

Handläggare
Julin Jenny

Datum
2016-06-02

Diarienummer
GSN-2016-1339

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Yttrande över remiss från plan- och byggnadsnämnden om parkeringstal för Uppsala, PBN-2016-0040

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslås besluta

att godkänna förslag till yttrande och skicka det till plan- och byggnadsnämnden.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att parkeringstal för Uppsala behöver förtydligas i följande punkter

- stycket om "Parkeringspolitik i Uppsala" bör få en mer framträdande roll i dokumentet
- att det tydligare framgår att parkering för boende med rörelsehinder ska ske på fastighetsmark
- under rubriken Parkeringstal generellt, andra stycket står *i närheten av den*, vad innefattas av den benämningen

Ärendet

Parallellt med översynen av 'Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun' har översyn genomförts av 'Parkeringsnorm för Uppsala kommun'.

Gatu- och samhällsmiljönämnden har givits möjlighet att yttra sig över förslaget om 'Parkeringstal för Uppsala'.

Syftet med översynen av parkeringsnormen är att hantera problem och frågeställningar som finns kring gällande parkeringsnorm. Med vägledning av parkeringstal för olika slags verksamheter och storlek på bostäder ska sannolikheten att det inte sker någon belastning av allmän platsmark i parkeringssyfte minimeras.

Förvaltningen instämmer till övervägande del med det som skrivs i förslaget, exempelvis att antalet parkeringar på gatumark ska bli färre samt att dessa platser ska regleras. Förvaltningen instämmer tillika angående avsnitten som behandlar mobilitetstjänster som ligger i linje med de mål som är satta för Uppsala kommun. Förvaltningen ställer sig dock frågande till delar av

förslaget och i de synpunkter som framförs i yttrandet yrkas på förtydliganden eller förändringar.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Handläggare
Julin Jenny

Datum
2016-05-24

Diarienummer
GSN-2016-1339

FÖRSLAG
Plan- och byggnadsnämnden

Yttrande över remiss från plan- och byggnadsnämnden om parkeringstal för Uppsala, PBN-2016-0040

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden anser att parkeringstal för Uppsala behöver förtydligas i följande punkter

- stycket om "Parkeringspolitik i Uppsala" bör få en mer framträdande roll i dokumentet
- att det tydligare framgår att parkering för boende med rörelsehinder ska ske på fastighetsmark
- under rubriken Parkeringstal generellt, andra stycket står *i närheten av den*, vad innefattas av den benämningen

Handlingsplan för Uppsala kommun' och 'Parkeringstal för Uppsala kommun.

Gatu- och samhällsmiljönämnden anser att stycket om "Parkeringspolitik i Uppsala" ska få en mer framträdande roll i dokumentet och att detta istället placeras på sidan fem mellan inledning och syfte.

Dessa fem mål:

1. Attraktivare stadsmiljö
2. Minska biltrafikens miljöpåverkan
3. Skapa god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag
4. Effektiviserad markanvändning
5. Bidra till en fortsatt stark centrumhandel.

är beslutade av kommunfullmäktige, och därmed är ett styrande dokument som övriga arbeten som avhandlar parkering ska utgå ifrån.

Gatu- och samhällsmiljönämnden yrkar på ändring under rubrik "Handlingsplan för parkering", att stycket "är under pågående revidering" ändras till "antogs av gatu- och samhällsmiljönämnden den 27 april 2016" och att stycket "och samtidigt frigöra gatumark för andra ändamål än som uppställningsplats för fordon" avslutar sista stycket.

Nämnden yrkar även på att meningen ”Revideringen innefattar bland annat en översyn av parkeringsavgifter” tas bort då detta är ett eget ärende.

Parkeringsstäl generellt

Parallellt med remiss om ’Parkeringsstäl för Uppsala (viktigt att klargöra om dokumentet gäller hela Uppsala kommun eller enbart Uppsala tätort), har gatu- och samhällsmiljönämnden ett förslag på remiss som behandlar parkeringsregleringar i Uppsala tätort.

Förslaget redogör för olika regleringar av allmän platsmark för att minska långtidsparkering av fordon på gatemark. Parkering för besökande och boende prioriteras enligt förslaget. Vid nybyggnation ska dessa målgruppers parkeringsbehov tillskapas på privat mark.

För att öka tillgänglighet, trafiksäkerhet samt säkerställa framkomlighet, kommer gator i en högre utsträckning att regleras med exempelvis förbud att parkera vilket är en följdverkan av förtätningen av staden. Förslaget innebär att parkering på gatemark kommer att få en lägre prioritet gentemot andra behov. Det är svårare att ändra ett för lågt parkeringsstäl än ett för högt, det vill säga att det är lättare att minska antalet parkeringsplatser på en fastighet än att skapa fler.

Med ovan nämnda önskar gatu- och samhällsmiljönämnden ett förtydligande beträffande stycket om syfte på sidan 5, där det står beskrivet att parkeringsstäl för Uppsala syftar till att ge vägledning för planering av parkering på kvartersmark. Vägledningen sker genom riktvärden som ska hjälpa till att säkerställa plats på tomten eller i närheten av den. Viktigt att det klargörs vad innebörden av ”i närheten av den” innebär och innefattar.

Om det med ovanstående avses att gatu- och samhällsmiljönämnden ska lösa eventuella uppkomna parkeringssvårigheter blir konsekvensen att det gatuutrymme som är till för allmänna ändamål istället används av boende, med konsekvenser såsom ökade driftkostnader, sämre framkomlighet och trafiksäkerhet som följd.

Gatu- och samhällsmiljönämnden anser att allmän platsmark främst ska användas för allmänna behov och ändamål, det vill säga istället för att attraktiv gatemark ska användas som parkering ska den istället prioriteras för andra ändamål som gynnar gående och cyklister. Detta för att skapa en attraktiv stadsmiljö där människor i alla åldrar kan och vill vistas. De fordonsförare som önskar parkera sitt fordon längre tid ska därför använda sig av befintliga och parkeringsanläggningar.

Parkeringsstäl; parkeringsplatser för rörelsehindrade

Under rubriken ’Parkering för rörelsehindrade’ på sidan 14, beskrivs hur man ska tillhandahålla parkeringsplatser vid verksamheter och bostäder för besökande med rörelsehinder. Gatu- och samhällsmiljönämnden yrkar på resonemang som även beaktar boendes behov av parkeringsplats för rörelsehindrade och inte enbart tar hänsyn till besökandens behov.

I dagsläget blir gatu- och samhällsmiljönämnden stundtals kontaktad av personer som innehar parkeringstillstånd för rörelsehindrade som bor i flerfamiljshus. När den boende efterfrågar parkeringsplats på fastighetsmark hänvisar oftast fastighetsägaren eller motsvarande,

personen till kommunen. Fastighetsägaren anser således att det är kommunens ansvar att ordna en parkeringsplats för rörelsehindrad på gatumark för den boende. En parkeringsplats för rörelsehindrade på gatumark kan aldrig reserveras för en viss person, vilket är möjligt på fastighetsmark.

Gatu- och samhällsmiljönämnden yrkar på att det på fastighetsmark vid nybyggnation ordnas en yta som kan reserveras för denna målgrupp likt en hyrd parkeringsplats om behov uppstår. Gatu- och samhällsmiljönämnden yrkar här på en tydlig process som klargör möjligheterna för denna målgrupp att få sina behov tillgodosedda.

Detta innebär att

Parkeringsplatser för cykel vid skolor.

Resvaneundersökning genomförd år 2015, visar att fler resor nu genomförs med cykel och kollektivtrafik än med bil.

I fråga om förslaget parkeringsplatser gällande cykel vid skolor ställer sig gatu- och samhällsmiljönämnden frågande varför antalet platser i förslaget är detsamma som i gällande parkeringsnorm.

På sidan 20 i remissen står det att ”den ökade cykelanvändningen och den större floran av cykeltyper (lastcyklar, cykelkarror med mera) medför att större vikt behöver läggas vid utformningen av cykelparkeringarna.” Eftersom Uppsala kommun har som ett av sina mål att få fler att cykla krävs också att cyklister ges rätt förutsättningar. Att införskaffa exempelvis en cykelkärra kan vara en investering för många och då behövs vetskapen och försäkran om att möjligheten finns att lämna cykelkärran vid skolan på en plats som är väderskyddad och där kärran kan låsas fast. Detta för att vårdnadshavare ska kunna alternera mellan hämtning och lämning. Det för att cykling ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen med de fördelar cykling ger, såsom hälsovinster och minskad trängsel. Kommunen har dessutom som mål att senast år 2018 bli Sveriges bästa cykelstad.

