

# GOTTSUNDA STADSNOD

## PARKERINGS- OCH MOBILITETSUTREDNING

2022-05-13



# GOTTSUNDA STADSNOD

## Parkerings- och mobilitetsutredning

### KUND

Uppsala kommun

### KONSULT

#### WSP Samhällsbyggnad

Bergmästaregatan 2

WSP Sverige AB

791 30 Falun

Besök: Bergmästaregatan 2

Tel: +46 10 7225000

[wsp.com](http://wsp.com)

### KONTAKTPERSONER

#### Uppsala kommun:

Ingrid Lembke von Schéele,

[ingrid.vonscheele@ uppsala.se](mailto:ingrid.vonscheele@ uppsala.se)

Claes Palm,

[claes.palm@ uppsala.se](mailto:claes.palm@ uppsala.se)

#### WSP:

Kristveig Sigurdardottir

[kristveig.sigurdardottir@wsp.com](mailto:kristveig.sigurdardottir@wsp.com)

#### BILD PÅ FÖRSTA SIDAN:

Cykelparkering vid Stadsbalkon i Groningen, Holland  
(Isaksson, 2013)

UPPDRAGSNAMN

Gottsunda parkerings- och  
mobilitetsutredning

UPPDRAGSNUMMER

10321673

FÖRFATTARE

Kristveig Sigurdardottir

Pontus Petersson

DATUM

2022-05-13

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av

Lina Gozzi

# INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>INLEDNING</b>	<b>4</b>
1.1	BAKGRUND	4
1.2	SYFTE	4
1.3	BEGREPPET PARKERINGSBEHOV	4
<b>2</b>	<b>NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>5</b>
2.1	GEOGRAFISKT LÄGE	5
2.2	SOCIOEKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	6
2.3	FRAMTIDA UTVECKLING	7
2.4	RESVANOR	9
2.5	KOLLEKTIVTRAFIK	10
2.6	GÅNG- OCH CYKEL	12
2.7	CYKELPARKERING	14
2.8	BILPARKERING	14
<b>3</b>	<b>UTGÅNGSPUNKTER FÖR PARKERINGSTAL</b>	<b>20</b>
3.1	UPPSALA KOMMUNS PARKERINGSTAL	20
3.2	LÄGESBASERADE PARKERINGSTAL	20
<b>4</b>	<b>LÄGESBASERADE PARKERINGSTAL I GOTTSUNDA22</b>	
4.1	BOSTÄDER	22
4.2	KONTOR & VERKSAMHETER	25
4.3	FÖRSKOLA	26
4.4	HANDEL	26
4.5	SIMHALL	29
4.6	ANDRA IDROTTSANLÄGGNINGAR	31
4.7	KULTURVERKSAMHET	32
<b>5</b>	<b>FLEXIBLA PARKERINGSTAL (MOBILITETSTJÄNSTER)</b>	<b>33</b>
5.1	CYKELFRÄMJANDE ÅTGÄRDER	33
5.2	KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER	34
5.3	PARKERINGSÅTGÄRDER	35
5.4	INFORMATIONÅTGÄRDER & ÖVRIGA ÅTGÄRDER	36
5.5	SAMMANFATTNING	36
<b>6</b>	<b>FRAMTIDA PARKERINGAR I GOTTSUNDA</b>	<b>37</b>
6.1	LÄGESBASERADE PARKERINGSTAL	37
6.2	FLEXIBLA BILPARKERINGSTAL	39
6.3	CYKELPARKERINGAR, LOKALISERINGAR	40
6.4	BILPARKERINGAR, MÖJLIGA LOKALISERINGAR	42
<b>7</b>	<b>FORTSATT ARBETE</b>	<b>43</b>

# 1 INLEDNING

## 1.1 BAKGRUND

Uppsala kommun planerar för utveckling och förtätning av Gottsunda. Planprogrammet för Gottsunda beskriver en omfattande stadsutveckling. I en första etapp fram till år 2035 planeras för cirka 2 500 nya bostäder, nya arbetsplatser, parker och torg samt ett nytt stadsstråk med spårväg. Fram till år 2050 visar planprogrammet på en möjlig utveckling med totalt 5 000–7 000 nya bostäder. Målsättningen är att centrumområdet i Gottsunda ska utvecklas till en stadsnod för södra Uppsala, med en levande och trivsamt centrummiljö för såväl boende som besökare.

Ett av de uttalade målen med stadsutvecklingen är att alla ska kunna vistas och känna sig trygga i Gottsunda. Bland annat ska nya hus med bostäder, butiker och andra lokaler göra det centrala stråket mer levande och tryggt.

I Gottsunda centrum finns idag två stora markparkeringar som används bland annat av kunder till den intilliggande centrumanläggningen. Vid utvecklingen av området planeras dessa parkeringsområden att bebyggas, vilket dels innebär att befintlig parkeringsyta försvinner, dels att behov av ytterligare parkering uppstår på grund av tillkommande bostäder och verksamheter.

Arbetet med Gottsunda stadsnod är fortfarande i ett tidigt skede. Det finns därför inte underlag för kompletta parkeringsutredningar för alla funktioner i området.

WSP har på uppdrag av Uppsala kommun upprättat denna utredning som ett underlag för fortsatt planering av området. I uppdraget har även ingått att genomföra en omvärldsanalys för att samla in aktuell kunskap och exempel på åtgärder som bidrar till en trygg och hållbar parkeringssituation. Denna del av utredningen har redovisats i en rapport 2021-04-12, "Omvärldsanalys parkering, Stadsnod Gottsunda".

## 1.2 SYFTE

Parkerings- och mobilitetsutredningen utgör en fördjupning av Strukturplanen för Gottsunda avseende parkering. Syftet är att ta ett helhetsgrepp kring parkeringsfrågan i området och studera hur efterfrågan kan ändras genom införande av mobilitetstjänster.

Parkerings- och mobilitetsutredningen är avsedd att utgöra ett planeringsunderlag som ska kunna användas i Uppsala kommuns fortsatta planering av Gottsunda stadsnod. Vidare ska utredningen bidra till att ge förutsättningar och rekommendationer för de byggaktörer som är och planerar att bli aktiva i stadsnodens utveckling.

## 1.3 BEGREPPET PARKERINGSBEHOV

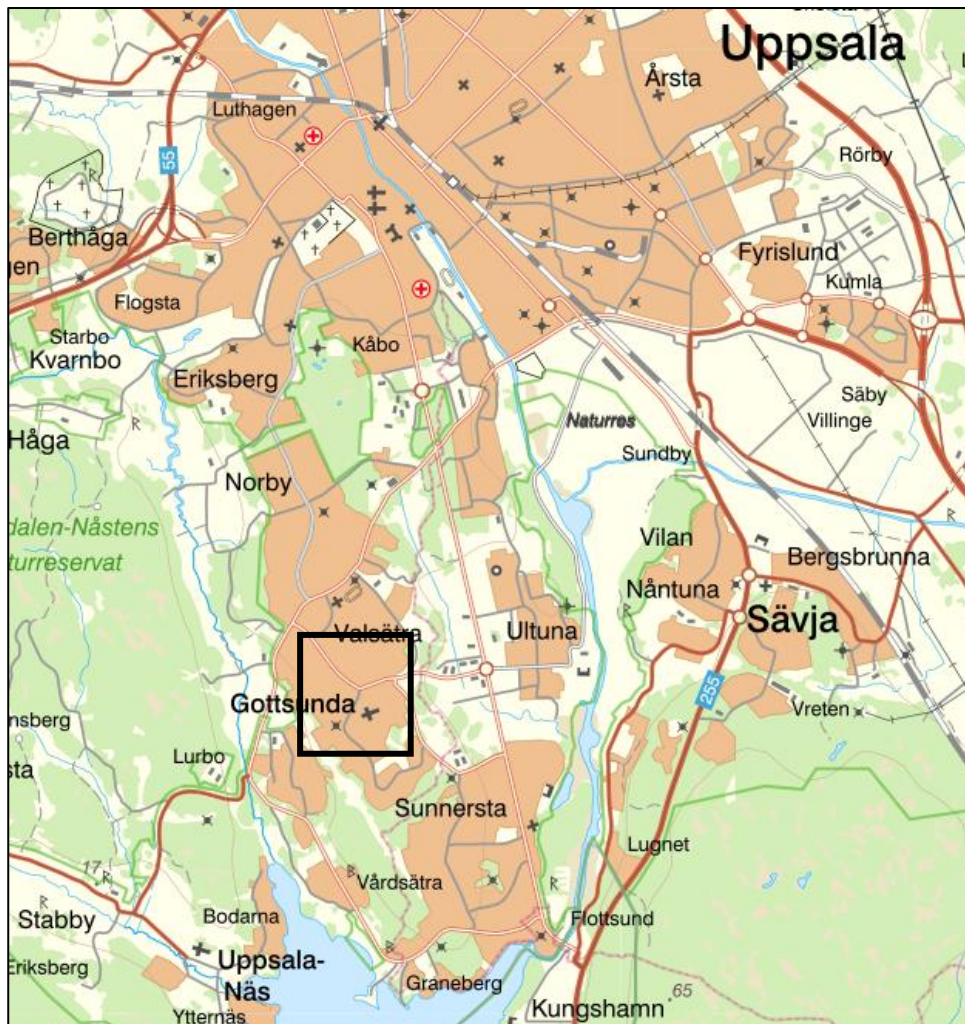
I rapporten används begreppet parkeringsbehov. Det ska dock förtydligas att efterfrågan på bilparkering styrs av både biltillgång, parkeringsutbud, tidsreglering och prissättning. Något allmängiltigt behov av bilparkering existerar inte. Med en medveten strategi för att hålla ner bilandelen i ett område kan exempelvis efterfrågan minska. På samma sätt kan god tillgänglighet och låga parkeringsavgifter öka efterfrågan. Ett verkligt behov för bilparkering uppstår när en individ inte har någon möjlighet att ta sig till och från sin destination på annat sätt än med bil.

## 2 NULÄGE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

### 2.1 GEOGRAFISKT LÄGE

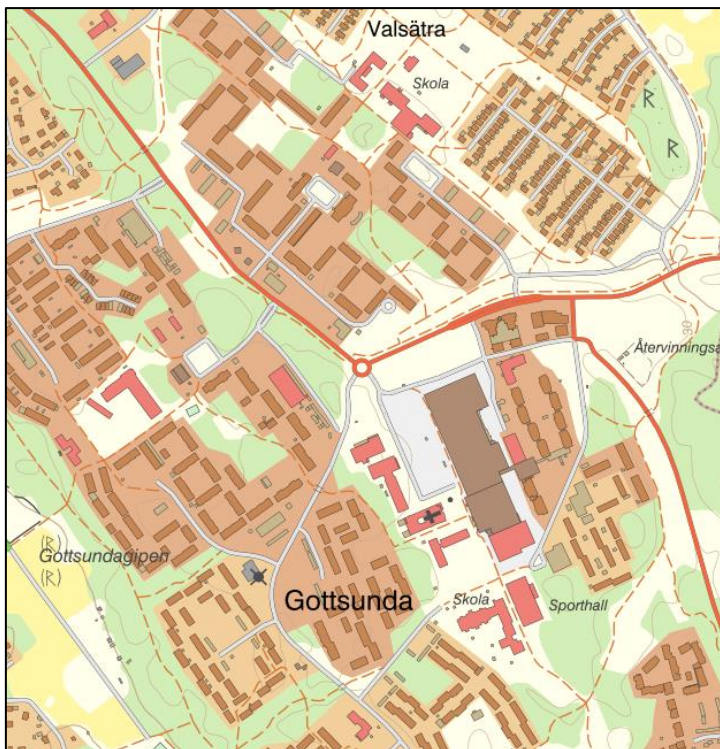
Gottsunda är beläget i den sydvästra delen av Uppsala, cirka 6 kilometer från centrum.

Modernismens planeringsideal präglar Gottsundaområdet med en tydlig separering av områdets delar och funktioner. Områdets infrastruktur är tydligt uppdelad utifrån trafikslag och funktion. Fotgängare och cyklister har ett finmaskigt nät av stråk som ofta löper genom områdets parkmiljöer. Bilar och andra fordon matas via områdets huvudgator som är tydligt trafikanpassade utan stadsliv eller upplevelsevärden för gående och cyklister. Bostadsbebyggelsen ligger separerad från de större matargatorna och nås via lugnare lokalgator. Även bilparkeringar i form av stora markparkeringar ligger separerade från bostadsbebyggelsen, ofta i mellanrummen mellan bebyggelse och trafikinfrastruktur. Områdets bebyggelse är tydligt uppdelad efter funktion – skola, handel, idrott och bostäder var för sig. Även olika bostadstyper och upplåtelseformer har en tydlig geografisk uppdelning. I områdets ytterkanter finns småhus och villor, i söder och öster finns bostadsrätter och flerbostadshus, i områdets centrala delar framförallt hyresrätter.



