

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2024-08-21

Diarienummer:
GSN-2024-02304

Handläggare:
Oscar Forss

Parkeringsreglering i Kåbo

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** avgiftsbelagd parkering införs på Artillerigatan, Banérgatan, Döbelngatan och Sveaplan, samt
2. **att** införa förbud att parkera i område södra delen av Kåbo.

Ärendet

I takt med att staden växer och trafikanterna blir fler ökar behovet att reglera hur gatuparkering får ske. Sedan 2016 pågår därför ett kontinuerligt arbete med en översyn av parkeringssituationen i Uppsalas olika områden. Reglering av parkering syftar till att skapa en god sammanvägd tillgänglighet till parkering och framkomlighet för samtliga trafikslag.

Detta ärende berör behovet av nya parkeringsregler i bostadsområdet Kåbo.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Barn-, jämställdhets- och näringslivsperspektivet har beaktats vid framtagandet av förslaget. Regleringen förväntas få positiv effekt för berörda verksamheter i området då det blir lättare för kunder och besökare att hitta lediga parkeringsplatser.

Föredragning

Parkeringsöversynen har som mål att tillse god trafiksäkerhet och framkomlighet i olika områden samt att skapa en god trafikmiljö och tydliga regler för parkering, vilket underlättar för såväl trafikanter som för kommunens parkeringsövervakning.

Området Kåbo, inkluderande Artillerigatan, Banérgatan, Döbelnsgatan, Sveaplan, Sveavägen, Norra Rudbecksgatan, Södra Rudbecksgatan, Borgvägen samt en korttidsparkering med infart från Kåbovägen har idag varierande parkeringsregleringar.

Rudbecksgatorna och Borgvägen omfattas av ett område där parkering är förbjuden dagtid på vardagar (8–18) och tillåten på kvällar och helger. Sveavägen och Sveaplan är delvis reglerade med permanent parkeringsförbud och delvis med parkeringsförbud del av dygnet på samma sätt som Rudbecksgatorna och Borgvägen. Ingen av gatorna i utredningen och ärendet är reglerade med parkeringsavgift.

Under hösten 2023 genomfördes en parkeringsinventering i Kåbo med tillhörande gator. Denna inventering visade på väldigt hög belägningsgrad och låg omsättning på parkeringar på flertalet av de gator och platser som var med i inventeringen, undantaget Rudbecksgatorna och Borgvägen som hade väldigt få parkerade fordon vid inventeringstillfället.

Utredningen har undersökt och jämfört tillgängliga alternativ för parkeringsreglering och slutsatsen är att det lämpligaste alternativet för att öka omsättningen på parkeringsplatser och skapa förbättrad tillgång är att avgiftsbelägga de parkeringar som där behovet bedöms vara som störst: Artillerigatan, Banérgatan, Döbelnsgatan och Sveaplan.

Parkeringsregleringarna på Norra och Södra Rudbecksgatorna och Borgvägen lämnas oförändrade, men kommer att följas upp efter införande av parkeringsavgift på de övriga gatorna. Även korttidsparkeringen vid Stadsskogen med infart från Kåbovägen lämnas oförändrad.

Sveavägen har i dagsläget parkeringsförbud på vardagar 8-18 och inventeringen visar att fordon inte parkeras där i någon större utsträckning. Det föreslås därför att parkeringsförbudet på Sveavägen utökas till att gälla dygnet runt.

Avgiften för parkering kommer att bli enlighet med kommunens beslut om parkeringsavgifter. Avgiftsbelagda tider är 8–24 alla dagar utom söndagar och helgdagar. På alla berörda gator i Kåbo blir avgiften 10 kronor per timme.

Stadsbyggnadsförvaltningen har också utrett om det kan vara aktuellt med införande av boendeparkering på allmän gatuparkering i området. Boendeparkering kan införas i bostadsområden som har ingen eller liten tillgång till parkering på egen fastighet (kvartersmark) men det måste också finnas tillräckligt med parkering på allmän plats (gatumark) för att principen bakom ett boendeparkeringsområde ska fungera.

Förvaltningen bedömer att det finns för få tillgängliga gatumarksparkeringar på berörda och närliggande gator för att få till ett fungerande boendeparkeringsystem. Kåbo domineras av villabebyggelse och ett par olika flerbostadshus där möjligheterna att parkera på egen fastighet bedöms som goda.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnad för genomförande av regleringen bedöms till cirka 100 000 kr och hanteras inom nämndens ordinarie budget.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 21 augusti 2024
- Bilaga 1, Parkeringsutredning Kåbo
- Bilaga 2, Skisser för skyltuppsättning ny parkeringsreglering Kåbo

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anna Axelsson
Biträdande stadsbyggnadsdirektör

Datum:
2024-09-11

Diarienummer:
GSN-2024-02304

Stadsbyggnadsförvaltningen
Parkeringsutredning

Handläggare:
Petter Wallgren

Utredning parkering, Kåbo

Parkeringsöversyn

Sedan 2016 arbetar Uppsala kommun med en pågående parkeringsöversyn vilken härrör ur beslut om nya parkeringsregleringar i Uppsala kommun (GSN-2016-0665). Av detta beslut framgår att kommunens parkeringsarbete ska utgå från fem övergripande mål:

- skapa en attraktivare stadsmiljö
- minska biltrafikens miljöpåverkan
- skapa en god sammanvägd tillgänglighet för alla trafikslag
- effektivisera markanvändningen
- bidra till en fortsatt stark handel i centrum.

Inom ramen för parkeringsöversynen har stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med Uppsala Parkerings AB gjort en inventering på de gator där parkeringen idag är tillåten dygnet runt och på några platser i närheten där parkering är tillåten del av dygnet. Inventeringen visar på att beläggningen på tillgängliga parkeringar är väldigt hög på de gator i Kåbo där parkering är tillåten.

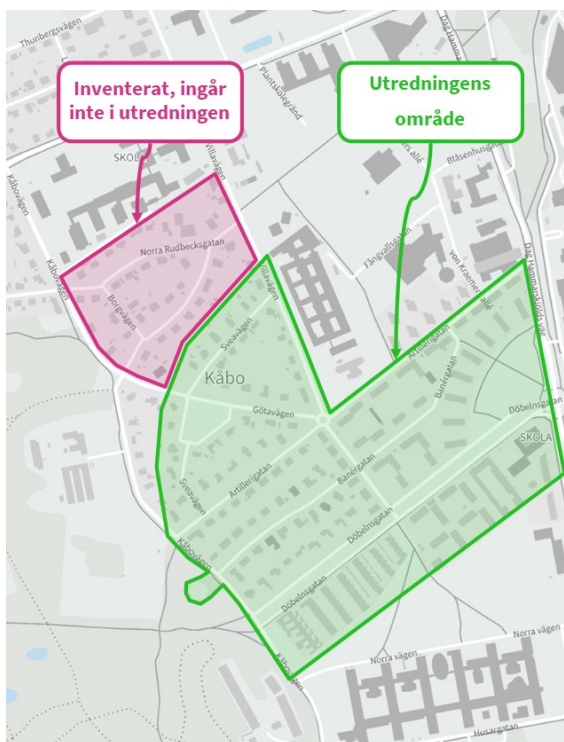
Området

Kåbo ligger i sydvästra delen av Uppsala, mellan Stadsskogen i väster och den centrala staden och Akademiska sjukhuset i väster. Området innehåller en del av universitets campus från kvarteret Kemikum (Engelska parken) i norra delen till Biomedicinskt centrum i söder, vid gränsen mot Rosendal. I norr gränsar området mot studentbostäderna på Studentvägen, Rackarbergsgatan och i kvarteret Triangeln.

Inventeringen har gjorts i de södra delarna av Kåbo. Bostäderna i området utgörs till största delen av villor. I den östra delen, i kvarteret Blåsenhus och runt Batteriparken, ligger det flerbamiljshus.

Inventering och nuläge

Inventeringen har gjorts på Artillerigatan, Banérgatan, Döbelnsgatan, Sveaplan, Sveavägen, Norra Rudbecksgatan, Södra Rudbecksgatan, Borgvägen och en korttidsparkering (2 timmar) med infart från Kåbovägen avsedd för besökare till Stadsskogen. Rudbecksgatorna och Borgvägen omfattas av ett område där parkering är förbjuden dagtid på vardagar (8–18) och tillåten på kvällar och helger. Sveavägen och Sveaplan är delvis reglerade med permanent parkeringsförbud och delvis med parkeringsförbud del av dygnet på samma sätt som Rudbecksgatorna och Borgvägen.



På Rudbecksgatorna och Borgvägen har det inte noterats några parkerade fordon även på de tider då parkering är tillåten där. Det föreligger ingen anledning att reglera parkeringen i området ytterligare och dessa ingår därmed inte i denna utredning.

Vid beräkning av antalet platser har gatorna mätts i kommunens kartverktyg och avdrag gjorts för utfarter och andra hinder. En plats är 6 meter, vilket är utrymme för manövrering och parkering.

Vecka 1						
2023-09-11- 2023-09-17	Måndag dagtid	Tisdag kväll	Onsdag dagtid	Fredag kväll	Söndag dagtid	Totalt antal platser
Artillerigatan	110,0%	86,7%	120,0%	60,0%	66,7%	30
Banérgatan	93,2%	74,6%	94,9%	72,9%	59,3%	59
Döbelnsgatan	94,6%	92,9%	105,4%	92,9%	96,4%	56
Sveaplan	116,7%	16,7%	16,7%	0,0%	8,3%	12
Stadsskogen	50,0%	0,0%	62,5%	0,0%	25,0%	16

Vecka 2						
2023-09-18- 2023-09-24	Tisdag dagtid	Onsdag kväll	Fredag dagtid	Fredag kväll	Söndag dagtid	Totalt antal platser
Artillerigatan	106,7%	80,0%	86,7%	96,7%	83,3%	30
Banérgatan	100,0%	79,7%	76,3%	72,9%	71,2%	59
Döbelnsgatan	110,7%	12,5%	103,6%	101,8%	85,7%	56
Sveaplan	100,0%	8,3%	75,0%	8,3%	8,3%	12
Stadsskogen	81,3%	6,3%	18,8%	6,3%	12,5%	16

Resultatet av inventeringen visar att antalet parkerade fordon ofta är högre än det beräknade antalet platser på gatorna. Det beror både på att avstånden mellan

parkerade fordon är mindre än 6 meter och att fordon har varit uppställda på platser där de inte får stannas eller parkeras, detta har inte redovisats separat i inventeringen.

