

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2019-01-29

§ 33**Yttrande över remiss ”Principer för pendlarparkeringar i Uppsala län”
KSN-2018-3675****Beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

att avge yttrande till Region Uppsala, i enlighet med ärendets **bilaga 1**.**Sammanfattning**

Region Uppsala har den 3 december 2018 remitterat förslag till principer för pendlarparkeringar i Uppsala län till kommunstyrelsen, för yttrande senast den 15 februari 2019.

Principerna för pendlarparkering ska utgöra ett stöd i planerings- och handläggningsarbetet kring pendlarparkeringar. Den förväntade effekten är att Uppsala län får tillgängliga, smidiga, smarta och säkra pendlarparkeringar. Principerna ska vara vägledande för hur parkeringarna utformas och vilken standard de ska ha.

Beslutsgång

Ordförande ställer föreliggande förslag med komplettering utifrån arbetsutskotts diskussion mot avslaf och finner att arbetsutskottet bifaller detsamma.

Beslutsunderlag

Förvaltningens skrivelse den 19 december 2018.

Handläggare
Malmgren Tobias

Datum
2018-12-19

Diarienummer
KSN-2018-3675

Kommunstyrelsen

Yttrande över remiss av Principer för pendlarparkeringar i Uppsala län

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Region Uppsala, i enlighet med ärendets **bilaga 1**.

Ärendet

Region Uppsala har den 3 december 2018 remitterat förslag till principer för pendlarparkeringar i Uppsala län till kommunstyrelsen, för yttrande senast den 15 februari 2019.

Principerna för pendlarparkering ska utgöra ett stöd i planerings- och handläggningsarbetet kring pendlarparkeringar. Den förväntade effekten är att Uppsala län får tillgängliga, smidiga, smarta och säkra pendlarparkeringar. Principerna ska vara vägledande för hur parkeringarna utformas och vilken standard de ska ha.

Förslaget finns att läsa i sin helhet på följande länk:

<https://www.regionuppsala.se/pendlarparkering>

Beredning

Ärendet har beretts av kommunledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen. Frågorna har tidigare behandlats i den arbetsgrupp där Uppsala kommun, Heby kommun och Region Uppsala ingick.

Föredragning

Uppsala kommun ser positivt på att region Uppsala utvecklar principer för pendlarparkeringar. Principerna kommer att vara ett viktigt styrmedel för att åstadkomma en förbättrad enhetlighet och kvalitet för denna funktion som omfattar både bil- och cykelparkering. I förlängningen stärks framförallt kollektivtrafikens attraktivitet där mer effektiva reskedjor skapas vilket underlättar till exempel arbetspendling.

Inriktningen i den kommunövergripande översiktsplanen är att en allt större del av resorna i Uppsala tätort men också landsbygden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. En viktig del handlar om att skapa närhet till viktiga samhällsfunktioner där pendlarparkeringar för bil- och cykel medger för boende att lättare kunna använda kollektivtrafiken, särskilt för resor till Uppsala stad.

Pendlarparkeringar ska ses som en länk i ett "dörr-till-dörr"-perspektiv och därmed en del i kollektivtrafiksystemet. Översiktsplanen förslår därför att ett heltäckande system för pendlarparkeringar utvecklas i kommunen som främjar hållbara transporter med kollektivtrafik och cykel. Uppsala kommun ser de principer som region Uppsala tagit fram en som en viktig del i denna långsiktiga planerings- och genomförandeprocess.

I stort är principernas utformning bra. De omfattar många av de synpunkter och inspel som Uppsala kommun har lämnat under framtagandeprocessen, där mycket handlade om vad som ska styras via skall-krav och vad som hanteras från fall till fall.

Uppsala kommun anser dock att vissa delar av principerna behöver utvecklas och förklaras, till exempel delarna om prioriterade stråk och bytespunkter, kravet kring belysning och behovsbedömningar samt uppföljning av beläggning. Uppsala kommun anser också att det är viktigt att en eventuell kommande avtalsförhandling inte försenar utbyggnaden av pendlarparkeringar.