Figur 1. Planområdets lokalisering. Kartkälla: Lantmäteriet.

I Gottsunda centrum finns i nuläget befintlig bebyggelse med många olika verksamheter, exempelvis livsmedelsbutiker, detaljhandel, restauranger, kulturhus, Gottsundabadet, vårdcentral, folktandvård, grundskola bibliotek och kyrka. Den största delen av den befintliga byggelsen planeras att bevaras. Vissa delar är dock tänkta att rivras och ersättas med nya byggnader, exempelvis simhallen, sporthallen och kulturhuset som finns i den södra delen av centrumbyggnaden.



Figur 2. Befintlig utformning av utredningsområdet. Kartkälla: Lantmäteriet.

## 2.2 SOCIOEKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Likt många miljonprogramsområden byggdes Gottsundaområdet som en satellitstadsdel i stadens ytterkant. Gottsundaområdets olika delar ligger också till stor del frånvända och frånskilda från varandra. Detta gör att området har en begränsad sammankoppling internt och med övriga Uppsala. De socioekonomiska klyftorna har över tid vuxit och gjort avtryck i Gottsundaområdet. De boende i centrala Gottsundaområdet har generellt låg utbildningsnivå och låg förvärvsinkomst. Här finns på många sätt en hög sårbarhet, som märks genom fattigdom, trångboddhet och kriminalitet som påverkar de boendes vardag och livsvillkor. Det finns skillnader mellan hur män och kvinnor kan använda det offentliga rummet. Gottsundaområdet förknippas delvis med negativa bilder kopplat till kriminalitet och otrygghet. En bild som förstärks genom social oro med bland annat bilbränder som återkommande blossat upp i området.

Gottsunda räknas enligt polisen som ett särskilt utsatt område. Definitionen för ett utsatt område är en plats där den socioekonomiska statusen är låg och där kriminella har en inverkan på lokalsamhället. Det förekommer hot och utpressning samt offentliga våldshandlingar som riskerar att skada tredje man. Det finns också ett utåtagerande missnöje mot samhället i området. Därför pågår sedan flera år långsiktiga satsningar i Gottsunda som ska förebygga och minska brottslighet samt öka tryggheten i området.

## 2.3 FRAMTIDA UTVECKLING

Uppsala planerar för 340 000 invånare och 70 000 nya arbetsplatser fram till år 2050. Kommunens översiktsplan anger att detta ska ske genom att stadsnoder avlastar innerstaden med service, arbetsplatser och handel. Gottsundaområdet är tillsammans med Ultuna tänkt att utgöra en stadsnod i södra Uppsala.



Figur 3. Föreslagen bebyggelseutveckling i stadsnoden. Kartkälla: Mandaworks / Warm in the Winter, Strukturplan.

Gottsunda stadsnod bedöms kunna kompletteras med cirka 2 500 nya bostäder, idrottsanläggningar, simhall, kulturhus och lokaler för handel, service och arbetsplatser. Utveckling ska ske med hänsyn till områdets kvaliteter och brister på ett sätt som skapar positiva synergier på såväl kort som lång sikt. För att inrymma detta planeras vissa befintliga hus rivas, markparkeringar bebyggas och viss transportinfrastruktur byggs om.

I planeringen av stadsnodens framtida utformning har Mandawork / Warm in the Winter arbetat fram en strukturplan för stadsnoden. Enligt Strukturplanen föreslås stadsnoden få en ny bebyggelsestruktur i enlighet med Figur 3.

Förslaget innebär att stadsnoden bebyggas med cirka 261 000 kvadratmeter (kvm) ny bruttoarea (BTA)<sup>1</sup>, exklusive parkering. Den tillkommande bruttoarean består av bostäder, förskolor, lokaler, kulturhus och idrott.

<sup>1</sup> Bruttoarea, BTA, är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.

Tabell 1. Planerad nybyggnation av BTA exklusive parkering i stadsnoden enligt Strukturplanen.

Ändamål	Nybyggnation av BTA
Bostäder	233 300 kvm, vilket motsvarar 186 620 kvm BOA
Förskola	4 950 kvm
Lokaler	9 870 kvm
Kultur	4 200 kvm
Idrott	8 800 kvm

I samband med utvecklingen av stadsnoden kommer vissa befintliga byggnader också att rivas. Detta gör att den totala förändringen av bruttoarean är mindre än den nybyggnation av bruttoarea som planeras. I nedanstående tabell redovisas ungefärliga byggnadsareor för respektive funktion som kommer att rivas. Utöver det som finns med i tabellen kommer även vissa andra funktioner som simhall och kulturhus att rivas, dessa kommer dock att ersättas i nya lägen och finns därför inte medtagna här.

Tabell 2. Ungefärlig byggnadsarea för respektive funktion som rivs. \*Bostadsarean är en uppskattning av arean som kommer att rivas i områden som delvis rivs för att ge plats åt ny infrastruktur.

Ändamål	Rivning av BTA
Service / Skola	6 000 kvm

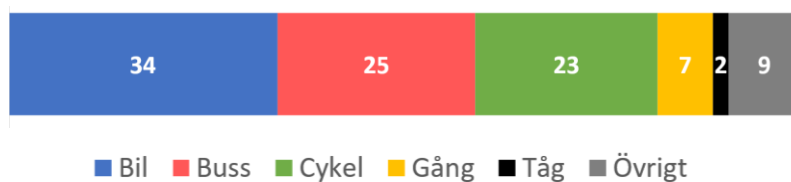


## 2.4 RESVANOR

Under hösten år 2015 genomförde Uppsala kommun en resvaneundersökning (Uppsala kommun, 2016). I undersökningen delades Uppsala tätort in i 12 områden varav ett var Gottsunda. Svartsbenägenheten var lägst i Gottsunda med 34 %. Valet att färdas med bil, buss, cykel eller till fots är beroende av en mängd faktorer, bland annat körkortsinnehav och biltillgång. I Gottsunda hade 72 % körkort och 69 % tillgång till bil. Detta kan jämföras med snittet för Uppsala tätort som ligger på 86 respektive 73 %. Jämfört med resvaneundersökningen som kommunen gjorde år 2010 hade biltillgången år 2015 minskat med 7 procentenheter (från 76 % år 2010).

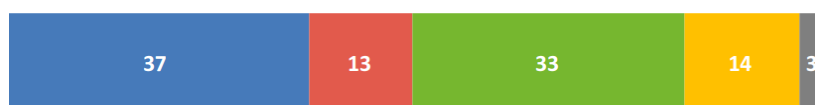
Enligt planprogrammet för stadsnoden har knappt hälften av hushållen i såväl Uppsala stad som Gottsundaområdet tillgång till minst en bil. I delar av Gottsundaområdet är det endast en tredjedel av hushållen som har bil, medan det i andra stadsdelar är nästan nio tiondelar som har bil. (Uppsala kommun, 2019)

För Gottsunda var färdmedelsfördelningen år 2015 följande:



Figur 4. Färdmedelsfördelning i Gottsunda 2015. Källa (Uppsala kommun, 2016)

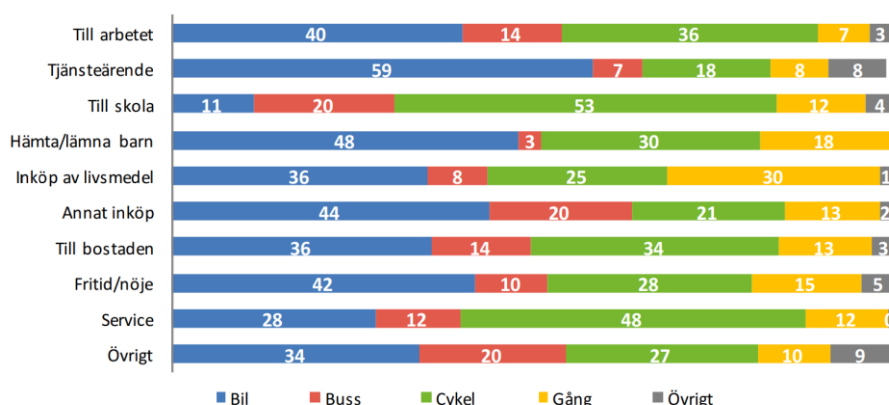
För Uppsala kommun såg fördelningen ut så här:



Figur 5. Färdmedelsfördelning i Uppsala kommun 2015. Källa (Uppsala kommun, 2016)

En av de tre vanligaste resrelationerna (antal resor) till/från två områden med buss är mellan Uppsala centrum och Gottsunda.

När det gäller fördelningen av färd sätt beroende på ärende fördelar sig dess på nedanstående sätt i Uppsala kommun enligt undersökningen.



Figur 6. Färdmedelsfördelning för olika ärenden i Uppsala kommun 2015. Källa (Uppsala kommun, 2016)

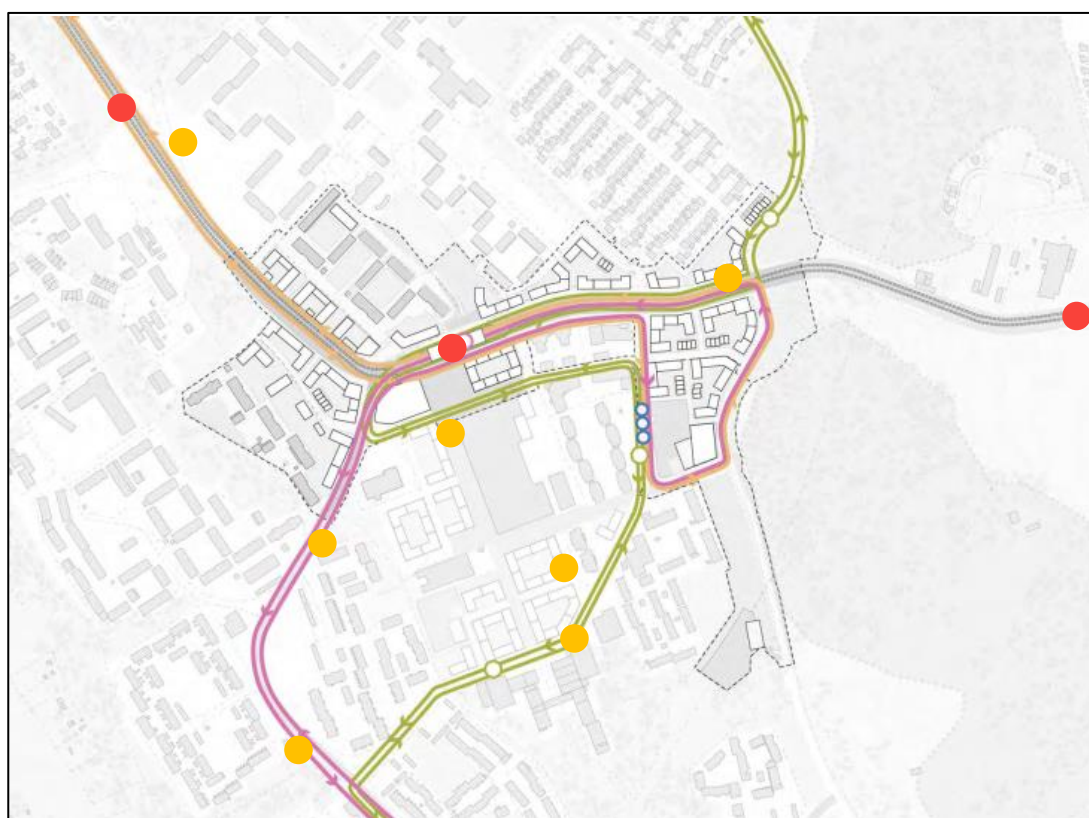
## 2.5 KOLLEKTIVTRAFIK

### 2.5.1 Befintlig kollektivtrafik

Det aktuella området trafikeras av stadsbussar med fem olika linjer; 3, 4, 7, 11 och 31. Fyra av dessa trafikerar Gottsunda centrum. Utöver hållplatsläget vid Gottsunda centrum finns sex andra busshållplatser i eller i nära anslutning till området.