Gång-, cykel- och kollektivtrafik

Området har en god tillgång till andra färdssätt än bil. Som nämnts ovan har universitetet flera stora lokaler inom området och det ligger också nära andra stora universitetslokaler och arbetsplatser, som Ångströmlaboratoriet och Akademiska sjukhuset. Många transporter till och från dessa sker med cykel och infrastrukturen för detta är väl utbyggd inom området, med separata gång- och cykelbanor längs många gator och cykelstråk genom parkerna.

I utkanterna av området som utredning gäller finns det flera stora gator med flera stadsbusslinjer. I norr finns Norbyvägen och i öster ligger Dag Hammarskjölds väg, båda trafikerade av flera linjer med både stads- och regionaltrafik. På Dag Hammarskjölds väg och Sjukhusvägen ska även spårväg anläggas.

Parkeringsreglering

Inventeringen visar att det finns en hög efterfrågan på parkeringsplatserna på gatorna. Parkeringen bör därför regleras för att öka tillgängligheten på parkeringsplatser och därmed minska söktrafiken.

Regleringsalternativ

Heltäckande parkeringsförbud

Att helt förbjuda parkering inom området bedöms inte vara nödvändigt. Det finns behov av besöksparkering och parkering kan tillåtas på de flesta platser där parkering sker i nuläget.

Tidsbegränsad parkering

Tidsbegränsad parkering på gatan innebär att en god omsättning på parkeringsplatser på gatumark kan uppnås, men att denna form av reglering inte möjliggör uppställning av fordon annat än för kortare stunder, vilket inte bedöms vara ändamålsenligt för besökare till området. Tidsbegränsad parkering leder till att parkerade fordon måste flyttas runt mellan olika parkeringsplatser, då mer tid än som tillåts av regleringen behöver tas i anspråk, vilket enbart leder till fler oönskade trafikrörelser (se prop. 1984/85:14). Vidare leder införande av enbart tidsreglerad parkering på gatumark till försvårade möjligheter till effektiv parkeringsövervakning (jmf SOU 2006:109).

Datumparkering

På grund av framkomlighetsskäl och gatunätets utformning är en sida av de flesta gator lämpligare för parkering än den andra på några av gatorna i området, till exempel Banérgatan mellan Artillerigatan och Villavägen och Döbelnsgatan som har två separata körbanor. Datumparkering skulle därmed ge en väldigt ojämn tillgång på parkering.

På Artillerigatan och Banérgatan mellan Kåbovägen och Villavägen är det liknande förhållanden på båda sidor, datumparkering är dock olämplig även där eftersom den regleringen gör att samtliga fordon måste flyttas vid en specifik tidpunkt. Detta leder

till fler önskade trafikrörelser på samma sätt som med tidsbegränsad parkering. Sannolikt är det många som parkerar i området som arbetar på Akademiska sjukhuset, som har verksamhet dygnet runt, och för dessa kan det vara svårt att passa in arbetstiden med de tider som eventuell datumparkering skulle tillåta.

Därmed så är även tidsbegränsad datumparkering utesluten som ett gångbart alternativ.

Avgiftsbelagd parkering

Införande av avgiftsbelagd parkering ses som den mest effektiva regleringen då den både leder till god omsättning på parkeringsplatser och till ett färre antal långtidsparkeringar, samtidigt som möjligheten till sådan kvarblir. Avgiftsbelagd parkering ökar möjligheten för den som har sin målpunkt i området runt Studentvägen att hitta en ledig parkeringsplats och till att söktrafiken i området därigenom minskar. Genom att införa avgiftsbelagd parkering bedöms att de som har möjlighet till parkering på kvartermark att, i högre omfattning än vad som är fallet idag, söka sig till denna och därmed frigörs ytterligare parkeringsutrymme på gatumarken.

Avgiftsbelagd parkering skapar även incitament att omstrukturera nyttjandet av den egna marken för att på så sätt skapa för verksamheten nödvändiga parkeringsmöjligheter. Av förarbetet till lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. (prop. 1957:157) framgår att parkeringsavgifter kan tas ut för att bland annat motverka överströmning av parkerade fordon från tomtmark till gatumark, vilket stämmer överens med den huvudprincip som återkommande nämns i förarbetena, nämligen den att långtidsparkering, i största möjliga utsträckning, ska ske på tomtmark och att gatumarken främst ska vara till för den rörliga trafiken, samt för den korttidsparkering som hör samman med denna.

Ytterligare kan tilläggas att principen om att avgifter endast får tas ut för parkering med syftet att ordna trafiken, inte hindrar att även andra intressen tas tillvara, såsom exempelvis miljöintressen som också gynnas av avgiftssättningen. Att öka omsättningen av parkerade bilar och underlätta parkeringsövervakningen utgör också sådana förhållanden som får regleras genom parkeringsavgifter och som har till syfte att ordna trafiken.

Boendeparkering

Den nummerskrivning som gjordes i samband med inventeringen visar att fordonen som är parkerade i området till största delen tillhör personer skrivna på andra adresser än inom området. Det kan vara så att fordonen ändå brukas av personer som har sin bostad längs gatan, inventeringen har endast tagit hänsyn till de uppgifter som finns om fordonsägare i vägtrafikregistret.

Inventeringsperiod	Bor i området	Bor i annan del av Uppsala tätort	Bor i annan del av Uppsala kommun	Bor utanför Uppsala kommun	Totalt antal fordon
2023-09-12 20:00-22:00	29,8%	33,1%	3,3%	33,9%	121
2023-09-19 13:00-15:00	16,4%	32,2%	11,8%	39,5%	152

Beslut om nya områden med boendeparkering är mycket ovanliga och görs endast om ett antal kriterier är uppfyllda. Dessa kriterier är bland annat att det är ett äldre område

med liten eller ingen parkering på kvartersmark, att det finns utrymme för både boendeparkering och besöksparkering längs gatorna och att parkeringen är avgiftsbelagd.

Denna utredning visar att parkeringen bör bli avgiftsbelagd. Området är dock mycket litet jämfört med befintliga boendeparkeringsområden och det finns inte tillräckligt med platser för att skapa en bra balans mellan platser med och utan boendeparkering. Det finns parkeringsytor inom många av fastigheterna. Boendeparkering bör inte införas inom området.

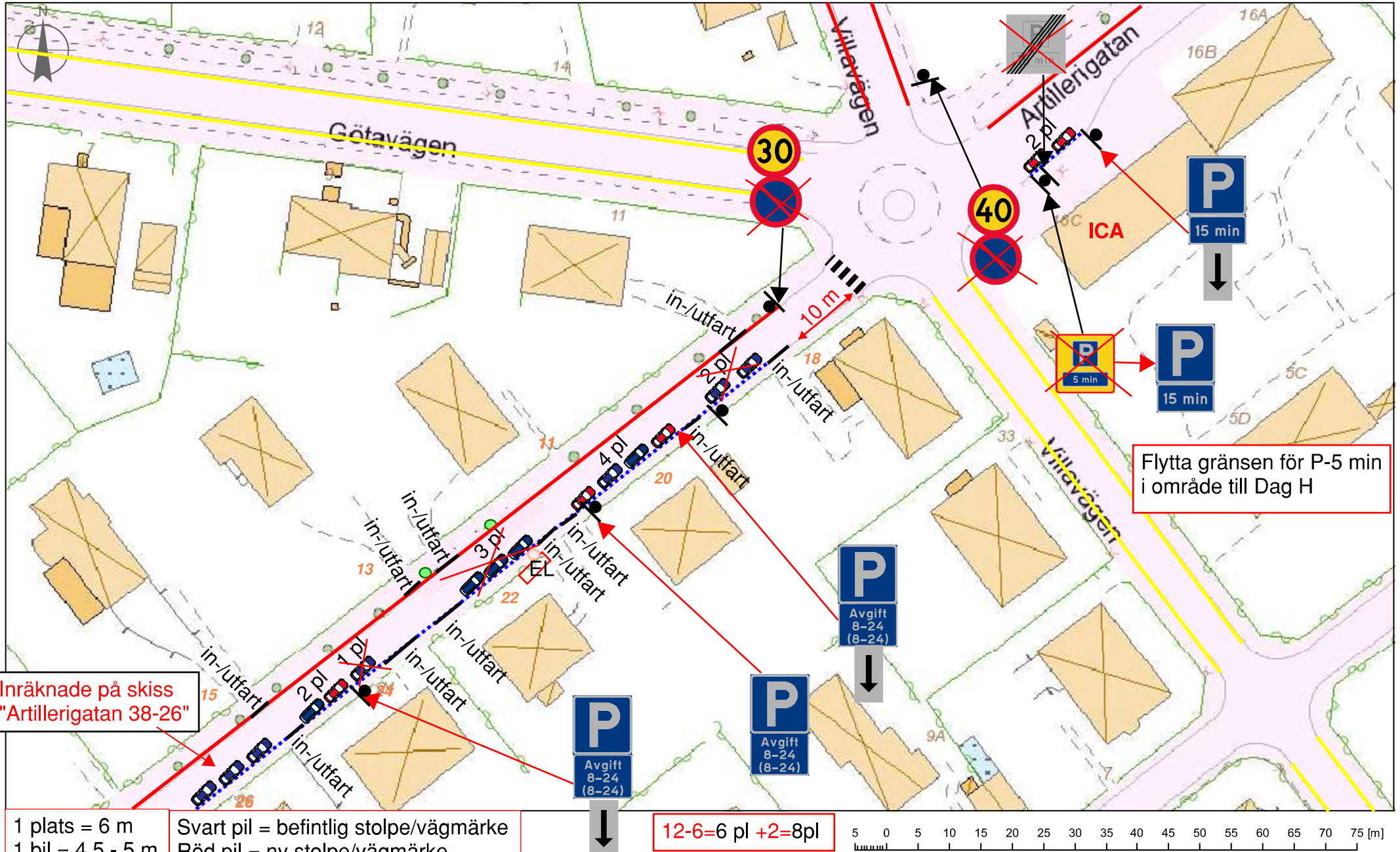
Barnperspektivet

Barnperspektivet har beaktats i utredningen och slutsatsen är att införande av avgiftsbelagd parkering i området bedöms som positivt för de barn som bor och vistas i området. Införandet av avgiftsbelagd parkering innebär minskad söktrafik och med det följer att det blir färre fordonsrörelser i området vilket är positivt för de barn som vistas i trafiken. När parkeringen regleras på gatorna inom ett avgränsat område så skapas struktur och tydlighet i trafikmiljön, vilket ger bättre siktförhållanden och synbarheten för dem som på grund av sin längd inte syns så bra intill parkerade fordon.