Ekonomiska konsekvenser
Inte aktuellt i detta ärende.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Mats Norrbom
Stadsbyggnadsdirektör

Handläggare
Malmgren Tobias

Datum
2018-12-19

Diarienummer
KSN-2018-3675

Region Uppsala
RUN2018-0069
region.uppsala@regionuppsala.se

Yttrande över remiss av Principer för pendlarparkeringar i Uppsala län

Uppsala kommun ser positivt på att region Uppsala utvecklar principer för pendlarparkeringar. Principerna kommer att vara ett viktigt styrmedel för att åstadkomma en förbättrad enhetlighet och kvalitet för denna funktion som omfattar både bil- och cykelparkering. I förlängningen stärks framförallt kollektivtrafikens attraktivitet där mer effektiva reskedjor skapas vilket underlättar till exempel arbetspendlingen.

Inriktningen i den kommunövergripande översiktsplanen är att en allt större del av resorna i Uppsala tätort men också landsbygden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. En viktig del handlar om att skapa närhet till viktiga samhällsfunktioner där pendlarparkeringar för bil- och cykel medger för boende att lättare kunna använda kollektivtrafiken, särskilt för resor till Uppsala stad.

Pendlarparkeringar ska ses som en länk i ett "dörr-till-dörr"-perspektiv och därmed en del i kollektivtrafiksystemet. Översiktsplanen förslår därför att ett heltäckande system för pendlarparkeringar utvecklas i kommunen som främjar hållbara transporter med kollektivtrafik och cykel. Uppsala kommun ser de principer som region Uppsala tagit fram en som en viktig del i denna långsiktiga planerings- och genomförandeprocess.

I stort är principernas utformning bra. De omfattar många av de synpunkter och inspel som Uppsala kommun lämnat under framtagandeprocessen där mycket handlade om vad som ska styras via skall-krav och vad som hanteras från fall till fall. Dock finns det vissa delar i principerna som behöver utvecklas och förtydligas ytterligare. Dessa kommenteras nedan.

Prioriterade stråk och bytespunkter

I dokumentet beskrivs prioriterade stråk och bytespunkter i en regional karta. Om detta är en inriktning för var pendlarparkeringar främst bör lokaliseras bör detta förtydligas. En sådan inriktning kan innebära att lägen med många av- och påstigande utanför de prioriterade bytespunkterna inte kan bli föremål för statlig medfinansiering vilket vore olyckligt.

Det är viktigt att det även skapas goda möjligheter att parkera sin cykel vid hållplatslägen utanför de stråk som kartan behandlar. Även detta stärker möjligheterna till mer hållbara reskedjor.

Belysning

Detta uttrycks som ett skall-krav vilket Uppsala kommun ställer sig bakom. Belysning är viktigt av flera skäl, inte minst när det gäller trygghet och säkerhet. Men skall-kravet behöver kompletteras med möjligheter till avsteg om förutsättningar på platsen och/eller dess lokalisering till exempel innebär stora investeringskostnader.

I underlaget förs ett resonemang kring möjligheten att komplettera pendlarparkeringar som saknar el med solpaneler för att förse utrustning med elektricitet. Resonemanget behöver dock tydliggöras, och det är därför önskvärt att det utvecklas ett koncept för förnybar energiproduktion vid denna typ av funktion.

Principer för pendlarparkeringar 2.0

Det är viktigt att också beskriva pendlarparkeringar som en funktion i ett framtida transportlandskap där kombinerad mobilitet och en mångfald av mobilitetstjänster påverkar hur vi transporterar oss samt varor och tjänster. Det är här viktigt att dessa aspekter vägs in i exempelvis lokaliseringsbeslut.

Behovsbedömningar samt uppföljning av beläggning

I underlaget beskrivs behovet av att dels göra en bedömning av behovet av att en ny pendlarparkerings anläggs dels bedöma behovet av att följa upp exempelvis beläggningsgrad vid befintliga pendlarparkeringar. Uppsala kommun anser att båda delarna är viktiga och nödvändiga för processen. Ansvar för dessa delar framgår dock inte och behöver förtydligas. Ansvar för uppföljning etc. hänger ofta ihop med väghållaransvar och vem som äger marken om inte annat avtalats.

Avtal

Region Uppsala uttrycker behovet av att ett avtal om finansiering, genomförande, drift och underhåll ska tas fram mellan länets kommuner och Region Uppsala. Idag regleras detta delvis i det avtal som togs fram i samband med att ansvaret för kollektivtrafiken togs över av dåvarande landstinget. Region Uppsala behöver förtydliga om det är en ny avtalsförhandling som avses. En viktig fråga är ansvaret för finansiering, men även för drift och underhåll. Det är viktigt att en eventuell kommande avtalsförhandling inte försenar utbyggnaden av pendlarparkeringar.