Tabell 3. Linjer som trafikerar området och dess turtäthet.

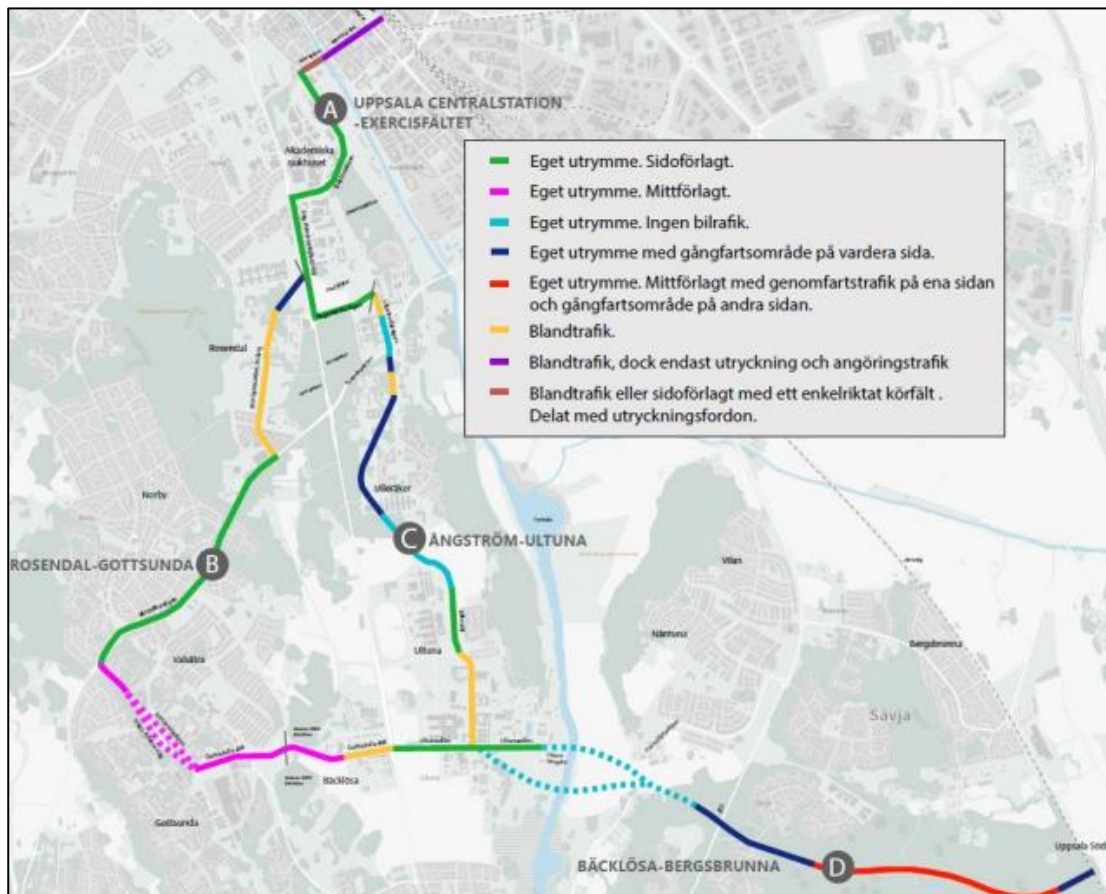
Linje	Sträckning	Turtäthet
3	Nyby – Gränby – Kvarngärdet – City – Akademiska sjukhuset – Rosendal – Valsätra – Gottsunda östra	Var 6:e minut
4	Årsta norra – Gränbystaden – City – Akademiska sjukhuset - Ulleråker – Ultuna – Gottsunda centrum	Var 10:e minut
7	Fyrislund – Årsta – City – Norby – Gottsunda	Var 10:e minut
11	Fyrislund – City – Akademiska sjukhuset – Vårdsätra – Sunnersta – Gottsunda centrum	Var 15:e minut
31	Vilan – Sävja - Nåntuna Backe – Sunnersta - Gottsunda centrum	Var 30:e minut



Figur 7. Befintlig och framtida kollektivtrafik i området. Röda prickar illustrerar föreslagna hållplatslägen på planerad spårvägslinje och orangea prickar illustrerar befintliga busshållplatser. Kartkälla: Mandaworks / Warm in the Winters, Strukturplan.

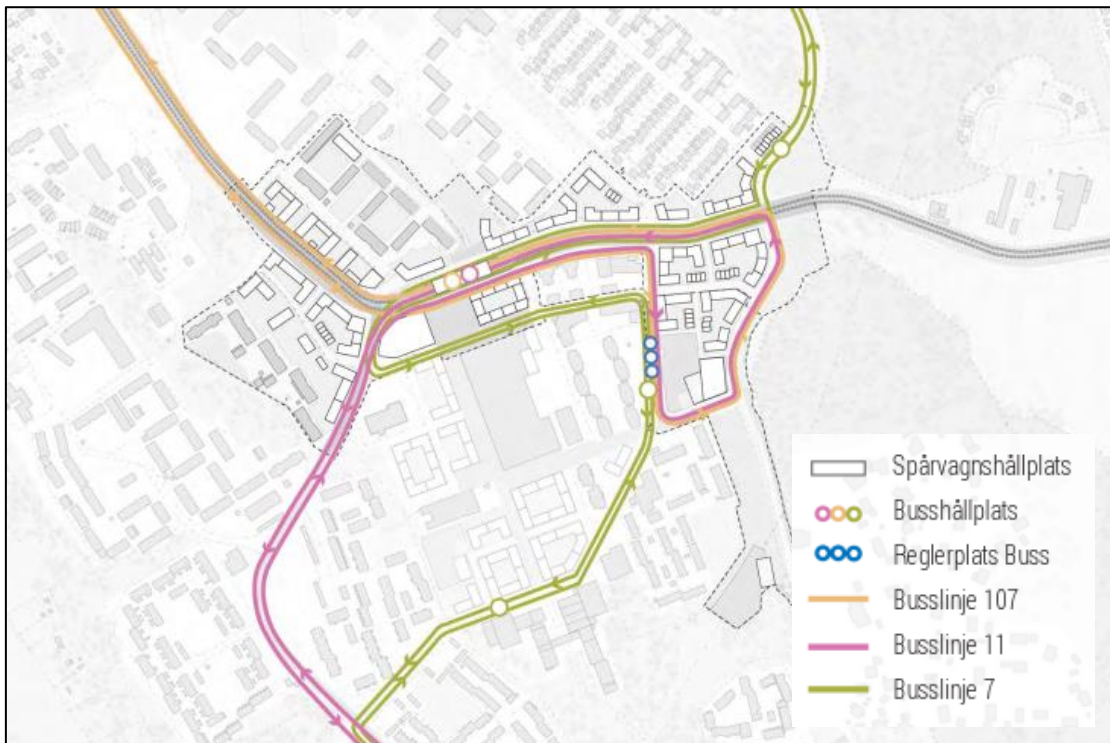
### 2.5.2 Framtida kollektivtrafik

För att förbättra kollektivtrafiken i Uppsala planeras för anläggande av en ny spårväg i stadens södra delar med trafikstart år 2029. Spårvägens ena gren planeras passera strax norr om Gottsunda centrum med hållplatser vid August Södermans väg, Gottsunda allé och Bäcklösa. Hållplatsen vid Gottsunda kan i framtiden komma att utgöra en viktig bytespunkt mellan olika trafikslag. Spårvägen föreslås till övervägande del förläggas i eget utrymme men med inslag av blandtrafik. Den stora delen med spårvägstrafik i eget utrymme och en hög prioritet för spårvägen gör att framkomligheten för spårvägstrafiken bedöms bli god. De nya linjerna planeras att trafikeras med en hög turtäthet, där det planeras för sexminuters trafik.



Figur 8. Föreslagna linjesträckningar och principiell utformning för ny spårväg. Källa: Planbeskrivning – Detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik. Uppsala kommun.

I samband med omgestaltningen och bebyggelseutvecklingen av Gottsunda stadsnod planeras gatustrukturen i området att byggas om. I samband med detta, samt att det byggs en ny spårvagnslinje genom området, kommer befintliga busslinjer och busshållplatser i området förändras. Av Figur 9 framgår föreslagna linjesträckningar och hållplatslägen i området enligt Strukturplan.



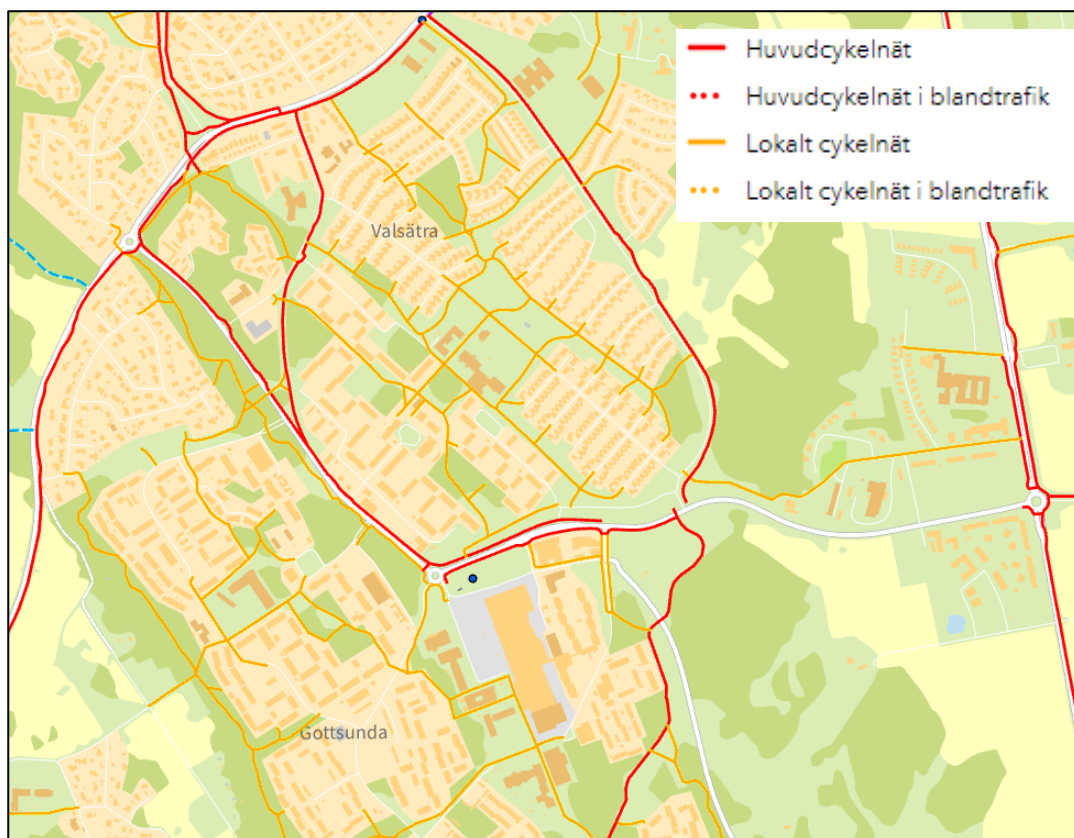
Figur 9. Föreslagna linjestreckningar för busslinjerna i området enligt Strukturplan. Kartkälla: Mandaworks / Warm in the Winters, Strukturplan.