Enligt förslaget kommer det läggas större vikt vid utformningen av cykelparkeringarna.

Cykelkarror, lådcyklar och cyklar med fler hjul än två tar dessutom mer plats i anspråk.

Gatu- och samhällsmiljönämnden yrkar på ett tydliggörande avseende utrymmet för dessa typer av fordon. Nämnden anser att det utrymme som ovanstående cykeltyper kräver inte ska räknas in i det parkeringsplatser som anges i remissen för cykelplatser vid förskolor.

Parkeringsplatser för verksamhet

Som tidigare nämnts under rubriken ’Parkeringsplatser generellt’ kommer det bli betydligt svårare att på allmän platsmark ta hand om felberäkningar av parkeringsplatser på fastighetsmark.

Gatu- och samhällsmiljönämnden ställer sig frågande till var de människor som är beroende av bilen för sin framkomlighet, exempelvis rörelsehindrade, ska parkera.

Av denna anledning yrkar gatu- och samhällsmiljönämnden på en förändring av de parkeringsplatser för ’bil vid verksamhet’ som anges enligt avgränsning i figur 1 i remissförslaget.

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Ordförande

Sekreterare

Diarienummer
PBN-2016-0040

Parkeringstal för Uppsala

Riktvärden för parkering på kvartersmark

Remissversion 2016-05-09

REMISS 2016-05-09 – 2016-06-22

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Läsanvisning.....	4
Begreppsförklaring och definitioner	4
Inledning.....	5
Syfte.....	5
Parkeringsstal – tabeller och kartor.....	6
Parkeringsstal för bostäder	6
Parkeringsstal för verksamheter	6
Särskilda parkeringsutredningar	8
Alternativa parkeringslösningar	9
Samnyttjande	9
Parkeringsköp.....	9
Bilpool	10
Flexibla parkeringsstal och mobilitetstjänster	10
Mobilitetspaket.....	10
Fler mobilitetstjänster	11
Anvisningar	13
Boende.....	13
Verksamheter.....	13
Parkeringslösningar för förskola och skola.....	13
Universitetsbyggnader	14
Parkeringslösningar för rörelsehindrade	14
Parkeringssefterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning	14
Generella riktlinjer	15
Markparkeringslösningar och parkeringsanläggningar	15
Parkeringslösningar som ett medel för ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor	15
Uppföljningsperspektiv.....	16
Plan- och bygglagen, PBL	16
Parkeringspolitik i Uppsala.....	16
Förutsättningar och bakomliggande analys.....	18
Bilnehav och bilanvändning - utvecklingstrend	18
Cykelanvändning	19
Boendeform	20
Minimum- eller maxnorm.....	20

Sammanfattning

Syftet med att ha parkeringstal är att ge vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartermark. Vägledningen sker med hjälp av riktvärden som ska hjälpa till att säkerställa att det i skälig utsträckning finns lämplig plats för parkering på tomten, eller i närheten av den, vid plan- och lovärenden enligt PBL. Syftet med översynen av parkeringsnormen är att hantera problem och frågeställningar som finns kring den gällande parkeringsnormen.

Lägre parkeringstal för bil

Parkeringsstalen innebär en sänkning av parkeringstalen för bil som motiveras av analyser av bilinnehavet i Uppsala kommun samt stadsdelarna inom Uppsala tätort. Trenden pekar också mot en minskad användning av bil och en fortsatt ökning av resor med kollektivtrafik och cykel enligt resvaneundersökningar genomförda av Uppsala kommun vart femte år. Att sänka parkeringstalen för bil bedöms med bakgrund av detta ge en anpassning till rådande förhållanden och påverkar utvecklingen i önskvärd riktning. Sänkningen innebär i huvudsak ett lägre parkeringstal på platser med god och långsiktig kollektivtrafikförsörjning och god service.

Parkeringsstal kopplas till boendeyta

I gällande parkeringsnorm finns vissa problem som skapat en tröskeleffekt. Tröskeleffekten har i vissa fall gett parkeringstal där rimligheten kan ifrågasättas för både bil- och cykelparkering då parkeringsnormen ställde krav på mer parkering än behovet. Bedömningen är att denna tröskeleffekt har lett till en parkeringsnorm som påverkar lägenhetsfördelningen. För att tröskeleffekten ska försvinna föreslås parkeringstalet styras av BOA och ej baseras på antal lägenheter eller lägenhetsstorlekar.

Flexibilitet

Som ett led i att minska behovet av att äga en bil klagörs förutsättningarna för byggherren att kunna påverka parkeringstalet. Detta görs genom att parkeringstalet blir ett riktvärde men också genom att möjliggöra olika typer av mobilitetstjänster för en sänkning av parkeringstalen.

Mobilitetstjänster är lösningar som ökar boendes och verksammas mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil, för ett lägre parkeringstal. Dessa mobilitetstjänster är frivilliga och ett erbjudande till fastighetsägaren. Mobilitetstjänsterna syftar till att minska bilägandet i första hand, då det är bilägandet som skapar behovet av boendeparkering. Syftet är alltså inte att tvinga ut boendeparkering eller besöksparkering på gatan genom att medvetet minimera antalet parkeringsplatser. Det faktiska parkeringsbehovet som uppstår ska lösas av byggherren på kvartermark för den föreslagna markanvändningen.

De föreslagna parkeringstalen är riktlinjer för minsta antal parkeringsplatser som byggherren ska ordna, vilket innebär att det inte finns något som hindrar att fastighetsägaren bygger fler platser. De sänkta och mer flexibla parkeringstalen ger dock byggherren större möjlighet att prioritera friytor och anpassa antalet parkeringar efter projektets förutsättningar.

Läsanvisning

Under rubriken **Inledning** beskrivs syftet med parkeringstalen och dess roll i kommunens strategiska arbete för planering av parkering.

I avsnittet **Parkeringstal – tabeller och kartor** redovisas de fasta riktvärdena för parkering på kvartersmark. Här finns också en karta över en avgränsning av området närmast Resecentrum kopplat till parkeringstalen för verksamheter.

I avsnittet **Alternativa parkeringslösningar** beskrivs sätt att minska behovet av parkeringsplatser samt alternativa sätt att uppnå parkeringstalen – samnyttjande, parkeringsköp, bilpool och flexibla parkeringstal med hjälp av mobilitetstjänster.

I avsnittet **Anvisningar** ges kompletterande upplysningar och anvisningar, till exempel för hur parkering vid förskola och skola bör lösas, eller föreskrifter för parkering för personer med funktionsnedsättning.

Under rubriken **Generella riktlinjer** finns en allmän beskrivning av parkeringstalens uppbyggnad samt hur parkeringsplaneringen bör bidra till målen om effektiviserad markanvändning och minskad miljöpåverkan från biltrafiken. De delar av plan- och bygglagen som särskilt berör parkeringsfrågor redovisas här.

Parkeringstalen avslutas med ett avsnitt som redogör för **Förutsättningar och bakomliggande analys**, statistik om bilinnehav och resvanor samt de antaganden och beräkningssätt som ligger bakom framför allt tabellerna och avgränsningar.

Begreppsförklaring och definitioner

<i>Cpl</i>	Cykelplats.
<i>Bilnehav</i>	Avser i detta fall personbilar registrerade på fysiska personer. Det finns ingen koppling mellan bilnehav och hustyp och/eller upplåtelseform. Bilnehavet per nyckelkodsområde är totalsumman av antalet bilar i trafik samt avställda.
<i>Bpl</i>	Bilplats.
<i>BOA</i>	Boarea. Avser bruksarea för utrymmen helt eller delvis ovan mark inrättade för boende.
<i>BTA</i>	Bruttoarea. Avser area av mätvärda delar av våningsplan, begränsade av omslutande byggnadsdelars utsida eller annan för mätvärdhet angiven begränsning.
<i>Flerbostadshus</i>	Flerbostadshus avser bostadsbyggnader innehållande tre eller flera lägenheter inklusive loftgångshus (hyresrätt + bostadsrätt) och specialbostäder (innefattar studentbostäder, specialbostad för äldre eller övrig specialbostad) enligt SCB's statistik.
<i>Mobilitetstjänst</i>	Mobilitetstjänster är lösningar som ökar boendes och verksammas mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil. Exempel på mobilitetstjänster är integrering av en bilpool vid nybyggnad av bostäder eller rabatt på kollektivtrafikkort.