I övrigt ser Uppsala kommun fram emot det fortsatta arbetet med att utveckla pendlarparkeringar som funktion tillsammans med region Uppsala och länets övriga kommuner.

Kommunstyrelsen

Erik Pelling
Ordförande

Lars Niska
Sekreterare

Remissversion

Principer för pendlarparkering i Uppsala län



Cecilia Carlqvist, Emma Hammarbäck, och Mireil Dahlberg
Kollektivtrafikförvaltningen
Region Uppsala

Innehållsförteckning

1	Inledning.....	3
1.1	Region Uppsalas arbete	4
1.2	Syfte.....	4
1.3	Finansiering	4
1.4	Avgränsning	4
2	Definition.....	5
3	Bytespunkt.....	6
4	Egenskaper för pendlarparkering.....	7
4.1	Säkerhet och trygghet.....	7
4.2	Tillgänglighet	8
4.2.1	Tillgänglighet till kollektivtrafik	8
4.2.2	Tillgänglighet för cykelpendlare	8
4.2.3	Tillgänglighet för bilpendlare.....	9
4.2.4	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	9
4.3	Parkeringsytor och beläggning	9
4.4	Information och övrig utrustning.....	10
5	Pendlarparkeringar i Uppsala 2.0	13
6	Metod för behovsbedömning av antal pendlarparkeringsplatser.....	13
7	Avtal	14
8	Revidering	14
9	Källförteckning.....	15

1 Inledning

I arbetet med framtagandet av ny länsplan för 2018–2029 har hela-resan-perspektivet framkommit som en brist i kommunernas rapporter till Region Uppsala. Ett hela-resan-perspektiv innebär i detta sammanhang bland annat att förbättra och effektivisera bytespunkter i stråken så att även platser utanför stråken kopplas till ett effektivt transportsystem. Det kan handla om pendlarparkeringar för såväl bil som cykel, attraktiva bytespunkter med väderskydd och realtidsinformation, anslutande gång- och cykelvägar med mera. Region Uppsala vill öka viljan att kombinera olika färdmedel och därför behöver hela resan vara snabb, bekväm, smidig och trygg så att det är attraktivt att ta sig till och från bytespunkten.

Pendlarparkeringar är en viktig del i stommen i den regionala kollektivtrafiken och ska möjliggöra ett smidigt byte mellan bil och cykel till kollektivtrafik. Bra utformade, välskötta, rätt lokaliserade och försedda med korrekt trafikföreskrifter/skyltning tillhandahåller pendlarparkeringarna en god service till kollektivtrafikresenären och utgör ett bra komplement till kollektivtrafiken.

Region Uppsala strävar mot att skapa fler resmöjligheter på landsbygden och i de mindre orterna, samtidigt som negativa effekter av att köra fordon med låg beläggning begränsas. Enligt länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län ska strategiska bytespunkter utvecklas med angörande gång- och cykelstråk och parkeringsmöjligheter.

Pendlarparkeringen för bil och cykel ska främst utgöra ett komplement för de kollektivtrafikresenärer som bor i de delar av länet där kollektivtrafikens resandeunderlag inte är tillräckligt för att erbjuda kollektivtrafik med sådan turtäthet och närhet att den fungerar för resenärens hela resa. Genomtänkt och rätt utformad kan parkeringen bidra till att fler personer väljer att ställa bilen vid närmsta kollektivtrafikbytespunkt istället för att ta bilen hela vägen till målpunkten.

Enligt den regionala cykelstrategin för Uppsala län är utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytespunkter den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest resenärer. Goda möjligheter till cykelparkering i nära anslutning till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter innebär ett gott komplement till kollektivtrafiken, ger en god service till resenären, kan bidra till ökad cykling och därmed bättre folkhälsa. För att cykelparkeringarna ska fylla sin funktion är det även viktigt att det finns tillgängliga och säkra anslutningsvägar till hållplatser och stationer.