Slutsats

Stadsbyggnadsförvaltningen har inom ramen för denna utredning beaktat de olika parkeringsregleringsalternativ som kan anses som relevanta för ett område av den karaktär som utredningen omfattar och ovan resonerat kring de förväntade effekter som dessa kan ge och därefter landat i slutsatsen att föreslagen avgiftsbelagd parkering är mest lämpad för att uppnå god trafiksäkerhet, framkomlighet och hög omsättning på parkeringsplatser i området.

Artillerigatan 26-16



Inräknade på skiss "Artillerigatan 38-26"

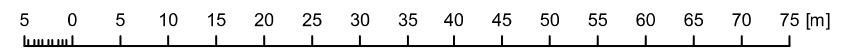
Flytta gränsen för P-5 min i område till Dag H

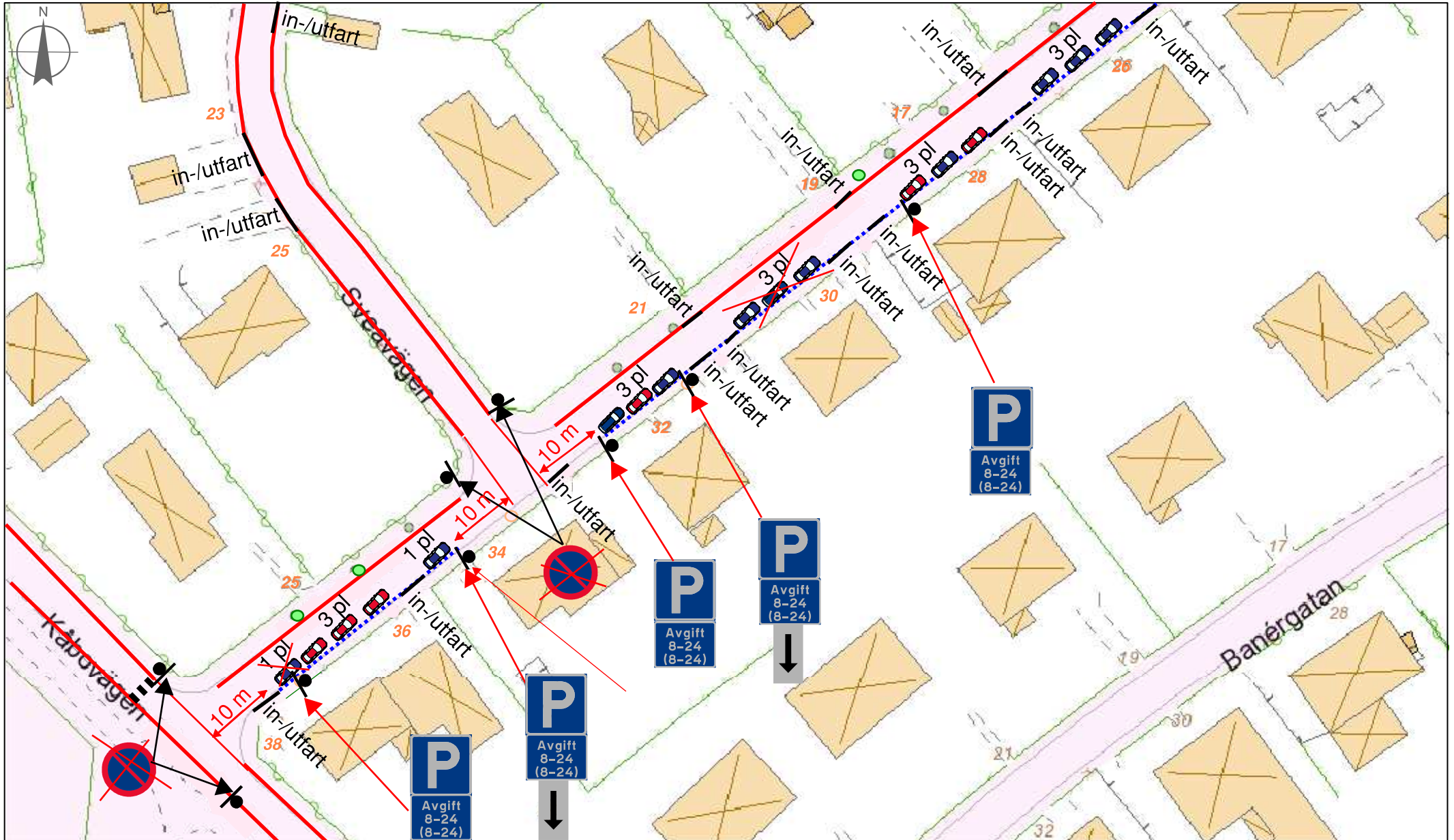
- 1 plats = 6 m
- 1 bil = 4,5 - 5 m
- 1 sopbil = 8 m
- 1 buss = 12 m

Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
Röd pil = ny stolpe/vägmärke

$12-6=6 \text{ pl} +2=8\text{pl}$

3 st grävningar för fundament och stolpe





1 plats = 6 m
 1 bil = 4,5 - 5 m
 1 sopbil = 8 m
 1 buss = 12 m

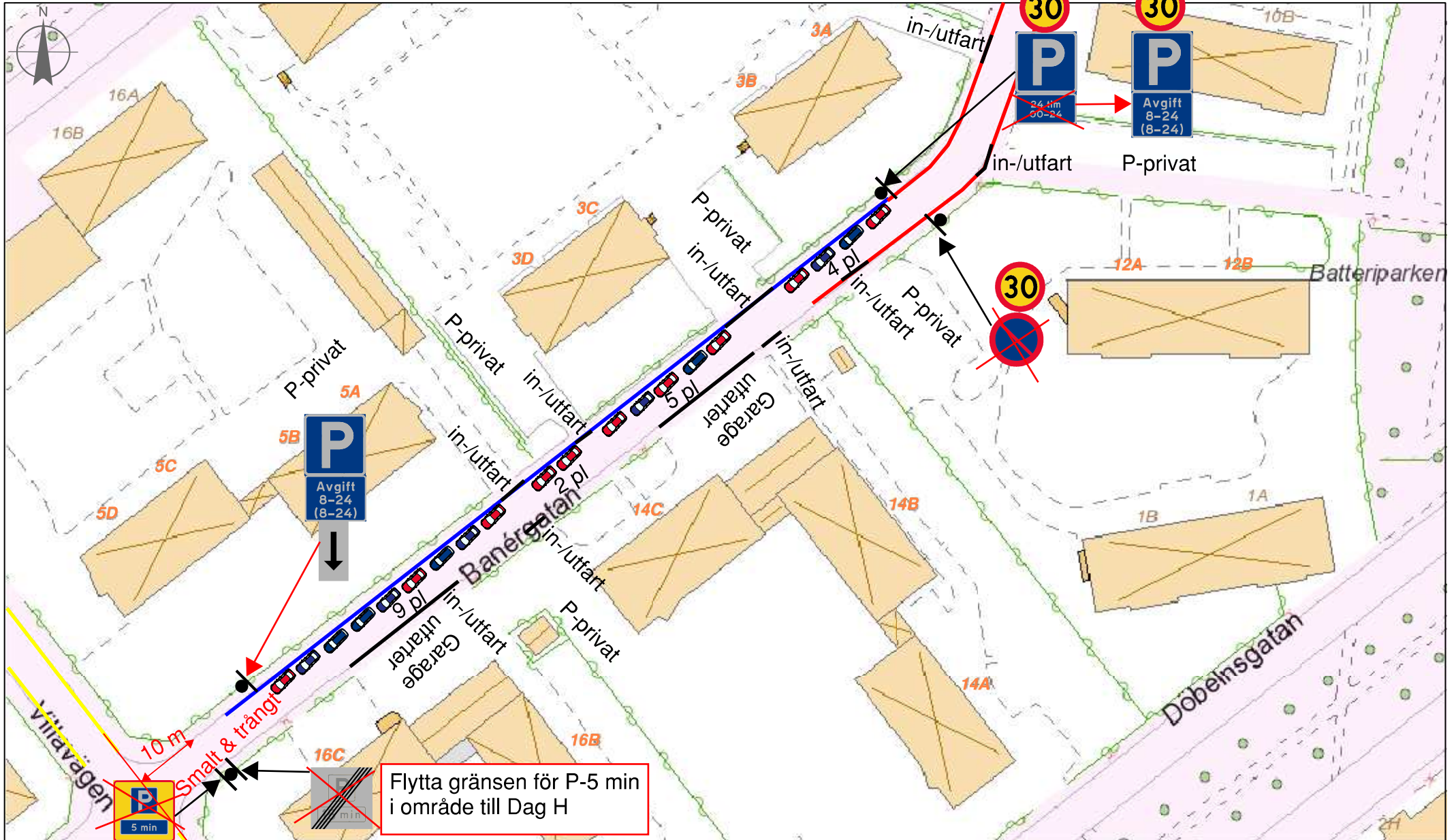
Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
 Röd pil = ny stolpe/vägmärke

17-4=13 pl

2 st grävningar för fundament och stolpe

1:789

Banérgatan 3A-5D



- 1 plats = 6 m
- 1 bil = 4,5 - 5 m
- 1 sopbil = 8 m
- 1 buss = 12 m

Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
 Röd pil = ny stolpe/vägmärke