Inledning

Parkeringstal för Uppsala ersätter *Parkeringsnorm för Uppsala kommun*, antagen av plan- och byggnadsnämnden i december 2013. Parkeringstalen anger riktvärden för minsta antalet parkeringsplatser som byggherren ska ordna i samband med bygglovsprövning för nybyggnad och tillbyggnad samt ändrad användning av en fastighet.

Parkeringstal för Uppsala ger vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartersmark i plan- och lovärenden enligt plan- och bygglagen, PBL. Parkeringstalen bör kunna prövas efter de speciella förutsättningarna i varje enskilt fall. Varje avvikelse från parkeringstalen ska dock tydligt motiveras.

Parkeringstalen ska hjälpa till att säkerställa att fastighetsägare löser sitt parkeringsbehov på ett sätt som inte belastar allmän plats. Parkeringstalen för bil vid boende syftar till att garantera en fast plats för långtidsparkering, medan parkeringstalen för bil vid verksamheter i större utsträckning kan tjäna som ett medel att påverka val av färdmedel, framför allt vad gäller arbetsresor.

Parkeringstal för Uppsala är en del i kommunens strategiska arbete vad gäller planering av parkering. Parkeringstalen har utarbetats parallellt med översynen av *Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun*, med fortsatt inriktning på att kommunen ska ha en harmonierande reglering av parkering på allmän plats respektive på kvartersmark. På detta sätt kan parkeringen planeras utifrån en avvägning mellan de olika trafikslagens utrymmesanspråk i staden, inte utifrån bilens behov.

Syfte

Syftet med *Parkeringstal för Uppsala* är att ge vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartersmark. Vägledningen sker med hjälp av riktvärden som ska hjälpa till att säkerställa att det i skälig utsträckning finns lämplig plats för parkering på tomten, eller i närheten av den, vid plan- och lovärenden enligt PBL.

Parkeringsstal – tabeller och kartor

På följande sidor redovisas tabeller och kartor med parkeringsstal för bil respektive cykel.

Parkeringsstal för bostäder

Parkeringsstalen för bostäder är uträknade utifrån BOA för att inte inkludera ytor som inte är en del av boendeytan. BOA antas vara 80 % av BTA i tidiga skeden när BOA ännu inte är känd. Vid bygglovsgranskningen kommer kravet på parkeringsplatser att utgå från den BOA som redovisas i ansökan.

Bil- och cykelparkering, boende	bpl/1 000 kvm BOA	cpl/1 000 kvm BOA
Flerbostadshus	8	40
Flerbostadshus i lägen med god tillgång till service och kollektivtrafik enligt översiktsplanen	5	40
En- och tvåbostadshus, radhus	1 bpl/lgh	

Tabell 1. Föreslagna bil- och cykelparkeringstal för bostäder

Parkeringsstal för verksamheter

Parkeringsstalen för verksamheter är riktvärden för parkeringsbehovet och vid fastställande av projektspecifikt parkeringsstal ska den slutliga bedömningen göras utifrån den verksamhet som ska bedrivas. Hänsyn ska tas till läget och möjligheten att använda andra färdmedel än bil, till exempel god tillgång till kollektivtrafik eller bra cykelinfrastruktur.

Parkeringsstalet för verksamheter anges i bilplatser per 1 000 kvadratmeter BTA.

Bil- och cykelparkering, verksamhet	bpl/1 000 kvm BTA			cpl/1000 kvm BTA
	Stadsväven och övriga tätorter	Lägen med god tillgång till kollektivtrafik	Enligt avgränsning i <i>Figur 1</i>	
Kontor	5	3	0*	22
Övrig verksamhet	3	2	0*	8
Handel	Särskild parkeringsutredning			
Lager**				

Tabell 2. Föreslagna parkeringsstal för verksamheter.

Om tomten ska bebyggas med lokaler för fritidshem, förskola eller annan jämförlig verksamhet och det inte finns tillräckligt utrymme för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta i enlighet med enligt PBL 8 kap. 9 § (se sid 16).

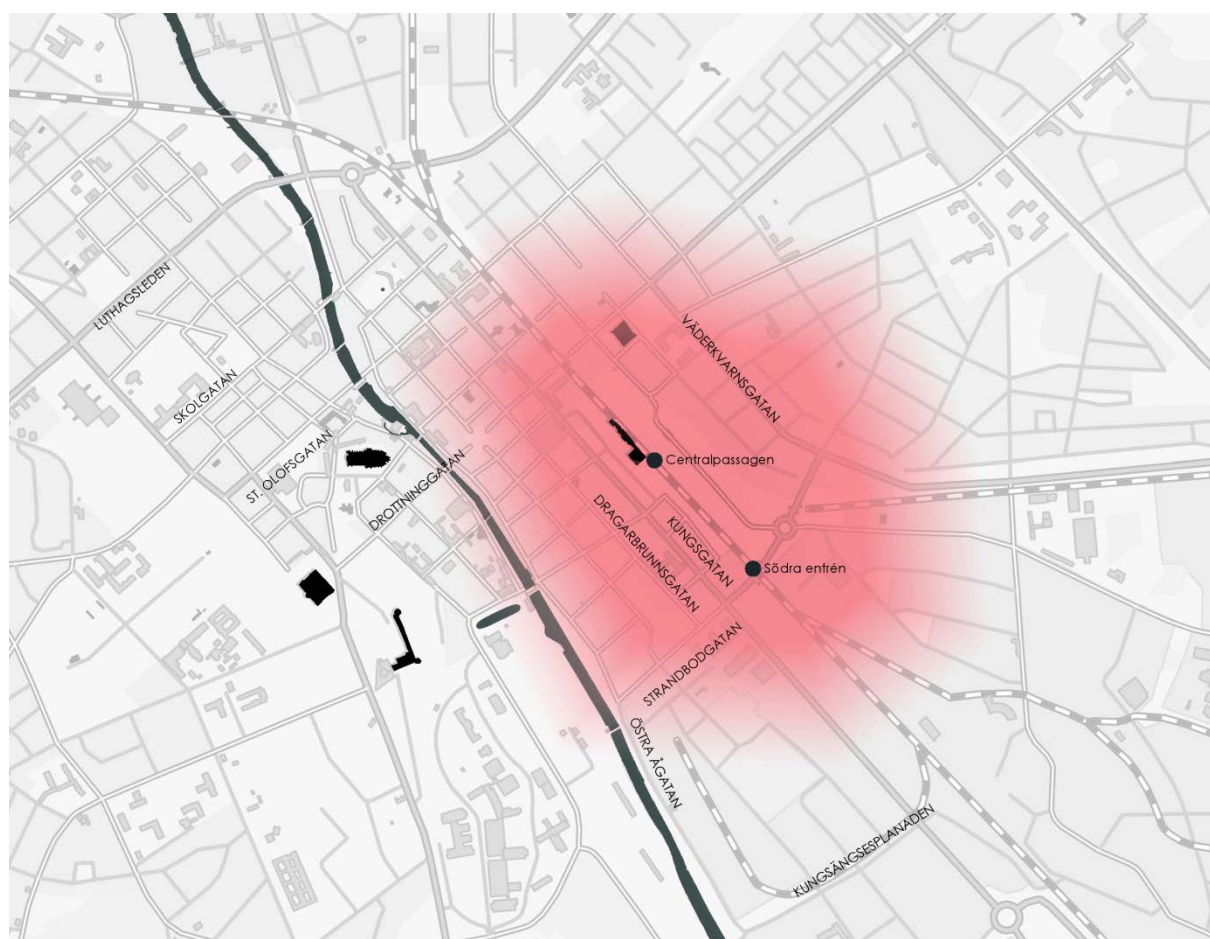
Bil- och cykelparkering, skolverksamhet	bpl/barn, elev		cpl/barn, elev
	Stadsväven och övriga tätorter	Lägen med god tillgång till kollektivtrafik	
Förskola	0,1	0,05	0,4
Skola	0,03	0,015	0,55
Universitet***			

Tabell 3. Föreslagna parkeringstal för undervisningsverksamhet

* **Verksamheter nära Resecentrum** – Parkeringar inom detta avgränsade område föreslås endast upplåtas för bil- samt cykelpool. Motiven till detta är närheten till mycket god kollektivtrafik och att verka för att inte leda in mer biltrafik i innerstaden.