Detta dokument är ett styrande dokument som ligger till grund för vilka krav som ska ställas på pendlarparkering som ska finansieras via länsplanen och via Region Uppsala i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet. Region Uppsala önskar att länets kommuner följer principerna när nya pendlarparkeringar anläggs i länet.

1.1 Region Uppsalas arbete

En resa består generellt av flera delresor, varför möjligheterna att kombinera andra färdmedel med kollektivtrafik måste förbättras. Region Uppsala ska därför verka för pendlarparkeringar för både bil och/eller cykel vid strategiska hållplatser, bytespunkter och stationer.

Region Uppsala kommer arbeta med att öka potentialen till ökat nyttjande av pendlarparkeringarna. Detta kommer ske bland annat genom mobilitetsåtgärder.

Under hösten 2017 genomfördes en inventering av befintliga pendlarparkeringar för både cykel och bil i Uppsala län. Inventeringen är ett underlag till framtagandet av detta dokument.

1.2 Syfte

Principerna för pendlarparkering ska förenkla och förtydliga planerings- och handläggningsprocessen samt vara ett verktyg i arbetet med planering, potentialstudier och utbyggnad av pendlarparkeringar. En effekt förväntas bli att länet får tillgängliga, smidiga, smarta och säkra pendlarparkeringar för länets invånare. Principerna ska vara vägledande för hur parkeringarna utformas och vilken standard de ska ha.

1.3 Finansiering

De skall-krav som finns i principdokumentet är tvingande för att en kommun ska få statlig medfinansiering från länsplanen. Om Region Uppsala och Trafikverket Region Öst använder medel från åtgärdsområde kollektivtrafik i länsplanen ska skallkraven även uppfyllas.

1.4 Avgränsning

Principerna gäller för pendlarparkeringar längs det statliga vägnätet samt för pendlarparkeringar som får statlig medfinansiering från länsplanen.

2 Definition

Inför framtagandet av principer för pendlarparkeringar i Uppsala län utfördes en begrepps- och omvärldsanalys av hur andra län, regioner och kommuner har arbetat med liknande principer.

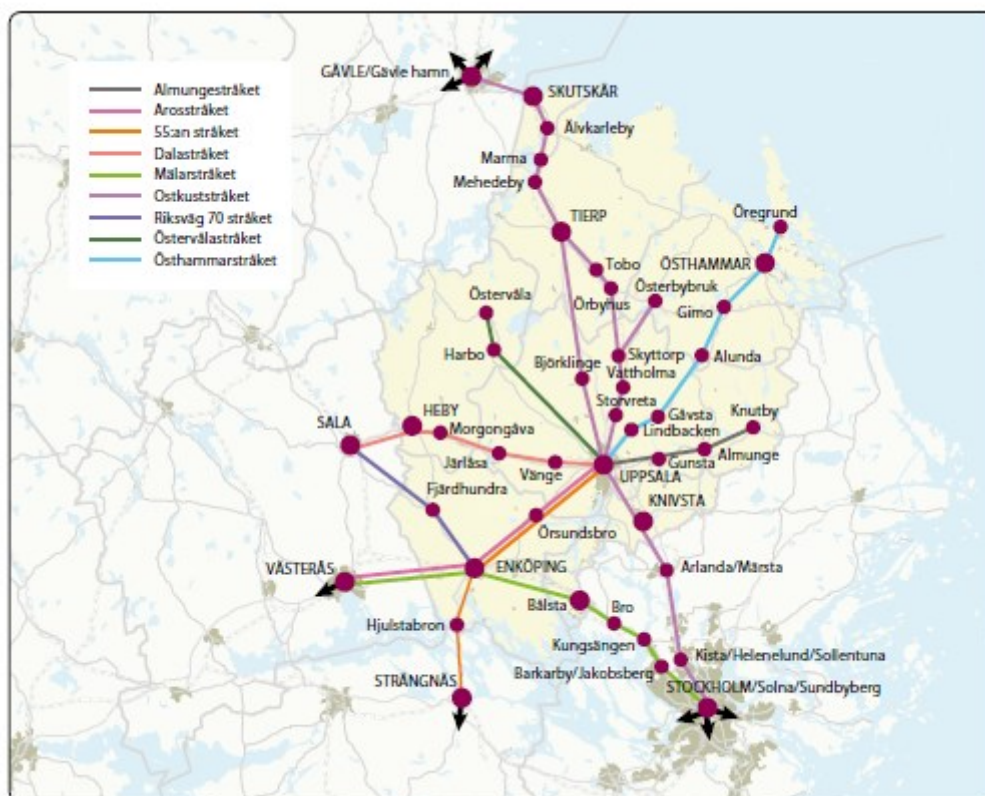
I ett tidigt skede av framtagandet av principer för pendlarparkeringar hölls en diskussion mellan tjänstepersoner från Region Uppsala, Uppsala kommun och Trafikverket Region Öst. Med ovanstående begreppsanalys som utgångspunkt diskuterades vilken term som är ett bra alternativ för en gemensam definition i Uppsala län. Det uppdagades att begreppet pendlarparkering är vanligt förekommande både i både de dokument som inkluderats i begreppsanalysen, samt redan används frekvent i länet. Därför kan pendlarparkering vara en gynnsam samlingsterm för parkeringar (för olika trafikslag, främst bil och cykel) där byte sker till eller från kollektivtrafik. För övriga parkeringar som används för byten utan anslutning till kollektivtrafik, som samåkningsparkeringar och infartsparkeringar, kan samlingsbegreppet bytespunkt övervägas. Region Uppsala har valt att inbegripa samåkningsparkeringar och infartsparkeringar i pendlarparkering.