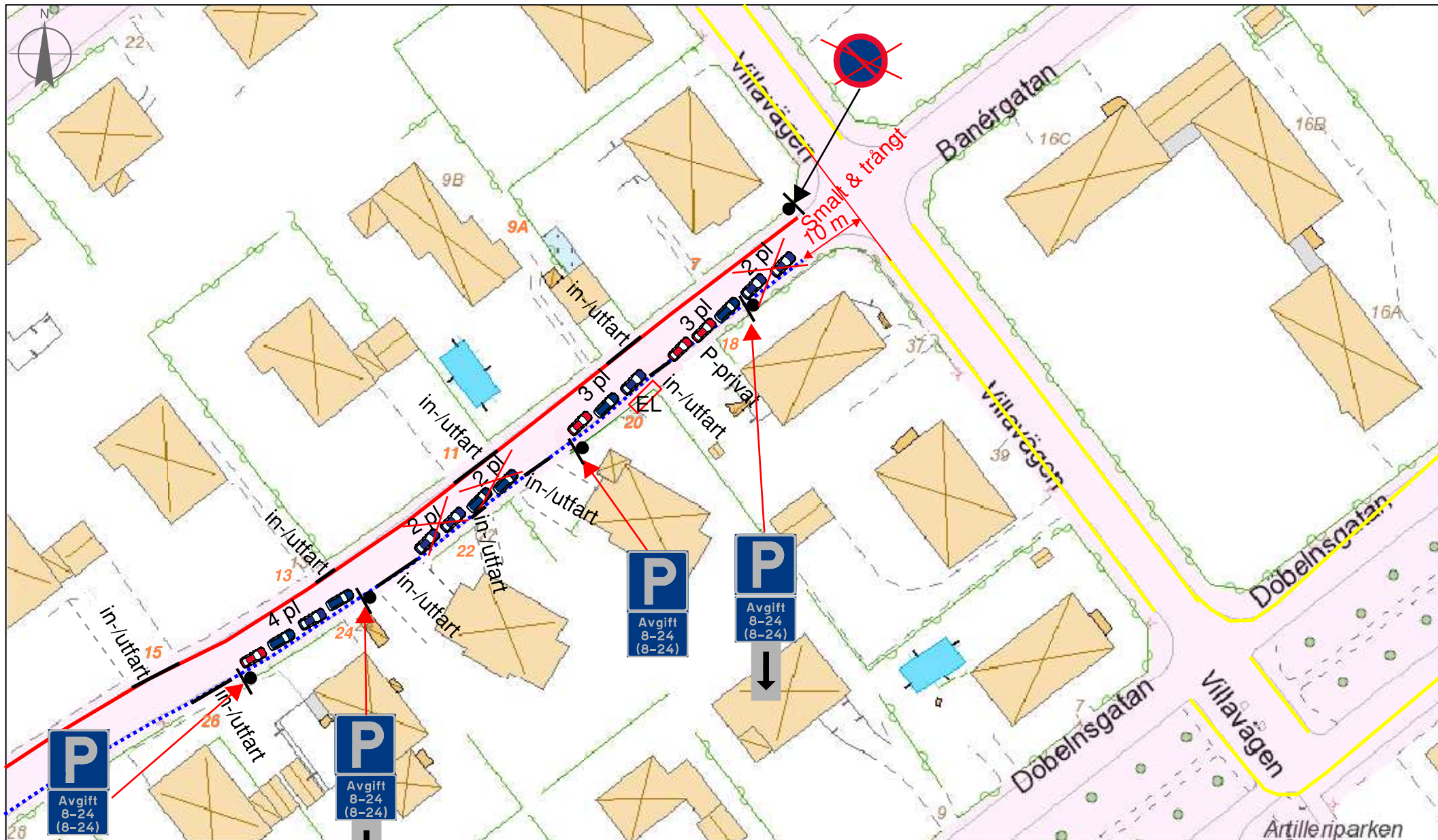
Flytta gränsen för P-5 min i område till Dag H

20 pl

1 st grävning för fundament och stolpe

1:789

Banérgatan 26 - Villavägen

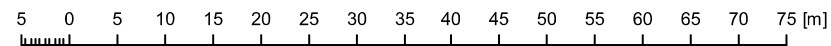


- 1 plats = 6 m
- 1 bil = 4,5 - 5 m
- 1 sopbil = 8 m
- 1 buss = 12 m

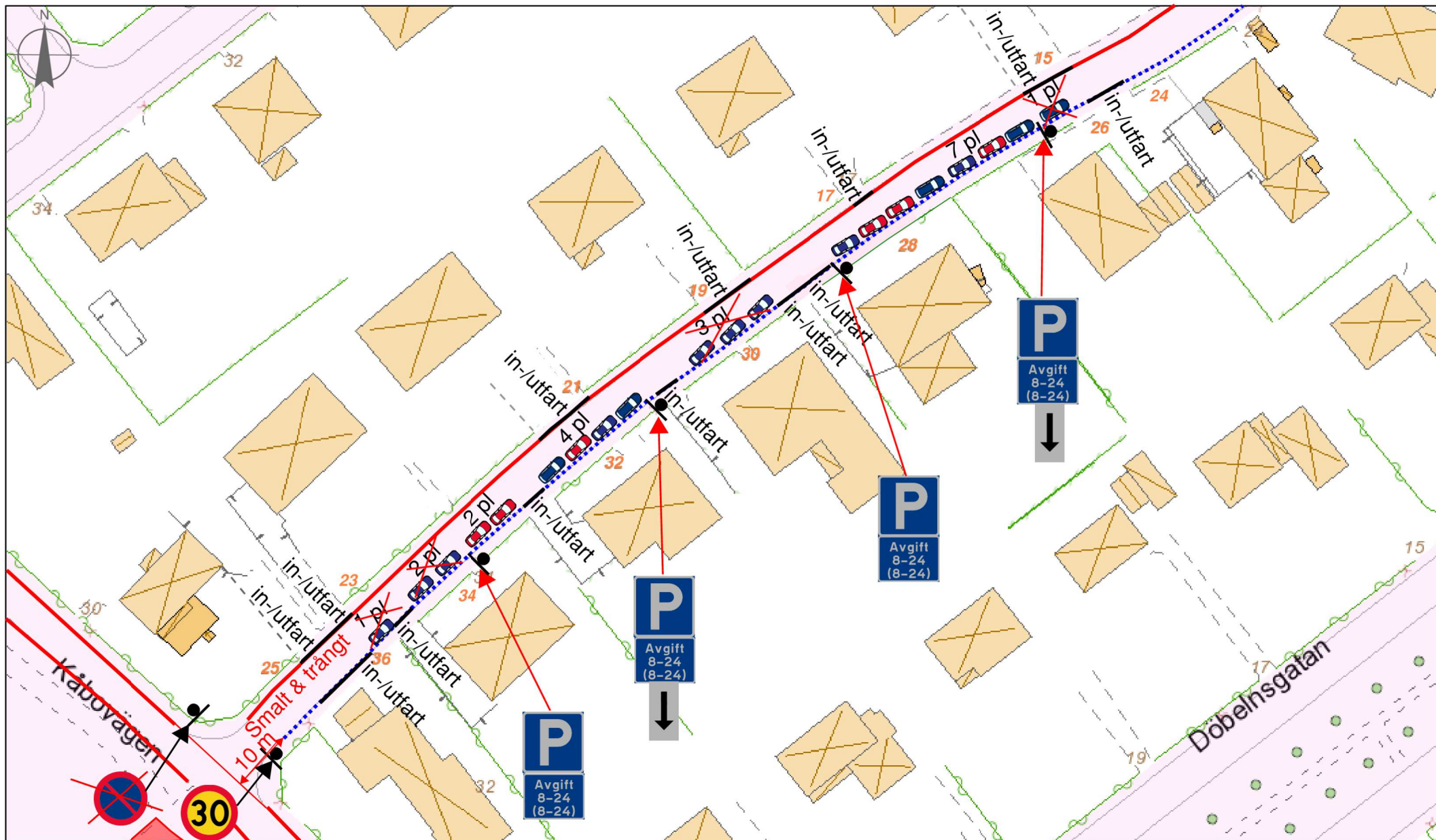
Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
Röd pil = ny stolpe/vägmärke

16-6=10 pl

1 st grävning för fundament och stolpe



Banérgatan 36-26



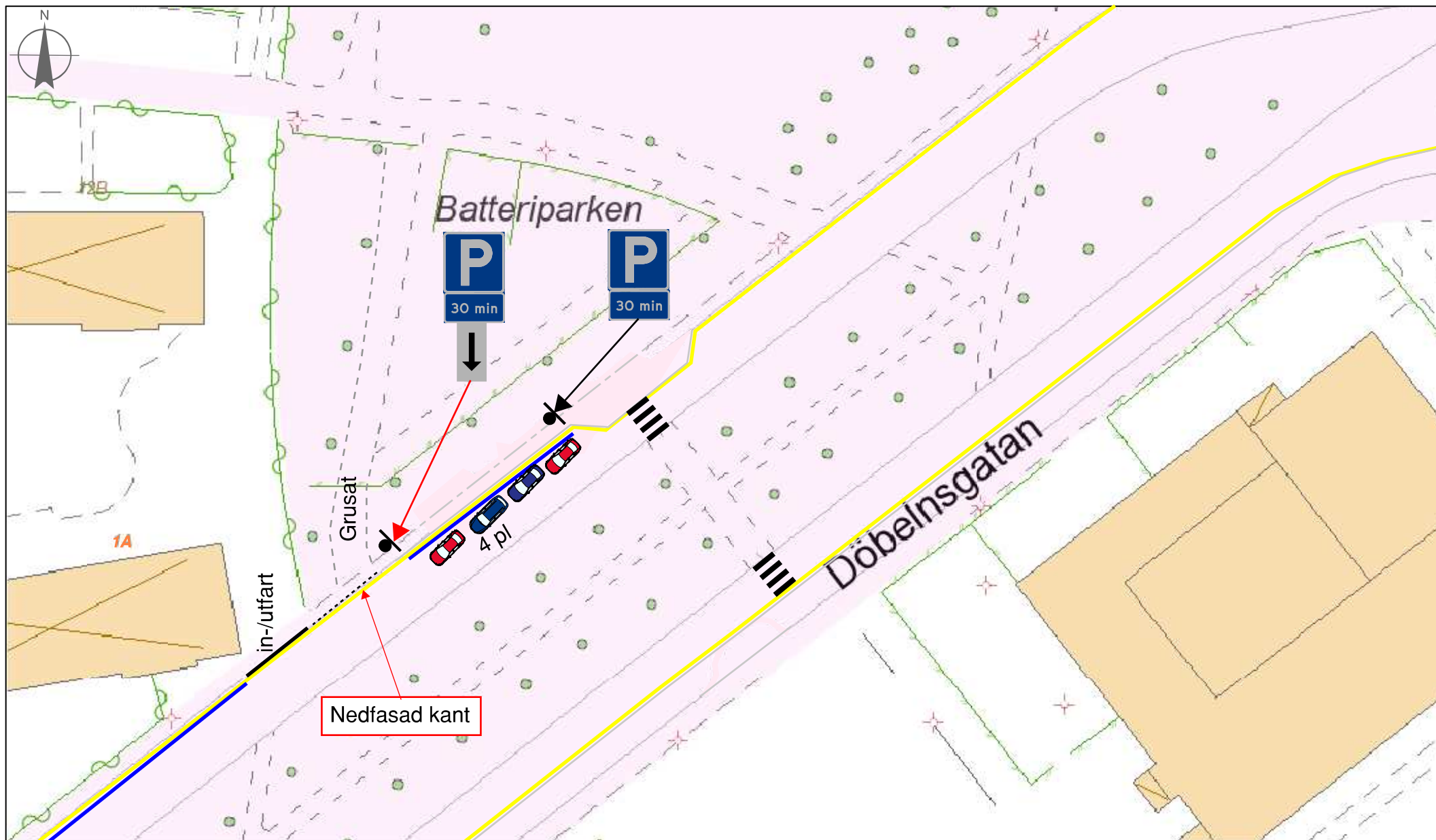
1 plats = 6 m
 1 bil = 4,5 - 5 m
 1 sopbil = 8 m
 1 buss = 12 m

Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
 Röd pil = ny stolpe/vägmärke

20-7=13 pl

0 st grävning för fundament och stolpe

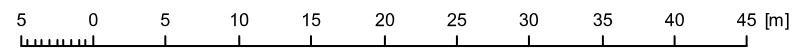
1:789



1 plats = 6 m
1 bil = 4,5 - 5 m
1 sopbil = 8 m
1 buss = 12 m

Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
Röd pil = ny stolpe/vägmärke

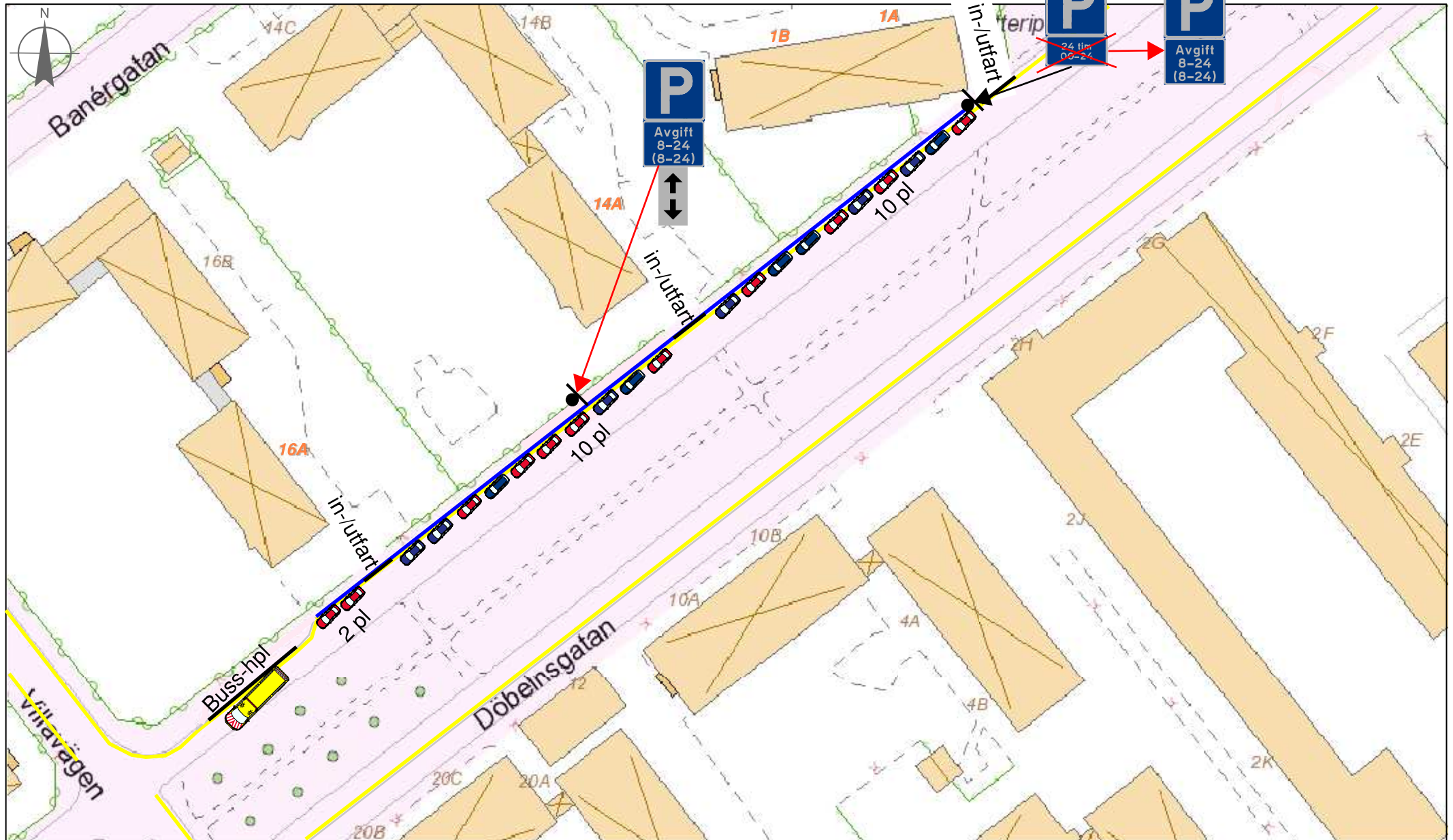
4 pl



1 st grävning för fundament och stolpe

1:519

Döbelnsgatan 1-5



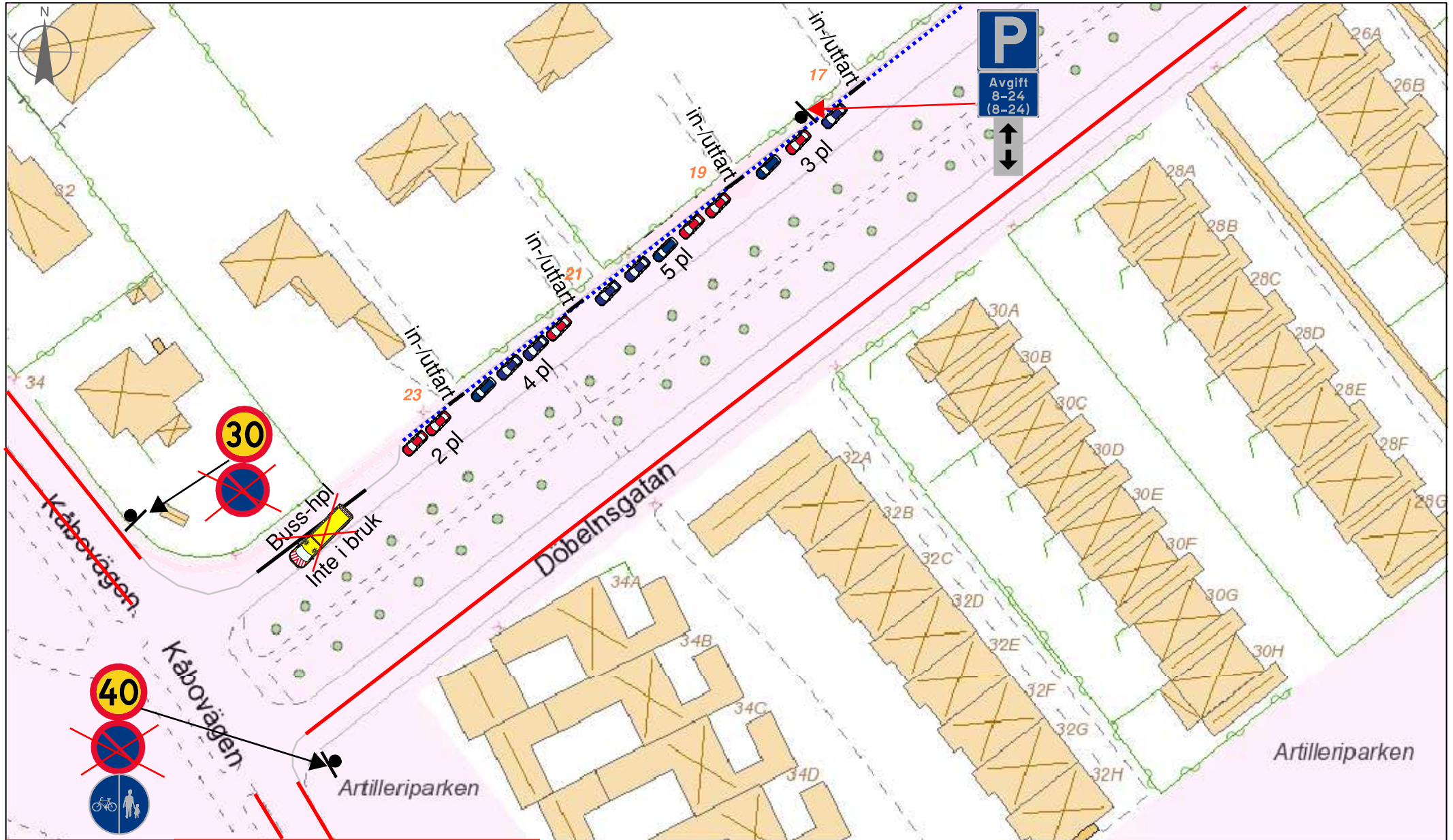
- 1 plats = 6 m
- 1 bil = 4,5 - 5 m
- 1 sopbil = 8 m
- 1 buss = 12 m

Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
Röd pil = ny stolpe/vägmärke

22 pl 0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 [m]

0 st grävning för fundament och stolpe

1:789

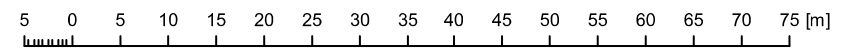


1 plats = 6 m
 1 bil = 4,5 - 5 m
 1 sopbil = 8 m
 1 buss = 12 m

Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
 Röd pil = ny stolpe/vägmärke