Regionens vision för år 2029 är att de tre linjer som kommer komplettera spårvägen kommer att ha följande turtäthet:

- Buss 7: som mest en buss var femte minut i vardera riktningen
- Buss 11: som mest en buss var tionde minut i vardera riktningen
- Buss 107: en buss varje halvtimme i varje riktning, eventuellt tätare

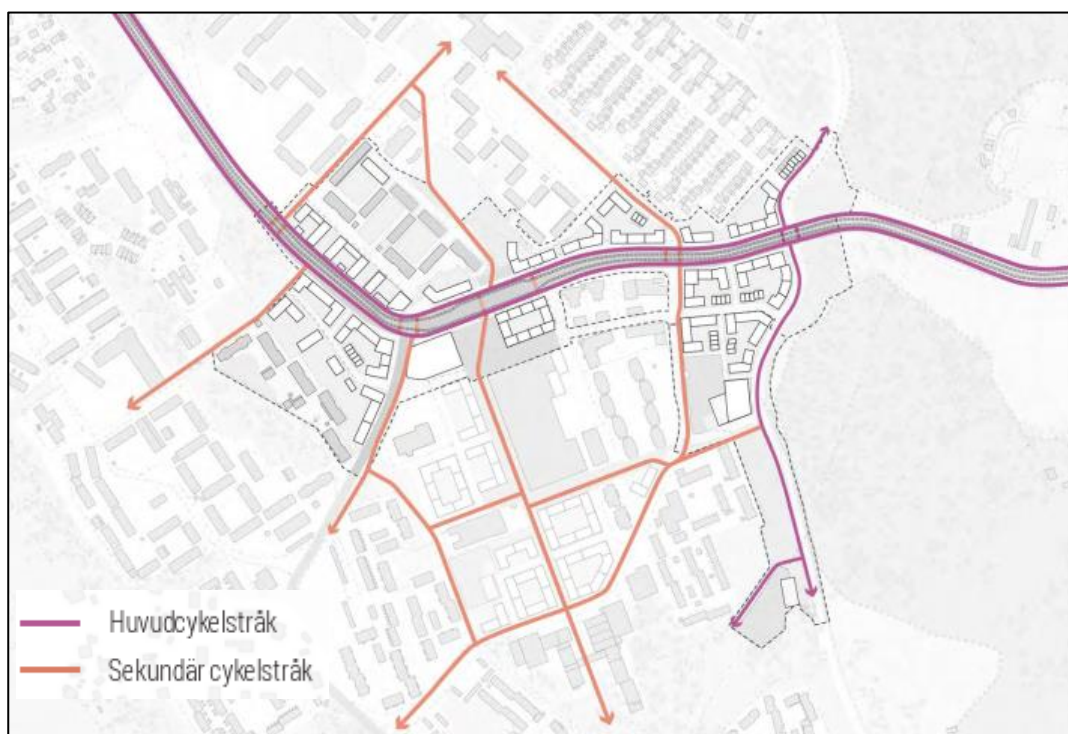
## 2.6 GÅNG- OCH CYKEL

Det befintliga gång- och cykelnätverket i Gottsunda är generellt finmaskigt och ofta separerat från områdets större trafikleder. GC-stråken löper ofta genom grönområden, parkstråk eller genom särskilda gång- och cykelvägspassager i korsning med huvudgatunätet. Detta möjliggör en god och trafiksäker framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter. Ett problem med dagens gång- och cykelvägar är dock att de kan upplevas som otrygga, särskilt under de mörka delarna av dygnet när få människor är ute.



Figur 10. Befintligt gång- och cykelvägnät i och kring Gottsunda. Kartkälla: Uppsala kommuns digitala cykelkarta.

I samband med omgestaltningen och bebyggelseutvecklingen i Gottsunda centrum planeras också för en utveckling av gång- och cykelvägnätet i området. Av Figur 11 framgår föreslagna stråk för cykeltrafiken enligt Strukturplan.



Figur 11. Föreslagna cykelstråk i området enligt Strukturplan 2.0. Kartkälla: Mandaworks / Warm in the Winters, Strukturplan.

## 2.7 CYKELPARKERING

Det finns ingen tillgänglig information som ger en helhetsbild av befintliga cykelparkeringar i området. Det finns cykelparkeringar här och var vid ingångar samt i och runt centrum men en kartläggning över lokalisering, antal och standard finns inte framtaget.

## 2.8 BILPARKERING

### 2.8.1 Befintliga parkeringsplatser

Inom det aktuella området finns ett stort antal befintliga parkeringsplatser, både i markplan och i parkeringsgarage. I nedanstående kartbild och tabell redovisas de aktuella parkeringsytorna som berörs av de nya stadsnodsplanerna, hur många parkeringsplatser de inrymmer och deras primära användning.



Figur 12. Befintliga parkeringsområden som berörs av de nya planerna. Antalet parkeringar på respektive yta framgår av tabellen nedan. Kartkälla: Lantmäteriet.

Tabell 4. Antal parkeringar per respektive parkeringsområde och dess primära användning.

Nr	Antal	Användning	Reglering
1	171	Victoriahem, boendeparkering, 102 uteplatser + 70 garageplatser	Förhyrda platser för boende.
2	57	Victoriahem, boendeparkering, 39 uteplatser + 18 garageplatser (varav 6 platser för företagsbilar)	Förhyrda platser för boende samt avgift för besökare.
3	16	Victoriahem, boendeparkering, 16 uteplatser	Förhyrda platser för boende samt avgift för besökare.
4	243	Victoriahem boendeparkering, 94 uteplatser + 149 garageplatser	Förhyrda platser för boende samt avgift för besökare. 10 platser reserverade för verksamheter.
5	203	Uppsalahem, boendeparkering.	Troligtvis förhyrda platser.
6	205	Norra parkeringen, centrumbesökare + personal och besökare till UKFAB (ca 20 platser).	17 platser är reserverade för besökare till UKFAB. Övriga platser: avgiftsfritt i 3 timmar. Efter det 5 kr/tim. Personal kan köpa 30-dagarsbiljett. P-förbud 22–06 alla dagar.
7	14	Willys baksida, personalparkering.	Förhyrda platser för personal.
8	49	Valthornsvägen 48, 45 för boende + 4 besöksparkeringar	Förhyrda platser för boende. Avgift för besökare.
9	75	Lidl, kund- och personalparkering	Tidsbegränsning 1 timme. P-förbud 22–06 alla dagar.
10	470	Stora parkeringen, centrumbesökare	Fem avgiftsbelagda laddplatser. Övriga platser: avgiftsfritt i 3 timmar. Efter det 5 kr/tim. P-förbud 22–06 alla dagar.
11	32	Förvaltningsbyggnaden, besökare	Avgiftsfritt i 3 timmar. Efter det 5 kr/tim. P-förbud 22–06 alla dagar
12	126	Garage, personal-, företags- och boendeparkering.	Förhyrda platser. Ej öppet för allmänheten.
13	31	Björngården, 29 boendeparkering + 2 besöksparkeringar	Förhyrda platser för boende. Avgift för besökare.
14	14	Kommunens parkering, besökare exempelvis till simhall och sporthallar.	Tidsbegränsning 4 timmar. Platserna kommer i närtid att försvinna.
15	7	Treklängen, personalparkering för skolan.	Troligtvis förhyrda platser. Platserna kommer i närtid att försvinna.

Sammantaget finns det drygt 1 700 befintliga parkeringsplatser i området. Av dessa utgör drygt 750 platser boendeparkeringar. Övriga cirka 950 platser i planområdena utgörs av parkeringar för centrumbesökare, personal och företag, där centrumbesökare dominerar. För centrumbesökare finns två större parkeringsytor, områdena 6 och 10. Utöver dem är även område 11 samt område 14 tillgängliga för allmänheten. Vid Lidl (område 9) finns även platser för allmänheten men med tidsbegränsningen 1 timme, så dessa används troligtvis främst av Lidl:s kunder. Områdena 6, 10 och 11 (totalt drygt 700 platser) är troligtvis de ytor som används mest av centrumbesökare. Därtill används troligen område 14 för besökare till simhall och sporthall.

### 2.8.2 Beläggningsgrad

För att analysera beläggningsgraden på parkeringsområdena finns det två viktiga aspekter; tillgänglighet och effektiv användning av markyta. Utifrån tillgänglighetsaspekten är det lämpligast att beläggningsgraden är så låg som möjligt men utifrån effektiv användning av markyta är det tvärtom bäst om parkeringsplatserna är så fulla som möjligt.

En parkeringsanläggning upplevs som full vid en beläggningsgrad över 90 % och en så pass hög beläggning skapar ökad mängd sökande trafik. När var tionde plats eller mer är ledig upplevs tillgången som acceptabel. Synen på vad som är en effektiv användning av markytan skiljer sig mellan olika kommuner. Normalt anses en beläggning under 70–80 % inte vara en optimal användning av markytan och om den är under 50 % anses den vara oacceptabel. För centumparkeringar i Gottsunda är en rimlig målsättningen att beläggningsgraden dagtid ligger mellan 80–90 %. Detta för att uppnå balans mellan god tillgänglighet och en ekonomiskt effektivt utnyttjad anläggning.

### 2.8.3 Beläggning på befintliga centumparkeringsplatser

Under september 2019 genomfördes en beläggningsstudie på parkeringsplatserna i anslutning till centrumverksamheten, det vill säga parkeringsområdena 6, 9 och 10. (Mandaworks / Warm in the Winter, 2021-04-13). Beläggningsstudien inventerades vid sex tillfällen onsdagen den 25 september och vid sex tillfällen fredagen den 27 september. Vid inventeringen inkluderades område 11 i beräkningarna för område 10, med totalt cirka 500 platser. Resultatet av inventeringen redovisas nedan. Den totala beläggningsgraden anges både med och utan parkeringsytan vid Lidl.

Tabell 5. Resultat av beläggningsinventering i september 2019.

Inventerings-tillfälle	Beläggning område 6	Beläggning område 9	Beläggning område 10+11	Total beläggning område 6 och 10+11	Total beläggning område 6, 9 och 10+11
<b>Ons, 10:30</b>	66 %	16 %	59 %	61 %	57 %
<b>Ons, 11:30</b>	61 %	16 %	61 %	63 %	58 %
<b>Ons, 12:30</b>	67 %	13 %	55 %	59 %	55 %
<b>Ons, 16:00</b>	51 %	21 %	47 %	49 %	46 %
<b>Ons, 17:00</b>	55 %	16 %	43 %	47 %	44 %
<b>Ons, 18:00</b>	52 %	12 %	43 %	46 %	43 %
<b>Tors, 10:30</b>	23 %	7 %	43 %	37 %	34 %
<b>Tors, 11:30</b>	62 %	12 %	55 %	57 %	53 %



<b>Tors, 12:30</b>	62 %	24 %	39 %	46 %	44 %
<b>Tors, 16:00</b>	55 %	19 %	43 %	46 %	44 %
<b>Tors, 17:00</b>	53 %	16 %	48 %	49 %	46 %
<b>Tors, 18:00</b>	52 %	27 %	35 %	40 %	39 %

Enligt inventeringen är beläggningen på parkeringsytorna i anslutning till centrumverksamheten generellt relativt låg. Då Lidl-parkeringen troligtvis främst används av Lidl:s kunder, i och med den knappa tidsregleringen, är det mest intressant att titta på den totala beläggningen för område 6 och 10+11. Vid de inventerade tillfällena överstiger den totala beläggningen för dessa områden 60 % endast två gånger och då med liten marginal. Vid åtta av tolv tillfällen är den under 50 %.

På parkeringsområde 9 vid Lidl är beläggningen mycket låg, som högst uppgår beläggningen i detta område till 27 %.

Sammantaget innebär detta att det baserat på den genomförda inventeringen skulle vara möjligt att reducera antalet parkeringsplatser med nästan 30 % utan att få en sammanlagd beläggning som överstiger 90 %. Det är dock viktigt att komma ihåg att inventeringen endast genomförts vid ett fåtal tillfällen på vardagar. Beläggningen kan således se annorlunda ut vid andra tillfällen på dygnet och andra dagar i veckan. Beslut om reduktion bör därför inte baseras enbart på dessa studier.

#### **2.8.4 Beläggning på Victoriahems boendeparkering**

I anslutning till Victoriahems bostadsfastigheter finns totalt cirka 488 parkeringsplatser inom parkeringsområdena 1–4. Av dessa utgör cirka 402 utomhusplatser och cirka 86 garageplatser. Under våren/sommaren 2021 genomfördes en beläggningsstudie på utomhusparkeringarna. Beläggningen på garageplatserna studerades inte. Beläggningen inventerades vid sammanlagt sju tillfällen. Resultatet av inventeringen redovisas nedan.

Tabell 6. Resultat av beläggninginventering våren/sommaren 2021.

Inventerings-tillfälle	Beläggning område 1	Beläggning område 2	Beläggning område 3	Beläggning område 4	Total beläggning område 1–4
<b>Ons 26 maj, 10:00</b>	47 %	26 %	69 %	30 %	36 %
<b>Tors 27 maj, 19:00</b>	54 %	33 %	31 %	39 %	42 %
<b>Sön 30 maj, 13:00</b>	54 %	41 %	50 %	37 %	42 %
<b>Tors 3 juni, 14:00</b>	36 %	23 %	44 %	26 %	29 %
<b>Tors 3 juni, 19:00</b>	49 %	41 %	63 %	36 %	41 %
<b>Tors 3 juni, 20:00</b>	70 %	49 %	44 %	45 %	52 %
<b>Ons 9 juni, 06:00</b>	63 %	46 %	31 %	45 %	49 %

Enligt inventeringen är beläggningen på Victoriahems boendeparkeringar generellt relativt låg. Vid de inventerade tillfällena uppgår den totala beläggningen som mest till 52 % och för ett enskilt parkeringsområde till 70 %. Inom parkeringsområde 4 finns det på det övre däck dock även gästparkering till boende, Musikens hus och andra verksamheter, totalt cirka 45 platser. Dessa har använts i begränsad utsträckning under det senaste året, möjligen på grund av den pågående coronapandemin. Parkeringsbehovet till den typen av verksamheter kan dock förväntas vara som störst under dag- och kvällstid. Detta gör att parkeringsbehovet bedöms vara som störst under kvällstid då även behovet av boendeparkeringar är stort. Att behovet av parkering är som störst under kvällstid framgår också av beläggningsstudien.