Region Uppsalas definition av pendlarparkering:

Parkering för bilar och cyklar vid hållplats eller station där byte sker till eller från kollektivtrafik. Definition omfattas även samåkningsparkeringar där byte sker mellan bil och bil.

3 Bytespunkt

Pendlarparkeringar vid prioriterade bytespunkter och stationer ska finnas för att främja och uppmuntra till kombinationsresor. En bytespunkt är där det finns goda förutsättningar för byten mellan samma eller olika trafikslag. Pendlarparkering för bil och cykel vid prioriterade bytespunkter bidrar till att öka möjligheterna att resa mer hållbart. Region Uppsala verkar för att skapa fler pendlarparkeringar, förhöja utformningen och öka användandet dels genom riktade åtgärder till befintliga samt potentiella resenärer, dels genom dialog med kommuner och Trafikverket i genomförandet av Länsplan för transportinfrastruktur i Uppsala län.



Figur 1: Prioriterade stråk för åtgärder inom cykel och kombinationsresor (kollektivtrafik och cykel)
Orterna på kartan inom Uppsala län är prioriterade bytespunkter.

4 Egenskaper för pendlarparkering

Pendlarparkeringens fysiska egenskaper, som placering, utrustning, platsantal, utformning och anslutning till kollektivtrafiken är av stor vikt och påverkar användningsgraden. Funktioner som säkerhet och trygghet, tillgänglighet samt information är betydande när befintliga pendlarparkeringar rustas upp och när nya pendlarparkeringar anläggs.

4.1 Säkerhet och trygghet

Det ska kännas säkert och tryggt att lämna sitt fordon på pendlarparkeringen. Att kunna se sin omgivning och orientera sig på platsen betyder mycket för den upplevda tryggheten. En pendlarparkering bör vara utformad på ett sätt som främjar trygghet. Pendlarparkeringen ska vara enkel och säker att använda oavsett funktionsnedsättning.

Belysning

Det ska kännas säkert och tryggt att ta sig till och från pendlarparkeringen. Är en pendlarparkering utrustad med bra belysning stärks pendlarens känsla av trygghet och säkerhet. En pendlarparkering kan i dagsljus upplevas trygg men i mörker kan den uppfattas mindre inbjudande. Belysningens lystid bör därav följa övrig belysning som styrs av dagsljuset. För att en plats ska bli överblickbar i mörker är det viktigt att belysa olika objekt som exempelvis cykelställ, anslutande gång- och cykelvägar samt vegetation i omgivningen.

De pendlarparkeringar som saknar el bör kompletteras med solpaneler som kan förse viktig utrustning med elektricitet. Idag finns många typer av lösningar där solcell och vindkraft fästs på belysningsstolpe så den blir helt självförsörjande.

Cykelställ

Cykelställens utformning påverkar känslan av att säkert och tryggt kunna lämna sin cykel på pendlarparkeringen. Därför ska det finnas cykelställ som är säkra, funktionella och attraktiva. Behovet av cykelställets funktion varierar beroende på resenär, cykeltyp och hur lång tid cykeln ska parkeras.

