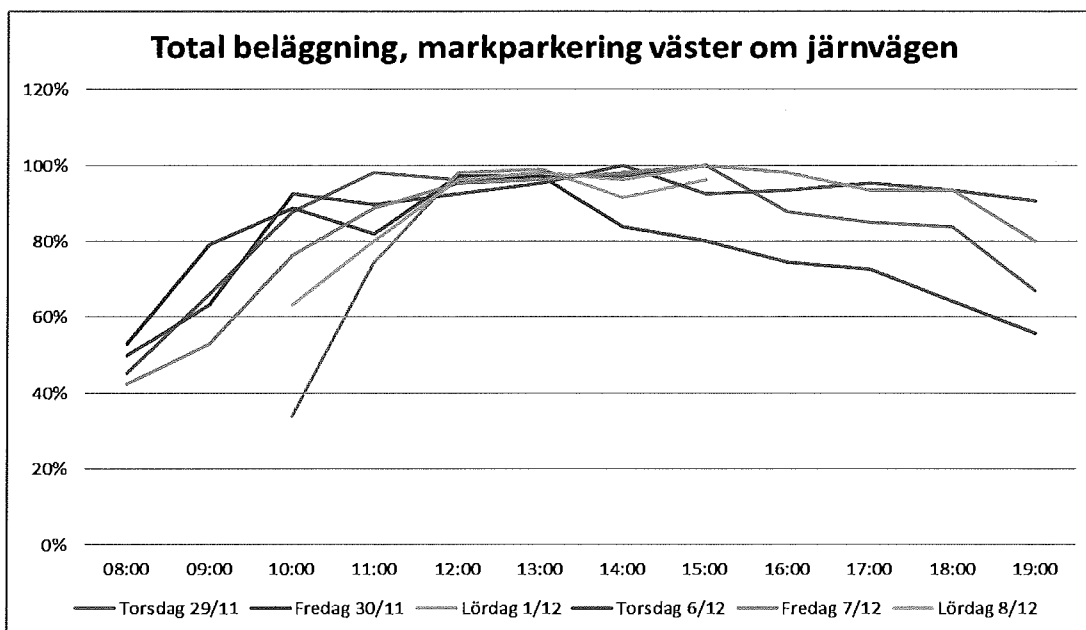
Vi **kommenterar** under hand och avslutningsvis hur parkeringen i Uppsala city fungerar m.h.t. detaljhandelns och andra servicenäringars tillgänglighet och vi antyder lämpliga/tänkbara åtgärder.

### Parkeringsräkningens resultat

Garagen på **västra sidan om järnvägen** var i princip aldrig fullbelagda, med stor sannolikhet beroende på den höga avgiftsnivån och den svaga fysiska tillgängligheten, jämför besökarintervjuns resultat. Den något billigare och betydligt mer lättillgängliga markparkeringen var hårt belastad.

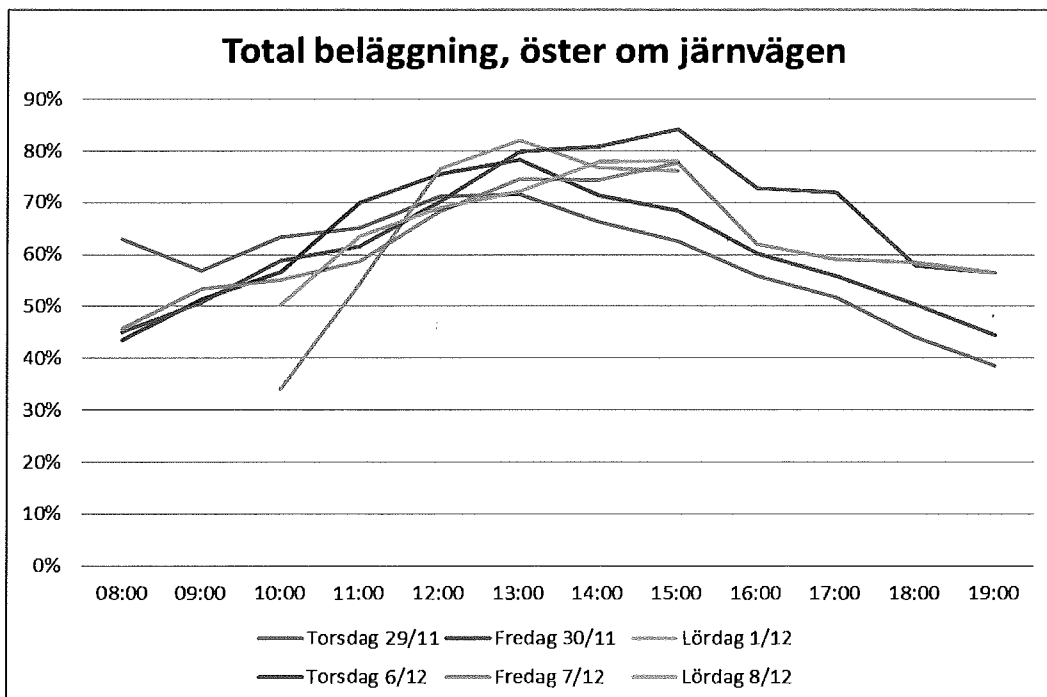
Närmast följande två diagram sammanfattar parkeringsräkningens resultat för parkeringen på västra sidan, samtliga mätdagar.





Parkeringen på västra sidan nyttjas sannolikt i hög grad för besökande till handel och andra besöksintensiva verksamheter och parkeringsräkningen indikerar i sin helhet och mot bakgrund även av besökarintervjuns resultat dämpad tillgänglighet. Detta bör leda till åtgärder om man vill värna citys verksamheter.

Den totala maxbeläggningen för inventerad parkeringen **öster om järnvägen** (Österplan ingick ej i inventeringen, då den vid urvalet av parkeringar att inventera bedömdes ha ringa betydelse som cityparkering) låg på ca 80 %, vilket betyder att det fanns ca 150 lediga platser på inventerade parkeringar under torsdagen. Det mesta attraktiva garaget, Centralgaragets övre plan, var fullbelagt hela dagen – vi närmade oss jul. Även Katalin hade hög beläggning under eftermiddagen. Följande diagram sammanfattar parkeringsräkningens resultat för den östra sidan.



Parkeringen öster om järnvägen domineras sannolikt av arbetande, pendlare och boende, men är också en viktig reserv för det besöksintensiva city och används redan idag som en cityparkering under fredag eftermiddag och lördag. Detta är en kvalitet som kanske bör marknadsföras bättre.

De här i rapporten redovisade inventerade beläggningstalen avser veckoslut i skiftet november-december 2012. Den som vill se situationen t ex under **veckoslut i maj eller oktober**, som ibland används som s.k. dimensionerande tid för parkering, bör reducera de inventerade talen med 10 à 20 % för handelsdominerade tider och lägen, och med 5 à 10 % för tider och lägen som domineras av arbetsplatser och bostäder. Den som vill se t ex årsmaximum, som infaller lite senare under december, strax före jul, bör i stället skriva upp talen med 20 % respektive 5 %.

### **Besökarintervjuns resultat**

Utgående från intervjusvaren nu och år 2005 är parkeringssituationen i Uppsala city inte bra och har försämrats sedan 2005. Det handlar bl a om att parkeringen är svårsoekt. Idag var 50 % av de intervjuade missbelåtna med parkeringen, år 2005 15 %. Om man vill värna cityhandeln, bör detta åtgärdas.

Besökarintervjun gav helt "normala" och därmed föga oroande resultat för Gränby centrum.

### **Jämförelse med några andra svenska stadskärnor**

Vi har samlat in uppgifter om Malmö, Linköping, Västerås, Örebro, Jönköping, Gävle och Karlstad.

Uppsala förefaller tillsammans med Örebro ha svagaste cityparkering. Örebro pga för få platser, Uppsala pga svårsoekt parkering med höga avgifter, nära nog i nivå med Stockholm citys.

Den här typen av enkla jämförelser blir dock haltande, eftersom man behöver betydligt djupare kunskaper om stadsbyggnadsfrågor som utbud av arbetsplatser, handel, bostäder etc i olika lägen i orten, bl a externt. Jämförelsen är dock i princip mycket intressant och det kan vara skäl att göra en sådan mer grundlig jämförelseanalys, som även borde kunna intressera jämförelseorterna.

### **Tankar om åtgärder**

Vi har inte utrett – det bör göras – vad som kan och bör göras för att höja citys kvalitet och attraktivitet, men våra inventeringar och vår erfarenhet från ett stort antal praktiska fall ger oss följande framtidstankar angående cityparkeringen.

Parkeringsavgifterna på allmän parkering bör sänkas till en nivå som fyller garagen väster om järnvägen under butiksmax. Detta är en uppgift för respektive fastighetsägare och p-förvaltare. På detta sätt skulle citys verksamheter stöttas och störande parkering i bostadsområdena nära city minskas.

Inom fem år bör det finnas ytterligare ett citygarage, helst vid Stadshuset, och gärna ett väster om Fyrisån så att besökare västerifrån inte behöver åka runt city. Vi uppskattar att bruttotillskottet inklusive bättre nyttjade garage i västra city bör bli ca 600 bilplatser, kanske ner mot 500 om Österplan kan aktiveras som cityparkering. Detta behövs om city ska kunna hålla sin marknadsandel och om störande markparkering i och utanför city ska kunna avstås. Nettotillskottet blir förstås mindre. Vår bedömning är f.ö. att Centralgaragets tillkomst har stöttat citys besöksintensiva verksamheters årsomsättning med över 100 Mkr.

Ett levande city behöver alla former av tillgänglighet: buss, cykel, parkering och till fots. På sikt gärna spårtaxi eller liknande. En stads bästa centrum är city för dit kan vi ta oss på ett hållbart sätt, med kollektivtrafik, till fots och med cykel. Det centret måste hållas vid god vigör och då gäller "parkeringsparadoxon": tillräcklig och smart lokaliserad cityparkering är en tillgång för miljön.

## 2 Bakgrund

### 2.1 Utredningens syfte

Uppsala Handelsförening har gett Janne Sandahl Consulting (JSC) och RSD i uppdrag att beskriva parkeringssituationen i Uppsala city (stadskärnan). Uppsala Kommun genomför idag ett policyarbete genom Trivector, som Handelsföreningen önskar komplettera på detta sätt.

### 2.2 Utredningens omfattning

Arbetet har haft följande huvudinslag.

- En parkeringsräkning, som genomfördes under månadsskiftet november – december 2012
- En besökarintervju, som genomfördes under samma tid
- En rundringning till några jämförbara städer för att pejla parkeringssituationen i deras stadskärnor
- En kommentar om hur parkeringen i Uppsala stadskärna fungerar m.h.t. detaljhandels och andra servicenärings tillgänglighet

### 2.3 Arbetsgrupp

Från JSC: Janne Sandahl

Från RSD: Lisa Lagerén

Intervjuerna och parkeringsräkningen har utförts av en grupp universitetsstuderande under ledning av David Westman.

Uppdragsgivaren, representerad av Matti von Magius, har tillhandahållit vissa basdata och medverkat vid urvalet av parkeringar att inventera.

### 3 Dagens parkeringsutbud

I Uppsala city finns idag ca 1 620 allmänt tillgängliga platser, i större parkeringsanläggningar samt på Kungsängsgatan och Östra Ågatan. Av dessa är ca 700 belägna öster om järnvägen och ca 920 väster om densamma. För alla dessa har beläggningsen kartlagts genom en räkning. Någon sk nummerskrivning, som kan göras för att kartlägga var de enskilda fordonen står parkerade vid varje tillfälle, har inte genomförts. Dessutom finns kanske tre hundra utspridda mark- och gatuparkeringar, som delvis nyttjas för citybesök, i eller nära city, dock beroende på hur man vill avgränsa city och dess parkeringsområde.

Urvalet av parkeringar att inventera är gjort i samråd med Handelsföreningen.



Figur 1. Studerade parkeringsanläggningar. Referenser enligt nedan. Man kan notera att Österplan inte ingår, men att den sk Åhlénsparkeringen gör det.



De anläggningar som omfattats av beläggningsräkningen är:

Nr	Namn	Antal allmänt tillgängliga bpl	Antal reserverade bpl	Avgift
1	Citygaraget	310	-	30 kr/h
2	S:t Pergaraget	243	-	45 kr/h
3	Smeden	77	11	40 kr/h
4	Östra Ågatan (kantstensparkering)	13	-	25 kr/h
5	Plus	39	6	40 kr/h
6	Svava	139	-	50 kr/h övre plan 40 kr/h nedre plan
7	Åhléns	13	-	
8	Kungsängsgatan (kantstensparkering)	30	-	25 kr/h
9	S:t Eriks Torg	50	-	25 kr/h
11	Kvarnen	300	-	30 kr/h
12	Sivia	46	-	25 kr/h
13	Katalin	50	-	30 kr/h
14	Centralgaraget	308	62	36 kr/h

Tabell 1. Parkeringsanläggningar som omfattats av beläggningsräkningen.

Antalet bilplatser avser det antal bilplatser som var tillgängliga under mätperioden och som bedömdes vara nyttiga för kunden, månadsskiftet nov – dec 2012. Under mätperioden var det stora mängder snö på gatorna, varför antalet markparkeringsplatser kan avvika från det antal platser som egentligen finns, både uppåt och nedåt. På Kungsängsgatan finns ex vis enligt uppgift endast 26 markerade bilplatser, men då 30 bilar vid flera tillfällen varit parkerade på gatan i fråga har maxantalet 30 bpl använts.

## 4 Dagens parkeringsbeläggning enligt genomförd parkeringsräkning

### 4.1 Parkeringsräkningens genomförande

#### 4.1.1 Genomförandetid

Parkeringsräkningen genomfördes under två veckoslut i skiftet november och december 2012. Torsdagar och fredagar kl 08-19 och lördag kl 10-15.

Räkningen gjordes av rundvandrande observatörer. Varje anläggning och varje bilplats observerades vid totalt 12 tillfällen per dag under vardagarna och sex tillfällen under lördagarna, vilket gör räkningen tillförlitlig för studerad tid.

#### 4.1.2 Är den valda genomförandetiden representativ för dagens Uppsala city?

Skiftet november-december är mer intensivt för parkering till handel och andra besöksintensiva city-verksamheter än många andra tider under året. För arbetsparkering kan den valda tiden vara mer representativ. Speglar den valda genomförandetiden den parkeringsvolym som dagens Uppsala city bör ha?

Man brukar dimensionera parkering för s k dimensionerande tid, men vad är det? Valet av dimensionerande tid utgår från en sammanvägning av vad det kostar att anlägga parkering (ekonomiskt och miljömässigt) och vilken nytta man anser att parkeringen har för omgivande verksamheter (en spegling av efterfrågan). Sammanvägningen blir ganska subjektiv och beroende på hur den som äger frågan viktar uppoffringar och kvaliteter. Om man t ex vill lägga mycket stor vikt på miljön kan man föredra att dämpa parkeringstillgängligheten och alltså välja en lågt belastad dimensionerande tid, t ex årssnittet eller ett vardagssnitt. Om man i stället vill stötta handel och andra besöksintensiva verksamheter vill man ha låg parkeringsdämpning och väljer då mer besöksintensiva tider, t ex dagarna just innan jul, som dimensionerande tid. En ofta vald dimensionerande tid är veckoslut i maj eller oktober.

Vi redovisar här i rapporten de inventerade beläggningstalen, dvs beläggningen under två veckoslut i skiftet november-december 2012. Den som vill se situationen under t ex veckoslut efter lön i maj eller oktober bör reducera de inventerade värdena med 10 à 20 %<sup>1</sup> för handelsdominerade tider och lägen, och med 5 à 10 % för tider och lägen som domineras av arbetsplatser och bostäder. Den som vill se årsmaximum, som infaller lite senare under december, strax före jul, bör i stället skriva upp talen med 20 % respektive 5 %.

#### 4.1.3 Parkerings efterfrågan i framtiden

Hur Uppsala city, dess handel och andra besöksintensiva verksamheter och därtill kopplad parkeringsefterfrågan kommer att eller bör utvecklas på sikt är svårbedömt utan en ordentlig analys, vilket inte legat inom denna utrednings ram. Några påverkande faktorer:

- Bilinnehavet per capita, som f.n. antas stagnera.

---

<sup>1</sup> Inhämtade uppgifter om handelns omsättning i Uppsala city antyder att de räknade novemberdagarna sannolikt är ca 5 % mer belagda än veckoslut i maj eller oktober och att de räknade decemberdagarna ca 20 %. Arbetsparkeringen är sannolikt densamma båda tiderna.

- Det spontana bilnyttjandet (per bil), som sakta men säkert ökar för inköpsresor och liknande (generellt med ca 1 % per år), vilket ökar parkeringsefterfrågan men också innebär övergång till externa målpunkter om city inte kan ta emot bilbesökare. För arbetsresor går det ner.
- Befolkningens tillväxt, som kan antas till 1 à 2 procent per år.
- Tillväxten av konsumtionen per capita som kan antas ligga på i snitt ca 2 % per år för handel och minst 5 % per år för upplevelseverksamheter.
- Miljödebatten och den generella övergripande stadsplaneringen, som är inriktad på ett minskat bilnyttjande, åtminstone i våra stadskärnor.