** **Lager** – Parkeringstalet för lager bestäms utifrån verksamhetens inriktning. Räkna bort renodlad lagerverksamhet från övrig verksamhetsarea. Om det bara planeras för lager på tomten kan en eller ett par parkeringsplatser för bil respektive cykel anläggas.

*** **Universitet** – Administrationsbyggnader beräknas utifrån parkeringstalen för kontor. För föreläsningssalar finns endast parkeringstal för cykel, 0,7 cpl/sittplats.



Figur 1. Avgränsning nära Resecentrum. Avgränsningen baseras på en nätverksanalys som simulerar gångavstånd inom 10 minuter från Resecentrums entréer och gäller bilparkering för verksamheter.

Särskilda parkeringsutredningar

I projekt där det rör sig om handelsverksamheter ska en särskild parkeringsutredning tas fram av byggherren. Syftet med utredningen ska vara att beskriva parkeringsbehovet. I utredningen ska det även utredas hur färdmedelsandelen för cykel eller kollektivtrafik kan öka och därmed begränsa antal bilparkeringar.

För övriga verksamheter finns ett generellt parkeringstal framräknat. Vid nyanläggning av bibliotek, restauranger, biografier, sporthallar, större handelsverksamheter och andra anläggningar som alstrar mycket besöks trafik, behöver separata parkeringsutredningar göras. Exempelvis kan en restaurang i Boländerna generera ett större parkeringsbehov än en restaurang i innerstaden. För större anläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, till exempel vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av handikapparkeringar studeras i en särskild parkeringsutredning. Särskilda parkeringsutredningar kan också utföras för att vid behov frångå parkeringstalen. Detta gäller i huvudsak vid planering av större förtätnings- eller nybyggnadsområden med särskilt goda förutsättningar för hållbart resande, och som föregås av en mobilitetsutredning. Vid samtidig utbyggnad av större områden bör en ”parkeringsplan” upprättas för området för att skapa förutsättningar att uppnå goda helhetslösningar istället för att byggherrarna försöker lösa sina parkeringsbehov var för sig. Det ges då möjlighet för gemensamma parkeringslösningar, till exempel i parkeringshus eller minska behovet genom att tillämpa mobilitetstjänster. Parkeringsstalen ska tillämpas som riktvärden. De har ingen rättsverkan och är inte bindande. Därför finns alltid möjlighet för en byggherre att göra en särskild parkeringsutredning med syfte att sänka parkeringstalen och göra en projektspecifik analys, även i fall som inte anges ovan. Uppsala kommun gör genom plan- och byggnadsnämnden en slutlig bedömning i varje enskilt fall med stöd av Uppsala kommuns styrdokument för parkering.

Alternativa parkeringslösningar

Samnyttjande

För att kunna arbeta mot målet om ett effektivt markutnyttjande är samnyttjande av redan befintliga parkeringsanläggningar för bil något som bör eftersträvas. Samnyttjande förutsätter att olika användargrupper utnyttjar parkeringen under skilda tider på dygnet.

Parkeringar vid kommunala verksamheter såsom förskola och skola kan vara aktuella för samnyttjande där andra verksamheter kan utnyttja parkeringen under kvällstid.

Vad gäller parkering för boende lämpar sig inte samnyttjande med andra användargrupper eftersom det är viktigt att kunna möjliggöra en långtidsuppställning av bilen. Däremot kan gemensamma parkeringsanläggningar avsedda endast för boende utnyttjas för att kunna säkerställa parkering för boende från olika fastigheter.

Parkeringsköp

Parkering kopplad enbart till den egna fastigheten ger statiska och dyra parkeringslösningar för fastighetsägaren. För att möjliggöra mer flexibla parkeringslösningar, öka samnyttjandet av parkering och underlätta tillkomsten av ny bebyggelse kan kommunen erbjuda fastighetsägare att göra ett så kallat parkeringsköp. Med parkeringsköp menas att delar av, eller hela det totala antalet bilplatser, som åläggs fastighetsägaren att anlägga i samband med bygglovsprövning, istället kan anordnas av exempelvis det kommunala parkeringsbolaget, Uppsala Parkerings AB, UPAB. Fastighetsägaren betalar en summa till den aktör som bygger eller upplåter plats i en närbelägen parkeringsanläggning motsvarande en del av investeringskostnaden för en parkeringsplats. UPAB eller någon annan aktör tar därmed över ansvaret för det parkeringsbehov som fastigheten genererar. Parkeringsbehovet kommer då att lösas genom ledig kapacitet i närliggande parkeringsanläggning. Avtalet om parkeringsköp innebär att fastighetsägaren garanteras tillgång till platser i anläggningen. Det kan likställas med ett nyttjanderättsavtal i den meningen att avtalet garanterar nyttjanderätt till parkering.

Parkeringsplatserna är således inte reserverade för ett specifikt projekt. Det fritar endast fastighetsägaren från sin skyldighet att anlägga parkering inom den egna fastigheten. Sedan står det var och en fritt, boende eller anställd i fastigheten, att hyra en parkering i anläggningen, på månadsbasis eller erlägga avgift enligt vid varje tid gällande taxa.

Drift och underhåll ingår då i den avgift som användaren, boende eller anställd, betalar för att använda parkeringsplatsen.

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

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

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

Ett avtal om parkeringsköp ska finnas underskrivet av samtliga inblandade parter vid bygglovprövning.

Bilpool

En bilpool upplåter bilar för gemensam användning och kan antingen vara en ekonomisk förening eller ett vinstdrivande företag. Som medlem i en bilpool delar man på de fasta kostnaderna, såsom inköp, skatt, försäkring och service, som annars skulle betalas av den enskilde bilägaren. Bilarna används också i högre grad än när man äger en egen bil och på så sätt sänks kostnaderna för utnyttjandet.

Etablering av bilpools kan på sikt leda till ett lägre bilinnehav. Därmed kan bilpool reducera antalet parkeringsplatser som behöver anläggas i samband med bostadsbebyggelse. Genom att erbjuda fastighetsägare en möjlighet att ansluta sig till bilpool kan antalet parkeringar, som krävs i bygglovet, bli färre.

Bilpool kan möjliggöra en reduktion av parkeringstalet för bostäder. Hur stor reduktionen av parkeringstalet blir bedöms från fall till fall. För att en bil ansluten till bilpool ska utnyttjas effektivt krävs ett visst underlag, det vill säga ett tillräckligt stort antal lägenheter som ansluter sig till bilpoolen samt att de boende använder sig av den. Närhet till service, kollektivtrafik och annan verksamhet såsom skola och förskola är faktorer som påverkar hur väl utnyttjad en bilpool kommer att vara.

Det åligger fastighetsägaren att ansluta sig till en bilpool med en bindningstid om minst fem år. Fastighetsägaren förbinder sig att stå för medlemsavgiften under denna tid. Bilpoolsavtal ska finnas vid bygglov och bindningstiden räknas från inflyttning.

Flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster

Med flexibla parkeringstal erbjuds fastighetsägare en reduktion av parkeringstalet vid genomförande av mobilitetstjänster. Mobilitetstjänster är lösningar som ökar boendes och verksammas mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil. Genom att fastighetsägare uppmuntras till att genomföra och använda mobilitetstjänster skapas förutsättningar för ett hållbart resande samt verka för att hålla nere kostnaden för nybyggnation. Flexibla parkeringstal genom att tillämpa mobilitetstjänster är ett erbjudande som är helt frivilligt.

Mobilitetspaket

Vid tillämpning av mobilitetstjänster kan fastighetsägaren välja ett exempel på mobilitetspaket som ger upp till 20 % reduktion av parkeringstalet. Fastighetsägaren ska i mobilitetspaketet redogöra för hur de avser att arbeta med åtgärder för att främja hållbart resande på både kort och lång sikt. Mobilitetspaketet består av 2 steg, där samtliga steg måste genomföras för att kunna få en reduktion av parkeringstalet med 20 %.