Samåkning

Pendlarparkeringar som har funktionen samåkning kännetecknas av att de främst används under arbetstid. Bilinbrott och bilstölder är vanligt förekommande på dessa typer av pendlarparkeringar mycket beroende på att tjuvarna vet om att parkeringarna är öde och relativt obevakade under arbetstid.

4.2 Tillgänglighet

En pendlarparkering ska stötta olika former av pendlande och vara tillgänglig för flera typer av fordon.

4.2.1 Tillgänglighet till kollektivtrafik

Det är vanligt förekommande att den som använder pendlarparkeringen byter från bil eller cykel och reser vidare med kollektivtrafiken. Bortsett från kollektivtrafikens turtäthet är hållplatsens eller perrongens utformning och tillgänglighet betydande för resenärens upplevelse av kollektivtrafiken. Fysiska egenskaper som belysning, tillgänglighetsanpassning och anslutande vägar är därav av vikt.

De hållplatslägen som är lokaliserade i nära anslutning till pendlarparkeringen bör vara tillgänglighetsanpassade och utformade på ett sätt som gör det lätt för personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken. Det förutsätter även att det finns gång- och cykelvägar som gör det lätt och tryggt att angöra hållplatsen. Vad gäller tillgänglighetsanpassning av hållplatsen går det att läsa mer i Region Uppsalas Hållplatshandbok.

Tillgängligheten till hållplatsen påverkar resenärens trygghetskänsla och säkra och smarta förbindelser mellan pendlarparkeringen och kollektivtrafiken är därav betydande. Gångavståndet mellan parkeringen och hållplatsen bör vara under 200 meter.

4.2.2 Tillgänglighet för cykelpendlare

Pendlarparkeringen ska underlätta och främja ett resande med olika typer av cyklar. Gång- och cykelvägsanslutningar är därav betydande för pendlarparkeringens tillgänglighet.

För att öka attraktiviteten för cykelpendling bör cykelparkeringarna placeras i så nära anslutning till kollektivtrafiken som möjligt. Det är även viktigt att det går att ta sig mellan pendlarparkeringen och närmaste hållplats på ett enkelt och säkert sätt.

För att stärka förutsättningarna för cykelpendlare ska en utredning genomföras för att analysera hur många cykelparkeringar som behövs vid den aktuella pendlarparkeringen. Region Uppsala vill att utformningen av cykelparkeringen och antalet platser ska situations anpassas utifrån fall till fall.

Cykelparkeringen ska vara utrustad med cykelställ med ramlås.

Anslutningsvägar till och från målpunkten ska vara lättillgängliga och ha vägvisning vid behov. Separerad gång- och cykelväg fyller endast en funktion om det inte redan finns ett anslutande cykel- och gångvänligt stråk till målpunkten. Anläggning av separerad gång- och cykelväg ska därav avvägas.

4.2.3 Tillgänglighet för bilpendlare

I Uppsala län finns idag pendlarparkeringar som uppmanar till samåkning för att öka attraktiviteten till dessa parkeringar behövs lokalisering och tillgängligheten ses över.

Det innebär exempelvis att en parkeringsplats som utrustas med motorvärmare och laddstolpe görs tillgänglig för elbilar.

Pendlarparkeringar som endast är avsedda för bilar behöver inte uppfylla följande skalkraven:

- Cykelställ med ramlås.
- Anslutande hållplats ska vara tillgänglighetsanpassad och anslutning till hållplatsen ska ha en gång- och cykelväg från pendlarparkeringen.
- Hållplats med väderskydd.

Pendlarparkeringar som endast är avsedda för bilar behöver inte uppfylla följande börkraven:

- Gång- och cykelväganslutning till pendlarparkering.

4.2.4 Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Åtgärder som gör att pendlarparkeringen är tillgänglig oavsett funktionsnedsättning ska beaktas. Enligt Trafikverkets riktlinjer för vägar och gators utformning (VGU) ska bland annat följande krav beaktas på detaljnivå:

- Trottoarkanter och liknande kanter ska försänkas vid parkeringsplatser för rörelsehindrade med parkeringstillstånd.
- Trottoarkanten ska försänkas vid entréer vid offentliga målpunkter.
- Gångvägen mellan parkeringsplats eller plats för på- och avstigning och entré ska kunna användas av personer med funktionshinder.