Det skulle föra för långt att i denna utredning ta ställning till dessa frågor och göra en reell prognos, men vi återkommer längre fram i rapporten med en del överväganden, se t ex avsnitt 7.

En ytterst preliminär slutsats kan vara att Uppsala cityhandel mm för att behålla sin marknadsandel (ej självklart att så bör ske) måste öka sin volym med allra minst tre procent, kanske upp emot 5, per år med därav följande ökad parkeringsefterfrågan. Tillkommer att citys parkering bör ta höjd för att störande mark- och gatuparkering i city och kringliggande bostadsområden bör saneras.

#### 4.1.4 En kommentar om acceptabel beläggning

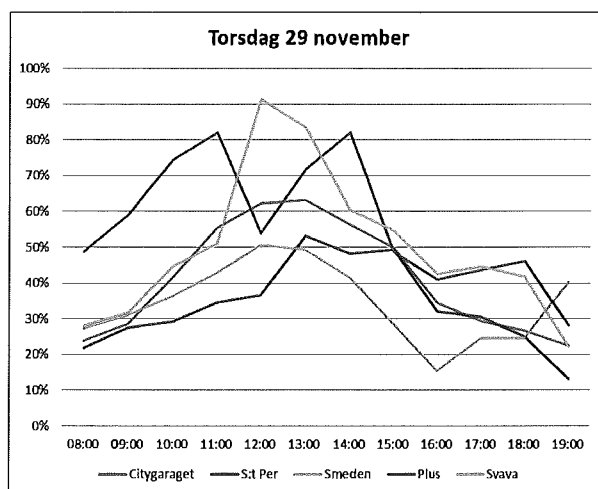
Kunden upplever normalt en parkering som fullbelagd vid 90 à 95 % beläggning, 90 % för mer komplicerade anläggningar (ex vis om man beaktar en hel stadskärna) och 95 % för mindre komplicerade och lättöverskådliga enheter. Detta hindrar inte att man vid exceptionellt hög efterfrågan, t ex i julrusningen, kan notera tal över 100 % - man parkerar olagligt eller olämpligt.

## 4.2 Resultat av parkeringsräkningen – inventerad beläggning

### 4.2.1 Garagen väster om järnvägen

#### Torsdag-fredag-lördag 29-30 november och 1 december

	Citygaraget	S:t Per	Smeden	Plus	Svava	Totalt
<b>Bpl</b>	310	243	77	39	139	<b>808</b>
<b>08:00</b>	24 %	22 %	27 %	49 %	28 %	<b>25 %</b>
<b>09:00</b>	29 %	28 %	31 %	59 %	32 %	<b>31 %</b>
<b>10:00</b>	42 %	29 %	36 %	74 %	45 %	<b>39 %</b>
<b>11:00</b>	55 %	35 %	43 %	82 %	51 %	<b>49 %</b>
<b>12:00</b>	62 %	37 %	51 %	54 %	91 %	<b>58 %</b>
<b>13:00</b>	63 %	53 %	49 %	72 %	83 %	<b>63 %</b>
<b>14:00</b>	56 %	48 %	42 %	82 %	60 %	<b>54 %</b>
<b>15:00</b>	50 %	49 %	29 %	49 %	55 %	<b>49 %</b>
<b>16:00</b>	35 %	32 %	16 %	41 %	42 %	<b>34 %</b>
<b>17:00</b>	29 %	30 %	25 %	44 %	45 %	<b>33 %</b>
<b>18:00</b>	27 %	25 %	25 %	46 %	42 %	<b>30 %</b>
<b>19:00</b>	23 %	13 %	40 %	28 %	22 %	<b>22 %</b>



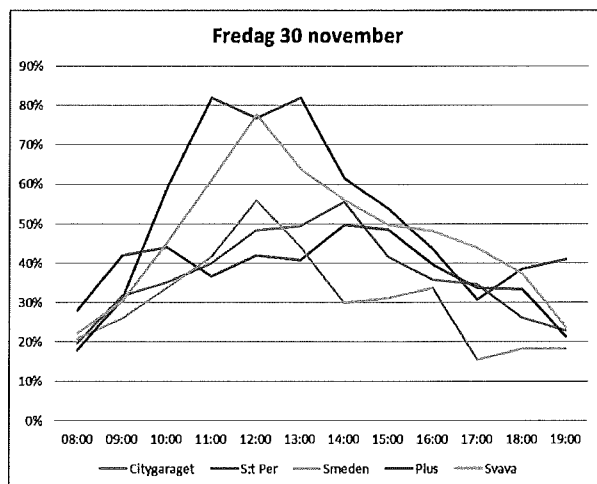
Figur 2. Procentuell beläggning i garagen väster om järnvägen torsdagen den 29 november 2012.

Röda, fetade tal visar fullbeläggning.

Källa: JSC och RSD.

Det fanns gott om "reservparkering" under torsdagen. Den totala maxbeläggningen låg på ca 65 %, vilket innebär att det fanns knappt 300 lediga garageplatser på västra sidan av järnvägen.

	City-garaget	S:t Per	Smeden	Plus	Svava	Totalt
<b>Bpl</b>	310	243	77	39	139	<b>808</b>
<b>08:00</b>	20 %	28 %	21 %	18 %	22 %	<b>23 %</b>
<b>09:00</b>	32 %	42 %	26 %	31 %	30 %	<b>34 %</b>
<b>10:00</b>	35 %	44 %	34 %	59 %	45 %	<b>41 %</b>
<b>11:00</b>	40 %	37 %	42 %	82 %	61 %	<b>45 %</b>
<b>12:00</b>	48 %	42 %	56 %	77 %	78 %	<b>54 %</b>
<b>13:00</b>	49 %	41 %	44 %	82 %	64 %	<b>50 %</b>
<b>14:00</b>	55 %	50 %	30 %	62 %	56 %	<b>52 %</b>
<b>15:00</b>	42 %	49 %	31 %	54 %	50 %	<b>45 %</b>
<b>16:00</b>	36 %	40 %	34 %	44 %	48 %	<b>39 %</b>
<b>17:00</b>	35 %	34 %	16 %	31 %	44 %	<b>34 %</b>
<b>18:00</b>	26 %	33 %	18 %	38 %	37 %	<b>30 %</b>
<b>19:00</b>	23 %	21 %	18 %	41 %	24 %	<b>23 %</b>



Figur 3. Procentuell beläggning i garagen väster om järnvägen fredagen den 30 november 2012.

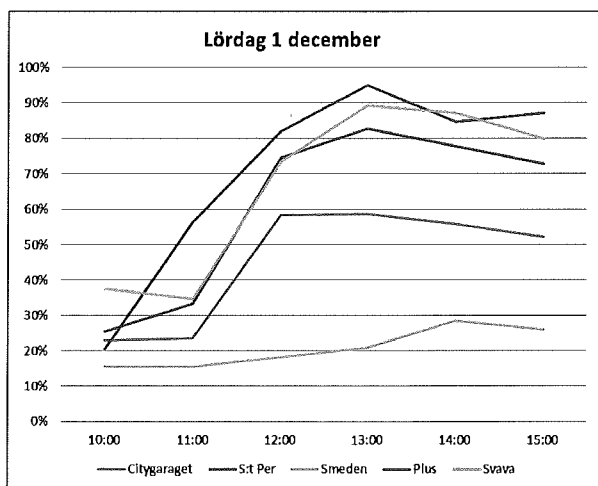
Källa: JSC och RSD.

Under fredagen 30 november var det något rymligare än under torsdagen. Den totala maxbeläggningen låg på ca 55 %, vilket innebär att det fanns ca 350 lediga garageplatser på västra sidan av järnvägen.

	City-garaget	S:t Per	Smeden	Plus	Svava	Totalt
<b>Bpl</b>	310	243	77	39	139	<b>808</b>
<b>10:00</b>	23 %	26 %	16 %	21 %	37 %	<b>23 %</b>
<b>11:00</b>	24 %	33 %	16 %	56 %	35 %	<b>24 %</b>
<b>12:00</b>	58 %	74 %	18 %	82 %	73 %	<b>58 %</b>
<b>13:00</b>	59 %	83 %	21 %	95 %	89 %	<b>59 %</b>
<b>14:00</b>	56 %	78 %	29 %	85 %	87 %	<b>56 %</b>
<b>15:00</b>	52 %	73 %	26 %	87 %	80 %	<b>52 %</b>

Figur 4. Procentuell beläggning i garagen väster om järnvägen lördagen den 1 december 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning.

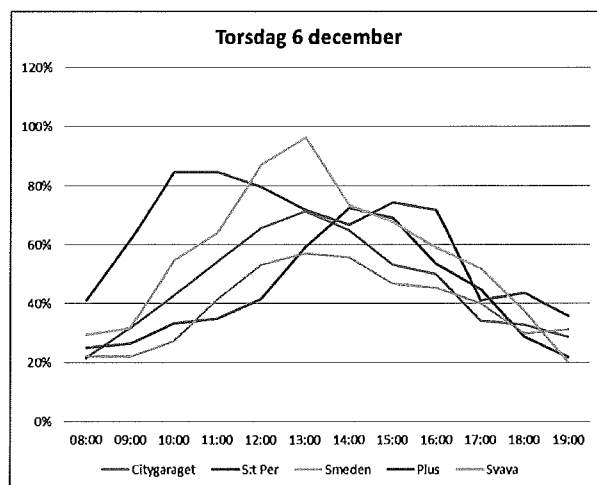
Källa: JSC och RSD.



Under lördagen var ett garage, Plus, vilket är det minsta garaget, fullbelagt under en timme. I övrigt fanns utrymme. Den totala maxbeläggningen låg på ca 60 %, vilket innebär att det fanns över 300 lediga garageplatser på västra sidan av järnvägen.

**Torsdag-fredag-lördag 6-8 december**

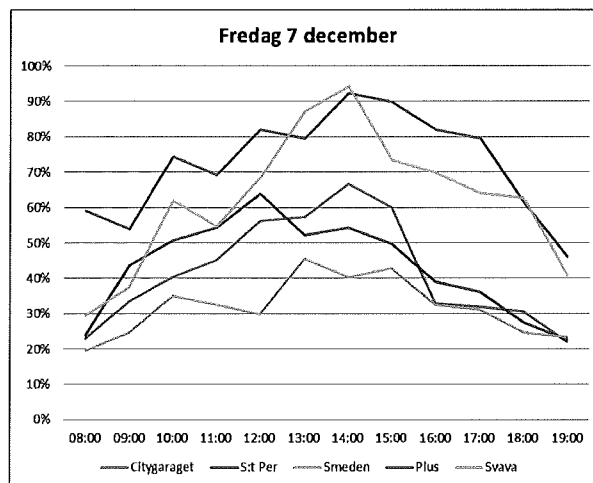
	City-garaget	S:t Per	Smeden	Plus	Svava	Totalt
<b>Bpl</b>	310	243	77	39	139	<b>808</b>
<b>08:00</b>	22 %	25 %	22 %	41 %	29 %	<b>22 %</b>
<b>09:00</b>	32 %	26 %	22 %	62 %	32 %	<b>32 %</b>
<b>10:00</b>	43 %	33 %	27 %	85 %	55 %	<b>43 %</b>
<b>11:00</b>	54 %	35 %	42 %	85 %	64 %	<b>54 %</b>
<b>12:00</b>	65 %	42 %	53 %	79 %	87 %	<b>65 %</b>
<b>13:00</b>	71 %	59 %	57 %	72 %	96 %	<b>71 %</b>
<b>14:00</b>	65 %	72 %	56 %	67 %	73 %	<b>65 %</b>
<b>15:00</b>	53 %	69 %	47 %	74 %	68 %	<b>53 %</b>
<b>16:00</b>	50 %	53 %	45 %	72 %	59 %	<b>50 %</b>
<b>17:00</b>	34 %	45 %	40 %	41 %	52 %	<b>34 %</b>
<b>18:00</b>	33 %	29 %	30 %	44 %	37 %	<b>33 %</b>
<b>19:00</b>	29 %	22 %	31 %	36 %	20 %	<b>29 %</b>



Figur 5. Procentuell beläggning i garagen väster om järnvägen **torsdagen den 6 december 2012**. Röda, fetade tal visar fullbeläggning.  
Källa: JSC och RSD.

nebar att det under torsdagen fanns ca 250 lediga garageplatser på västra sidan av järnvägen. Högst belastad var Svava, som var fullbelagd vid lunch.

	City-garaget	S:t Per	Smeden	Plus	Svava	Totalt
<b>Bpl</b>	310	243	77	39	139	<b>808</b>
<b>08:00</b>	23 %	24 %	19 %	59 %	29 %	<b>26 %</b>
<b>09:00</b>	34 %	44 %	25 %	54 %	37 %	<b>37 %</b>
<b>10:00</b>	40 %	51 %	35 %	74 %	62 %	<b>48 %</b>
<b>11:00</b>	45 %	54 %	32 %	69 %	55 %	<b>50 %</b>
<b>12:00</b>	56 %	64 %	30 %	82 %	68 %	<b>59 %</b>
<b>13:00</b>	57 %	52 %	45 %	79 %	87 %	<b>61 %</b>
<b>14:00</b>	67 %	54 %	40 %	92 %	94 %	<b>66 %</b>
<b>15:00</b>	60 %	50 %	43 %	90 %	73 %	<b>59 %</b>
<b>16:00</b>	33 %	39 %	32 %	82 %	70 %	<b>43 %</b>
<b>17:00</b>	32 %	36 %	31 %	79 %	64 %	<b>41 %</b>
<b>18:00</b>	31 %	28 %	25 %	62 %	63 %	<b>36 %</b>
<b>19:00</b>	22 %	23 %	23 %	46 %	41 %	<b>27 %</b>



Figur 6. Procentuell beläggning i garagen väster om järnvägen **fredagen den 7 december 2012**. Röda, fetade tal visar fullbeläggning.  
Källa: JSC och RSD.

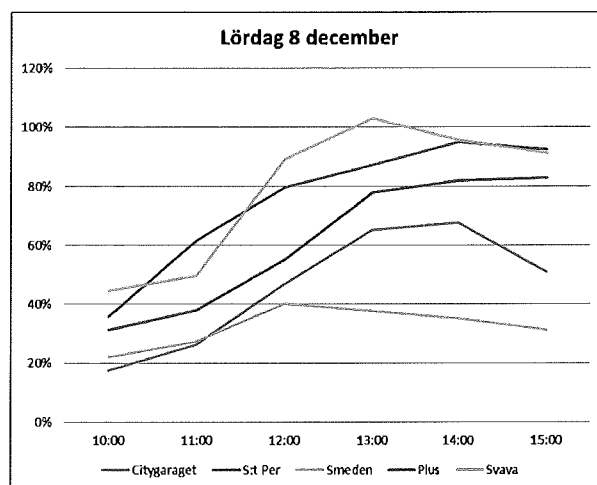
fanns knappt 300 lediga garageplatser på västra sidan av järnvägen. Högst belastade var Svava och Plus, som var fullbelagda strax efter lunch.