Steg 1 vid tillämpning av mobilitetspaketet innebär att några grundläggande mobilitetskrav ska uppfyllas. Fastigheten ska utformas i syfte att förenkla cykelanvändningen och erbjuda lättillgänglig cykelparkering av hög kvalitet samt faciliteter för cykelunderhåll. Detta innebär:

- Möjlighet att låsa ram för samtliga cyklar.
- Platser avsedda för långtidsparkering ska vara väderskyddade och lokaliserade med god tillgänglighet nära entré. Dessa platser kan tillskapas huvudsakligen i cykelrum inom fastigheten, alternativt på innergård med väderskydd.
- Parkering ska finnas för last/lådcykel motsvarande 0,1 plats/lägenhet.
- Möjlighet att ladda elcykel vid parkeringsplatser i cykelrum ska finnas.
- Där cyklar behöver transporteras inomhus ska utrymme anpassas för detta.

- Tillgång till luftpump och reparationsställ ska finnas i anslutning till cykelparkering.

Mobilitetspaketet ska, utöver de grundläggande kraven i steg 1, omfatta två obligatoriska åtgärder som rör bil- och cykelpool. Följande åtgärder utgör steg 2 i mobilitetspaketet:

- Byggherren åtar sig att betala för medlemskap i bilpool för samtliga lägenheter under minst 5 år från inflytt.
- Cykelpool etableras bestående av en blandning av elcyklar, låd- och lastcyklar samt plan för skötsel av dessa.

Att åtgärderna i det presenterade mobilitetspaketet förverkligas följs sedan upp i samband med detaljplane- och bygglovsprocess. Genomförande av mobilitetspaketet i sin helhet möjliggör ett lägre parkeringstal knutet till bostadsexploateringen. Genomförs paketet inte i sin helhet tillämpas de generella parkeringstalen för Uppsala kommun. Det är alltså inte möjligt att enbart genomföra steg 1 och erhålla 20 % reduktion på parkeringstalet.

Fler mobilitetstjänster

Det finns en mängd övriga mobilitetstjänster som skulle kunna ge ett reducerat parkeringstal som får bedömas från fall till fall. För att kunna få reduktion av parkeringstalet ska fastighetsägaren visa på åtgärder som vidtas för ett minskat bilberoende/bilägande. Mobilitetstjänster kan, utöver innehållet i mobilitetspaketet, exempelvis vara:

- Tydlig beskrivning av samnyttjande med detaljerad kalkyl av förväntad beläggning och efterfrågan.
- Fastighetsägaren åtar sig att betala för kollektivtrafikkort.
- Intelligent leveransskåp, utrymme för hemleverans i fastigheten.
- Lånecyklar.
- Lastcykelpool (lådcyklar som underlättar egen varutransport).
- Information i fastigheten om kollektivtrafikavgångar.

Andra åtgärder som kan leda till ett reducerat parkeringstal:

- Möjlighet till samordnade parkeringsanläggningar.
- Boendeparkering på distans (i parkeringsanläggning en bit ifrån bostaden)

Ett lågt parkeringstal är positivt eftersom det kan förväntas bidra till en begränsning av bilberoendet och bilägandet. Det ligger väl i linje med inriktningen för Uppsala, men ett för lågt parkeringstal kan leda till att problemen flyttas ut på allmän plats. Exempelvis kan boende välja att parkera på gatumark om den möjligheten finns eller belasta andra parkeringar på allmän plats.

I praktiken finns det begränsade erfarenheter kring de faktiska effekterna av mobilitetstjänster och det finns relativt lite uppföljning och utvärdering att utgå från. Trots det är mobilitetstjänster och flexibla parkeringstal något som flera kommuner i Sverige börjat arbeta med för att sänka parkeringstalen. En viktig förutsättning för att mobilitetstjänster ska ge effekt är att parkering på gatumark regleras genom marknadsmässig prissättning, tidsbegränsning eller tillstånd.

Eftersom varje mobilitetstjänst är svår att effektbedöma var för sig föreslås i första hand ett färdigt mobilitetspaket där en relativ rabatt ges utifrån en sammanvägd bedömning av de mobilitetstjänster som tillhandahålls. Den modellen möjliggör en transparens kring vilka åtgärder som kan leda till en sänkning av parkeringsnormen.

Det finns också en möjlighet att genomföra egna mobilitetspaket där en bedömning får göras från fall till fall. Det är viktigt att den mobilitetstjänst som erbjuds, i de fall den ersätter normala platser, är av långsiktig karaktär och att det bedöms finnas en marknad för tjänsten. Innovativa lösningar där fastighetsägaren själv redogör för ytterligare åtgärder som förväntas främja hållbart resande uppmuntras. Sådana mobilitetstjänster är extra viktiga att dokumentera, utvärdera och följa upp.

Anvisningar

Boende

Parkering för boende ska lösas på kvartersmark.

Besöksparkering för boende ingår inte i parkeringstalen för bil. Således anges inget krav på att besöksparkering för bil vid boende ska anläggas. Det finns heller ingen skyldighet för kommunen att ordna besöksparkering på allmän plats.

För cykelparkering gäller att platser ska finnas både för långtidsuppställning och korttidsparkering. Platsen för långtidsparkering ska möjliggöra en säker förvaring och vara väderskyddad. Korttidsparkering som ska vara lättillgänglig och placerad nära entréer. Cykel- och transportkärror är också viktigt att planera för, dels i anslutning till entréer och dels i cykelförråd.

Verksamheter

Personalparkering ska lösas på kvartersmark eftersom det är fråga om uppställning under längre tid. Detta gäller både för bil och cykel.

För att inte ta upp plats i cykelställen som är avsedda för besökare ingår cykelparkering för anställda i parkeringstalen. Detta blir särskilt viktigt för den centrala staden då det råder brist på uppställningsplatser för cykel. För att kunna tillgodose cykelparkering för anställda vid verksamheter i den centrala staden ska parkering i garage vara ett alternativ.

Besöksparkering för bil för verksamheter som planeras i bottenvåningarna i samband med bostadsbebyggelse anordnas på gatumark där det är möjligt och lämpligt. Antalet ska vara begränsat och platserna ska vara reglerade på så sätt att det motverkar att boende och de som arbetar i närområdet nyttjar dessa platser. Detta för att skapa hög omsättning på p-platserna vilket ger god tillgänglighet till verksamheterna. Cykelparkering för verksamheter i bottenvåningar bör anläggas så nära entréer som möjligt. Möjligheten att ersätta kantstensparkering till förmån för attraktivt placerade cykelplatser bör övervägas.

Besökare till kontor och industri hänvisas till de privata eller kommunala parkeringsalternativ som finns att tillgå. Till verksamheter som kan antas vara mer besöksintensiva såsom hotell, handel för livsmedel samt lokaler för förskola och skola ska särskild besöksparkering planeras på kvartersmark.

Parkering för förskola och skola

Platsen för hämtning och lämning ska ordnas på kvartersmark inom fastigheten eller på en plats en bit bort från skolan om det finns en trafiksäker väg mellan hämta- och lämnaplatsen och skolan. Barnen ska kunna gå till och från platsen utan sällskap av förälder. Med ett avstånd mellan skola och platsen för hämtning och lämning ökar attraktiviteten för dem som väljer att ta sig till skolan med andra färdmedel än bil. Dessutom blir trafikmiljön kring skolan eller förskolan mer trafiksäker. För att platserna ska kunna ha hög omsättning och inte utnyttjas till andra ändamål bör parkeringen vara korttidsreglerad.

Cykelparkering för föräldrar som hämtar och lämnar bör ligga i anslutning till entréer för att underlätta för cyklande. I anslutning till cykelställen bör det beredas plats för cykelkärror med möjlighet att låsa fast dessa. För att cykelställen inte ska blockeras av barnvagnar är det viktigt att parkering för barnvagnar anläggs separat.

Universitetsbyggnader

Universitetsbyggnader rymmer ofta lokaler för olika ändamål såsom kontor och föreläsningssalar. Då det rör sig om skilda verksamheter bör man se till användningen av byggnaden, för att få en så precis bedömning som möjligt av antalet parkeringar som ska anläggas. Om möjligt bör en uppskattning göras av hur stor del av byggnaden som respektive verksamhet rymmer. Föreläsningssalar är ytkrävande och genererar besök av studenter. Bilförarandelen i denna grupp är marginell och bör inte beaktas i planering för bilparkering. De delar som rymmer administration kan beräknas utifrån parkeringstalen för kontor i aktuellt område.