14 pl

0 st grävning för fundament och stolpe

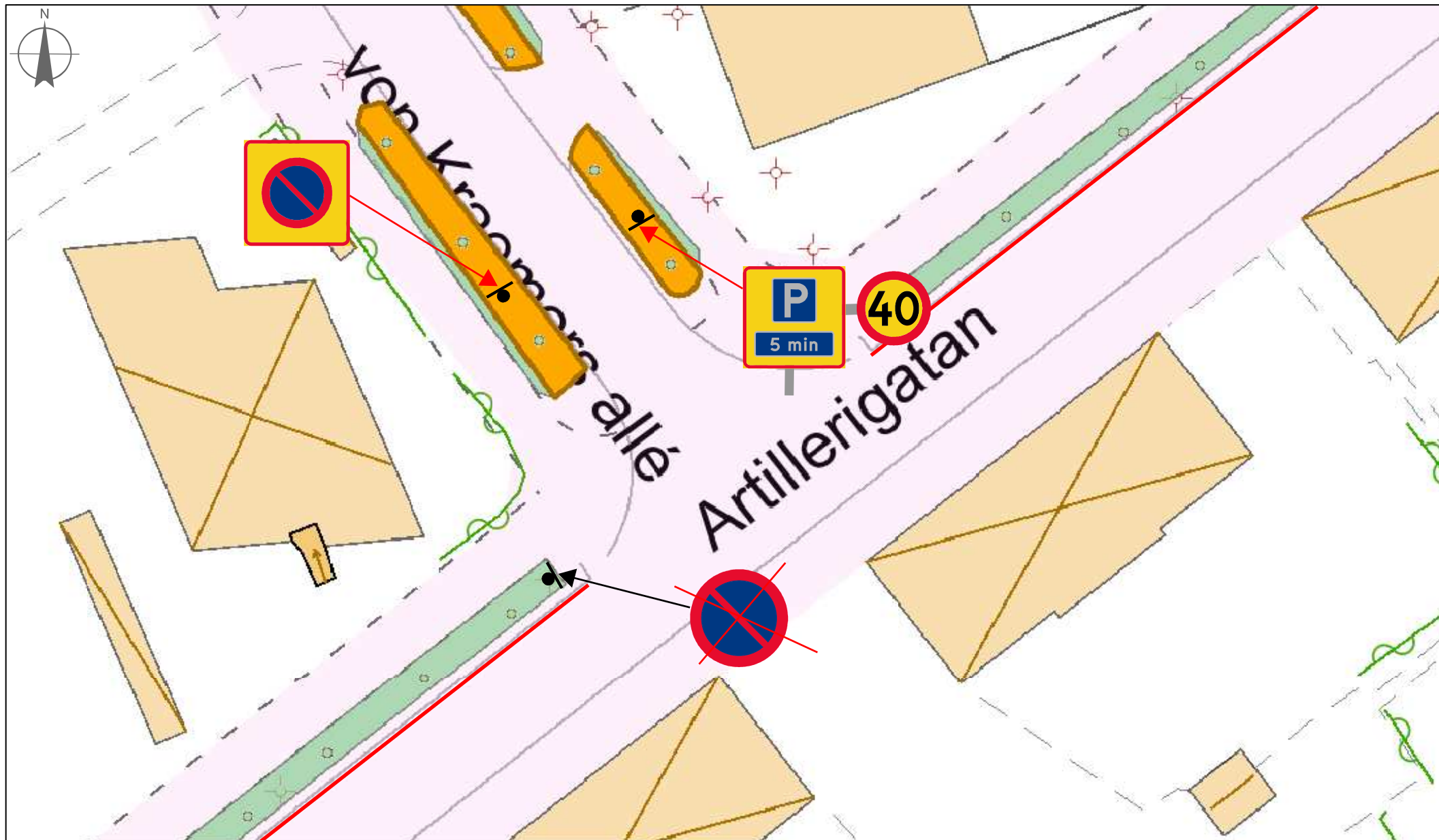


1:789



Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
Röd pil = ny stolpe/vägmärke

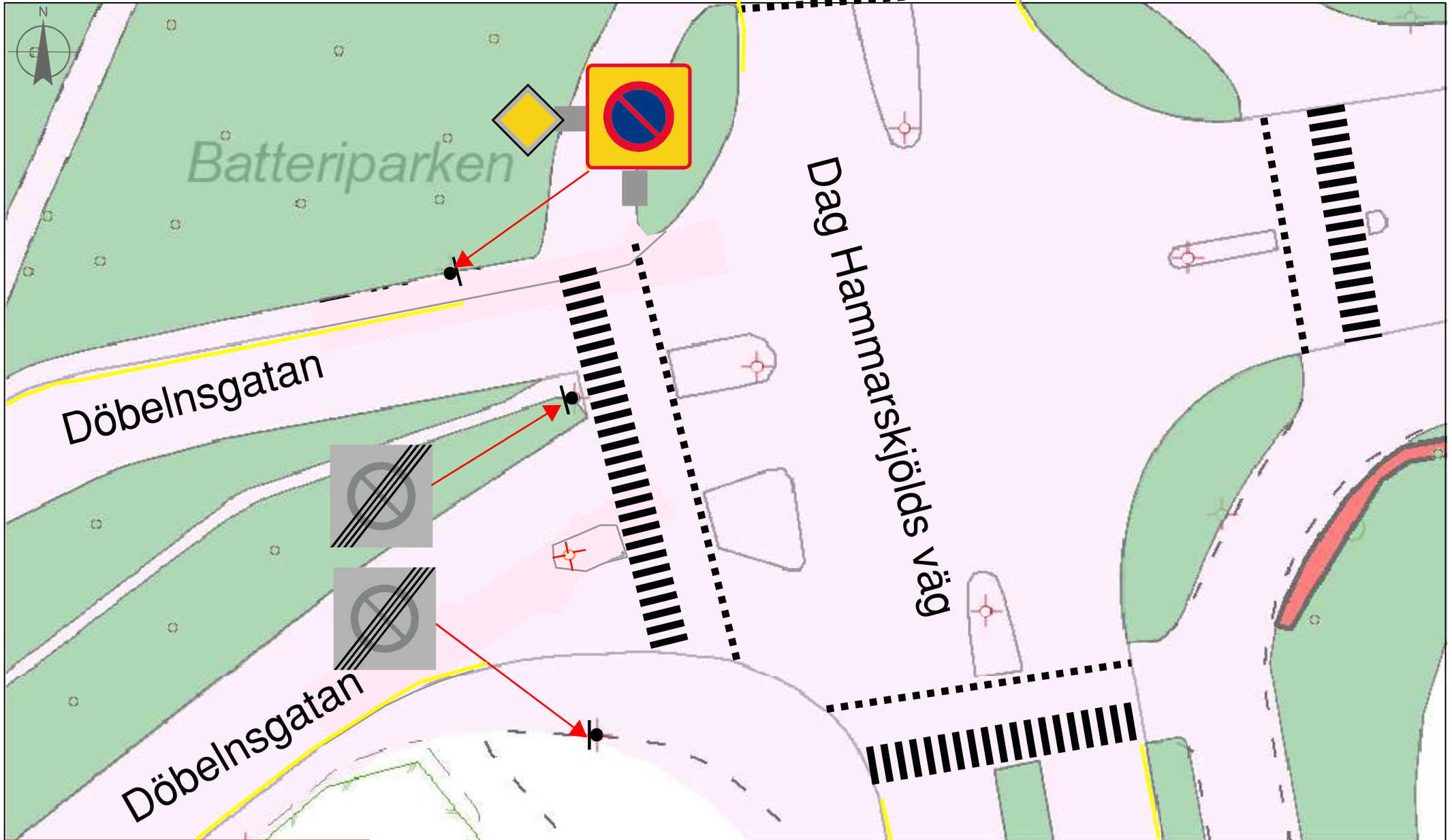
1 st grävning för fundament och stolpe



Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
Röd pil = ny stolpe/vägmärke

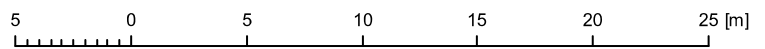
0 st grävning för fundament och stolpe

5 0 5 10 15 20 25 [m]



Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
Röd pil = ny stolpe/vägmärke