Den totala maxbeläggningen var ca 65 %, vilket innebär att det under fredagen

	City-garaget	S:t Per	Smeden	Plus	Svava	Totalt
<b>Bpl</b>	310	243	77	39	139	<b>808</b>
<b>10:00</b>	17 %	31 %	22 %	36 %	45 %	<b>28 %</b>
<b>11:00</b>	26 %	38 %	27 %	62 %	50 %	<b>36 %</b>
<b>12:00</b>	47 %	55 %	40 %	79 %	89 %	<b>58 %</b>
<b>13:00</b>	65 %	78 %	38 %	87 %	103 %	<b>74 %</b>
<b>14:00</b>	68 %	82 %	35 %	95 %	96 %	<b>75 %</b>
<b>15:00</b>	51 %	83 %	31 %	92 %	91 %	<b>68 %</b>

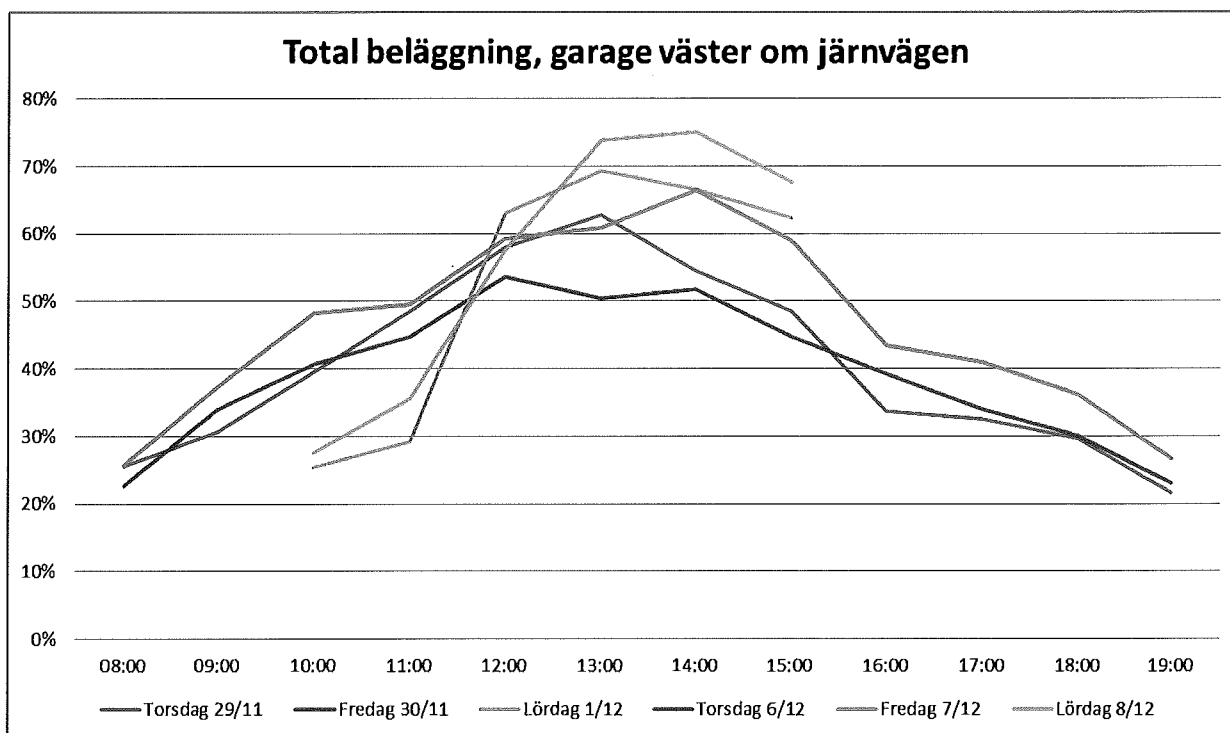
Figur 7. Procentuell beläggning i garagen väster om järnvägen lördagen den 8 december 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning.

Källa: JSC och RSD.



Den totala maxbeläggningen låg på ca 75 %, vilket innebär att det under lördagen fanns ca 200 lediga garageplatser på västra sidan av järnvägen. Maxbeläggningen låg relativt sent, ex vis började S:t Per närma sig 85 % på eftermiddagen. Svavas 103 % indikerar ett starkt efterfrågetryck.

**Summering: total beläggning i garagen väster om järnvägen, alla mät dagar**

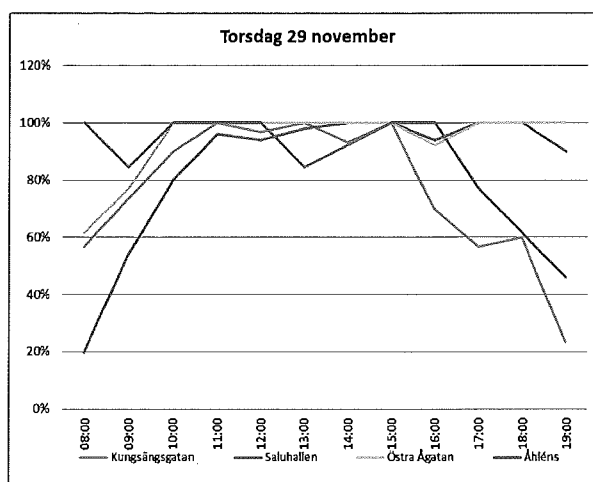


Figur 8. Procentuell beläggning i garagen väster om järnvägen. Källa: JSC och RSD.

## 4.2.2 Markparkeringarna väster om järnvägen

**Torsdag-fredag-lördag 29-30 november och 1 december**

	Kungsängsgatan	S:t Eriks Torg	Östra Ågatan	Åhléns	Totalt
<b>Bpl</b>	30	50	13	13	<b>106</b>
<b>08:00</b>	57 %	20 %	62 %	100 %	<b>45 %</b>
<b>09:00</b>	73 %	54 %	77 %	85 %	<b>66 %</b>
<b>10:00</b>	90 %	80 %	100 %	100 %	<b>88 %</b>
<b>11:00</b>	100 %	96 %	100 %	100 %	<b>98 %</b>
<b>12:00</b>	97 %	94 %	100 %	100 %	<b>96 %</b>
<b>13:00</b>	100 %	98 %	100 %	85 %	<b>97 %</b>
<b>14:00</b>	93 %	100 %	100 %	92 %	<b>97 %</b>
<b>15:00</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	<b>100 %</b>
<b>16:00</b>	70 %	94 %	92 %	100 %	<b>88 %</b>
<b>17:00</b>	57 %	100 %	100 %	77 %	<b>85 %</b>
<b>18:00</b>	60 %	100 %	100 %	62 %	<b>84 %</b>
<b>19:00</b>	23 %	90 %	100 %	46 %	<b>67 %</b>



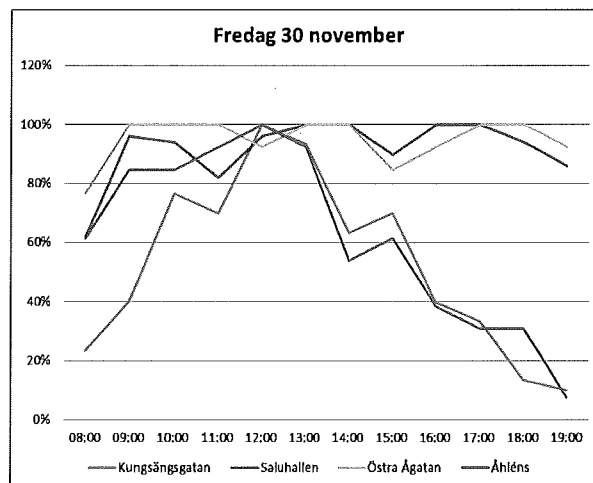
Figur 9. Procentuell beläggning på markparkeringarna väster om järnvägen torsdagen den 29 november 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning.

Källa: JSC och RSD.

Den totala maxbeläggningen låg på 100 %, i stort sett på alla gator vid alla tidpunkter. Detta indikerar för detaljhandeln en försäljningsdämpning, dock har vi en stor andel bostads- och arbetsparkering på

dessa platser, vilket syns på den höga beläggningen kl 8 på morgonen.

	Kungsängsgatan	S:t Eriks Torg	Östra Ågatan	Åhléns	Totalt
<b>Bpl</b>	30	50	13	13	<b>106</b>
<b>08:00</b>	23 %	62 %	77 %	62 %	<b>53 %</b>
<b>09:00</b>	40 %	96 %	100 %	85 %	<b>79 %</b>
<b>10:00</b>	77 %	94 %	100 %	85 %	<b>89 %</b>
<b>11:00</b>	70 %	82 %	100 %	92 %	<b>82 %</b>
<b>12:00</b>	100 %	96 %	92 %	100 %	<b>97 %</b>
<b>13:00</b>	93 %	100 %	100 %	92 %	<b>97 %</b>
<b>14:00</b>	63 %	100 %	100 %	54 %	<b>84 %</b>
<b>15:00</b>	70 %	90 %	85 %	62 %	<b>80 %</b>
<b>16:00</b>	40 %	100 %	92 %	38 %	<b>75 %</b>
<b>17:00</b>	33 %	100 %	100 %	31 %	<b>73 %</b>
<b>18:00</b>	13 %	94 %	100 %	31 %	<b>64 %</b>
<b>19:00</b>	10 %	86 %	92 %	8 %	<b>56 %</b>



Figur 10. Procentuell beläggning på markparkeringarna väster om järnvägen fredagen den 30 november 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning.

Källa: JSC och RSD.

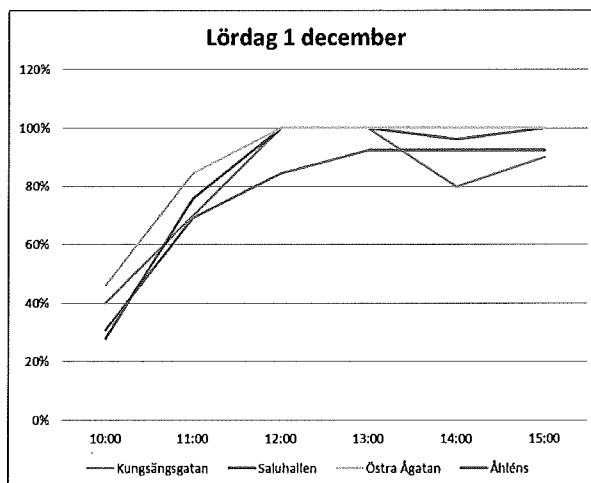
Den totala maxbeläggningen låg på 100 %, i stort sett på alla gator vid alla tidpunkter, dock något lägre tal än under torsdagen,

vilket ytterligare markerar att platserna används för annat än handel.

**Torsdag-fredag-lördag 6-8 december**

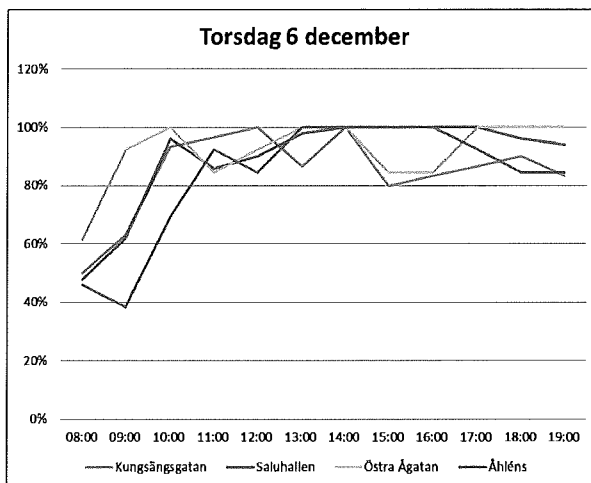
	Kungs- ängsgatan	S:t Eriks Torg	Östra Ågatan	Åhléns	Totalt
<b>Bpl</b>	30	50	13	13	<b>106</b>
<b>10:00</b>	40 %	28 %	46 %	31 %	<b>34 %</b>
<b>11:00</b>	70 %	76 %	85 %	69 %	<b>75 %</b>
<b>12:00</b>	100 %	100 %	100 %	85 %	<b>98 %</b>
<b>13:00</b>	100 %	100 %	100 %	92 %	<b>99 %</b>
<b>14:00</b>	80 %	96 %	100 %	92 %	<b>92 %</b>
<b>15:00</b>	90 %	100 %	100 %	92 %	<b>96 %</b>

Figur 11. Procentuell beläggning på markparkeringen väster om järnvägen **lördagen den 1 december 2012**. Röda, fetade tal visar fullbeläggning. Källa: JSC och RSD.



Den totala maxbeläggningen låg på 100 %, i stort sett på alla gator vid alla tidpunkter. Här har sannolikt parkerande för handel och andra besöksintensiva verksamheter tagit överhanden. Vilket innebär att fullbelagt medför försäljningsdämpning, dock måttlig eftersom antalet platser inte är så stort.

	Kungs- ängsgatan	S:t Eriks Torg	Östra Ågatan	Åhléns	Totalt
<b>Bpl</b>	30	50	13	13	<b>106</b>
<b>08:00</b>	50 %	48 %	62 %	46 %	50 %
<b>09:00</b>	63 %	62 %	92 %	38 %	63 %
<b>10:00</b>	93 %	96 %	100 %	69 %	92 %
<b>11:00</b>	97 %	86 %	85 %	92 %	90 %
<b>12:00</b>	100 %	90 %	92 %	85 %	92 %
<b>13:00</b>	87 %	98 %	100 %	100 %	95 %
<b>14:00</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>15:00</b>	80 %	100 %	85 %	100 %	92 %
<b>16:00</b>	83 %	100 %	85 %	100 %	93 %
<b>17:00</b>	87 %	100 %	100 %	92 %	95 %
<b>18:00</b>	90 %	96 %	100 %	85 %	93 %
<b>19:00</b>	83 %	94 %	100 %	85 %	91 %

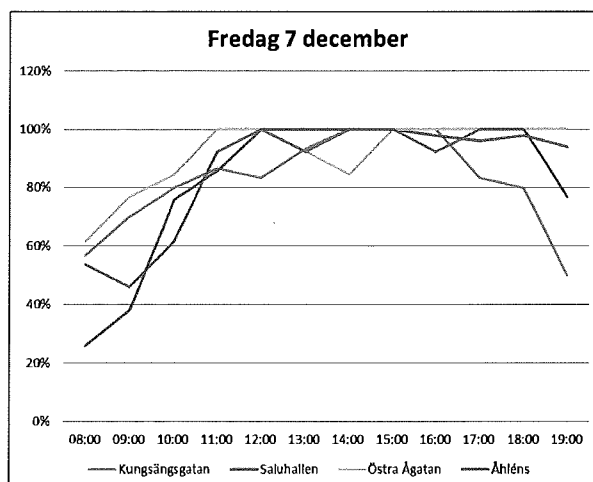


Figur 12. Procentuell beläggning på markparkeringen väster om järnvägen **torsdagen den 6 december 2012**. Röda, fetade tal visar fullbeläggning. Källa: JSC och RSD.

Den totala maxbeläggningen låg liksom under veckan innan på 100 %, i stort sett på alla gator vid alla tidpunkter. Detta indikerar för detaljhandeln en försäljningsdämpning, dock har vi en sannolikt en stor andel bostads- och arbetsparkering på dessa platser, vilket t ex syns på den höga beläggningen kl 8 på morgonen.



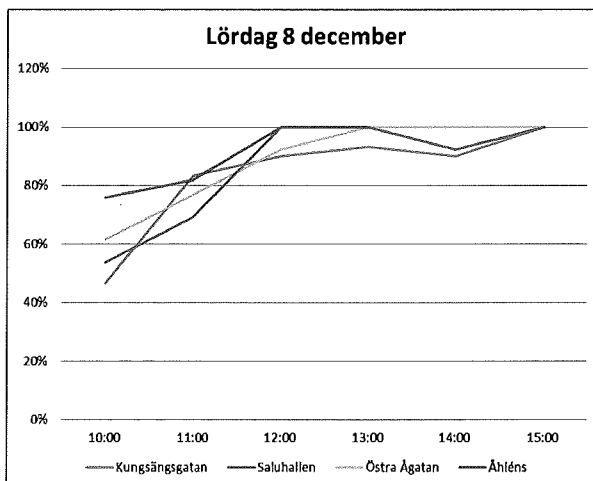
	Kungs- ängsgatan	S:t Eriks Torg	Östra Ågatan	Åhléns	Totalt
<b>Bpl</b>	30	50	13	13	<b>106</b>
<b>08:00</b>	57 %	26 %	62 %	54 %	42 %
<b>09:00</b>	70 %	38 %	77 %	46 %	53 %
<b>10:00</b>	80 %	76 %	85 %	62 %	76 %
<b>11:00</b>	87 %	86 %	100 %	92 %	89 %
<b>12:00</b>	83 %	100 %	100 %	100 %	95 %
<b>13:00</b>	93 %	100 %	92 %	92 %	96 %
<b>14:00</b>	100 %	100 %	85 %	100 %	98 %
<b>15:00</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>16:00</b>	100 %	98 %	100 %	92 %	98 %
<b>17:00</b>	83 %	96 %	100 %	100 %	93 %
<b>18:00</b>	80 %	98 %	100 %	100 %	93 %
<b>19:00</b>	50 %	94 %	100 %	77 %	80 %



Figur 13. Procentuell beläggning på markparkeringen väster om järnvägen fredagen den 7 december 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning. Källa: JSC och RSD.

Den totala maxbeläggningen låg liksom under torsdagen på 100 %, i stort sett på alla gator vid alla tidpunkter. Här har vi ett stort inslag av parkerande för arbetsplatser och boende.