4.3 Parkeringsytor och beläggning

Parkeringsytor bör vara tydligt markerade och följa Trafikverkets riktlinjer för vägar och gators utformning (VGU) bland annat gällande frågan rörelsehindrade. Region Uppsala anser att mellan två och tre procent av samtliga bilplatser, dock minst en, ska anpassas för rörelsehindrad och dessa ska lokaliseras närmast hållplatsen.

Användandet av en pendlarparkering påverkas av dess beläggning. Består parkeringen av en hårdgjord yta görs den tillgänglig för exempelvis barnvagn och rullstol som enkelt kan rullas fram utan att fastna i underlaget. Hårdgjorda ytor är dessutom lätta att underhålla året om och exempelvis snö och vatten kan enkelt avlägsnas från parkeringen genom plogning och dagvattenhantering. Pendlarparkeringen kan därav användas året om.

4.4 Information och övrig utrustning

Skyltningen till pendlarparkeringarna är generellt sett mycket dålig. Region Uppsala tror att en enhetlig skyltning till alla pendlarparkeringarna inte bara hade underlättat för pendlaren utan även bidragit till att marknadsföra och informera om parkeringarnas existens. Det är viktigt att pendlarparkeringarna i Uppsala län är lätta att hitta. Region Uppsala ska därför publicera en sammanställning av länets parkeringar på Region Uppsalas hemsida när principerna är antagna. Tydlig skyltning är framförallt viktig för nya pendlare som inte känner till pendlarparkeringen sedan tidigare.

Övrig utrustning som kan fylla en funktion på en pendlarparkering beroende på dess placering, utformning och beläggningsgrad kan till exempel vara väderskydd till cykelställ, motorvärmare samt realtidsskyltar med information om kollektivtrafiken. Det kan även finnas ett behov av att placera ut publika luftpumpar där medborgare exempelvis kan pumpa cyklar, barnvagnar och rullstolar.

I tabellen nedan presenteras kriterier för utformning och utrustning av länets pendlarparkeringar i två olika kategorier, utrustning som SKALL finnas och utrustning som BÖR finnas beroende på pendlarparkeringsförutsättningar.

Pendlarparkering i anslutning till tågstation ska ha både SKALL och BÖR-krav.

Tabell 1. Kriterier för utrustning och utformning av pendlarparkeringar i Uppsala län som finansieras av statlig medfinansiering, Region Uppsala eller/och finns längs statlig väg

Standardutrustning som SKALL finnas	Tillkommande utrustning som BÖR finnas	Funktion	Ansvar vid etablering, investering och drift	Kommentar
Hårdgjord yta		Säkerhet och trygghet	Markägaren	
Linjemarkerade p-platser inklusive p-plats för personer med rörelsehinder		Tillgänglighet	Markägaren	Följa Vägar och gators utformning (senaste version) Trafikverket.
Belysning på pendlarparkering		Säkerhet och trygghet	Markägaren	
Cykelställ med ramlås		Tillgänglighet	Markägaren	<p>Cykelställ där cykelns ram kan låsas fast. Antalet cykelplatser ska utredas vid varje ny etablering av pendlarparkering</p> <p>Utformning av cykelparkeringen ska ta hänsyn till olika typer av cyklar.</p> <p>Region Uppsala ska verka för att det finns förutsättningar för att cykla till pendlarparkeringen.</p> <p>Maximalt 25 meter från entré/hållplats.</p> <p>Pendlarparkeringar som endast är avsedda för bilar behöver inte uppfylla skallkravet</p>

	Gång- och cykelväganslutning till pendlarparkering samt mellan parkering och busshållplats. Belysning vid behov.	Tillgänglighet	Markägaren	Pendlarparkeringar som endast är avsedda för bilar behöver inte uppfylla skallkravet
Skytning till pendlarparkering och hållplats		Information	Kommunen	Om vägen är statlig görs ansökan till Trafikverket
Anslutande hållplats* ska vara tillgänglighetsanpassad och anslutning till hållplatsen ska ha en gång- och cykelväg från pendlarparkeringen		Tillgänglighet	Region Uppsala/markägaren	Se Region Uppsalas hållplatshandbok Pendlarparkeringar som endast är avsedda för bilar behöver inte uppfylla skallkravet
Hållplats med väderskydd		Tillgänglighet	Region Uppsala	Se Region Uppsalas hållplatshandbok Pendlarparkeringar som endast är avsedda för bilar behöver inte uppfylla skallkravet
Trafiksäkerheten ska ses över vid korsningspunkter		Tillgänglighet	Väghållare	
	Laddstolpe	Tillgänglighet	Markägaren	

5 Pendlarparkeringar i Uppsala 2.0

Region Uppsala ser ett behov av att på sikt utveckla tjänsten pendlarparkering för att möta användarnas behov.