Parkering för rörelsehindrade

Avståndet mellan parkering för rörelsehindrade personer till målpunkten ska inte överstiga 25 meter. Avståndet ska mätas utifrån gångavstånd och markbeläggningen ska vara fast, jämn och halkfri. Lutningen i längs- och sidled på angöringsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade bör inte överstiga 1:50.¹ Platsen ska utformas så att den medger att rullstolen, med ramp eller lift, tas in från sidan av ett fordon. Om inte intilliggande yta kan användas ska parkeringsplatsen vara 5 meter bred. Minst en parkeringsplats för besökande, vid bostäder och verksamheter, ska anläggas på kvarteretsmark. Därutöver ska man bereda plats för flera platser om behov uppstår. En andel om 5 procent av det totala antalet parkeringar som anläggs ska vara avsedda för rörelsehindrade.² En anpassning kan göras utifrån verksamheten. Exempelvis kan en vårdinrättning behöva fler antal besöksplatser för funktionsnedsatta.

Parkeringsefterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning

Om parkeringsefterfrågan ökar vid ombyggnad eller ändrad användning av fastighet kan det krävas nya parkeringsplatser som motsvarar skillnaden mellan det gamla och nya behovet. För äldre fastigheter kan det också hända att parkeringsefterfrågan för den befintliga fastigheten inte är tillgodosedd. Kommunen har då rätt att hävda plan- och bygglagens parkeringskrav för hela fastigheten i skäligen utsträckning. Praxis är dock att man endast ställer krav på de extra parkeringsplatser som ombyggnaden medför.

Parkeringsköpsbelopp för bilplatser som redan är friköpta kan inte betalas tillbaka om parkeringsefterfrågan minskar vid ombyggnad. Gällande avtal kan med anläggningsägarens medgivande sägas upp eller överlåtas, då gäller vanliga civilrättsliga avtalsregler. Därefter kan ett eventuellt överskott av parkeringsplatser hos anläggningsägaren bli föremål för nytt parkeringsköp.

¹ Boverkets byggregler 3:122

² Boverkets föreskrifter 2011:5 ALM 2

Generella riktlinjer

Parkeringstalen syftar till att säkerställa att parkeringsbehovet tillgodoses på kvartersmark för att det inte ska uppstå en överbeläggning på allmän plats, i enlighet med *Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun*. Ett alltför litet antal parkeringsplatser på kvartersmark leder till en oönskad trafiksituation på allmän plats med osäker trafikmiljö och driftproblem som följd. Samtidigt kan ett överutbud av parkeringsplatser på kvartersmark leda till att bilresorna ökar samt utgöra en ineffektiv markanvändning.

En grundförutsättning för att välja andra färdmedel än bilen vid olika typer av resor är dock att bostäder och verksamheter, så långt det är möjligt, förläggs till stråk och områden där det finns god tillgång till service och långsiktig kollektivtrafik med hög turtäthet.

Parkeringstalen anger riktvärden utifrån vilka man beräknar hur många parkeringsplatser som ska anläggas vid boende eller verksamheter. En reduktion av parkeringstalen för bil kan bli aktuell om alternativa parkeringslösningar eller mobilitetstjänster används i ett projekt.

Markparkeringar och parkeringsanläggningar

Ytkrävande markparkering ska så långt det är möjligt undvikas. Reglering av friytan kan begränsa möjligheten att anlägga markparkering. I stadens ytterområden kan markparkering verka vara det enda alternativet ur ekonomiskt hänseende. Markparkeringsytor är samtidigt en kostnad för byggherren i form av minskad byggmöjlighet. Vid utrymmeskonflikt mellan friytor och parkering ska man i första hand ordna friyta enligt PBL 8 kap. 9 §.

För att få en effektivare markanvändning bör kommunen i sin planläggning sträva efter lösningar som leder till att parkeringsanläggningar för mer än enstaka byggprojekt byggs i form av parkeringshus eller garage. Detta i enlighet med *Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun*.

Parkeringshus är långsiktigt sett en mer flexibel parkeringslösning än underjordiskt garage. Om parkeringarna inte längre behöver utnyttjas kan ett parkeringshus rivas och marken användas för andra ändamål.

Om en och samma fastighetsägare redan äger eller hyr ledig parkering ska dessa parkeringar kunna ingå i beräkningen av parkeringstalen. För att detta ska kunna vara en lösning måste fastighetsägaren genomföra en beläggningsstudie och parkeringen måste ligga inom rimligt avstånd från det aktuella projektet. Cykelparkering ska dock anläggas enligt parkeringsnormen för cykel, eftersom den ska ligga i anslutning till fastigheten.

Parkering som ett medel för ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor

Bilens flexibilitet är dess största konkurrensfördel gentemot kollektiva färdmedel. Med ett längre avstånd till parkeringen kan bilens attraktivitet minska, i detta avseende.

Alla som väljer cykel som färdmedel till arbetsplatsen ska ha tillgång till en parkering som säkerställer utrymme, säkerhet och komfort.

Uppsala kommun har dessutom ett mål att öka antalet elever som cyklar, går eller åker kollektivt till förskolan och skolan. Förutom att arbeta med de anställdas resor kan det även vara viktigt att se till barnens resor i förskolan och i grundskolan. I linje med målet att öka antalet gångtrafikanter, cyklande och kollektivt resande till och från skolor är det också motiverat att bereda plats för cykelparkeringar nära skolans entréer.

Vid handel i mer bilorienterat läge bör man, för att öka andelen cykelresor till dessa målpunkter, planera för cykelparkering.

Uppföljningsperspektiv

Genom att erbjuda möjligheten till flexibla parkeringstal behöver ett system tas fram för hur fastighetsägare som tillämpat flexibla parkeringstal ska göra mätningar och följa upp efterfrågan på parkering. Arbetet med parkeringstal är långsiktigt och effekten av de nya parkeringsriktvärdena bör följas upp och utvärderas kontinuerligt. En faktor som ska studeras i uppföljningen är utfallet i de planeringsfall där flexibla parkeringstal använts. Faktorerna bilpool, mobilitetspaket, övriga mobilitetstjänster och samnyttjande bidrar var och en till en reduktion av parkeringstalen för bil. Kunskapen om hur faktorerna sinsemellan påverkar efterfrågan på parkering är under utveckling. Därför är det mycket viktigt att följa upp utvecklingen av parkeringsefterfrågan vid genomförda exploateringar, så att reduktionsfaktorerna efterhand kan anpassas efter faktiskt utfall.

Plan- och bygglagen, PBL

I användningen parkering ingår till exempel markparkering, p-hus, större cykelparkeringar och garage. För att en tomt ska anses vara lämplig för bebyggelse ska det i skäligen utsträckning finnas lämpligt utrymme för parkering av fordon på tomten eller i närheten av den. PBL (2010:900):

8 kap. 9 §

En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärden på platsen.

Tomten ska ordnas så att

1. naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara.
2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer.
3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon.
4. det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola eller annan jämförlig verksamhet ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckligt utrymme för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta.

4 kap. 13§

I en detaljplan får kommunen bestämma

5. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
6. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
7. att viss mark eller vissa byggnadsverk inte får användas för parkering.

Parkeringspolitik i Uppsala

Styrdokumentet för parkering i Uppsala kommun, inklusive *Parkeringstal för Uppsala*, baseras på 5 mål. Stadens arbete med parkering ska bidra till:

- *Attraktivare stadsmiljö*
Fokus på oskyddade trafikanter. Parkeringar och dess inkräktande på upplevelsen av stadsmiljön ska begränsas i största möjliga mån.

- *Minska biltrafikens miljöpåverkan*
Inte enbart genom teknikutveckling, utan biltrafikens omfattning i trafikarbete och marknadsandel måste minska.
- *Skapa god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag*
En ökad tillgänglighet med de hållbara transportslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik på bekostnad av biltrafiken.
- *Effektiviserad markanvändning*
Förtätning av staden. Samnyttjande.
- *Bidra till en fortsatt stark centrumhandel*
Stärka centrumhandeln. Parkeringsinformationssystem i realtid som exempel för att öka tillgänglighet och attraktivitet.

Alla styrdokument för parkering listade nedan, samt parkeringstalen för kvartersmark, utgår från dessa 5 ovan nämnda mål.