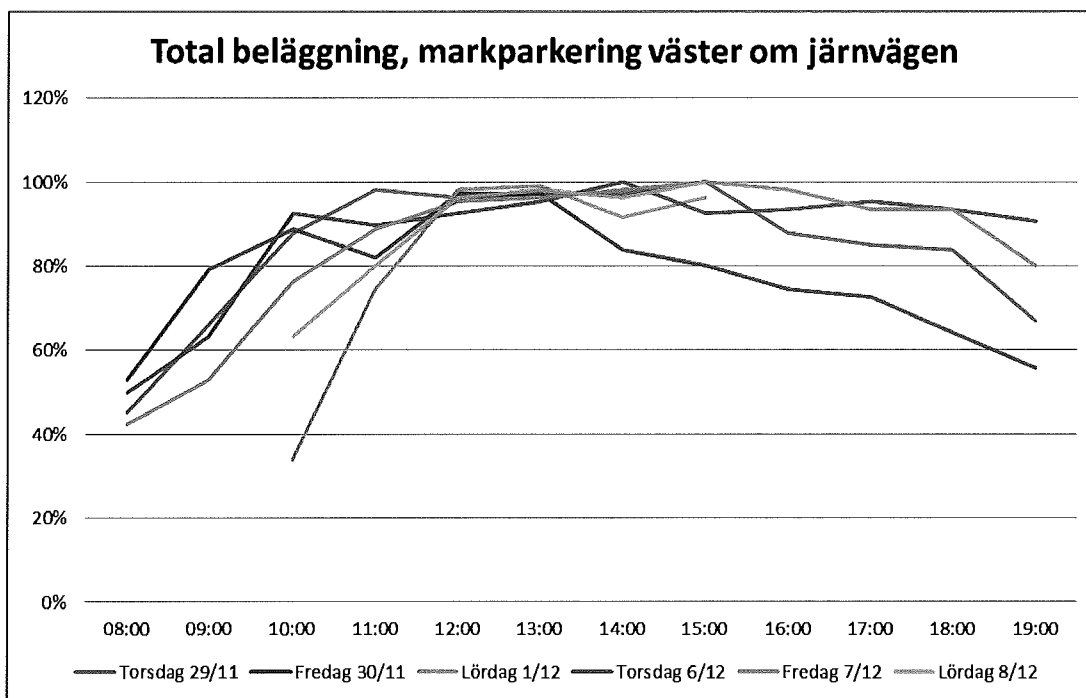
	Kungs- ängsgatan	S:t Eriks Torg	Östra Ågatan	Åhléns	Totalt
<b>Bpl</b>	30	50	13	13	<b>106</b>
<b>10:00</b>	47 %	76 %	62 %	54 %	63 %
<b>11:00</b>	83 %	82 %	77 %	69 %	80 %
<b>12:00</b>	90 %	100 %	92 %	100 %	96 %
<b>13:00</b>	93 %	100 %	100 %	100 %	98 %
<b>14:00</b>	90 %	100 %	100 %	92 %	96 %
<b>15:00</b>	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %



Figur 14. Procentuell beläggning på markparkeringen väster om järnvägen lördagen den 8 december 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning. Källa: JSC och RSD.

Den totala maxbeläggningen låg på 100 %, i stort sett på alla gator vid alla tidpunkter. Här har sannolikt parkerande för handel och andra besöksintensiva verksamheter tagit överhanden. Vilket innebär att fullbelagt medför försäljningsdämpning, dock måttlig eftersom antalet bilplatser inte är så stort.

**Summering: total beläggning på markparkeringarna väster om järnvägen, alla mät dagar**



Figur 15. Procentuell beläggning på markparkeringarna väster om järnvägen. Källa: JSC och RSD.

Här syns tydligt hur beläggningen slår i 100-procentstaket, vilket för handel och andra besöksintensiva verksamheter innebär försäljningsdämpning.

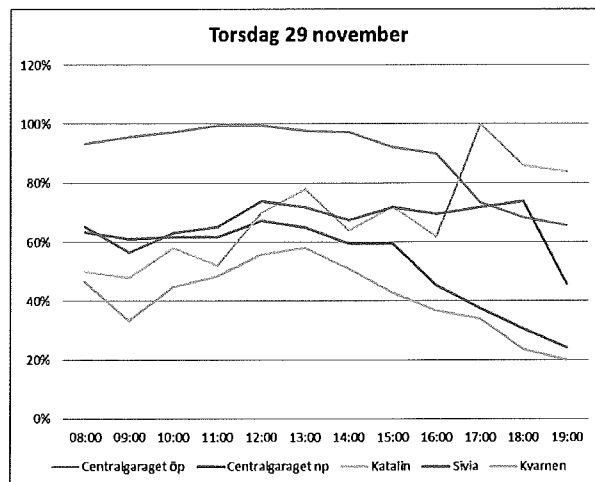
## 4.2.3 Parkeringen öster om järnvägen

**Torsdag-fredag-lördag 29-30 november och 1 december**

	Centralgaraget öp	Centralgaraget np	Katalin	Sivia	Kvarnen	Totalt
<b>Bpl</b>	180	128	50	46	300	<b>704</b>
<b>08:00</b>	93 %	63 %	50 %	65 %	47 %	<b>63 %</b>
<b>09:00</b>	96 %	61 %	48 %	57 %	33 %	<b>57 %</b>
<b>10:00</b>	97 %	62 %	58 %	63 %	45 %	<b>63 %</b>
<b>11:00</b>	99 %	62 %	52 %	65 %	48 %	<b>65 %</b>
<b>12:00</b>	99 %	67 %	70 %	74 %	56 %	<b>71 %</b>
<b>13:00</b>	98 %	65 %	78 %	72 %	58 %	<b>72 %</b>
<b>14:00</b>	97 %	59 %	64 %	67 %	51 %	<b>66 %</b>
<b>15:00</b>	92 %	59 %	72 %	72 %	43 %	<b>63 %</b>
<b>16:00</b>	90 %	45 %	62 %	70 %	37 %	<b>56 %</b>
<b>17:00</b>	73 %	38 %	100 %	72 %	34 %	<b>52 %</b>
<b>18:00</b>	68 %	30 %	86 %	74 %	24 %	<b>44 %</b>
<b>19:00</b>	66 %	24 %	84 %	46 %	20 %	<b>39 %</b>

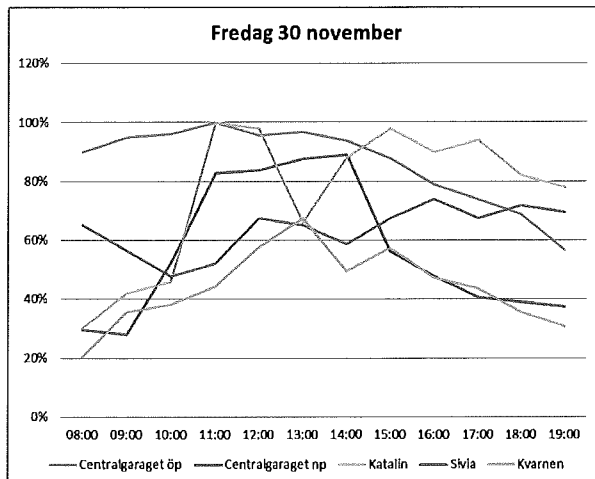
attraktiva garaget, centralgaragets övre plan, var fullbelagt i princip hela dagen, men hade en egen reserv i det nedre planet. Besöksintensiva verksamheter dominerar inte som på väster.

	Centralgaraget öp	Centralgaraget np	Katalin	Sivia	Kvarnen	Totalt
<b>Bpl</b>	180	128	50	46	300	<b>704</b>
<b>08:00</b>	90 %	30 %	30 %	65 %	20 %	<b>43 %</b>
<b>09:00</b>	95 %	28 %	42 %	57 %	36 %	<b>51 %</b>
<b>10:00</b>	96 %	52 %	46 %	48 %	38 %	<b>57 %</b>
<b>11:00</b>	100 %	83 %	100 %	52 %	44 %	<b>70 %</b>
<b>12:00</b>	96 %	84 %	98 %	67 %	58 %	<b>76 %</b>
<b>13:00</b>	97 %	88 %	66 %	65 %	67 %	<b>78 %</b>
<b>14:00</b>	94 %	89 %	88 %	59 %	50 %	<b>71 %</b>
<b>15:00</b>	88 %	56 %	98 %	67 %	57 %	<b>68 %</b>
<b>16:00</b>	79 %	48 %	90 %	74 %	47 %	<b>60 %</b>
<b>17:00</b>	74 %	41 %	94 %	67 %	44 %	<b>56 %</b>
<b>18:00</b>	69 %	39 %	82 %	72 %	36 %	<b>50 %</b>
<b>19:00</b>	57 %	38 %	78 %	70 %	31 %	<b>44 %</b>



Figur 16. Procentuell beläggning på parkering öster om järnvägen torsdagen den 29 november 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning. Källa: JSC och RSD.

Den totala maxbeläggningen för parkeringen öster om järnvägen var ca 70 %, vilket betyder att det fanns ca 200 lediga platser under torsdagen. Det mesta

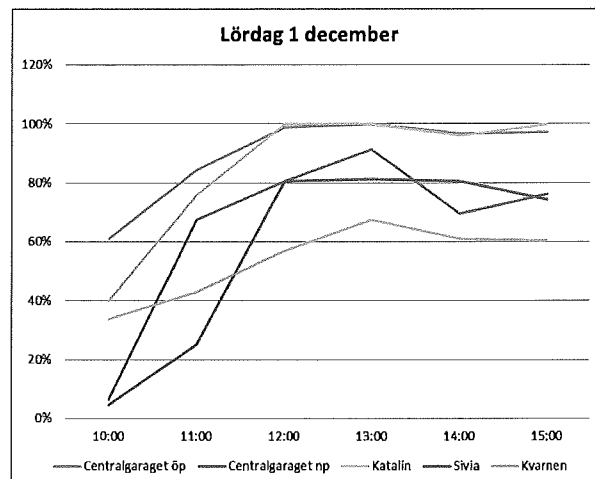


Figur 17. Procentuell beläggning på parkering öster om järnvägen fredagen den 30 november 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning. Källa: JSC.

Den totala maxbeläggningen för parkeringen öster om järnvägen låg på ca 80 %, vilket betyder att det fanns ca 150 lediga platser under torsdagen. Det mesta at-

traktiva garaget, Centralgaragets övre plan, var fullbelagt i princip hela dagen, fram till 16, därefter minskade beläggningen i takt med att de arbetsparkerande åkte hem. Även Katalin hade hög beläggning under stora delar av dagen. Handel och andra besöksintensiva verksamheter har inte samma dominerande ställning som på väster.

	Central- garaget öp	Central- garaget np	Katalin	Sivia	Kvarnen	Totalt
<b>Bpl</b>	180	128	50	46	300	<b>704</b>
<b>10:00</b>	61 %	5 %	40 %	7 %	34 %	<b>34 %</b>
<b>11:00</b>	84 %	25 %	76 %	67 %	43 %	<b>54 %</b>
<b>12:00</b>	99 %	80 %	100 %	80 %	57 %	<b>77 %</b>
<b>13:00</b>	100 %	81 %	100 %	91 %	67 %	<b>82 %</b>
<b>14:00</b>	97 %	80 %	96 %	70 %	61 %	<b>77 %</b>
<b>15:00</b>	97 %	74 %	100 %	76 %	60 %	<b>76 %</b>



Figur 18. Procentuell beläggning på parkering öster om järnvägen lördagen den 1 december 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning. Källa: JSC och RSD.

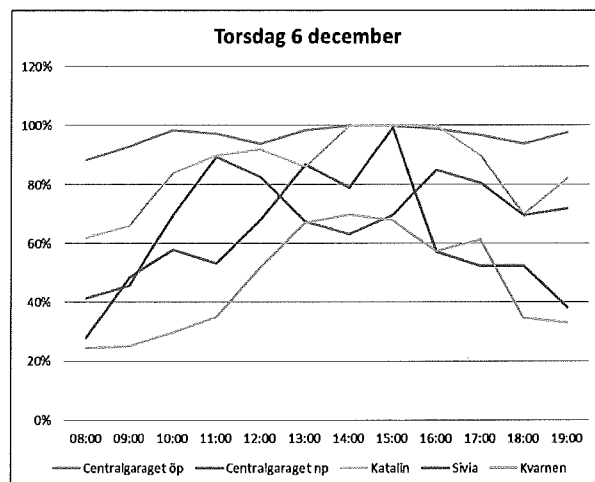
Den totala maxbeläggningen för parkeringen öster om järnvägen låg på ca 80 %, vilket betyder att det fanns ca 150 lediga platser under torsdagen. Det mesta attraktiva garaget, Centralgaragets övre plan, var fullbelagt från lunch. Även Katalin hade hög beläggning under stora delar av dagen. Enda icke fullbelagda var den (onödigt) stora anläggningen Kvarnen. Uppenbarligen är parkeringen på öster attraktiv för lördagens citybesökare, trots att det fanns 300 lediga garageplatser på väster. Detta indikerar att veckoslutsbesökare är särskilt priskänsliga, trots att det något illa belägna och kanske onödigt stora Citygaraget har lägre avgifter än Centralgaraget.

**Torsdag-fredag-lördag 6-8 december**

	Central- garaget öp	Central- garaget np	Katalin	Sivia	Kvarnen	Totalt
<b>Bpl</b>	180	128	50	46	300	<b>704</b>
<b>08:00</b>	88 %	28 %	62 %	41 %	24 %	<b>45 %</b>
<b>09:00</b>	93 %	48 %	66 %	46 %	25 %	<b>51 %</b>
<b>10:00</b>	98 %	58 %	84 %	70 %	30 %	<b>59 %</b>
<b>11:00</b>	97 %	53 %	90 %	89 %	35 %	<b>62 %</b>
<b>12:00</b>	94 %	68 %	92 %	83 %	52 %	<b>70 %</b>
<b>13:00</b>	98 %	87 %	86 %	67 %	67 %	<b>80 %</b>
<b>14:00</b>	100 %	79 %	100 %	63 %	70 %	<b>81 %</b>
<b>15:00</b>	100 %	99 %	100 %	70 %	68 %	<b>84 %</b>
<b>16:00</b>	99 %	57 %	100 %	85 %	57 %	<b>73 %</b>
<b>17:00</b>	97 %	52 %	90 %	80 %	61 %	<b>72 %</b>
<b>18:00</b>	94 %	52 %	70 %	70 %	35 %	<b>58 %</b>
<b>19:00</b>	98 %	38 %	82 %	72 %	33 %	<b>57 %</b>

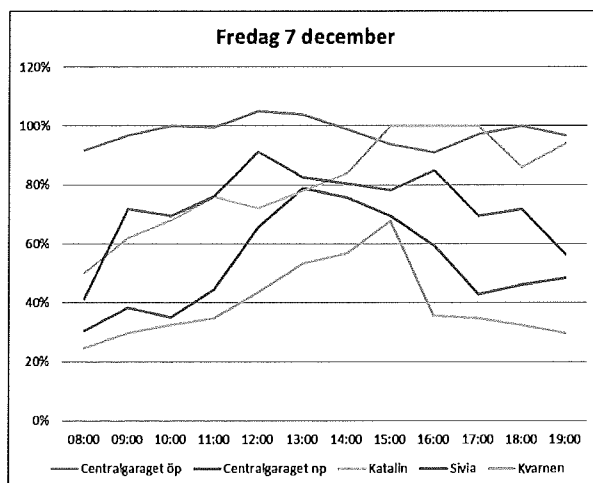
attraktiva garaget, centralgaraget övre plan, var fullbelagt i princip hela dagen, men har en egen reserv i det nedre planet, som dock var fullt under en timme på eftermiddagen. Även Katalin var fullbelagt under stora delar av dagen. Vi har nu närmast oss jul. Besöksintensiva verksamheter har inte samma dominerande ställning som på väster.

	Central- garaget öp	Central- garaget np	Katalin	Sivia	Kvarnen	Totalt
<b>Bpl</b>	180	128	50	46	300	<b>704</b>
<b>08:00</b>	92 %	30 %	50 %	41 %	25 %	<b>46 %</b>
<b>09:00</b>	97 %	38 %	62 %	72 %	30 %	<b>53 %</b>
<b>10:00</b>	100 %	35 %	68 %	70 %	32 %	<b>55 %</b>
<b>11:00</b>	99 %	45 %	76 %	76 %	35 %	<b>59 %</b>
<b>12:00</b>	105 %	66 %	72 %	91 %	43 %	<b>68 %</b>
<b>13:00</b>	104 %	79 %	78 %	83 %	53 %	<b>75 %</b>
<b>14:00</b>	99 %	76 %	84 %	80 %	57 %	<b>74 %</b>
<b>15:00</b>	94 %	70 %	100 %	78 %	68 %	<b>78 %</b>
<b>16:00</b>	91 %	59 %	100 %	85 %	36 %	<b>62 %</b>
<b>17:00</b>	97 %	43 %	100 %	70 %	35 %	<b>59 %</b>
<b>18:00</b>	100 %	46 %	86 %	72 %	32 %	<b>59 %</b>
<b>19:00</b>	97 %	48 %	94 %	57 %	30 %	<b>57 %</b>



Figur 19. Procentuell beläggning på parkering öster om järnvägen torsdagen den 6 december 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning. Källa: JSC.