Ett utvecklingsmöjligt som kan bidra till trygga användare finns i att utrusta pendlarparkeringen med digitalt system som visar antal lediga platser på exempelvis en app så att bilåkaren vet innan färd och under färden tillgängligheten och kan därefter göra bästa val.

Det finns många innovativa lösningar som främjar säker cykelparkering. Stockholm Parkering har till exempel flera parkeringsgarage utrustade med cykelboxar med laddplats. Cykelboxarna går att hyra och syftet är att få fler att ta cykeln till parkeringen och parkera cykeln i säkert förvar under dagen. Där finns det även möjlighet att lämna annan utrustning som hjälm och kläder.

6 Metod för behovsbedömning av antal pendlarparkeringsplatser

Syftet med att anlägga och bygga ut pendlarparkeringar är att de ska utgöra ett bra komplement till kollektivtrafiken och bli en del i stommen i kollektivtrafiknätet. Det innebär att behovet av pendlarparkering för bil är som störst i områden där kollektivtrafiken inte är utbyggd i tillräcklig omfattning för att möjliggöra arbetspendling. Samtidigt bidrar dess funktion till att skapa en smidigare resekedja och få vardagen att fungera för många resenärer. Pendlarparkeringar för bil i centrala lägen är ofta populära men riskerar motverka sitt syfte då fler väljer att ta bilen istället för att åka kollektivt, gå eller cykla till stationen/hållplatsen. Pendlarparkeringar ska finnas vid lämpliga samåkningsplatser i länet. Idag finns exempelvis samåkningsparkeringar längs E4 och E18. Region Uppsala strävar efter att öka möjligheten för samåkning.

För pendlarparkering för cykel ser behoven annorlunda ut. Enligt den regionala cykelstrategin för Uppsala län är utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens bytesknutpunkter den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest resenärer fram till år 2030.

För att Region Uppsala ska göra en korrekt bedömning av behovet av den pendlarparkering som kommunen, regionen eller medborgare önskar anlägga eller bygga ska en behovsbedömning genomföras. För att bedöma behovet av nya pendlarparkeringar samt behov av reinvesteringar bör regelbundna inventeringar genomföras av befintliga pendlarparkeringar vad avser belägningsgrad, säkerhet och standard.

7 Avtal

Ett avtal om finansiering, genomförande, drift och underhåll ska tas fram mellan länets kommuner och Region Uppsala.

8 Revidering

Principerna ska revideras i samband med framtagande av ny länstransportplan, det vill säga vart fjärde år.

9 Källförteckning

Cykelparkering vid kollektivtrafikhållplatser, LTH/LU, 2014

http://www.tft.lth.se/fileadmin/tft/dok/publ/5000/Thesis_259_Hampus_ekblad_med omslag.pdf 2018-10-04

GCM-handbok: utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus, SKL 2014,

https://www.trafikverket.se/contentassets/2f3d3b73236441d9a0ba74559875d95f/gcm_handbok.pdf 2018-08-25

Regional cykelstrateg för Uppsala län,

https://www.regionuppsala.se/Global/Regional%20utveckling/Infrastruktur/Infrastrukturplanering/RegionUppsala_Cykelstrategi_171219%20slutversion.pdf 2018-10-04

Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Uppsala län,

http://www.lul.se/Global/Landsting_politik/Politik/LS/LS%20160906/Handlingar%20LS%20160906,%20%C3%A4rende%2017-220.pdf 2018-09-14

Riktlinjer Infartsparkering, SLL Trafikförvaltningen, <https://www.sll.se/globalassets/4.-regional-utveckling/cykelkansliet/riktlinjer-infartsparkering.pdf> 2018-10-14