Även om parkeringsbehovet kan förväntas vara högre när coronapandemin är över indikerar den genomförda beläggningsstudien att det eventuellt är möjligt att reducera antalet parkeringsplatser vid Victoriahems fastigheter. Detta eftersom den genomförda beläggningsstudien visar på en låg beläggning, både totalt och inom respektive parkeringsyta. Baserat på de redovisade siffrorna skulle det exempelvis vara möjligt att reducera antalet parkeringsplatser med 20 % utan att få en sammanlagd beläggning som överstiger 80 %. Det är dock viktigt att komma ihåg att den genomförda inventeringen endast genomförts vid ett fåtal tillfällen på vardagar. Beläggningen kan således se annorlunda ut vid andra tillfällen på dygnet och andra dagar i veckan.

För att ytterligare få en förståelse för den befintliga tillgången på parkeringar vid Victoriahems fastigheter har det nuvarande parkeringstalet beräknats. Enligt Victoriahem är den totala bostadsytan (BOA) på deras fastigheter i området cirka 69 000 kvm. Inkluderas alla Victoriahems parkeringar (488 platser) ger det ett parkeringstal på cirka 7 platser per 1 000 kvm BOA, vilket är en rimlig nivå för den aktuella typen av område.

För vidare resonemang om möjligheterna att minska antalet parkeringsplatser vid Victoriahems bostadsfastigheter se 6.1 Lägesbaserade parkeringstal.

### **2.8.5 Andra boendeparkeringar**

I en fördjupad utredning skulle det kunna studeras om det är möjligt att reducera boendeparkeringarna vid Uppsalahems och övriga aktörers bostadsfastigheter. För att göra detta behöver den befintliga beläggningen och antalet uthyrda platser studeras. En sådan studie har inte ingått i denna utredning.

## 2.8.6 Befintliga parkeringsplatser som rivs

I samband med att stadsnoden utvecklas och omfattande nybyggnation genomförs kommer flera befintliga parkeringsområden i området att försvinna. Dessa kommer till stor del att behöva ersättas inom eller i direkt anslutning till området. Genom att införa mobilitetsåtgärder kan dock en viss reduktion av antalet parkeringsplatser göras. I nedanstående tabell redovisas de parkeringsytor som troligen försvinner i samband med utvecklingen av stadsnoden.

Tabell 7. Parkeringsytor som försvinner.

Nr	Antal	Kommentar
3	16	Victoriahem, boendeparkering, se vidare kapitel 2.8.4
4	243	Victoriahem, boendeparkering mm., se vidare kapitel 2.8.4
5	32	Uppsalahem, boendeparkering utomhus
6	205	Norra parkeringen, centumparkering, se vidare kapitel 2.8.3
7	14	Willys baksida, personalparkering.
10	470	Stora parkeringen, centrumbesökare, se vidare kapitel 2.8.3
11	32	Förvaltningsbyggnaden, centrumbesökare
12	126	Garage, personal-, företags- och boendeparkering
13	31	Björngården, 29 boendeparkering + 2 besöksparkeringar
14	14	Kommunens parkering, besökare, se vidare kapitel 2.8.3
15	7	Treklängen, parkeringsfrågan kommer lösas inom skolområdet

Sammantaget innebär detta att cirka 1 200 parkeringsplatser försvinner. Av dessa utgör cirka 350 boendeparkeringar (inklusive besöksparkeringar vid bostadshus), cirka 700 parkeringar för centrumbesökare samt cirka 150 personalparkeringar.

## 3 UTGÅNGSPUNKTER FÖR PARKERINGSTAL

### 3.1 UPPSALA KOMMUNS PARKERINGSTAL

Uppsala kommuns parkeringstal och tillämpningen av dessa delas in i tre steg.

I det första steget anges ett riktvärde för minsta antalet parkeringsplatser som varje byggherre ska anordna i samband med nybyggnation. Parkeringstalen utgår från en grundnivå för hur många parkeringsplatser som behövs för bostäder, kontor, verksamheter, förskolor och skolor.

I det andra steget bedöms det aktuella området utifrån dess läge i staden. Detta benämns som lägesbaserat parkeringstal. I detta steg kan det ursprungliga parkeringstalet reduceras om tillgången till kollektivtrafik, service och/eller cykelmöjligheter är god vid den planerade byggnationen. Efter reduktionen erhålls det lägesbaserade parkeringstalet.

I det tredje steget kan en ytterligare reduktion av parkeringstalet göras om det införs mobilitetstjänster vid den planerade bebyggelsen. Då görs en procentuell minskning av det lägesbaserade parkeringstalet utifrån vilken effekt de planerade mobilitetstjänsterna bedöms få.



Figur 13. Illustration som visar tillämpningen av parkeringstal i Uppsala.

För andra typer av verksamheter som handel, restauranger och idrottsanläggningar som lockar många besökare finns inga generella parkeringstal utan här behöver förutsättningarna utredas från fall till fall. I dessa fall behöver särskild hänsyn tas till tillgången till kollektivtrafik, tillgängligheten med gång och cykel, resvanor i området, vilket upptagningsområde som verksamheten har samt om det finns möjligheter till samnyttjande av andra parkeringar i området. Nedan redogörs mer utförligt för faktorer som påverkar behovet av parkeringsplatser vid den typen av verksamheter.

### 3.2 LÄGESBASERADE PARKERINGSTAL

När det gäller bostäder har Uppsala kommun tydliga kriterier i sin parkeringsnorm för när parkeringstalet kan minskas utifrån läge. För övriga markanvändningar saknas uppsatta kriterier men även för dessa bedöms det vara möjligt att reducera parkeringstalet om det utifrån läget finns goda förutsättningar att välja andra färdmedel. Vid bedömningen behöver hänsyn särskilt tas till förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykel samt typ vilken typ av verksamhet som ska etableras. Nedan beskrivs viktiga aspekter att ta hänsyn till för respektive kategori.

#### 3.2.1 Kollektivtrafik

Närhet till kollektivtrafik ger goda möjligheter för kollektivtrafiken att konkurrera med bilen som färdmedel och därmed sänka efterfrågan på bilparkering. Efterfrågan på parkerings- och angöringsplatser för verksamheter kan bedömas på följande sätt utifrån gångavståndet till kollektivtrafik:

- Låg med kollektivtrafik inom cirka 200 meter.
- Medel med kollektivtrafik på cirka 200–400 meters avstånd.
- Hög med ett längre avstånd än cirka 400 meter till kollektivtrafik

Utformningen av kollektivtrafiken påverkar också attraktiviteten för resenärerna. Exempelvis har kapacitet, komfort, linjedragning, restid och turtäthet betydelse.

- Kapacitetsstark eller högkvalitativ kollektivtrafik i nära anslutning till verksamheten motiverar en lägre efterfrågan på parkerings- och angöringsplatser för bil.
- Komfort, exempelvis tillgång till sittplats, kan påverka färdmedelsval.
- Linjedragning och behov av byten påverkar kollektivtrafikens attraktivitet.
- Restid påverkar färdmedelsval. Väntetid, bytestid och tiden det tar att gå till och från hållplatsen upplevs vanligtvis som mer belastande än tiden ombord.
- Turtäthet har stor inverkan på kollektivtrafikens attraktivitet. Efterfrågan på parkering påverkas som mest av turtätheten under de tider på dygnet som verksamheten har som flest besökare. Turtätheten kan räknas som hög ifall den är minst 10 minuter i tätort. En turtäthet om minst 10 minuter, under de tider anläggningen är öppen, bör därför indikera en lägre efterfrågan på parkering och angöring för bil. Vid 10-minuterstrafik uppstår en nätverkseffekt, då resenären inte behöver komma ihåg tidtabellen längre eftersom den maximala väntetiden vid hållplats kan anses acceptabel. En lägre turtäthet kan leda till längre väntetider vilket minskar kollektivtrafikens attraktivitet.

### **3.2.2 Gång- och cykelförbindelser**

Goda gång- och cykelförbindelser till kringliggande bostadsområden ökar förutsättningarna för att besökarna ska välja gång eller cykel som färdmedel istället för bilen. I de fall avståndet är under 300 meter kan besökarna i första hand förväntas gå till verksamheten. Därefter avtar viljan att färdas tills fots i takt med att avståndet ökar. Valet påverkas dock även av avståndet från bostaden till bilen, där ett längre avstånd ökar incitamenten att välja att gå hela sträckan.

Det relativt korta avståndet som krävs för att besökare i första hand ska välja att gå till verksamheten gör att det främst är i tätbefolkade områden som detta kan antas påverka behovet av parkeringsplatser. I mer perifera områden med få bostäder i anslutning till verksamheten kan antalet som väljer att gå och cykla till verksamheten förväntas vara lågt.

### **3.2.3 Typ av verksamhet**

Vilken typ av verksamhet som planeras har stor betydelse för färdmedelsvalet och hur många parkeringsplatser som behövs. Idrottsanläggningar som sim- och sporthallar kan förväntas attrahera en relativt stor andel besökare som färdas till fots, med cykel eller kollektivt. Detta eftersom en betydande del av besökarna är barn och unga vuxna som saknar tillgång till bil. Detta gäller i viss mån även för kulturinrättningar, som bibliotek och kulturhus.

För handel är normalt parkeringsbehovet större, vilket kan kopplas samman med behovet att frakta hem varor. Detta är särskilt tydligt vid handelsetableringar med skrymmande varor men även vid livsmedelshandel finns ett betydande behov av att kunna frakta varor på ett enkelt sätt. Vid övrig detaljhandel är förutsättningarna för att få besökarna att färdas till fots, med cykel eller kollektivt bättre.

Till hur stort upptagningsområde verksamheten vänder sig har också stor betydelse för parkeringsbehovet. En verksamhet som i första hand har en målgrupp som bor i de kringliggande bostadsområdena har ett mindre behov av parkeringsplatser om det är många som på ett enkelt sätt kan ta sig dit till fots eller med cykel. Vänder sig verksamheten istället till en målgrupp med ett stort upptagningsområde är parkeringsbehovet större. Exempelvis om verksamheten lockar stora mängder turister eller kunder från hela staden.

## 4 LÄGESBASERADE PARKERINGSTAL I GOTTSUNDA

### 4.1 BOSTÄDER

#### 4.1.1 Bilparkering

Enligt Uppsala kommuns parkeringstal är 8 bilplatser/1 000 kvm BOA utgångsläget för hur många parkeringsplatser som behöver erbjudas i anslutning till ny bostadsbebyggelse. Parkeringstalet kan dock minska om den tillkommande bebyggelsen är lokaliserad till områden med god tillgång till kollektivtrafik, god service och/eller god tillgänglighet med cykel. Som utgångspunkt för vilka avdrag som kan göras i denna lägesbaserade bedömning av parkeringstalet har kommunen satt upp kriterium för de tre olika kategorierna.