Den totala maxbeläggningen för parkeringen öster om järnvägen var ca 85 %, vilket betyder att det fanns knappt 100 lediga platser under torsdagen. Det mest

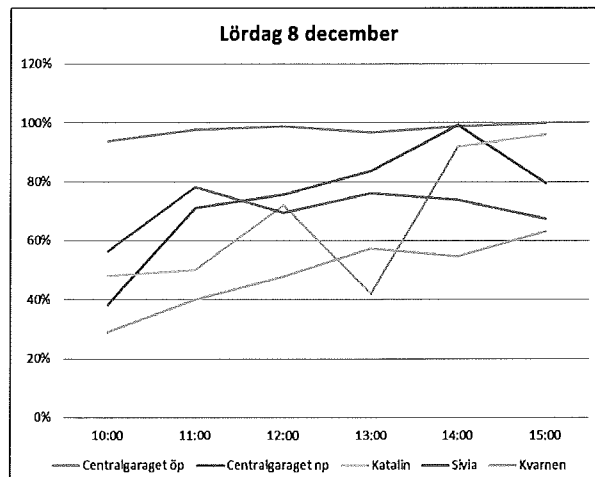


Figur 20. Procentuell beläggning på parkering öster om järnvägen fredagen den 7 december 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning. Källa: JSC.

Den totala maxbeläggningen för parkeringen öster om järnvägen var ca 80 %, vilket betyder att det finns ca 150 lediga

platser under torsdagen. Det mesta attraktiva garaget, Centralgaragets övre plan, var fullbelagt i princip hela dagen, uppenbarligen tar besökande över på seneftermiddagen, då även Katalin hade hög beläggning. Besöksintensiva verksamheter har inte samma dominerande ställning som på väster.

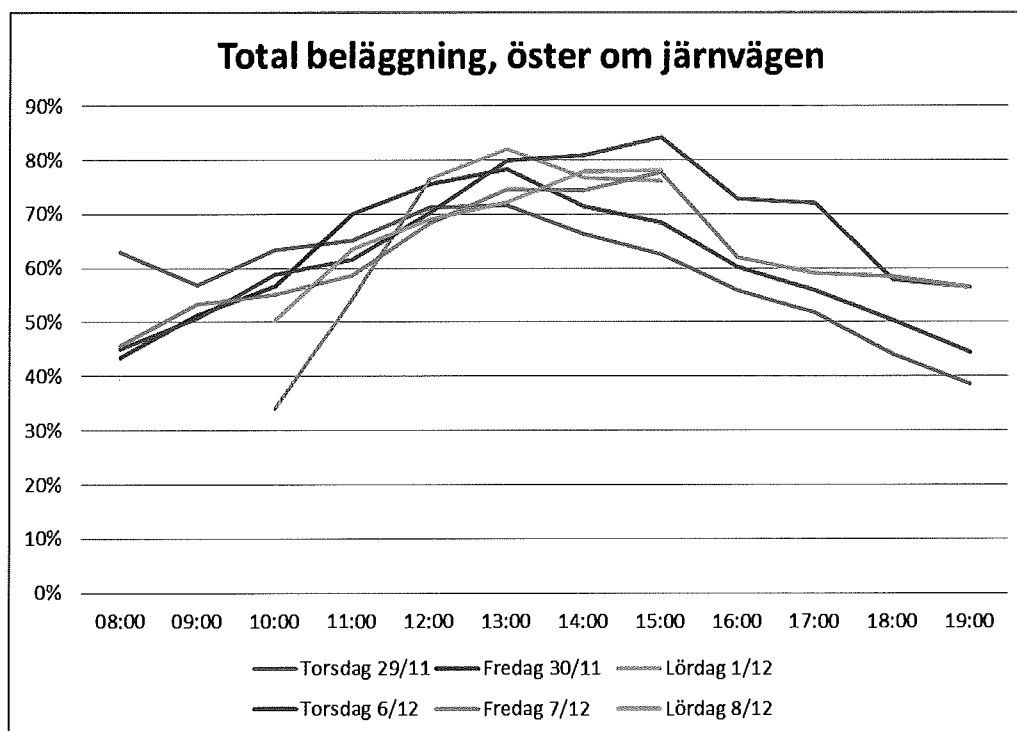
	Centralgaraget öp	Centralgaraget np	Katalin	Sivia	Kvarnen	Totalt
<b>Bpl</b>	180	128	50	46	300	<b>704</b>
<b>10:00</b>	94 %	38 %	48 %	57 %	29 %	<b>50 %</b>
<b>11:00</b>	98 %	71 %	50 %	78 %	40 %	<b>64 %</b>
<b>12:00</b>	99 %	76 %	72 %	70 %	48 %	<b>69 %</b>
<b>13:00</b>	97 %	84 %	42 %	76 %	57 %	<b>72 %</b>
<b>14:00</b>	99 %	99 %	92 %	74 %	55 %	<b>78 %</b>
<b>15:00</b>	100 %	80 %	96 %	67 %	63 %	<b>78 %</b>



Figur 21. Procentuell beläggning på parkering öster om järnvägen lördagen den 8 december 2012. Röda, fetade tal visar fullbeläggning. Källa: JSC.

Maxbeläggningen för parkeringen öster om järnvägen ligger på ca 80 %, vilket betyder att det finns ca 150 lediga platser under torsdagen. Det mesta attraktiva garaget, Centralgaragets övre plan, är fullbelagt hela dagen – vi närmar oss jul. Även Katalin har hög beläggning under eftermiddagen.

**Summering: total beläggning på parkeringarna öster om järnvägen, alla mätdagar**



Figur 22. Procentuell beläggning på parkeringen öster om järnvägen. Källa: JSC.

Beläggningen är som synes hög och jämn.

#### 4.3 Slutsatser av parkeringsräkningen

Garagen på västra sidan var/är i princip aldrig fullbelagda, vilket kan ha att göra med den höga avgiftsnivån och den svaga fysiska tillgängligheten. Den något billigare och betydligt mer lättillgängliga markparkeringen var däremot hårt belastad. Detta bör åtgärdas om man vill värna citys verksamheter.

Östers parkering domineras sannolikt av arbetande, pendlare och boende, men utgör en viktig reserv för city i sin helhet och används redan idag till en stor del som en cityparkering under fredag eftermiddag och lördag. Detta är en kvalitet som kanske bör marknadsföras bättre. (Det kan noteras att Österplan inte ingick i inventeringen, då den vid urvalet av parkeringar att inventera bedömdes ha ringa betydelse som cityparkering, vilket i efterhand kan ses som en korrekt bedömning.)

Detta avser den inventerade perioden, d v s veckoslut skiftet november december 2012.

Den som vill se situationen under veckoslut i maj eller oktober, som ibland används som dimensionerande tid, bör reducera de inventerade talen med 10 à 20 % för handelsdominerade tider och lägen, och med 5 à 10 % för tider och lägen som domineras av arbetsplatser och bostäder. Den som vill se årsmaximum, som infaller lite senare under december, strax före jul, bör i stället skriva upp talen med 20 % respektive 5 %.

## 5 Citybesökarnas res- och inköpsvanor enligt genomförd intervju

### 5.1 Genomförande

Besökarintervjuer har genomförts i city samt i Gränby centrum. Totalt genomfördes 755 intervjuer i city och 300 i Gränby centrum. Intervjuerna genomfördes i princip under samma tider som parkeringsräkningarna i city, dock ej i city under lördag.

Frågeformulären redovisas i bilaga 1.

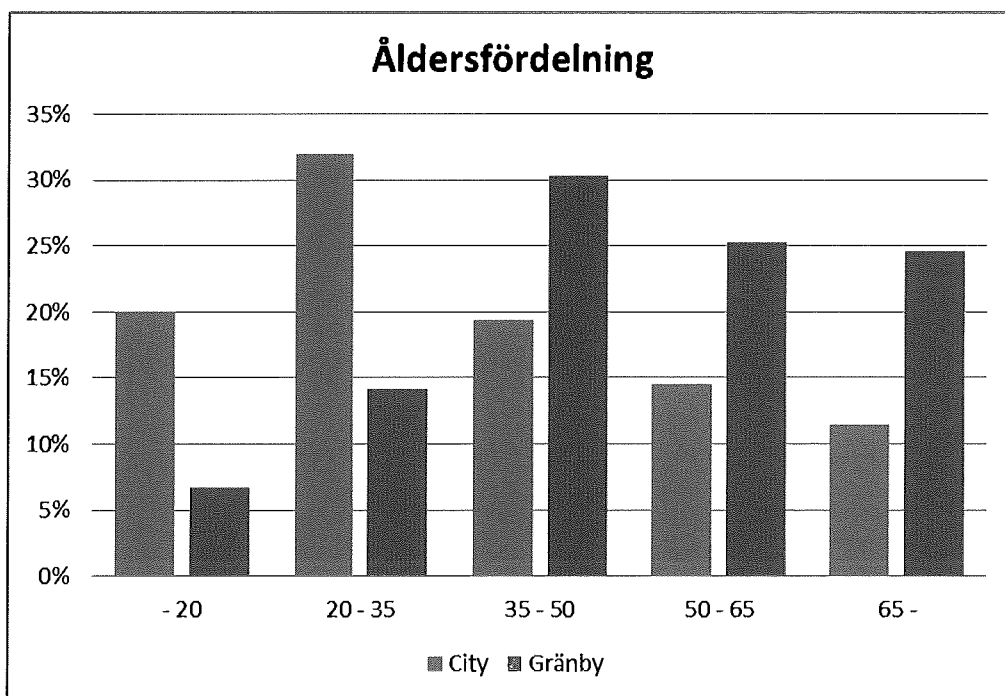
Här redovisas dels en jämförelse av de frågor som var lika i city och Gränby, dels en lite djupare analys av svaren som gavs i city. Svaren som redovisas är i procent av dem som svarat på frågan, varför den totala summan på vissa frågor överstiger 100 %, i de fall flera svarsalternativ har fått anges.

Vi genomförde genom Nordplan AB en liknande intervju våren 2005, d v s för 7 år sedan, och vi ger några tillbakablickande jämförelser.

### 5.2 Resultat

#### Ålder och kön

Snittåldern för de intervjuade i city var 38 år, medan den var betydligt högre i Gränby, 51 år. Endast personer över 18 år intervjuades. Könsfördelningen var relativt jämn, 56 % kvinnor och 44 % män i city och 53 % kvinnor och 47 % män i Gränby. Kvinnor brukar vara i större majoritet vid inköpsresor.



Figur 23. Åldersfördelning. Vintern 2012. Källa: JSC och RSD.

År 2005 var snittåldern i city var densamma, medan den i Gränby var 43 år, dvs 8 år lägre än idag. En motsvarande intervju i Gränby år 2000 hade en snittålder i Gränby på 45 år.



**Bostadsort**

De intervjuade fick svara på var de bor, och fick antingen välja att ange postnummer eller (ungefärlig) ort. I city svarade de allra flesta med ortsnamn, och i Gränby svarade de flesta med postnummer. Resultatet blev, med dominerande orter och postnummer på 3-siffernivån, enligt följande:

	City	Gränby
Uppsala	18 %	6 %
City	14 %	3 %
Stockholm	5 %	0 %
Gottsunda	4 %	0 %
Luthagen	3 %	0 %
Flogsta	3 %	0 %
Gränby	2 %	9 %
Gamla Uppsala	2 %	2 %
Svartbäcken	2 %	0 %
Knivsta	1 %	0 %
Kvarngärdet	1 %	0 %
Postnummer 754	1 %	18 %
Postnummer 752	1 %	6 %
Postnummer 753	1 %	5 %
Postnummer 743	0 %	4 %
Postnummer 755	0 %	4 %
Postnummer 740	0 %	3 %
Sala Backar	0 %	3 %
Storvreta	1 %	2 %
Postnummer 747	0 %	2 %
Postnummer 757	0 %	2 %
Övrigt	41 %	30 %

Tabell 2. Bostadsort, city resp Gränby Centrum, vintern 2012. Källa: JSC och RSD.

Man ser att city har ett större omland, medan Gränby är mer lokalt (postnummerområde 754 är till största delen beläget öster om stadskärnan, ex vis).

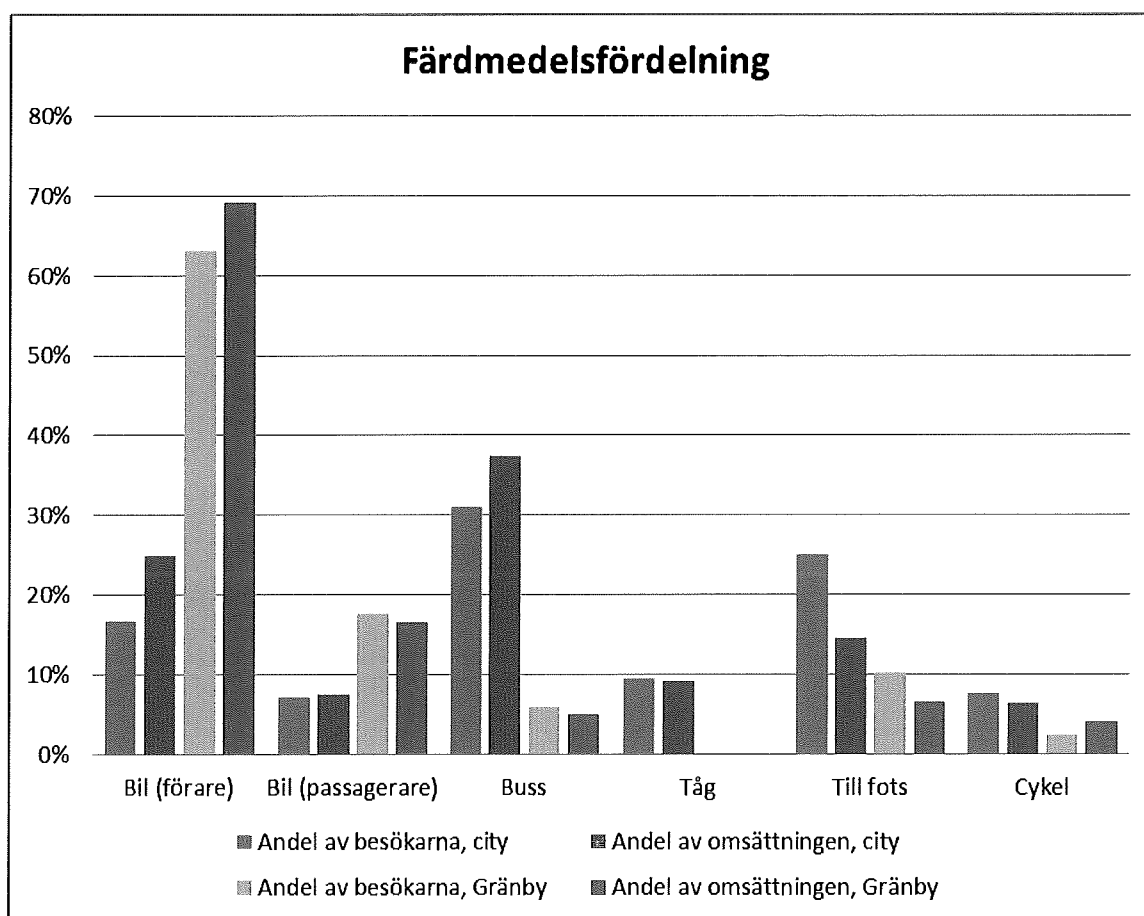
**Färdmedelsval**

Bilkundsandelen i city var 24 %, medan den i Gränby var 82 %. Föga överraskande tal, de var något lägre i såväl city som i Gränby år 2005. Andelen har gått upp med ungefär 1 % per år i Gränby och flera procent per år i city. Ökningen i city är – om det inte finns något dolt mätfel – anmärkningsvärd och borde ha gett en försäljningsstimulans för cityhandeln, som alltså har ökat sitt bilberoende.

Besökarna fick även svara på hur mycket de tänkte spendera "idag" i centrum, vilket ger de olika färdmedlens del av omsättningen.

	City, del av besökarna	City, del av omsättningen	Gränby, del av besökarna	Gränby, del av omsättningen
<b>Bil (förare)</b>	17 %	25 %	64 %	69 %
<b>Bil (passagerare)</b>	7 %	8 %	18 %	17 %
<b>Buss</b>	31 %	37 %	6 %	5 %
<b>Tåg</b>	10 %	9 %	-	-
<b>Till fots</b>	25 %	15 %	10 %	7 %
<b>Cykel</b>	8 %	6 %	2 %	4 %

Tabell 3. Färdmedelsfördelning och andel av omsättningen fördelad på färdmedelsslag. Cyklisterna i Gränby var mycket få, totalt 7 st, vilket gör Gränbys omsättningsandel för cyklisterna mycket osäker. Vintern 2012. Källa: JSC och RSD.



Figur 24. Färdmedelsfördelning och andel av omsättningen fördelad på färdmedelsslag. Vintern 2012. Källa: JSC och RSD.

Bilkunderna (förare plus passagerare) svarade för en oväntat stor andel av detaljhandelns försäljning i city, 33 %. I Gränby var andelen fullt normal för den typen av centrum.

Bilkunderna stod för en större del av omsättningen än av besöken. I city var det dock bussresenärerna som stod för den största delen av omsättningen, 37 % mot bilkundernas 33 %.