Parkeringspolicy

Parkeringspolicyn utgår från övergripande mål att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt minska trafikens miljöbelastning.

Riktlinjer för parkering

Riktlinjerna för parkering ger mer tydliga direktiv för utveckling i önskvärd riktning, till exempel att markparkeringsytornas andel av centrala staden ska minska, eftersträva ett ökat antal parkeringsköp eller att arbetsplatsparkering ej bör ske på gatumark.

Handlingsplan för parkering

Handlingsplanen för parkering hanterar parkering på allmän plats och är under pågående revidering. Revideringen innefattar bland annat en översyn av parkeringsavgifter. Handlingsplanen ger ett antal olika verktyg för att hantera parkeringsfrågorna, exempelvis att samla parkeringar i anläggningar, parkeringsinformationssystem eller att synliggöra kostnaderna för att parkera på allmän plats.

Förutsättningar och bakomliggande analys

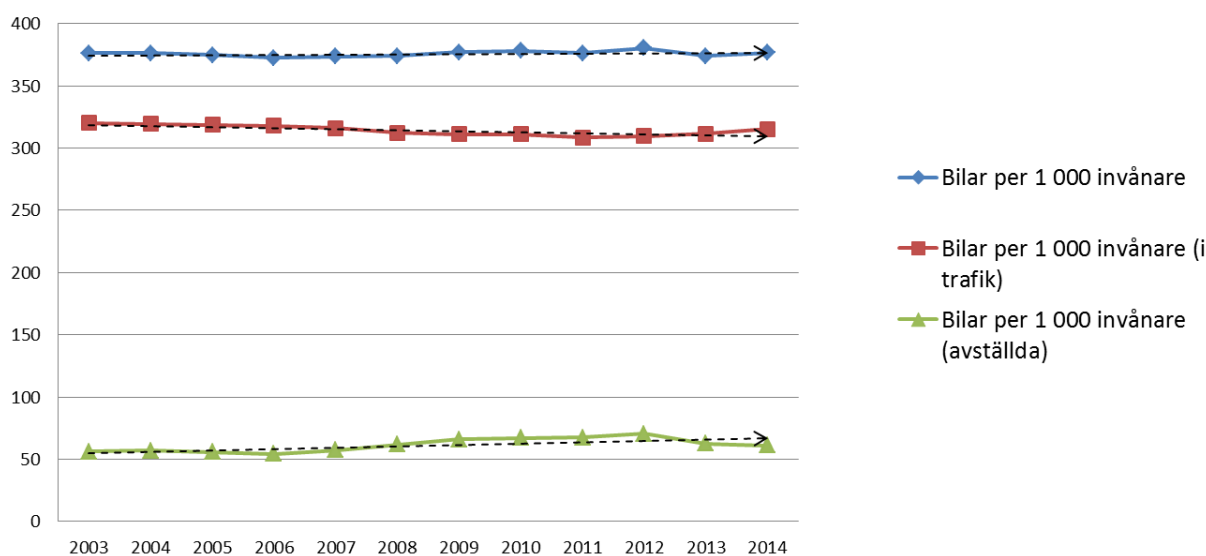
Bilnehav och bilanvändning - utvecklingstrend

Statistikanalys av bilnehav och genomförda resvaneundersökningar visar på att bilanvändningen minskar och att satsningar på att öka andelen resor med kollektivtrafik och cykel börjar få genomslag. Trenden pekar mot en minskad användning av bil och en fortsatt ökning av resor med kollektivtrafik eller cykel.

Bilnehavet redovisas både med och utan avställda bilar, då en mer korrekt bild av verkligheten ges av att även inkludera avställda bilar. Antalet personbilar i Uppsala kommun uppgår 2014-12-31 till 78 079 stycken (65 390 i trafik och 12 689 avställda). Antal personbilar per 1 000 invånare uppgår till 377.

För Uppsala tätort är motsvarande siffror 49 144 personbilar, där 43 263 var i trafik och 5 881 avställda. Antal personbilar per 1 000 invånare är 310, alltså lägre än övriga kommunen.

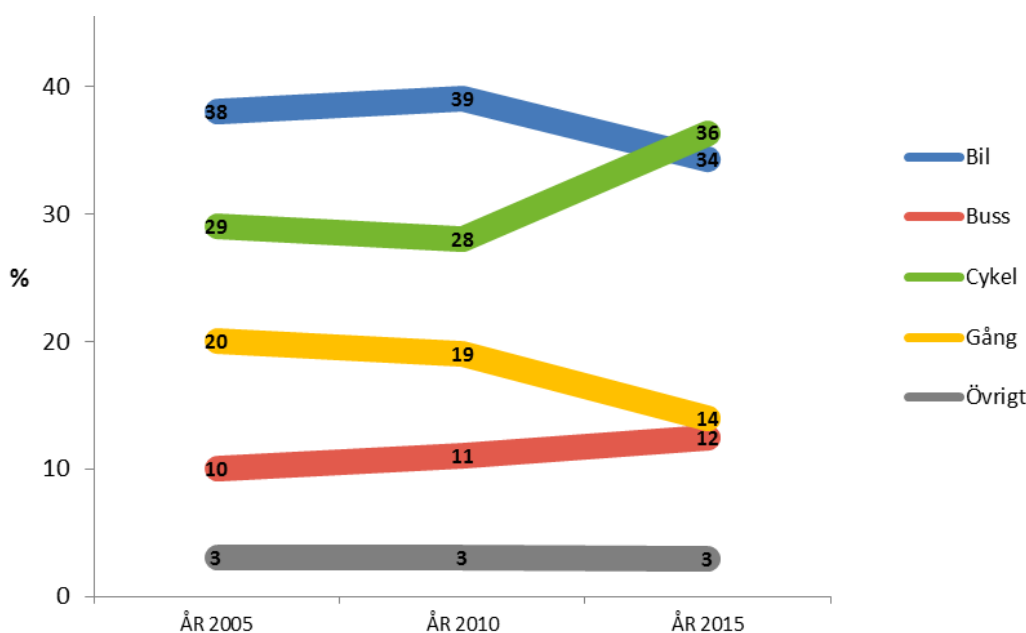
Statistik över bilnehavet för perioden 2003-2014 illustreras i *Figur 2* nedan. De streckade linjerna i diagrammet illustrerar trenden. Bilnehavet i hela kommunen ligger ganska konstant sedan 2003, medan man kan se en svag trend med mindre bilar i trafik och fler avställda bilar per 1 000 invånare.



Figur 2. Trend över bilnehavet i Uppsala kommun 2003-2014. Statistiken beskriver personbilar registrerade på fysiska personer, per 1 000 invånare.

Noterbart är att statistik över bilnehavet för perioden 2003-2014 enbart finns för hela Uppsala kommun och inte Uppsala tätort specifikt.

En resvaneundersökning, RVU, har genomförts under hösten 2015. Syftet med en sådan undersökning är att kartlägga hur resandet ser ut i Uppsala år 2015. En resvaneundersökning görs vart femte år och RVU 2015 gör vissa jämförelser med mätningarna 2005 och 2010. Vardagsresandet för personer i åldern 12-84 år har studerats i RVU:n. Totalt antal svarande var 1 995 vilket motsvarade en svarsfrekvens på 48 %.



Figur 3. Färdmedelsfördelning Uppsala tätort, utdrag från Resvaneundersökning 2015.

Ovanstående diagram från Uppsala kommuns RVU 2015 visar hur bilens andel som färdmedel har minskat samtidigt som cykelns andel har ökat i Uppsala tätort. Man kan även skönja en viss trendutveckling där bussens andel ökar.