0 st grävning för fundament och stolpe



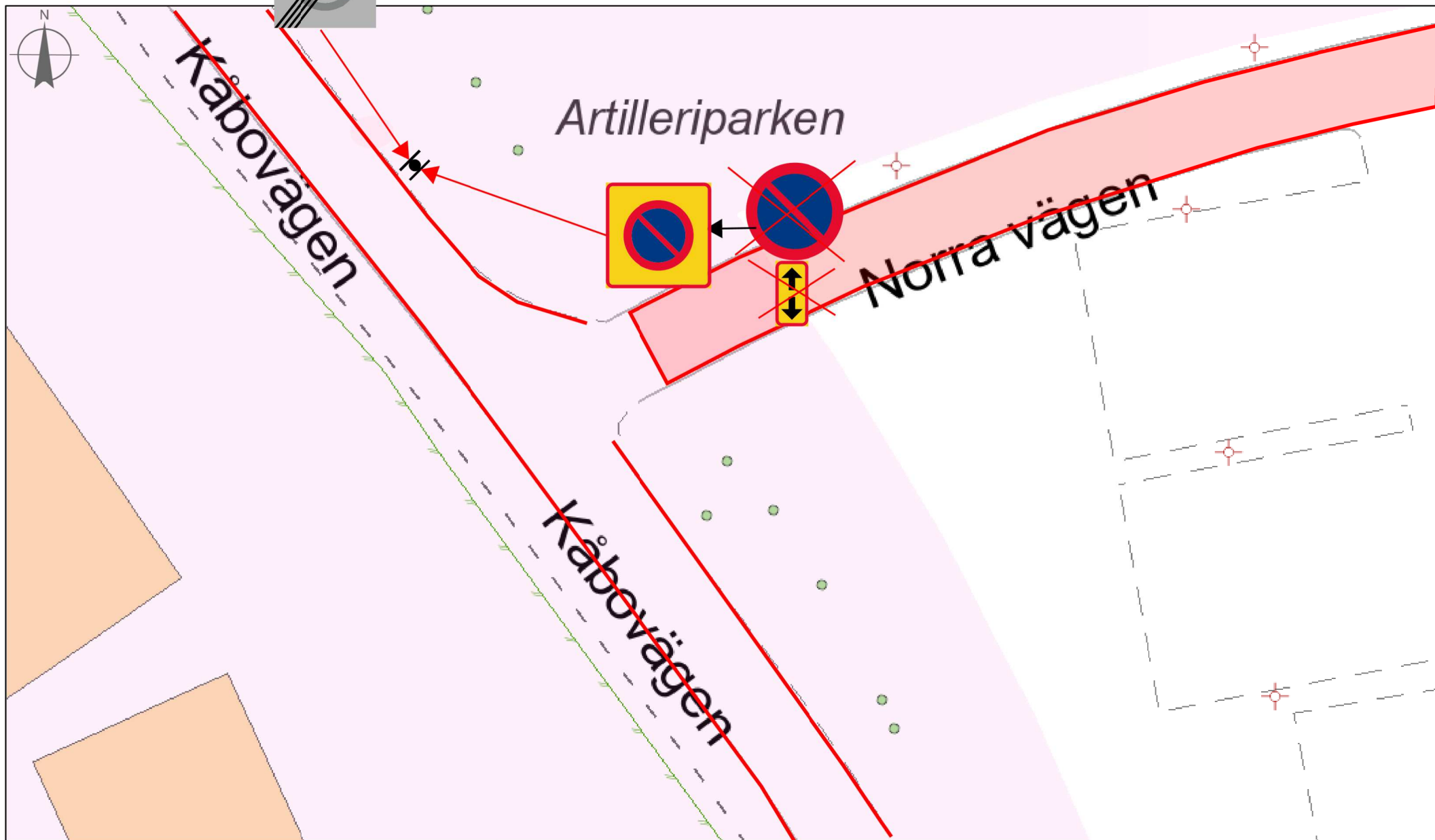


E20/E21



Kåbovägen-Norra vägen

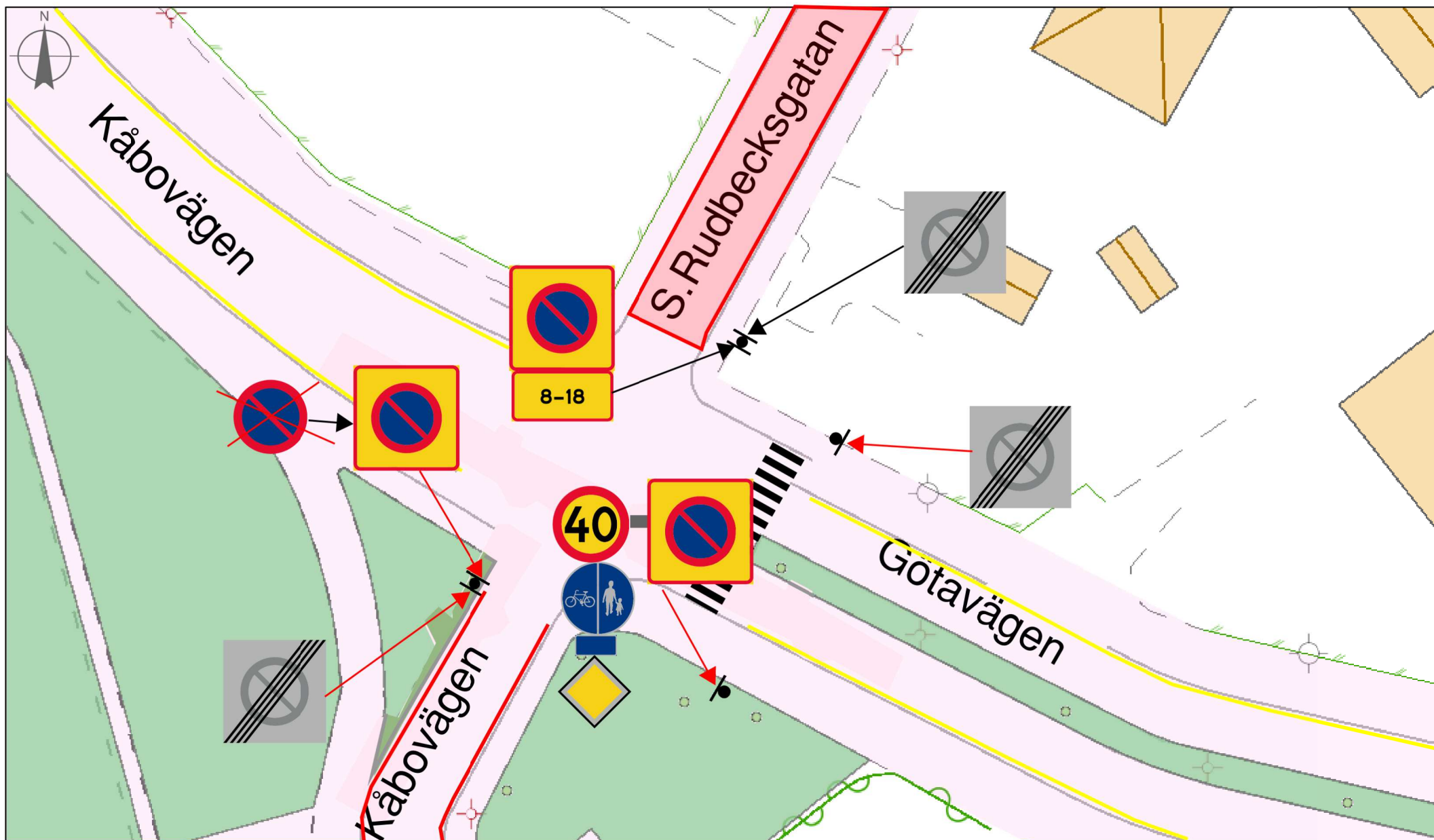
maj 21, 2024



Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
 Röd pil = ny stolpe/vägmärke

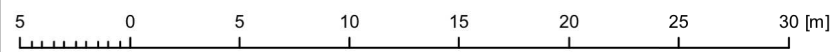
0 st grävning för fundament och stolpe





Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
 Röd pil = ny stolpe/vägmärke