Cyklisterna var få, bl a beroende på det dåliga vädret under undersökningsdagarna.

### Snittköp

Snittköpet i city var enligt intervjuvaren knappt 400 kr, medan det i Gränby var drygt 525 kr. Förde-  
lat på färdmedel var snittköpet enligt nedan.

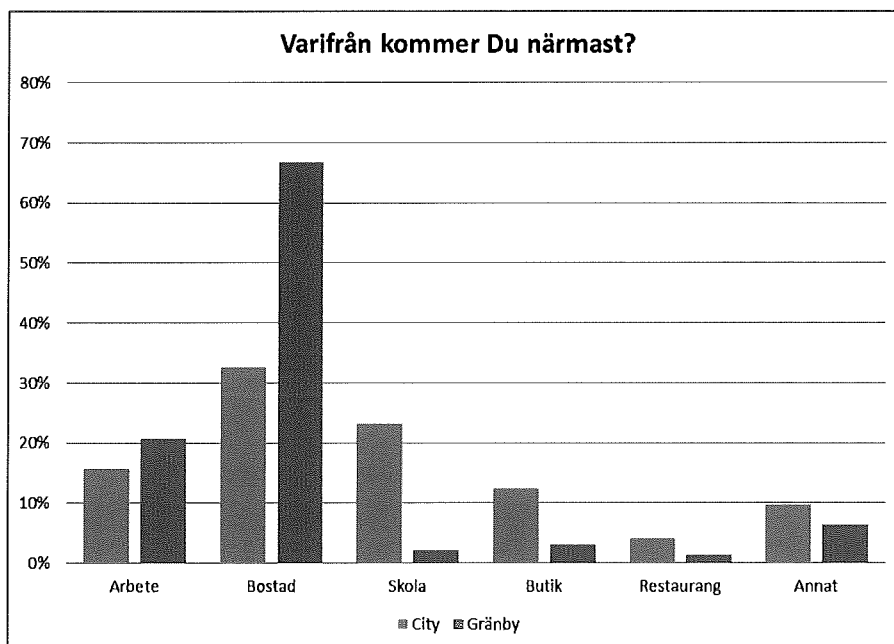
	City	Gränby
Bil (förare)	575	595
Bil (passagerare)	660	530
Samtliga bilkunder	590	580
Buss	390	485
Tåg	355	-
Till fots	310	340
Cykel	310	560

Tabell 4. Snittköp. Vintern 2012. Källa: JSC och RSD.

Som synes var snittköpet för samtliga bilkunder i princip lika stort i city som i Gränby, men då andelen bilkunder var så mycket större i Gränby blir snittköpet sett till alla besökare betydligt högre. Snittköpet för cykel var högt i Gränby, detta är dock något missvisande, då antalet intervjuade cyklister var mycket lågt, endast 7 personer. Av dessa sju personer hade fyra handlat för mer än 750 kr. Likaså var antalet bilpassagerare i city litet, endast 17 personer, varför även denna siffra också kan vara något missvisande.

År 2005 var snittköpet i city 300 kr, och i Gränby 350 kr. En tydlig uppgång till idag i båda fallen, dock tydligast i Gränby, som förbättrats avsevärt sen 2005.

### Utgångspunkt

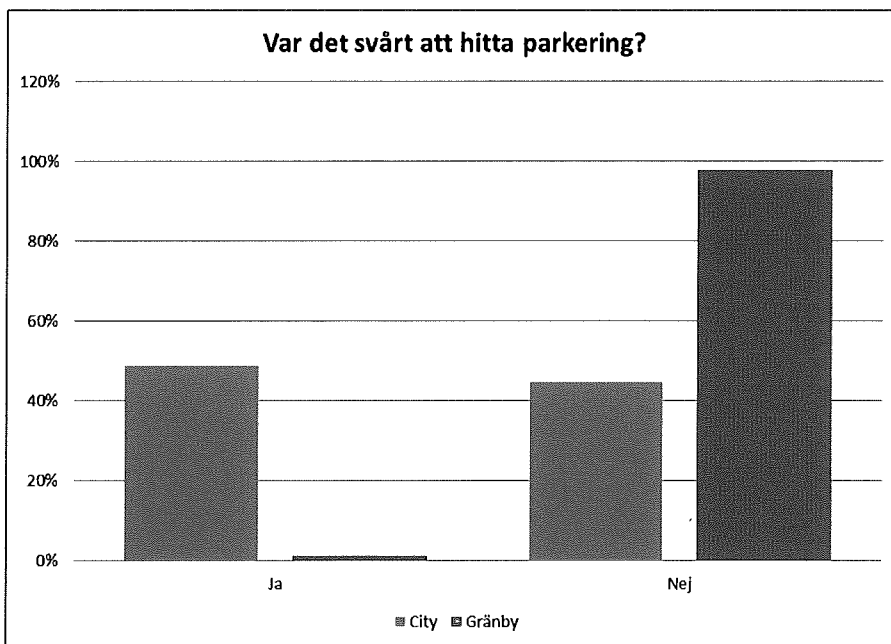


Figur 25. Varifrån kunderna kom närmast. Vintern 2012. Källa: JSC och RSD.

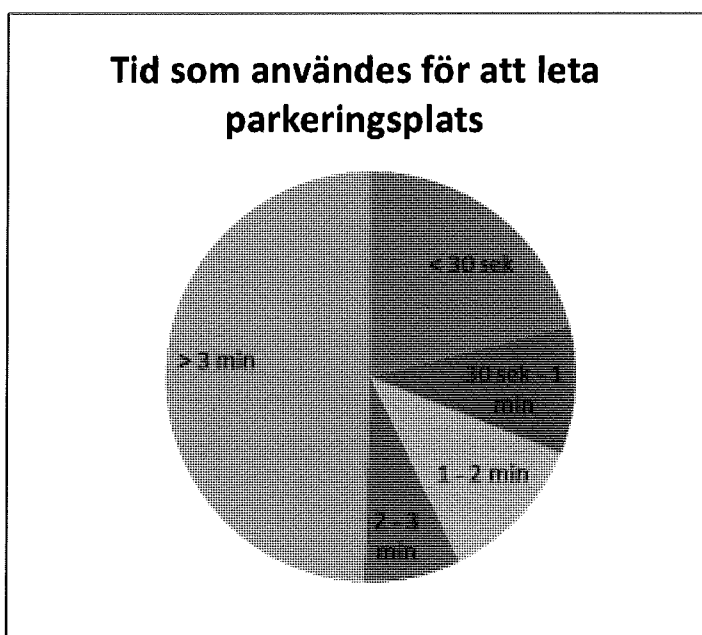
Utgångspunkten för citybesökaren var alltså ganska spridd, medan bostaden var vanligast i Gränby, en normal relation mellan city och externcentrum.

**Frågor kring parkeringen**

I city hade ungefär hälften, 50 %, av bilisterna svårt att hitta parkering. År 2005 var det bara 15 % som tyckte det var svårt att hitta parkering i city, en anmärkningsvärd förändring. Den genomsnittliga söktiden låg på över 2 minuter. Över 40 % av kunderna behövde leta efter sin bilplats i mer än 3 minuter. Dessa tal är oroande, såväl för miljön som för citys attraktivitet. I Gränby förefaller parkeringsproblem vara en icke-fråga.



Figur 26. Svårighet att hitta parkering. Vintern 2012.  
Källa: JSC och RSD.



Figur 27. Tid för att hitta en parkeringsplats, andel av dem som svarat att det var svårt att hitta. City, vintern 2012.  
Källa: JSC och RSD.

Plats	Andel parkerande (bil)
Citygaraget	13 %
S:t Per	15 %
Plus	2 %
S:t Eriks torg	3 %
Svava	0 %
Ackis	2 %
Smeden	0 %
Centralgaraget	3 %
Kvarnen	2 %
Grimhild	0 %
Svalan	0 %
Österplan	4 %
På gata	17 %
Annan plats	30 %

Tabell 5. Val av parkeringsplats, andel av bilkunder som parkerat.

City, vintern 2012.

Källa: JSC och RSD.

De två populäraste parkeringsgaragen var Citygaraget och S:t Per, dvs där stod flest bilar, men beläggningen var låg, åtminstone i (det onödigt stora?) Citygaraget.

Dock var att parkera på gata populärare. Dessutom har vi hela 30 % som parkerat på "annan plats", detta kan ex vis vara sådana som har en förhyrd plats i någon anläggning som inte fanns med bland frågealternativen.

Centralgaragets 3 % är lågt i jämförelse med parkeringsräkningens indikationer, vilket kan bero på att inga intervjuer gjordes på lördagen.

Plats	Andel parkerande (cykel)
Stadsbiblioteket	18 %
Dragarbrunnsgatan	12 %
Stationen	20 %
Gränderna	7 %
Annan plats	20 %

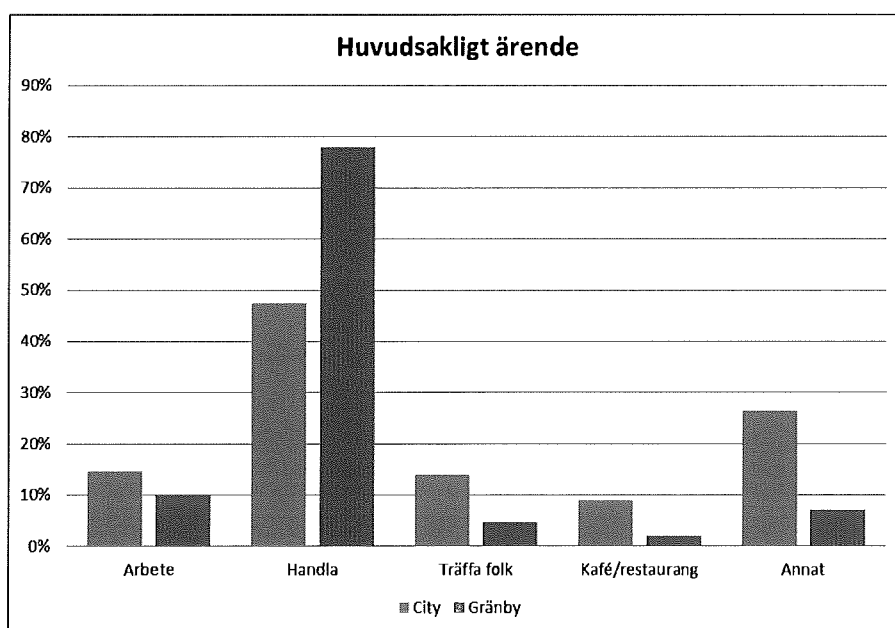
Tabell 6. Val av parkeringsplats, andel av cyklister som

parkerat. City, vintern 2012.

Källa: JSC och RSD.

För cyklister var det ungefär lika populärt att stå vid stadsbiblioteket som vid stationen. Endast en mindre andel hade parkerat på gränderna.

### Anledning till dagens besök



Figur 28. Huvudsakligt ärende

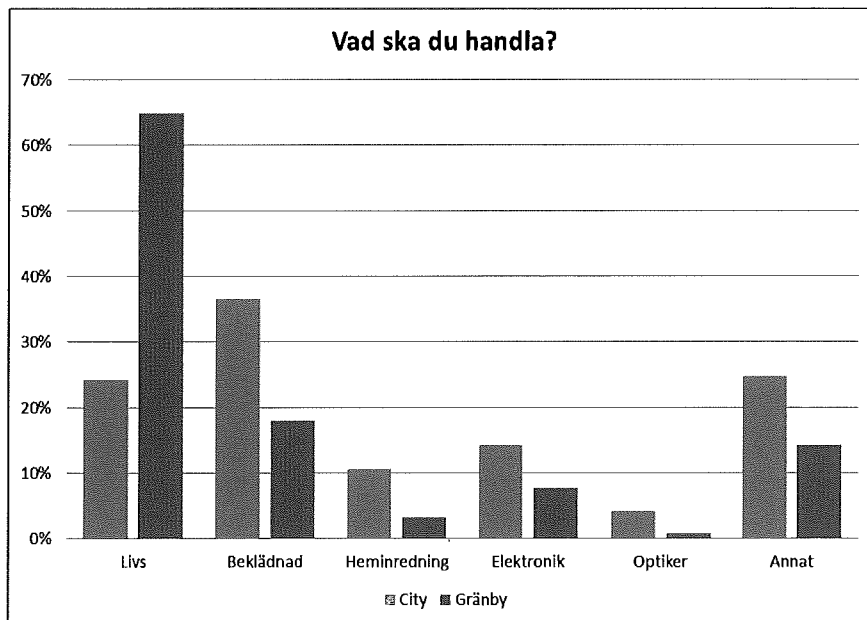
till centrum. Flera alternativ

fick anges. Vintern 2012.

Källa: JSC och RSD.

Majoriteten av de besökande till såväl Gränby som city hade "handla" som huvudsakligt ärende, följt av "arbete" eller "träffa folk". Detta är naturligt för köpcentrumet Gränby, men något överraskande för city, speciellt eftersom inga intervjuer gjordes på lördag, men kan delvis bero på att intervjuerna i huvudsak, p g a oväder, genomfördes inne i gallerierna.

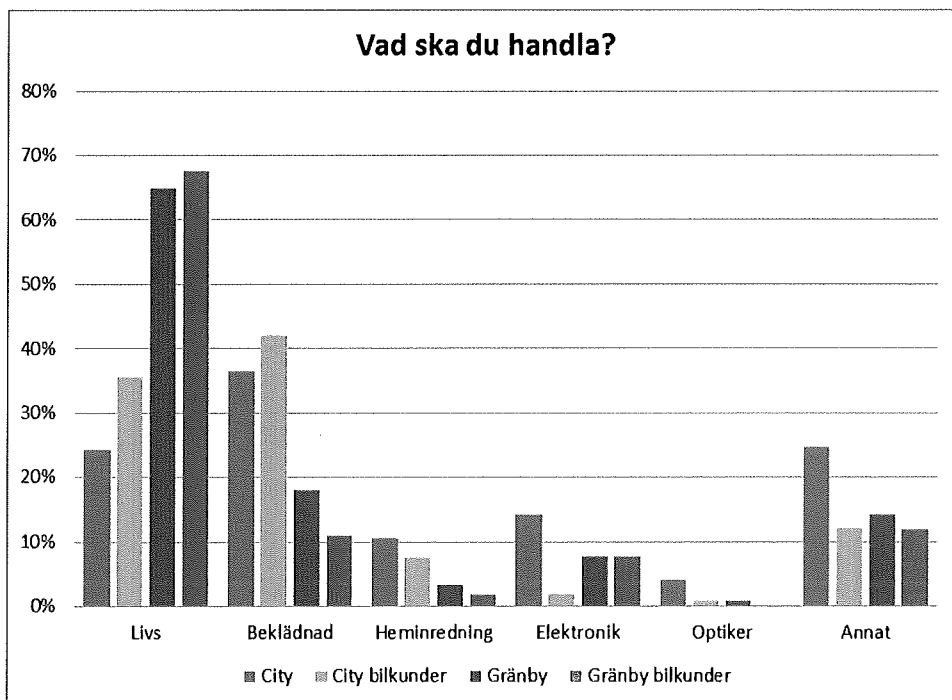
Av dem som skulle handla fördelades inköpen på följande varugrupper.



Figur 29. Varugrupper, andel av dem som angett Handla som ärende. Flera alternativ fick anges. Vintern 2012.

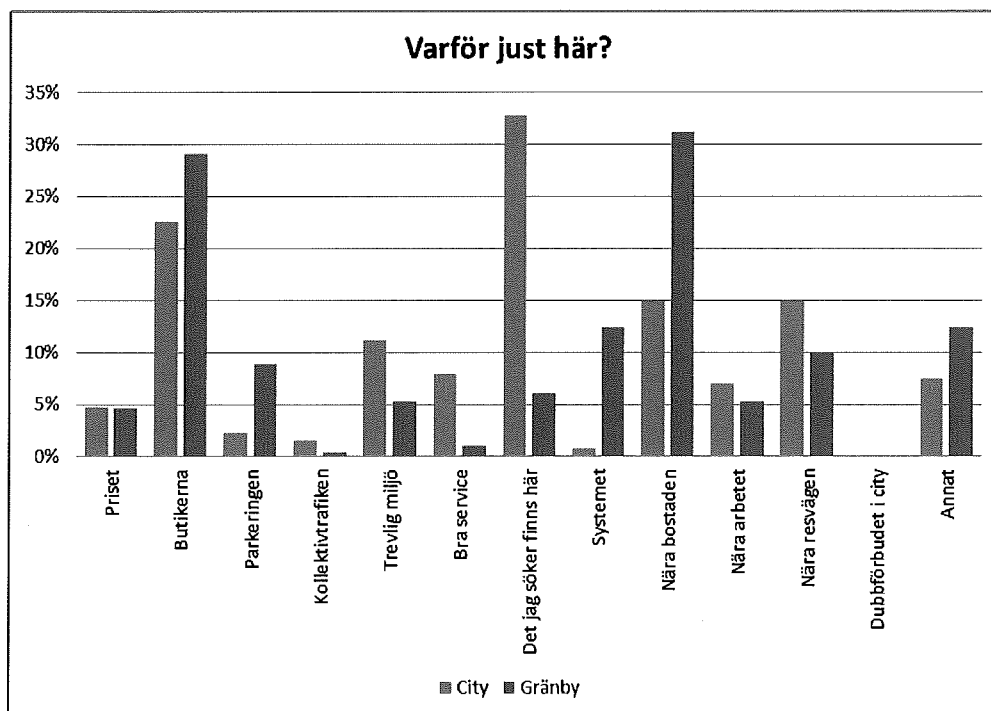
Källa: JSC och RSD.