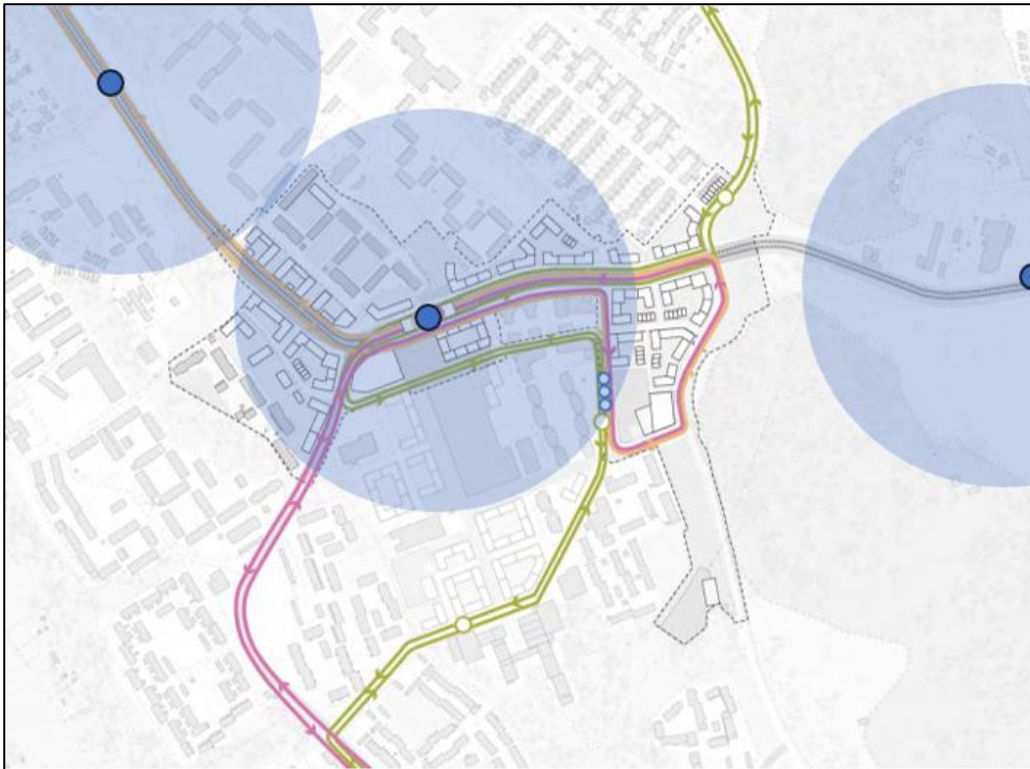
Kriterium	Bilparkering	Radiellt avstånd (se Figur 1 & 2 på sid. 10)	Reduktion
Tillgänglighet med kollektivtrafik	Gångavstånd till Resecentrum	≤800 m till Resecentrum	-1
	Gångavstånd till hållplats med hög turtäthet	≤300 m till hållplats med hög turtäthet	-0,5
	Övriga lägen	>800 m till Resecentrum och >300 m till hållplats	0
Tillgänglighet till service	Gångavstånd till innerstaden	Omfattar Zon ABC* i centrala Uppsala (Fig. 1)	-1
	Gångavstånd till innerstaden eller lokalt centrum	≤300 m till Zon ABC* enligt Fig. 1 eller till lokalt centrum**	-0,5
	Övriga lägen	>300 m utanför Zon ABC* och >300 m utanför lokalt centrum**	0
Tillgänglighet med cykel***	Områden inom centrum (0 - 2 000 m)	<2 000 m från Uppsala centrum (Fig. 2)	-1
	Centrumnära områden (2 000 - 4 000 m)	Cirka 2 000 - 4 000 m från Uppsala centrum	-0,5
	Övriga lägen	>4 000 m från Uppsala centrum	0

Figur 14. Uppsala kommuns kriterier för lägesbaserat bilparkeringstal för bostäder. Angivna avstånd avser radiellt avstånd.

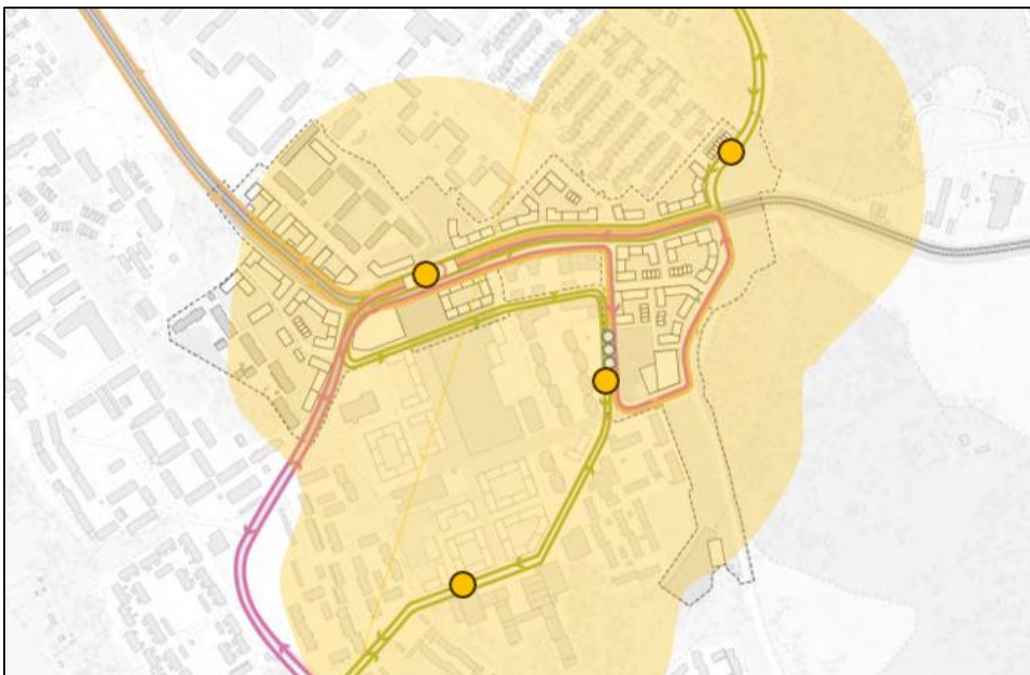
För det aktuella området ger det nedanstående förutsättningar för respektive kategori.

#### **Kollektivtrafik**

När det gäller tillgänglighet till kollektivtrafik överstiger avståndet från Gottsunda till resecentrum 800 m. Gottsunda centrum trafikeras dock av stadsbussar med fem olika linjer, där varje enskild busslinje har en hög turtäthet. Att varje enskild busslinje har en hög turtäthet gör också att turtätheten blir hög även vid övriga busshållplatser inom området. Busshållplatserna inom området är geografiskt spridda på ett sätt så att hela det aktuella området har ett avstånd som understiger 300 meter till närmaste hållplats. I anslutning till Hugo Alfvéns väg och Gottsunda allén planeras det även för en framtida utbyggnad av spårväg, vilket kommer stärka kollektivtrafikutbudet i området ytterligare. Sammantaget gör detta att området har sådan tillgänglighet till kollektivtrafik att det motiverar en minskning av parkeringstalet med 0,5 plats/1 000 kvm BOA.



Figur 15. Framtida spårväg i området. Blå prickar illustrerar föreslagna hållplatslägen på ny spårvägslinje. De tonade cirklarna visar vilket område som ligger inom 300 meter från respektive hållplats.



Figur 16. Framtida busslinjer i området. Orangea prickar illustrerar föreslagna hållplatslägen. De tonade cirklarna visar vilket område som ligger inom 300 meter från respektive hållplats.

### Service

När det gäller tillgänglighet till service ligger Gottsunda cirka 6 kilometer från centrala Uppsala, vilket är längre än riktlinjen för gångavstånd till innerstaden. Gottsunda är dock utpekad som en staddelsnod i Uppsala kommuns översiktsplan. Detta gör att i stort sett hela det aktuella området har ett avstånd på mindre än 300 meter till lokalt centrum. Sammantaget gör detta att området har sådan tillgänglighet till service att det motiverar en minskning av parkeringstalet med 0,5 plats/1 000 kvm BOA.



Figur 17. Tonad cirkel visar vilket område som ligger inom 300 meter från service i stadsdelsnod.

### **Cykel**

När det gäller tillgänglighet till service ligger Gottsunda cirka 6 kilometer från centrala Uppsala. Detta gör att tillgängligheten till centrum med cykel inte motiverar någon minskning av parkeringstalet, enligt kommunens kriterier för god tillgänglighet med cykel.

### **Samlad bedömning**

Sammantaget innebär detta att det är möjligt att reducera parkeringstalet för de planerade bostäderna i området med 1 plats/1 000 kvm BOA.

Tabell 8. Förslag parkeringstal för bil till bostäder.

Ändamål	Parkeringstal bil
Bostäder	7 platser per 1 000 kvm BOA

#### **4.1.2 Cykelparkering**

Liksom för bilparkering finns parkeringstal för cykel, dessa är dock desamma oavsett områdets läge. Enligt Uppsala kommuns parkeringstal för cykel vid bostäder ska det anordnas 40 cykelparkeringar/1 000 kvm BOA. Eftersom det är önskvärt att reducera bilparkeringsbehovet i det aktuella området är det angeläget att den mängden cykelparkering tillgodoses.

Tabell 9. Förslag parkeringstal för cykel till bostäder.

Ändamål	Parkeringstal cykel
Bostäder	≥40 platser per 1 000 kvm BOA



## 4.2 KONTOR & VERKSAMHETER

### 4.2.1 Bilparkering

Enligt Uppsala kommuns parkeringstal är utgångsläget för hur många parkeringsplatser som behöver erbjudas i anslutning till nybyggnation 5 bilplatser/1 000 kvm BTA för kontor och 3 bilplatser/1 000 kvm BTA för övriga verksamheter. Övriga verksamheter kan exempelvis utgöras av offentlig service som vårdcentral eller tandläkare. Likt för bostäder kan parkeringstalet dock minska om nybyggnationen är lokaliserad till områden med god tillgång till kollektivtrafik, god service och/eller god tillgänglighet med cykel.

När det gäller möjligheterna till reduktion av parkeringstalen med hänsyn till platsens läge finns inga specifika kriterier för kontor och verksamheter som det gör för bostäder. Utgångspunkterna är dock relativt likvärdiga, det vill säga god tillgång till kollektivtrafik, god service och/eller god tillgänglighet med cykel ger upphov till ett minskat behov av parkeringsplatser. Tillgången och förutsättningarna för att använda kollektivtrafik, gång och cykel som färdmedel till och från planerade kontor och verksamheter i området är likvärdiga som förutsättningarna för de planerade bostäderna i området. Detta gör att det bedöms vara rimligt att reducera det grundläggande parkeringstalet för kontor och verksamheter i samma omfattning som för bostäderna. För bostäderna motiverade tillgängligheten och områdets läge en reduktion av parkeringstalet med 1 bilplats/1 000 kvm BOA, det vill säga en procentuell minskning på 12,5 %. För kontor och verksamheter är det grundläggande parkeringstalet dock lägre, varför en minskning med 1 bilplats/1 000 BTA innebär en större procentuell minskning. Den mycket goda tillgången till kollektivtrafik i området, den stora mängden närliggande bostäder och möjligheterna att samnyttja parkeringsytorna kring centrumbebyggelsen gör dock att det bedöms vara motiverat att minska parkeringstalet med 1 bilplats//1 000 kvm BTA både för kontor och verksamheter.

Sammantaget innebär detta att parkeringstalet rekommenderas vara 4 bilplatser/1 000 kvm BTA för kontor och 2 bilplatser/1 000 kvm BTA för verksamheter i området.

Tabell 10. Förslag parkeringstal för bil till kontor och verksamheter.

Ändamål	Parkeringstal bil
Kontor	4 platser per 1 000 kvm BTA
Verksamheter	2 platser per 1 000 kvm BTA

### 4.2.2 Cykelparkering

Enligt Uppsala kommuns parkeringstal för cykel vid kontor och övriga verksamheter ska det anordnas 40 cykelparkering/1 000 kvm BTA. Eftersom det är önskvärd att reducera bilparkeringsbehovet i det aktuella området är det angeläget att den mängd cykelparkering tillgodoses.

Tabell 11. Förslag parkeringstal för cykel till kontor och verksamheter

Ändamål	Parkeringstal cykel
Kontor	≥40 platser per 1 000 kvm BTA
Verksamheter	≥40 platser per 1 000 kvm BTA

## 4.3 FÖRSKOLA

### 4.3.1 Bilparkering

Enligt Uppsala kommuns parkeringstal är utgångsläget för hur många parkeringsplatser som ska erbjudas vid nya förskolor utanför innerstaden 0,1 plats/barn. Parkeringstalet delas inte upp i parkering för hämtning och lämning och parkering för personal. 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 §.

För en enskild förskoleavdelning kan 0,1 plats/barn vara en liten mängd parkering för att tillgodose parkeringsbehovet från personal och föräldrar som ska lämna eller hämta sina barn.

Förskoleavdelningar byggs dock sällan enskilt utan i större enheter med flera avdelningar på samma ställe. Detta gör att det blir möjligt att samnyttja parkeringsytor för lämning och hämtning. Utifrån detta och att barnen oftast kommer från närområdet, vilket ger goda förutsättningar att färdas till fots eller med cykel, bedöms 0,1 bilplats/barn vara rimligt. Vid brist på friytor kan parkeringstalet sänkas då friytor ska prioriteras före parkeringsytor.