1 st grävning för fundament och stolpe

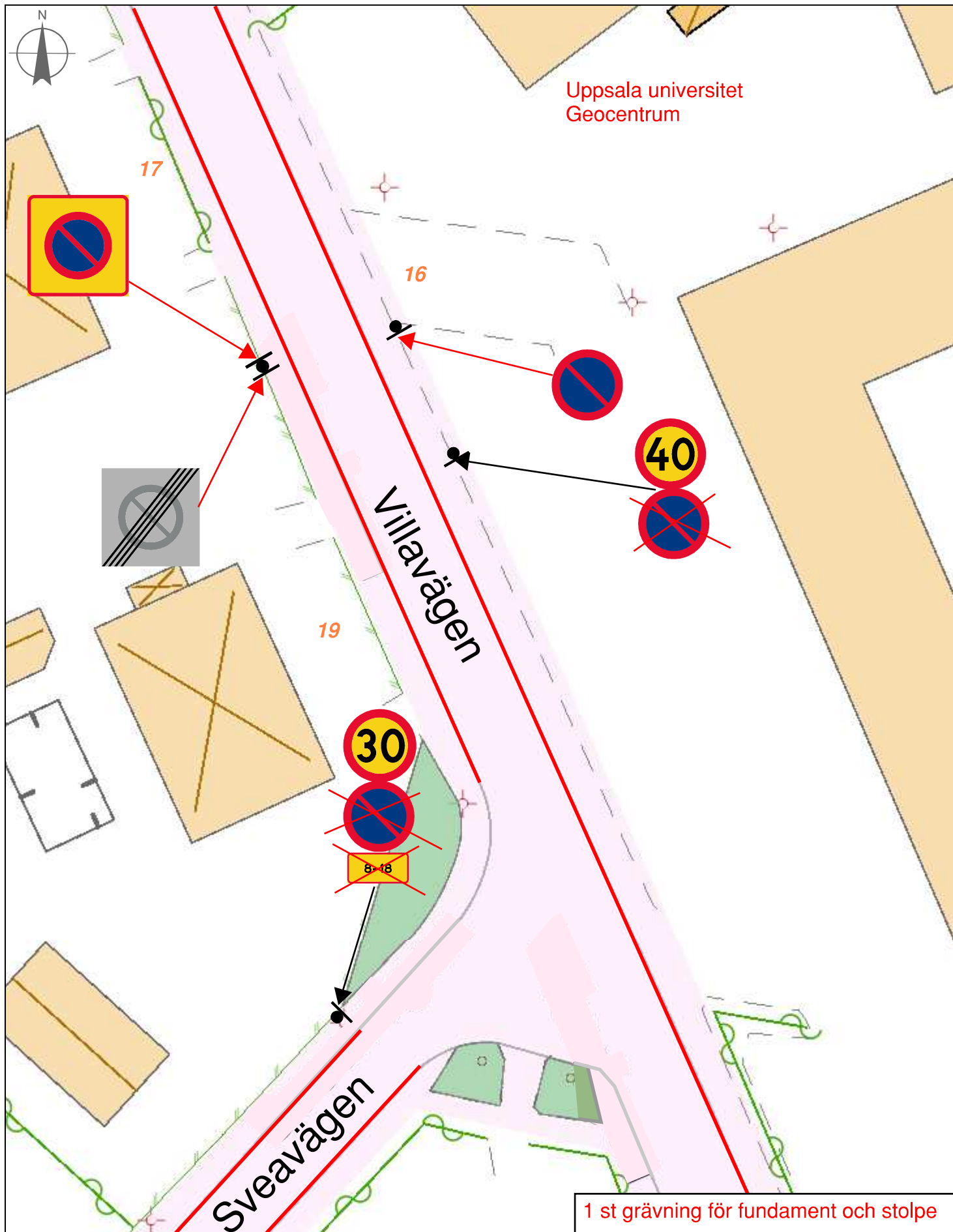




E20/E21

Sveavägen - Villavägen

augusti 21, 2024



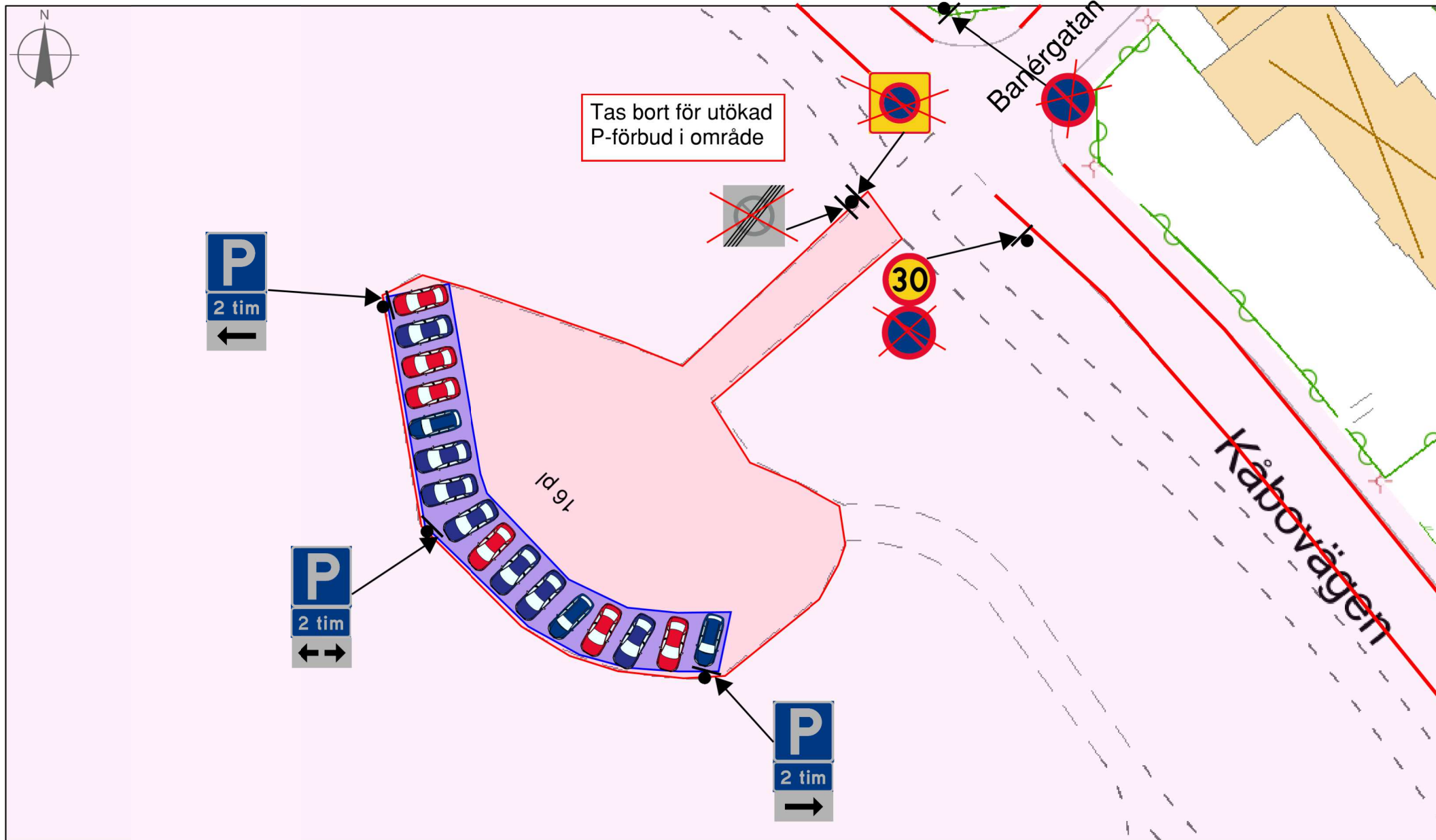
1 st grävning för fundament och stolpe

Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
 Röd pil = ny stolpe/vägmärke



1:355

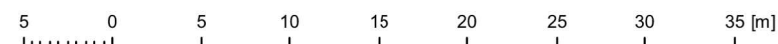
Kåbovägen P-plats



- 1 plats = 6 m
- 1 bil = 4,5 - 5 m
- 1 sopbil = 8 m
- 1 buss = 12 m

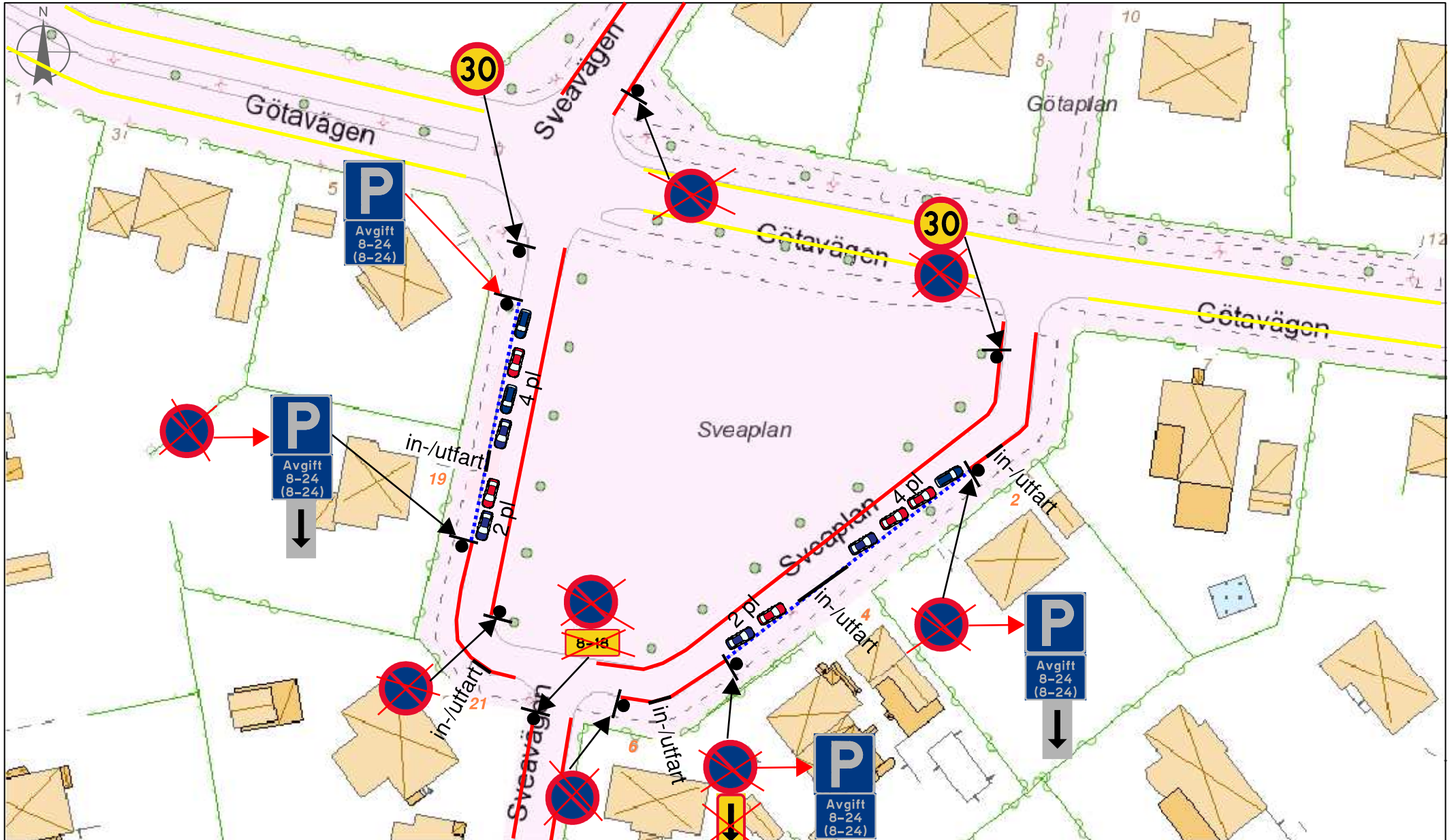
Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
Röd pil = ny stolpe/vägmärke

16 pl



0 st grävning för fundament och stolpe

1:425

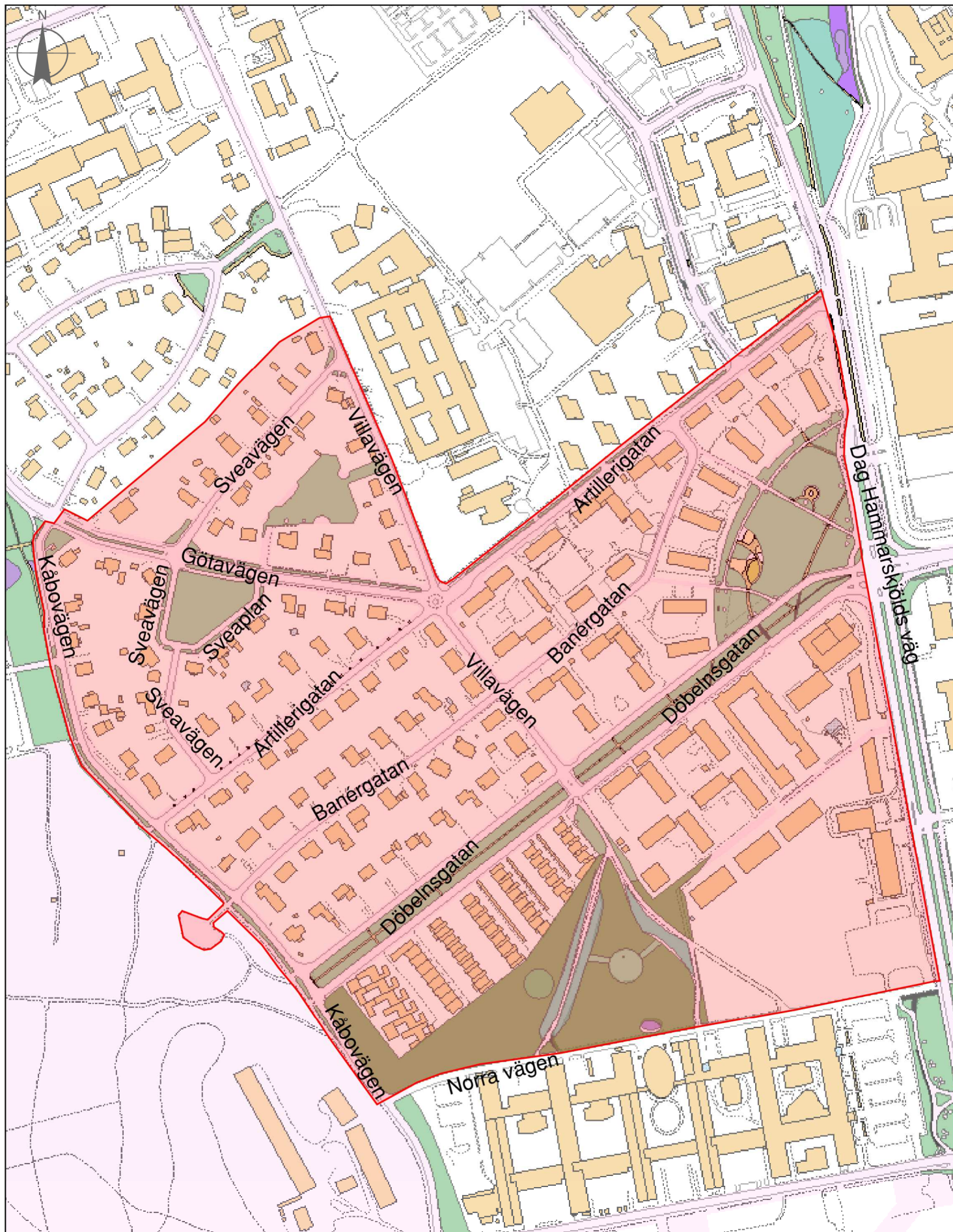


1 plats = 6 m
 1 bil = 4,5 - 5 m
 1 sopbil = 8 m
 1 buss = 12 m

Svart pil = befintlig stolpe/vägmärke
 Röd pil = ny stolpe/vägmärke

1 st grävning för fundament och stolpe

1:789



P-förbud i område