Livsmedel var den dominerande varugruppen i Gränby, medan det var vanligast att handla kläder och skor i city. Naturligt, dvs så brukar det vara.



Figur 30. Varugrupper, andel av bilkunder (förare + passagerare) som angett Handla som ärende särredovisade. Flera alternativ fick anges. Vintern 2012.

Källa: JSC och RSD.



Figur 31. Anledning till att besöka city eller Gränby. Flera alternativ kunde väljas. Vintern 2012.  
Källa JSC och RSD.

	City	Gränby
<b>Det jag söker finns här</b>	33 %	6 %
<b>Butikerna</b>	23 %	29 %
<b>Nära bostaden</b>	15 %	31 %
<b>Nära resvägen</b>	15 %	10 %
<b>Trevlig miljö</b>	11 %	5 %
<b>Bra service</b>	8 %	1 %
<b>Nära arbetet</b>	7 %	5 %
<b>Priset</b>	5 %	5 %
<b>Parkeringen</b>	2 %	9 %
<b>Systemet</b>	1 %	12 %
<b>Kollektivtrafiken</b>	1 %	0 %
<b>Dubbförbudet i city</b>	-	0 %
<b>Annat</b>	7 %	12 %

Tabell 7. Anledning till att besöka city eller Gränby. Flera alternativ kunde väljas. Vintern 2012.

Källa JSC och RSD.

Utbudet var avgörande för vilket centrum man besöker, detta gäller såväl city som Gränby. Den låga andelen i city med arbetsplatsen som huvudskäl är anmärkningsvärd.

Man skulle kunna tolka detta som att City av många upplevs som något av ett köpcentrum, och detta trots att inga intervjuer genomfördes på lördagen. Bra eller dåligt?

Dubbförbudet i city angavs inte, trots den höga bilkundsandelen i Gränby, som en viktig faktor vid val av besöksställe.

### 5.3 Slutsats av besökarintervjun

Bilbesökarna var enligt intervjuerna överraskande viktiga för city, som i högre grad än vi föreställde oss förefaller nyttjas eller upplevas som ett köpcentrum.

Utgående från intervju svaren nu och tidigare är parkeringssituationen i city inte bra och har försämrats sedan 2005.

Citys roll och betydelse för uppsalaborna borde studeras närmare.

## 6 Jämförelse med några andra stadskärnor

### 6.1 Studiens uppläggning

Vi har kontaktat parkeringskunniga<sup>2</sup> i följande kommuner.

- Malmö med 307 000 kommuninvånare
- Linköping med 148 000 kommuninvånare
- Västerås med 140 000 kommuninvånare
- Örebro med 138 000 kommuninvånare
- Karlstad med 87 000 kommuninvånare

Dessutom har vi gjort egna bedömningar, baserade bl a på kommunal statistik, av Jönköping (129 000 kommuninvånare) och Gävle (96 000 kommuninvånare). För jämförelse kan nämnas att Uppsala har 202 000 kommuninvånare.

Till de kontaktade ställdes fyra frågor om parkeringen i city/stadskärnan, som skulle besvaras översiktligt:

1. Antal allmänna bilplatser, gärna uppdelat på hus och mark?
2. Beläggning på de allmänna bilplatserna?
3. Högsta avgift på de allmänna bilplatserna?
4. Hur fungerar besöksparkeringen?

Svaren redovisas i sin helhet i bilaga 2.

### 6.2 Svar på ställda frågor

Vi redovisar här sammanfattningar av de svar som respektive uppgiftslämnare gett, se i övrigt de kompletta redovisningarna i bilaga 2.

#### 6.2.1 Fråga 1 Antal allmänna bilplatser?

Alla orter utom Örebro har fler allmänt tillgängliga bilplatser i city än Uppsala. I relation till ortsstorlek är Uppsala svagast. Man ska dock vara medveten om att cityavgränsningarna är olika orterna emellan och läsaren bör därför bara se uppgifterna om antal bilplatser som en allmän information att lägga tills sin egen uppfattning och kunskap om respektive stadskärnas/citys karaktär. I Uppsalas fall inverkar den mycket goda kollektivtrafikförsörjningen.

Örebros utbud förefaller mycket svagt och har enligt uppgiftslämnaren bidragit till att cityhandeln tappade 600 à 800 Mkr i årsomsättning när man rationaliserade bort ca 1000 bpl.

---

<sup>2</sup> Inventeringen av de jämförbara stadskärnorna/city har gjorts av Joakim Sandahl och Thomas Hellström (Niras Retail and Urban Development), Sören Bergström (Bergshyttan), Sten Åke Håkansson (Svepark) och Lisa Lagerén.



Antal bilplatser i respektive stadskärna/city med en stark reservation för den tveksamma jämförbarheten orterna emellan:

	Antal bilplatser i city		
	Garage/hus	Mark	Summa
<b>Malmö</b>	6 000	7 800	13 800
<b>Uppsala öst+väst<sup>3</sup></b>	1 416	204	1 620
<b>Linköping</b>	2 061 <sup>4</sup>	260	2 321
<b>Västerås</b>	3 500 <sup>5</sup>	1 000	4 500
<b>Örebro</b>	1 505 <sup>6</sup>	510 <sup>7</sup>	2 015
<b>Karlstad</b>	1 225	1 200	2 425
<b>Jönköping</b>	1 558	300	1 858
<b>Gävle</b>	1 300	1 000	2 300

#### 6.2.2 Fråga 2 Beläggning på de allmänna bilplatserna?

Samtliga jämförelseorter noterar högsta beläggningstal för garagen/husen på ca 90 % (Linköping och Västerås dock bara ca 80 %) och upp emot 100 % på markparkeringen. Notera att mätning för lördag och lönehelg saknas för Karlstads anläggningar och att vi därför har skrivit upp de inhämtade värdena för fredag, icke lönehelg, med faktor 1,2.

Uppsalas garage ligger generellt sett ca 10 procentenheter lägre än övriga orters citygarage medan markparkeringen ligger på minst samma nivå som i de andra orterna.

#### 6.2.3 Fråga 3 Högsta avgift på de allmänna bilplatserna?

Alla jämförelseorterna har väsentligt lägre avgifter i sina garage/hus än Uppsala, som toppar på 35 kr/tim. Linköping, som just höjt sina avgifter, och Karlstad ligger speciellt lågt, på ca 10 kr/tim medan stora Malmö, Örebro med sitt platsunderskott och Västerås ligger relativt nära Uppsala med 20, 25 respektive 30 kr/tim. Jönköping ligger också väsentligen lägre, med en avgift i parkeringshusen på 20 kr för de 3 första timmarna eller 12 kr per timme för resterande.

I snitt ligger Uppsalas citygarage uppskattningsvis omkring 50 % högre än garagen/p-husen i de andra orterna. Även avgifterna på markparkeringen är lägre i de andra orterna än i Uppsala.

#### 6.2.4 Fråga 4 Hur fungerar besöksparkeringen?

Man (uppgiftslämnaren) anser att besöksparkeringen fungerar (tillräckligt) bra i alla jämförelseorterna utom Örebro.

### 6.3 Övergripande jämförelse med parkeringen i Uppsala city

Den här typen av jämförelse blir haltande, eftersom man behöver betydligt djupare kunskaper om stadsbyggnadsfrågor som utbud av arbetsplatser, handel, bostäder etc i olika lägen i orten, bl a externt. Det kan vara skäl att göra en sådan mer grundlig jämförelseanalys, som borde kunna intressera alla orterna.

<sup>3</sup> Endast de kommersiella citydelarna.

<sup>4</sup> Inkl Akilles.

<sup>5</sup> Minst 3000, osäkert hur många som är allmänt tillgängliga.

<sup>6</sup> Endast 850 à 900 kan enligt uppgiftslämnaren betraktas som användbar cityparkering

<sup>7</sup> Endast hälften av dessa kan enligt uppgiftslämnaren betraktas som användbar cityparkering.

Uppsala förefaller tillsammans med Örebro att mht sin storlek ha svagaste cityparkering. Örebro för att man har för få platser, Uppsala för att man har svårsökt parkering med exceptionellt höga avgifter, även om de inte är lika höga som i Stockholm city.

## 7 Tankar om åtgärder

Vi har inte utrett vad som kan och bör göras för att höja citys kvalitet och attraktivitet, men våra in-venteringar och vår erfarenhet från ett stort antal praktiska fall ger oss följande framtids tankar.

Avgifterna för korttidsparkering/besöksparkering bör sänkas till en nivå som fyller garagen väster om järnvägen. Detta borde vara en uppgift för respektive fastighetsägare och p-förvaltare. På detta sätt stöttas citys verksamheter och störande parkering i bostadsområdena nära city kan minskas.

Inom fem år bör det finnas ytterligare ett citygarage, helst vid Stadshuset, och gärna ett väster om Fyrisån, så att besökare västerifrån inte behöver åka runt city till nackdel för restider och miljö. Vi uppskattar att bruttotillskottet inkl det som kan vinnas genom effektiviseringen av garagen väster om järnvägen, bör bli av storleksordningen 600 bilplatser, kanske ner emot 500 om Österplan kan aktiveras som cityparkering. Tillskottet behövs om citys besöksintensiva verksamheter ska kunna hålla sin marknadsandel och om störande gatu- och markparkering i och utanför city ska kunna avstås. Vår bedömning är f.ö. att Centralgaragets tillkomst har stöttat citys besöksintensiva verksamheter årsomsättning med över 100 Mkr.

Ett levande city behöver alla former av tillgänglighet: buss, cykel, parkering och till fots. På sikt kanske även spårtaxi eller liknande. En stads bästa centrum är city för dit kan vi komma på ett hållbart sätt, med kollektivtrafik, till fots och med cykel. Det ligger också närmast för de flesta. Det centret måste hållas vid god vigör och då gäller än så länge "parkeringsparadoxen": tillräcklig och smart lokaliserad cityparkering stöttar city och är en tillgång även för miljön.

Angående val mellan gatuparkering och parkering i anläggning: en utredning för Stockholms Parkering för några år sedan kom till slutsatsen att 60 bilplatser utspridda i ett svårökt gatunät (Östermalm) alstrade lika mycket utsläpp som 100 bilplatser i ett väl skyltat och lättökt garage. Från denna synpunkt är alltså garage att föredra.

# Bilaga 1

# Frågeformulär

## Intervju Uppsala City, skiftet nov – dec 2012

Hej, vi hjälper Cityföreningen att ta reda på hur City fungerar. Därför några frågor om res- och inköpsvanor:

**A. Var bor du/ni (ort, stadsdel, post-nr el motsv) .....**

**B. Varifrån kommer du/ni (sällskapet) närmast?**

**1** Arbete **2** Bostad **3** Skola **4** Butik **5** Restaurang **6** Annat **99** Ej svar

**C. Hur tog du/ni dig/er hit till City idag?**

**1** Bil (förare) **2** Bil (pass.) **3** Buss **4** Tåg **5** Till fots **6** Cykel **99** Ej svar

**D. Om bil eller cykel, upplever du/ni att det var svårt att hitta en bra p-plats?**

**1** Ja **2** Nej **99** Ej svar

Kommentar om ja: .....

**E. Om bil och ja, hur lång tid upplever du/ni att du har fått "snurra runt" innan du hittade en bra plats?**

**1** < 30 sek **2** 30 sek – 1 min **3** 1 – 2 min **4** 2 – 3 min **5** > 3 min **99** Ej svar

**F. Om bil: var står bilen parkerad?**

**1** Citygaraget **2** S:t Per **3** Plus **4** St Eriks torg **5** Svava **6** Ackis **7** Smeden **8** Centralgaraget  
**9** Kvarnen **10** Grimhild **11** Svalan **12** Österplan **13** På gata **14** Annan plats **99** Ej svar

**G. Om cykel: Var står cykeln parkerad?**

**1** Stadsbiblioteket **2** Dragarbrunnsg **3** Stationen **4** Gränderna **5** Annan plats **99** Ej svar

**H. Vilket är ditt/ert huvudsakliga ärende till City idag?**

**1** Arbete **2** Handla **3** Träffa folk **4** Kafé/restaurang **5** Annat **99** Ej svar

**H. Om handla, vad?**

**1** Livsmedel **2** Kläder och skor **3** Heminredning **4** Elektronik **5** Optiker **6** Annat **99** Ej svar

**I. Om handla eller kafé/restaurang, varför väljer du/ni att besöka just Uppsala City idag?**

**1** Prisnivån **2** Butikerna **3** Parkeringen **4** Kollektivtrafiken  
**5** Trevlig miljö **6** Bra service **7** Det jag söker finns här **8** Systemet **9** Nära min bostad  
**10** Nära mitt arbete **11** Nära min vanliga resväg **12** Annat **99** Ej svar

**J. Hur länge tror du/ni att du/ni kommer att vara här i City idag? (total besöksstid)**

**1** < 15 min **2** 15–30 min **3** 30 min–1 h **4** 1–1,5 h **5** 1,5–2 h **6** 2,5–3 h **7** > 3 h **99** Ej svar

**K. Hur mycket uppskattar du/ni din/er totala inköpssumma till (i butiker och restauranger under hela besöket) här i Uppsala City idag?**

**1** < 50 kr **2** 51–100 kr **3** 151–200 kr **4** 201–300 kr **5** 301–500 kr **6** 500–750 kr  
**7** 751–1 000 kr **8** > 1 000 kr **99** Ej svar

**Veckodag** **1** tors 29 **2** fre 30 **3** lör 1 **4** tors 6 **5** fre 7 **6** lör 8

**Tid** **1** - 11 **2** 11 – 13 **3** 13 – 15 **4** 15 – 18 **5** 18 -

**Plats** **1** Gågatan **2** Forungallerian **3** S:t Per

**Ålder** **1** - 20 **2** 20 – 35 **3** 35 – 50 **4** 50 - 65 **5** 65 - **99** Ej svar

**Kön** **1** Man **2** Kvinna

**Antal svarsvägrare inför denna intervju: .....**st

**Intervjuare: .....**

Tack!

**Intervju Gränby Centrum, skiftet nov – dec 2012**

Hej, vi hjälper Gränby centrum med framtidsplaneringen. Därför några frågor om res- och inköpsvanor:

**A. Var bor du/ni (ort, stadsdel, post-nr eller motsv: .....**

**B. Varifrån kommer du (sällskapet) närmast?**

**1** Arbete **2** Bostad **3** Skola **4** Butik **5** Restaurang **6** Annat **99** Ej svar

**C. Hur tog du/ni dig/er hit till Gränby centrum idag?**

**1** Bil (förare) **2** Bil (pass.) **3** Buss **4** Tåg **5** Till fots **6** Cykel **99** Ej svar

**D. Om bil, upplever du/ni att det var svårt att hitta en bra p-plats?**

**1** Ja **2** Nej **99** Ej svar

Kommentar om ja: .....

**E. Om ja, hur lång tid upplever du/ni att du/ni har fått "snurra runt" innan du/ni hittade en bra p-plats?**

**1** < 30 sek **2** 30 sek – 1 min **3** 1 – 2 min **4** 2 – 3 min **5** > 3 min **99** Ej svar

**F. Vilket är ditt/ert huvudsakliga ärende till Gränby centrum idag?**

**1** Arbete **2** Handla **3** Träffa folk **4** Kafé/restaurang **5** Annat **99** Ej svar

**G. Om handla, vad?**

**1** Livsmedel **2** Kläder och skor **3** Heminredning **4** Elektronik **5** Optiker **6** Annat  
**99** Ej svar

**H. Varför väljer du/ni att handla just här i Gränby centrum idag?**

**1** Prisnivån **2** Butiksutbudet **3** Parkeringen **4** Kollektivtrafiken **5** Trevlig miljö  
**6** Bra service **7** Systemet **8** Det jag söker finns där **9** Nära min bostad  
**10** Nära mitt arbete **11** Nära min vanliga resväg **12** Dubbförbudet i City **13** Annat  
**99** Ej svar

**I. Hur länge tror du/ni att du/ni kommer att vara i Gränby centrum idag? (total besökstid)**

**1** < 15 min **2** 15 – 30 min **3** 30 min – 1 h **4** 1 – 1,5 h **5** 1,5 – 2 h  
**6** 2,5 – 3 h **7** över 3 h **99** Ej svar

**J. Hur mycket uppskattar du/ni din/er totala inköpssumma till (i butiker och restauranger, under hela besöket) här i Gränby Centrum idag?**

**1** < 50 kr **2** 51 – 100 kr **3** 151 – 200 kr **4** 201 – 300 kr **5** 301 – 500 kr  
**6** 500 – 750 kr **7** 751 – 1 000 kr **8** > 1 000 kr **99** Ej svar

---

<b>Veckodag</b>	<b>1</b> tors 29	<b>2</b> fre 30	<b>3</b> lör 1	<b>4</b> tors 6	<b>5</b> fre 7	<b>6</b> lör 8
<b>Tid</b>	<b>1</b> - 11	<b>2</b> 11 – 13	<b>3</b> 13 – 15	<b>4</b> 15 – 18	<b>5</b> 18 -	
<b>Ålder</b>	<b>1</b> - 20	<b>2</b> 20 – 35	<b>3</b> 35 – 50	<b>4</b> 50 - 65	<b>5</b> 65 -	<b>99</b> Ej svar
<b>Kön</b>	<b>1</b> Man	<b>2</b> Kvinna				

**Antal svarsvägran innan denna intervju: .....st**

**Intervjuare: .....**

Tack!
-------



# Bilaga 2

## Svar från jämförelseorter



## Malmö

Hur många avgiftsbelagda besöks-/korttidsparkeringar finns det i Malmö?