Tabell 12. Förslag parkeringstal för bil till förskola.

Ändamål	Parkeringstal bil
Förskola	0,1 per barn

### 4.3.2 Cykelparkering

Enligt Uppsala kommuns parkeringstal för cykel vid förskola ska det anordnas 0,4 cykelparkering/barn. Cirka 5 % av dessa bör vara utformade för specialcyklar, exempelvis lastcyklar eller cykelkärror.

Tabell 13. Förslag parkeringstal för cykel till förskola.

Ändamål	Parkeringstal cykel
Förskola	0,4 per barn

## 4.4 HANDEL

### 4.4.1 Bilparkering

Uppsala kommun har inga angivna parkeringstal för handel, utan detta behöver studeras från fall till fall. Begreppet handel är brett och innefattar vitt skilda verksamheter, från små närbutiker i staden till stora köpcentrum utanför staden. Detta gör att bilparkeringsbehovet ser mycket olika ut beroende på vilken inriktning handeln har.

I det aktuella fallet utgörs den befintliga handelsetableringen av ett köpcentrum med livsmedelsbutiker, detaljhandel, restauranger och service. Bland dessa verksamheter är det i första hand livsmedelsaffärerna som bedöms generera ett betydande behov av parkering. Som utgångspunkt för köpcentrum i anslutning till bostadsområden, högklassig kollektivtrafik och bra gång- och cykelvägnät bör kollektivtrafik samt gång och cykel uppmuntras före bilresande. För att åstadkomma detta är det viktigt att tillgången på parkeringsplatser vid handelsetableringen inte är för stor.

Av några andra städer (Göteborg, Linköping, Malmö, Lund, Eskilstuna) parkeringstal för handel kan utläsas att det för handelsetableringar anses finnas ett behov av cirka 6–30 platser per 1 000 kvm BTA, beroende på läge och typ av handel. De flesta av kommunerna uppger ett parkeringstal

som inkluderar både besökare och personal. För detaljhandel ligger behovet i den nedre delen av spannet, cirka 6–20 platser per 1 000 kvm BTA och för livsmedelshandel i den övre delen av spannet 20–30 platser per 1 000 kvm BTA. Kommunen bör vara tillmötesgående om handelsaktörerna själva vill begränsa antalet tillgängliga parkeringsplatser, förutsatt att detta inte är uppenbart olämpligt ur stadsmiljösynpunkt. Det är dock alltid viktigt att det säkerställs att det finns tillgång till parkeringsplatser för funktionshindrade inom 25 meter från ingång.

Tabell 14. Jämförelse mellan olika parkeringstal för bil till handel.

Ändamål	Jämförelse parkeringstal
<b>Detaljhandel</b>	6–20 platser per 1 000 kvm BTA
<b>Livsmedelshandel</b>	20–30 platser per 1 000 kvm BTA

Vid Gottsunda centrum finns det idag cirka 700 platser tillgängliga för centrubesökare, exklusive platserna vid Lidl. Dessa platser används framförallt av besökare till centrumbyggnaden men i viss mån även till andra kringliggande verksamheter. Centrumbyggnaden inrymmer ett stort antal olika verksamheter, exempelvis livsmedelshandel, detaljhandel, offentlig service, utbildnings- och jobbcener, simhall, sporthall, kulturhus och kontor. Hela byggnaden har en BTA på cirka 48 000 kvm, varav cirka 12 000 kvm används för handelsändamål. Av delen för handelsändamål används cirka 7 700 kvm för livsmedelshandel och övriga ytor för detaljhandel. Utifrån jämförelsetalen för parkeringstal för handel i andra städer skulle detta innebära ett parkeringsbehov på cirka 155–230 platser för livsmedelsdelen och cirka 25–90 platser för detaljhandelsdelen.

Den övriga ytan i centrumbebyggelsen används för kontor och verksamheter, exempelvis offentlig service. Kontorsdelen uppgår till cirka 19 000 kvm och ytan för verksamheter till cirka 17 000 kvm. För att göra en bedömning av parkeringsbehovet till denna del av centrumbebyggelsen bör parkeringstalen för kontor och verksamheter på 4 platser respektive 2 platser per 1 000 kvm BTA vara en bra utgångspunkt. Dessa parkeringstal medför ett parkeringsbehov för kontorsdelen på cirka 75 platser och på cirka 35 platser för servicedelen. Detta ger ett totalt behov för dessa delar på cirka 110 platser.

Tabell 15. Möjligt parkeringsbehov uppdelat per funktion för centrumbebyggelsen utifrån jämförelsetal.

Ändamål	Parkeringsbehov
<b>Detaljhandel</b>	25–90 platser
<b>Livsmedelshandel</b>	155–230 platser
<b>Kontor</b>	75 platser
<b>Övriga verksamheter</b>	35 platser
<b>Totalt</b>	<b>290–430 platser</b>

Sammantaget innebär detta att parkeringsbehovet för centrumbyggnaden skulle uppgå till cirka 290–430 platser. Det innebär att dagens 700 platser ligger klart över den övre delen av jämförelsespannet från andra kommuner. De befintliga parkeringsplatserna vid centrumbebyggelsen används dock även till viss del av kringliggande verksamheter som inte inryms i centrumbebyggelsen, vilket gör att behovet kan antas vara något högre.

I Mandaworks / Warm in the Winters förslag till strukturplan för området har dagens 700 platser förslagits minska till 530 platser. Detta innebär en minskning av antalet platser med 25 %. En sådan minskning skulle innebära att antalet parkeringar fortfarande ligger över den övre delen av

jämförelsespannet. Minskningen skulle innebära att beläggningen på parkeringarna skulle uppgått till cirka 84 % vid tillfället då flest bilar var parkerade vid den genomförda beläggningsstudien. En beläggningsgrad på 80–90 % bör ses som en önskvärd nivå, då en sådan nivå innebär en hög nyttjandegrad men inte ger upphov till tillgänglighetsproblem. Det av Mandaworks / Warm in the Winters föreslagna antalet parkeringar vid befintlig centrumbebyggelse bedöms därför vara på en rimlig nivå. En ytterligare minskning skulle innebära en högre beläggningsgrad, exempelvis skulle en minskning till den övre delen av jämförelsespannet vid samma tillfälle innebära en beläggning på cirka 103 %.

För tillkommande handelsetableringar bör parkeringsantalet dock kunna begränsas. Detta eftersom förutsättningar att välja andra färdmedel än bilen är goda och det planeras att byggas ett stort antal nya bostäder i området, vilket minskar behovet av att resa med bil. Därtill bedöms besökarna till nya handelsetableringar till stor del utgöras av besökare till befintliga handelsetableringar, vilket gör att det tillkommande parkeringsbehovet blir lågt. Utifrån detta föreslås ett parkeringstal för tillkommande handel enligt nedan. Eftersom det i nuläget bedöms finnas ett överskott av livsmedelshandel i Gottsunda (WSP, 2021) kan nya handelsetableringar främst förväntas utgöras av detaljhandel och restauranger/caféer. Dessa typer av verksamheter kräver generellt få parkeringsplatser, varav det angivna parkeringstalet för detaljhandel bör användas i den kommande planläggningen.

Tabell 16. Förslag till parkeringstal för bil till handel.

Ändamål	Parkeringstal
Detaljhandel	10 platser per 1 000 kvm BTA
Livsmedelshandel	20 platser per 1 000 kvm BTA

#### 4.4.2 Cykelparkering

Uppsala kommun har inga angivna parkeringstal för handel, utan detta behöver studeras från fall till fall. Av andra större städers (Göteborg, Linköping, Malmö, Lund, Eskilstuna) cykelparkeringstal för handel kan det utläsas att det för handelsetableringar anses finnas ett behov av cirka 25–40 platser per 1 000 kvm BTA. Behovet kan också jämföras med cykelparkeringstalet för kontor och övriga verksamheter i Uppsala kommuns parkeringstal, för dessa anges 40 cykelparkering/1 000 kvm BTA.

Utifrån detta föreslås det initialt anordnas 30 cykelparkeringsplatser/1 000 kvm BTA. Det bör dock vara möjligt att öka antalet till 40 cykelparkeringsplatser/1 000 kvm BTA om behovet på sikt skulle bli större.

Tabell 17. Förslag till parkeringstal för cykel till handel.

Ändamål	Parkeringstal cykel
Detaljhandel	≥30 platser per 1 000 kvm BTA
Livsmedelshandel	≥30 platser per 1 000 kvm BTA

## 4.5 SIMHALL

Uppsala kommun planerar för en ny simhall i Gottsunda. Efterfrågan på cykel- och bilparkering vid simhallen påverkas av många olika faktorer, så som vilken verksamhet som kommer att finnas i simhallen, vilket upptagningsområdet simhallens gäster kommer ifrån och hur förutsättningarna för hållbart resande ser ut. De faktorer som har betydande påverkan redovisas nedan och det föreslås ett spann för p-tal. Utifrån de påverkande faktorerna bör en uppskattning kunna göras ifall simhallen bör befinna sig i den lägre eller övre delen av det föreslagna spannet. Detta görs genom att gå igenom och värdera samtliga påverkande faktorer och slutligen göra en helhetsbedömning.

### 4.5.1 *Simhallens verksamhet*

Den nya simhallen är i första hand tänkt för motion, undervisning och träning. Kommunens kravspecifikation är tre bassänger (en 25 meters bassäng, en rehabiliteringsbassäng och en undervisningsbassäng) samt tillhörande mindre läktare, omklädningsrum, bastu osv. Kommunen planerar eventuellt att upphandla byggnation och drift av anläggningen i ett paket där anbudslämnarna har möjligheter att lägga till funktioner utöver de som kommunen kravställt. Anbudsgivarna kan då eventuellt välja att lägga till andra funktioner för att locka dit fler besökare. Detta kan vara äventyrsbad, café/restaurang, gym osv. Antalet besökare till en enkel simhall (med enbart de funktioner som kommunen beställer) och en simhall med besökslockande funktioner kan skilja sig mycket åt. Uppsala kommun har tagit del av referensberäkningar från några andra städer (Borås, Göteborg, Gävle) där "vanliga" simhallar beräknas ha 2,5 – 3 årsbesök för varje invånare i upptagningsområdet medan en simhall som även har funktioner i form av upplevelsebad, relax, gym osv kan förväntas locka till sig 3 – 4 gånger fler besökare (8,9 årsbesök i referens från Karlstad).

Om kommunen lägger ut driften av simhallen på entreprenad är det av stor vikt att redan från början ställa krav på ett potentiellt företag att genomföra specifika mobilitetsåtgärder för att reducera bilparkeringsbehovet. Kommunen skulle även kunna ställa krav på standard på cykelparkeringar.

När förutsättningar för kommande verksamhet börjar förtydligas bör en fördjupad parkeringsutredning genomföras för simhallen. I denna kan följande vara av hjälp vid bedömning av parkeringsefterfrågan:

- Antal utövare, besökare och åskådare. Hur många personer väntas vistas i anläggningen samtidigt under veckovis återkommande belastningstoppar?
- Tid för utövning. Vilken tid utövas idrotten/verksamheten? Öppettider. Tid för olika grupper (skolgymnastik, träning, allmänheten)? Hur är kollektivtrafikens turtäthet under den högst belastade tidpunkten?
- Utövarnas ålder. Riktas sig verksamheten främst till unga eller vuxna?

### 4.5.2 *Dimensionerande parkeringssituation*

Dimensionerande tid för efterfrågan på parkering föreslås vara veckovis återkommande toppar. Antal parkeringar bör alltså inte utgå ifrån efterfrågan på parkeringar under större tävlingar med många utövare och åskådare som inträffar ett begränsat antal gånger om året. Vid denna typ av sällan förekommande toppar kan arrangören hänvisa till kollektivtrafiken eller erbjuda bussresor från större parkeringsytor.

### 4.5.3 *Upptagningsområde*

Den nya simhallen kommer att ersätta gamla Gottsundabadets roll som en simhall för södra staden och även delvis möta behovet för den mycket stora utbyggnad av staden som sker söderut. Upptagningsområdet är dels beroende av hur många simhallar det kommer att finnas i Uppsala, dels vilken verksamhet som kommer att finnas i det nya Gottsundabadet. Med en ny simhall i Gottsunda, en ny simhall i Östra Salabacke och den befintliga Fyrishovsimhallen kan det i framtiden bli tre simhallar i Uppsala kommun.