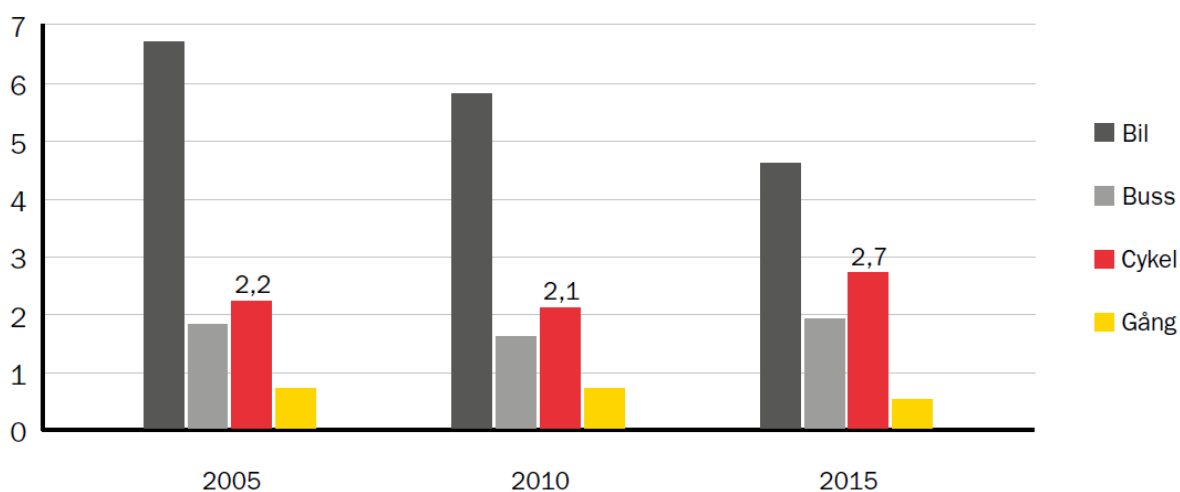
Några fler slutsatser från RVU 2015 är:

- De yngre åker buss mer än övriga grupper, medan äldre använder bil i större utsträckning.
- Studenter använder cykel till 50 % av resorna, medan bil används endast i 9 %.
- 45 % av bilresorna görs av förvärvsarbetande.
- Bilanvändningen är högre i fristående en- och tvåfamiljshus (51 %) och kedje- eller radhus (44 %) jämfört med flerbostadshus (31 %).
- Andelen resor med bil är cirka 10 % högre för hushåll med barn. Inga större skillnader i cykelandel.

Boende i Uppsala tätort reser i genomsnitt 4,6 km/person med bil. Detta kan jämföras med ett snitt på 5,8 km/person i resvaneundersökningen 2010. Cykel är näst störst som trafikmedel inom staden med 2,7 km/person medan buss står för 1,9 km/person.

Cykelanvändning

För första gången sedan resvaneundersökningarna startade år 2000 är andelen resor med cykel år 2015 i Uppsala tätort fler än bilresorna. Cykeltrafiken står för 36 % av resandet i Uppsala tätort, vilket enligt undersökningen innebär att mer än en tredjedel av alla resor som startar eller slutar i tätorten sker med cykel. *Figur 3* visar trenderna med minskad biltrafik men en ökning av buss och cykel om man ser till transportmedel i förhållande till reslängd enligt RVU 2015.



Figur 3. Trafikarbete (transportmedel i förhållande till reslängd) för respektive fordonslag 2005–2015. Figur hämtad från Uppsala kommuns sammanställning "Cykelåret 2015".

Den ökade cykelanvändningen och den större floran av cykeltyper (lastcyklar, cykelkärror med mera) medför att större vikt behöver läggas vid utformningen av cykelparkeringarna.

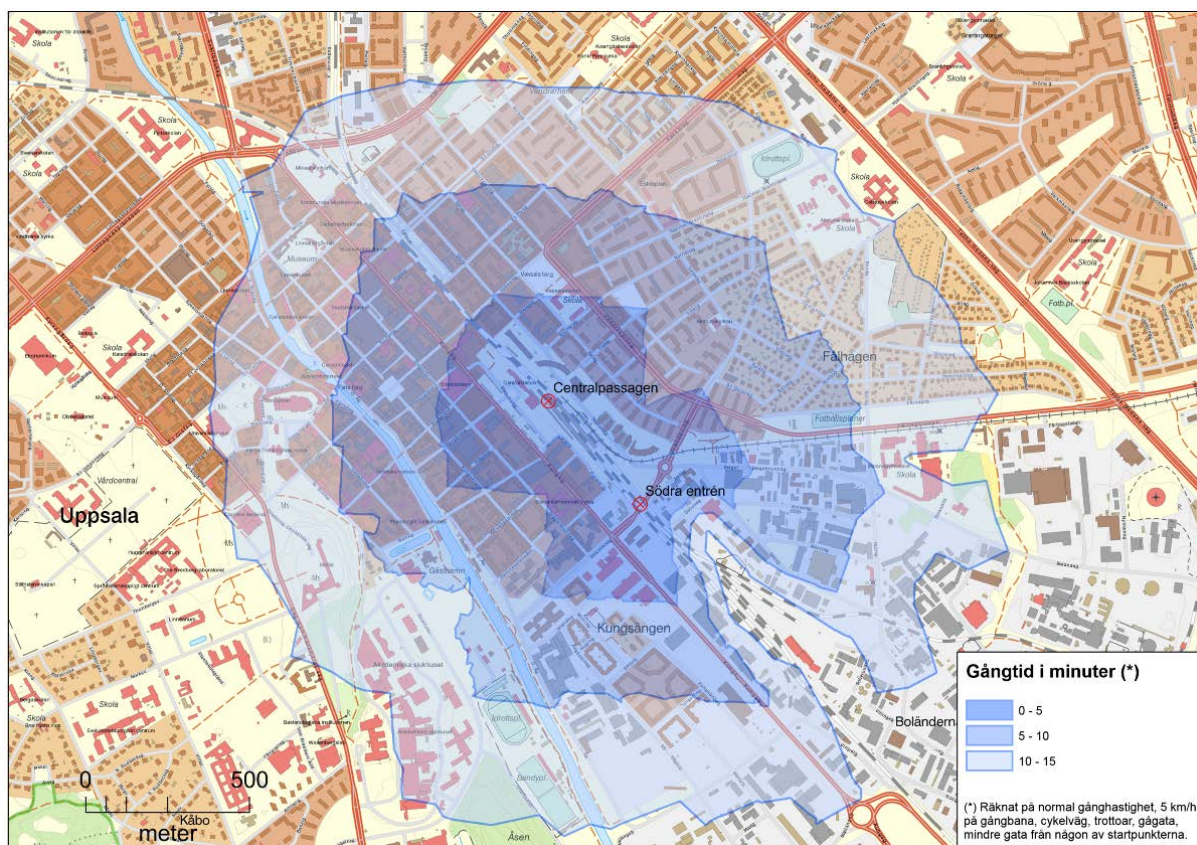
Viktigt att poängtera är att resvaneundersökningen bygger på ett urval från olika delar av Uppsala och är ett nedslag i Uppsalabornas resvanor under hösten 2015, som kan jämföras med RVU 2005 och 2010. Det är dock ett intressant inspel i kombination med den statistik över bilinnehav som finns och målen i Uppsalas styrdokument för parkering.

Boendeform

I äldre bostadsområden går det att se en skillnad i bilinnehavet mellan rena bostadsrättsområden och hyresrättsområden. Under de senaste 10–15 åren har fler kvarter med blandade upplåtelseformer byggts, vilket försvårar att få fram statistik som ger stöd för att det föreligger någon skillnad i bilinnehavet beroende på upplåtelseform i dessa områden. Av den statistik som tagits fram kring bilinnehavet i Uppsala tätort kan man ändå se att bostadsrättsområden generellt har ett något högre bilinnehav, men det förekommer tämligen stora variationer beroende på plats i staden.

Minimum- eller maxnorm

Parkeringsstalen för Uppsala ger riktvärden för minsta antal parkeringsplatser för olika ändamål. Det är det minsta godtagbara parkeringstalet som ska säkerställas i detaljplaneskedet för att uppfylla kraven i 8 kap 9 §. Det finns dock inget som hindrar att fastighetsägaren bygger fler platser. På grund av kostnaden är det dock sällan som fastighetsägaren väljer att bygga fler platser. Om Uppsala kommun skulle anta en maxnorm blir det kommunens ansvar om antalet parkeringsplatser blir för litet. Med en minimumnorm ligger ansvaret hos fastighetsägaren. Vid behov att reglera antalet parkeringsplatser i ett bestämt område kan detta ske i detaljplanen. Fastighetsägaren kan då lösa behovet inom rimligt avstånd genom exempelvis parkeringsköp.



Figur 4. Nätverksanalys som simulerar gångavstånd inom 5, 10 respektive 15 minuter från Resecentrums entréer och ligger till grund för den avgränsning där inga krav ställs på bilparkering för verksamheter