	Malmö	Varav i City
Gatumark	7.500	7.500

Ett okänt antal ej avgiftsbelagda H24 parkeringsplatser finns utanför city

En nedgång med ca 5 - 6% under 2012

Tomtmark	10.000	300
P-hus	12.000	6000

De flesta av platserna samnyttjas mellan månadskunder och kortidskunder

Hur ser beläggningen ut ett hårdbelastat veckoslut i maj/oktober?

Gatumark		90%
Tomtmark	90%	100%
P-hus	80%	90%

Vad är högsta parkeringsavgift/h

Gatumark	20	
----------	----	--

Arbete pågår för att få höja till 25 och senare till 30 i centrala City.

Tomtmark	25	25
P-hus	25	25

Osäkerhet kring Q-Parks taxor

Fungerar P bra i Malmö?

Det går alltid att hitta en ledig parkeringsplats i centrala Malmö. Avgiften är rimlig och tillgången i parkeringshus/garage är god.

## Linköping

## Utbud i city

Anläggning	antal bpl	Pris		
Baggen långtid	398	12 kr/h	80 kr/dygn	850 kr/månad
Baggen korttid	68	15 kr/h	120 kr/dygn	
Druvan långtid	552	12 kr/h	80 kr/dygn	800 kr/månad
Druvan korttid	18	15 kr/h	120 kr/dygn	
Detektiven	352	12 kr/h	80 kr/dygn	850 kr/månad
Absalon	15	15 kr/h	120 kr/dygn	
Borggården	25	15 kr/h	120 kr/dygn	
Eddan	229	15 kr/h	120 kr/dygn	
Växthusen	15	15 kr/h	120 kr/dygn	
Diakonen	60	15 kr/3 h	120 kr/dygn	600 kr/månad
Kantstensparkering	260	13 kr/h		

Summa: 1 992 bpl

## Utbud utanför city men i innerstaden, exkl kanstensparkering

Anläggning	antal bpl	Pris		
Akilles	329	12 kr per timme	80 kr per dygn	800 kr per månad
Badvakten	17	15 kr per timme	120 kr /dygn	-
Tinnis	48	15 kr per timme	120 kr /dygn	-
Simhallen	45	15 kr per 3 h	65 kr/dygn	600 kr per månad
Idéträdgården	38	15 kr per 3 h	65 kr/dygn	600 kr per månad
Bigården	12	15 kr per timme	120 kr /dygn	-
Pelargonian	160	15 kr per 3 h	65 kr/dygn	600 kr per månad
Guldmyntet	99	15 kr per 3 h	65 kr/dygn	600 kr per månad
SJ Riksparkering	47	15 kr per timme	120 kr /dygn	-
Gesällen	47	15 kr per timme	120 kr /dygn	-
Katedral norra	146	15 kr per 3 h	65 kr/dygn	600 kr per månad
Katedral södra	50	15 kr per 3 h	65 kr/dygn	600 kr per månad
Automaten	100	15 kr per 3 h	65 kr/dygn	600 kr per månad

Summa: 1 138 bpl

## Västerås

I Västerås City finns över 4 500 parkeringsplatser, både i parkeringshus, i varmgarage och utomhus.

På söndagar parkerar du dessutom gratis i city på vissa platser som Klippans parkering, Kvarteret IGOR samt gatuparkering.

### Zoner

#### Röd zon

Avgift måndag-fredag klockan 9-19, lördag kl 9-16.  
Timme 1: 18 kronor. Timme 2: 24 kronor. Därefter 30 kronor per timme.

#### Gul zon

Avgift måndag-fredag klockan 9-18, lördag klockan 9-15.  
14 kronor per timme.  
Månadskort kostar 700 kronor.

#### Blå zon

6 kronor per timme måndag-fredag klockan 9-18, lördag klockan 9-15.  
Månadskort kostar 600 kronor.

#### Vit zon

4 kronor per timme måndag-fredag klockan 9-18. Lördag klockan 9-15. Månadskort kostar 350 kronor.

### Järnvägsparkering

I direkt anslutning till gångbron vid centralstationens södra sida har staden anordnat 34 parkeringsplatser som ingår i blå parkeringszon (6 kr/tim).

### Klippan parkering

Klippan parkering ligger i anslutning till den västra delen av city. Parkeringen har 300 platser i två plan.

### Avgifter

#### Januari-november

Avgift måndag-fredag klockan 8-19, lördag kl 8-16.  
14 kronor per timme. Max 80 kronor per dygn.

#### December

Avgift alla dagar klockan 8-21.  
14 kronor per timme. Max 80 kronor per dygn.

### Beläggning

Det finns lediga p-platser i city utom under julhandeln. En bra fredag och lördag är beläggningen ca 80 % (lägre på de sämsta platserna i city). Erikslund har "avlastat" city betydligt.

## Örebro och Karlstad

### PARKERINGSUTREDNING UPPSALA

#### - referens-/jämförelseexempel Karlstad och Örebro

#### Uppdrag

Uppsala handelsförening har givit Janne Sandahl Consulting AB i uppdrag att studera vissa parkeringsfrågor i Uppsala centrum. Med anledning av detta har Bergshyttan Invest AB ombetts att ta fram specificerade uppgifter om parkeringsförhållandena i Karlstad och Örebro, som kan fungera som en bakgrundsjämförelse för Uppsalastudien.

Den summariska beskrivningen nedan behandlar följande frågeställningar:

1. Antal allmänt tillgängliga besöksparkeringar, fördelat på p-hus och markparkering.
2. Beläggning under dimensionerande tid.
3. Högsta p-avgift.
4. Allmän kommentar kring hur väl p-systemet fungerar.

Materialet har sammanställts efter genomgång av översiktsplaner, trafikutredningar och direktintervjuer med kommunala trafikplanerare och representanter för en handfull cityföretag i respektive stad.

#### Karlstad

##### 1. Antal besöksparkeringar

###### P-hus

- Duvan 375 ppl	centralt Hamngatan/V Torggatan, privatägt
- MittiCity 410 ppl	centralt Järnvägsgatan 8-10, privatägt
- Åhléns 60 ppl	centralt, privatägt
- Ahlmarks 60 ppl	citys utkant, privatägt
- Duvslaget 140 ppl	centralt Hamngatan, kommunägt
- Gripen <u>180 ppl</u>	citys utkant vid biblioteket, kommunägt
Totalt i p-hus ca	1.225 ppl

Markparkering (avser hela Tingvallastaden, som av kommunen benämns Karlstad Centrum. Den kommersiella centrumkärnan är dock något mindre.)

- Gatuparkering ca	625 ppl
- Parkering kvartersmark ca	<u>575 ppl</u>
Totalt ca	1.200 ppl

Det sammanlagda utbudet av besöksparkering tillgänglig för allmänheten uppgår således till ca 2.425 p-platser.

## 2. Beläggning (avser fredag, icke lönehelg, i mars 2009)

### P-hus

- privata 73 %
- kommunala
- Duvslaget 75 %
- Gripen 40 %

### Markparkering

- privat >100 %
- kommunal 90 %

## 3. Högsta avgift

### P-hus

- kommunala 8 kr/tim
- privata 8-10 kr/tim

Markparkering 12 kr/tim

Kommentar: Överenskommen policy baseras på att p-husparkering skall vara billigare än markparkering för att stimulera till p-husparkering. Förslag finns nu för att höja högsta avgift för markparkering till 15 kr/tim. P-husavgifterna kommer då att justeras i motsvarande grad.

## 4. Hur fungerar parkeringen?

Under de senaste åren har beläggningen på city p-platser ökat för varje år. Uppfattningen är dock att man alltid hittar en p-plats, speciellt i p-husen. Värmlänningarna parkerar helst på marken och det är främst den starkt upplysta MittiCity-parkeringen som känns trygg. Området kring centralstationen (markparkering och p-huset Duvslaget) känns trångt och blir överbelastat under "topptid", vilket resulterar i söktrafik till andra p-platser.

Enkätundersökningar pekar inte på klagomål på att det är svårt att hitta parkering i centrum.

Gripen och MittiCity har check in/check out-system för "efterbetalning".

P-ledningssystem längs infartsgator saknas, men beräknas kunna genomföras under de närmaste åren.

Intrycket är att p-utbud och p-policy inte är direkt försäljningsdämpande för cityhandeln.

## Örebro

### 1. Antal besöksparkeringar

P-hus

\* SöderCity

- Södergaraget	71 ppl	ÖBO/Ö-o kommun
- Stinsen/Conventum ca	90 ppl	Örebroporten/Ö-o kommun
- Krämaren ca	150 ppl	ÖBO/Ö-o kommun
- Vågen (f d Åhléns) ca	360 ppl	privatägt
- Behrn/Conventum ca	375 ppl	privatägt
- Kompassen ca	60 ppl	privatägt
- Kungsgatan ca	90 ppl	privatägt
- Ågatan/Filmstaden	67 ppl	privatägt
- Kyrkogatan/Nordea	<u>60 ppl</u>	privatägt
Totalt ca	1.325 ppl	

\* NorrCity

- Slottsgat/Järnvägsgat ca	110 ppl	privatägt
- SCB ca	<u>70 ppl</u>	privatägt
Totalt ca	180 ppl	

Sammanlagt finns knappt ca 1.500 p-platser i parkeringshus, fördelat på ca 300 platser kommunala och ca 1.200 platser privata.

Kommentar: Av de 1.500 p-platserna kan endast ca 850-900 platser betraktas som kommersiellt intressanta för centrumhandeln och strategiska på sikt.

Markparkering

\* SöderCity

- Klockargården/Konserthuset ca	60 ppl	Ö-o kommun
- Stortorget ca	150 ppl	
- Gatumark ca	<u>100 ppl</u>	
Totalt ca	310 ppl	

\* NorrCity

- Fåfången ca	75 ppl	privat kvartersmark
- Fängelsetomten ca	50 ppl	Ö-o kommun/ÖBO kvartersmark
- Gatumark ca	<u>75 ppl</u>	
Totalt ca	200 ppl	

Sammanlagt finns ca 510 p-platser som markparkering, varav ca 240-250 p-platser kan anses som kommersiellt intressanta för cityhandeln i dagsläget.

Under de senaste 6-7 åren har Örebro City förlorat ca 1.000 p-platser, varav huvuddelen varit "nyttiga" platser för centrumhandeln.

## 2. Beläggning

Lönehelger under höst/vår är beläggningen ca 90 % inom hela cityområdet. Stortorget, som är den mest attraktiva samlade markparkeringen, har då en beläggning på över 100 %. Söder-Citys p-hus har en beläggning under dimensionerande tid på ca 70-80 %. Perifera anläggningar, som ex.vis Stinsen vid Conventum, når dock då endast upp till ca 20 %, men har istället en god beläggning under veckodagar med många besökare till Conventums konferenser och kongresser.

## 3. Högsta avgift

Högsta avgiften i p-hus är 25 kr/tim. Vissa centrala markparkeringar har motsvarande eller högre avgift för korttidsparkering. Den allmänna policyn för markparkering är annars 15 kr/tim för de två första timmarna och därefter 25 kr/tim. Syftet är att stimulera besöksparke-ring och att få bort arbetsparkering från de mest attraktiva platserna.

## 4. Hur fungerar parkeringen?

P-infotavlor vid cityinfarterna visar aktuell beläggning i några av citys p-hus.

Hänvisningsskyltning saknas till flera av citys p-hus, vilket gör att de är svåra att hitta för många besökare.

Under flera år har det varit en medveten, men inte helt officiellt uttalad policy att dämpa biltillgängligheten till city. Detta har resulterat i att city förlorat ca 1.000 p-platser, vilket bidragit till en förlorad försäljning inom cityhandeln på ca 600-800 Mkr (kanske mer?) under senare år.

Utöver kraftigt minskat p-utbud har trafikregleringar på tillfartsgator, krympta körfält på citygator, gång-/cykelprioritering i kombination med brist på attraktiva förstklassiga lokaler för handel och andra besöksintensiva verksamheter, bidragit till att Örebros stadskärna försvagats avsevärt kommersiellt.



## Jönköping

### Parkeringsavgifter fr o m 2013

#### Gatuparkering

Plats	Avgift	Anmärkning
Utmed kantsten	14 kr/tim	
Utmed kantsten, centrala Väster och Öster	15 kr/tim	
Utmed kantsten, N.Strandgatan, Slottsgatan, Kanalgatan, Föreningsgatan/Vintergatan	15 kr/tim 30 kr/dag	gäller öster om Björn-gränd
Utmed kantsten inom Kålgården	8 kr/tim 40 kr/dag	
Utmed kantsten Jönköping Söder	10 kr/tim 30 kr/dag	
Utmed kantsten område 54 (del av Torpa)	8 kr/tim 25 kr/dag	

#### Gatuparkering Huskvarna

Utmed kantsten	15 kr/tim
----------------	-----------

#### Långtidsparkering

Plats	Avgift	Långtidskort
Järnvägsstationen/Resecentrum	20 kr/tim 100 kr/dag. Max 7 dygn	nej
Västra torget	15 kr/tim 45 kr/dag	ja
Idrottshuset	15 kr/tim 45 kr/dag	ja
Per Brahe gymnasiets skolgård	15 kr/tim 45 kr/dag 135kr/vecka	ja
P-plats vid Junegatan	30 kr/dag 300 kr/30 dag	ja
Junedalsskolan	30 kr/dag 300 kr/30 dag	ja
Tullporten (vid ED-gymnasiet)	30 kr/dag 300 kr/30 dag	nej
Fogsvansen. Vid Undergången, Vätterstranden	25 kr/dag 250 kr/30 dag	nej
Huskvarna Åbonäs	25 kr/dag 250 kr/30 dag	ja
Huskvarna Kungsgatan, delen E Dahlbergsplan - Bruksgatan	15 kr/tim 25 kr/dag. Max 7 dygn	nej
Huskvarna Erik Dahlbergsgatan delen E Dahlbergsplan - Bruksgatan	15 kr/tim 25 kr/dag. Max 7 dygn	nej
Kålgårdsgatan/Postterminalen	30 kr/dag 300 kr/30 dag	ja
Kålgårdsrondellens P-plats	30 kr/dag 300 kr/30 dag	ja
Kunskapens hus/Kålgårdsarenan	25 kr/dag 250 kr/30 dag	nej

**Korttidsparkering**

<b>Plats</b>	<b>Avgift</b>	<b>Långtidskort</b>
Aktern (P-garaget vid Norra Strandgatan)		15 kr/tim nej
Hamnplan, Hotellplan, Resecentrum/ järnvägsstn, Hamnparken		15 kr/tim nej
Östra torget	15 kr/tim 20 kr/3 första tim	nej
Vätterstrandens P-plats Parkeringshus	8 kr/tim 25 kr/dag	nej

<b>Plats</b>	<b>Avgift</b>	<b>Anmärkning</b>
Sesam, Per Brahe, Smedjan, Biblioteket	12 kr/tim 20 kr/3 första tim. 85 kr/dag (06-24), 100 kr/dygn	

**Abonnemangskort i P-hus**

Boendekort	450 kr/mån
Arbetskort	650 kr/mån
Veckokort	750 kr/mån

**Antal bilplatser i city:**

<b>Garage/hus</b>	<b>Mark</b>	<b>Summa</b>
1 558	300	1 858

## Gävle

### Parkeringsavgifter kantstensparkeringen

Parkeringszon	Kostnad/tim
Röd	15 kr
Gul	10 kr
Blå	5 kr
Eiraplan	2 kr

### Antal bilplatser i city:

Garage/hus	Mark	Summa
1 300	1 000	2 300