#### 4.5.4 Hållbart resande

Simhallens lokalisering precis intill den planerade spårvägsstationen och närheten till busstrafik med god turtäthet ger goda förutsättningar för att resa kollektivt till simhallen. Gång- och cykelvägnätet är bra idag men förväntas förbättras ytterligare i samband med utvecklingen av området. För att nyttja simhallen krävs ingen tung eller skrymmande utrustning vilket ger goda förutsättningar för att gå, cykla eller åka kollektivt till anläggningen.

#### 4.5.5 Samnyttjandepotential

Simhallen kommer att ligga i nära anslutning till Gottsunda centrum och bilparkeringarna i anslutning till centrumbebyggelsen kommer kunna samnyttjas mellan simhallen och andra centrumfunktioner.

#### 4.5.6 Spann för parkeringstal

Nedan presenteras ett spann vilket kan utgöra en tidig indikation för parkeringstal för cykel och bil. För att bedöma efterfrågan på parkering är det viktigt att en samlad bedömning görs av samtliga påverkande faktorer som presenterats ovan. Parkeringstalet redovisas per besökare, vilket inkluderar anställda.

Tabell 18. Förslag på spann för parkeringstal vid ny simhall.

	Cykel	Bil
<b>Parkeringsplatser per besökare</b>	0,2–0,6	0,2–0,45
<b>Angöringsplatser per besökare</b>		0,05–0,1

#### 4.5.7 Samlad bedömning

Utifrån det underlag som finns idag bedöms efterfrågan på bilparkeringar kunna bli låg och efterfrågan på cykelparkeringar ganska hög. Denna bedömning utgår bland annat ifrån simhallens läge och möjligheterna till hållbart resande förutsatt att turtätheten i kollektivtrafiken blir hög och att gång- och cykelvägnätet förbättras i samband med områdets utveckling. Baserat på detta och med utgångspunkten att den nya simhallen får en liknande funktion som den befintliga förväntas bilparkeringsbehovet bli likvärdigt med den befintliga simhallen. Som beräkningsförutsättning i den aktuella utredningen har därför inga nya parkeringsplatser antagits behöva skapas vid simhallen. Parkeringsbehovet bedöms istället, likt idag, inrymmas bland centumparkeringarna.

För att säkerställa att den verkliga efterfrågan på parkering ska bli låg behöver parkeringsfrågan tas med från början i planeringen av ny simhall och mobilitetsåtgärder behöver genomsyra kommande planer och avtal.

#### 4.5.8 Förslag på parkeringstal

Nedan redovisas ett möjligt förslag på parkeringstal om den nya simhallen skulle få en annan inriktning är den befintliga. Detta behöver dock uppdateras kontinuerligt allt efter som mer information tillkommer angående simhallens verksamhet och andra förutsättningar.

Tabell 19. Preliminärt förslag för parkeringstal vid ny simhall.

	Cykel	Bil
<b>Parkeringsplatser per besökare</b>	0,5	0,2
<b>Angöringsplatser per besökare</b>		0,05

Det presenterade förslaget bygger på att färdmedelsfördelningen till den nya simhallen fördelar sig enligt nedan:

- Bil 20 %
- Kollektivtrafik 20 %
- Cykel 50 %
- Gång 10 %

Denna fördelning kan komma att se annorlunda ut bland annat beroende på verksamhetsutbudet och vilka gäster som kommer att använda anläggningen mest (lokal eller regional befolkning). I den fortsatta planeringen behöver hänsyn tas till förändringar i fördelningen.

Cykelparkeringar behöver finnas inom fastigheten och parkering för rörelsehindrade behöver finnas inom 25 meter från ingång.

Av- och påstigningsplats för skolbussar och bilar föreslås i närheten av simhallen. En sådan skulle kunna samnyttjas med andra funktioner i centrum, exempelvis kulturhuset.

För bilparkeringar och MC-parkeringar hänvisas det till övriga nya parkeringar kring centrumbebyggelsen.

## 4.6 ANDRA IDROTTSANLÄGGNINGAR

Utöver simhallen planeras det för två nya idrottsanläggningar i och runt planområdet. En ny idrottsanläggning planeras för att ersätta Gottsunda sporthall som kommer att rivas. Den nya idrottshallen planeras för en liknande verksamhet som den befintliga anläggningen.

Utgångspunkten är därför att den nya idrottshallen kommer generera en liknande efterfrågan på parkeringar som den befintliga. Befintligt antal parkeringsplatser bedöms därför vara tillräckligt.

Den andra idrottsanläggningen planeras vid Gottsundaskolan. Denna kommer att bestå av två fullstora idrottshallar, vilka kommer att ersätta den befintliga boule- och bollhallen (två mindre hallar med gemensam ingång) som kommer att rivas. Idrottshallarna kommer att vara ihopbyggda med ett allaktivitetshus och ha samma öppettider. En parkeringsutredning har tagits fram för Gottsundaskolan inklusive idrottshall. I utredningen föreslås parkeringstalet för skola i innerstaden tillämpas, med 17 parkeringsplatser samt 4 parkeringar för rörelsehindrade. Dessa 17 platser bedöms i rapporten som tillräckliga för att även täcka in behovet av parkering för befintliga verksamheter vid Treklängen. Anledningen till att det föreslås en relativt restriktiv policy för parkeringar vid skolan och idrottshallarna är tvådelad. Dels ska friyta prioriteras före parkering då tillräckliga utrymmen saknas (enligt plan- och bygglagen), dels ger skolans centrala läge i Gottsunda goda möjligheter att resa hållbart till och från skolan. (Ramböll, 2020)

Idrottshallarna vid skolan kommer på vardagar främst att användas för skolidrott och bedöms därmed inte generera något eget parkeringsbehov dagtid. Kvällar och helger hyrs hallarna ut och efterfrågan på parkering bedöms vara större. Idrottshallarnas upptagningsområde kommer dock troligtvis främst bli lokalt, vilket ger goda möjligheter till hållbara transporter. Det planeras inte heller anordnas några stora tävlingar i hallarna, utan endast mindre tävlingar främst för barn och ungdomar i området. Kommunens uppskattning är att parkeringsbehovet för denna typ av tävlingar uppgår till cirka 8 parkeringsplatser. (Johansson, 2021) I ovannämnd parkeringsutredning föreslås parkering för idrottshallen kunna samnyttjas med de platser som ordnas för hämta/lämna och personal vid skolan. Detsamma gäller för cykelparkering. Detta bedöms vara ett rimligt resonemang eftersom parkeringsbehovet vid idrottshallarna kommer att vara som störst på kvällar och helger då parkeringsbehovet för skolans verksamhet är mycket begränsat. Eftersom parkeringsbehovet i samband med mindre tävlingar bedöms till 8 platser för en idrottshall bedöms de tillgängliga parkeringarna vid skolan vara tillräckliga för två idrottshallar. För att parkeringarna vid skolan och idrottshallarna inte ska användas av boende och besökare i området är det dock viktigt att platserna regleras så att det blir tydligt att de är till för skolan och idrottshallarna.

## 4.7 KULTURVERKSAMHET

I nuläget lutar planerna mot att det befintliga kulturhuset på cirka 4 000 kvm kommer rivas och ersättas med ett nytt med liknande storlek. Funktioner som planeras för det nya kulturhuset är bland annat scen för teater- och dansföreställningar, bibliotek, ateljéer, hörsal, utställnings- och samlingslokaler. Målsättningen är att kulturhuset ska vara öppet dag- och kvällstid sju dagar i veckan och verksamheten kommer att riktas till alla åldrar.

I och med att Gottsunda ska bli en stadsnod planeras för att upptagningsområde som är både lokalt och regionalt, exempelvis för scenkonstföreställningar och utställningar. En uppskattning om antal besökare och vad som skulle kunna bli besökstoppar finns inte i nuläget. Utifrån det underlag som finns idag bedöms efterfrågan på bilparkeringar kunna bli ungefär samma som för befintligt kulturhus och parkeringsbehovet bedöms därmed även fortsättningsvis komma att tillgodoses inom centumparkeringarna.

Den verkliga efterfrågan skulle kunna komma att öka i och med planer om regionalt upptagningsområde men skulle även kunna minska i och med planer om förbättrad kollektivtrafik, vilket innebär att dessa två faktorer bedöms ta ut varandra. Efterfrågan på cykelparkeringar skulle kunna öka, speciellt om bilparkering inte blir lika tillgänglig som idag.

När tydligare bild över verksamheten skapas föreslås den dimensionerande parkeringssituationen, liksom för simhallen, vara veckovis återkommande toppar. Antal parkeringar bör alltså inte utgå från scenkonstföreställningar och utställningar som inträffar ett begränsat antal gånger om året. Denna typ av sällan förekommande toppar behöver verksamheten planera för, exempelvis genom att hänvisa till kollektivtrafiken eller erbjuda bussresor från större parkeringsytor.



## 5 FLEXIBLA PARKERINGSTAL (MOBILITETSTJÄNSTER)

Utöver minskningen som kan göras av det grundläggande parkeringstalet av hänsyn till områdets läge är det möjligt att minska parkeringstalet ytterligare genom att införa mobilitetstjänster. Mobilitetstjänster är lösningar som ökar boendes och verksammas mobilitet men minskar behovet och intresset av att äga egen bil. Genom att genomföra mobilitetstjänster kan fastighetsägare erbjudas en reducering av parkeringstalet.

För att kunna få reduktion av parkeringstalet ska fastighetsägaren visa på åtgärder som vidtas för ett minskat bilberoende/bilägande. En samling av flera mobilitetsåtgärder ger ett mobilitetspaket. Eftersom förutsättningarna skiljer sig mellan olika platser kan fastighetsägaren utforma sitt mobilitetspaket på valfritt sätt. Hur stora avdrag på parkeringstalen som sen kan göras beror på val av åtgärder samt vilka förutsättningar platsen har. Cykelfrämjande åtgärder värderas till exempel högre där tillgången är god på bra cykelstråk. Mobilitetspaketet bör, för största effekt, innehålla flera åtgärder som kan samverka för att göra hållbara resesätt mer attraktiva. Intresset för att ansluta sig till en bilpool kan till exempel stärkas om det samtidigt görs cykelfrämjande åtgärder på fastigheten. Att åtgärderna i det presenterade mobilitetspaketet förverkligas följs sedan upp i samband med detaljplane- och bygglovsprocessen.

Nedan delas möjliga mobilitetstjänster in i fyra olika kategorier. För varje kategori förs avslutningsvis ett resonemang kring genomförbarheten och vilken reduktion av parkeringstalet som är möjlig om hela åtgärds-kategorin genomförs.

### 5.1 CYKELFRÄMJANDE ÅTGÄRDER

#### 5.1.1 *Cykelpool med specialcyklar*

Åtgärden innebär att en cykelpool med specialcyklar inrättas, exempelvis lastcyklar och elcyklar. Cykelpoolen behöver vara lättillgänglig, det vill säga det behöver vara enkelt att använda och boka cyklarna. För att främja användandet behöver cykelpoolen vara kostnadsfri för de boende och omfatta minst tre cyklar per 100 lägenheter. Efterfrågan på cyklarna bör följas upp årligen och i samband med detta behöver antalet tillgängliga cyklar ökas om efterfrågan varit stor.

#### 5.1.2 *Extra god cykelparkering*

Åtgärden innebär att kvalitetshöjande åtgärder genomförs som gör att cykelparkeringarna får en högre standard än grundkraven för cykelparkering. Detta sker genom att skapa tillgång till cykelpump nära parkeringarna och hålla ytorna rena och snygga. Cykelparkeringarna bör också genomgå en årlig sanering där gamla cyklar rensas bort, vilket syftar till att så många som möjligt ska uppleva det positivt att använda och hantera sin cykel.

Vid cykelparkeringarna behöver också platser för lastcykel finnas, det bör finnas fyra lastcykelplatser per 100 lägenheter. Efterfrågan på lastcykelplatserna bör följas upp årligen och i samband med detta behöver antalet tillgängliga lastcykelplatser ökas om efterfrågan varit stor.

Åtgärden kan också genomföras vid arbetsplatser och besöksmål som handelsetableringar eller andra verksamheter. Särskild vikt bör då läggas vid möjligheterna att låsa cykeln på ett säkert sätt och på att skapa cykelparkeringar som upplevs som trygga.

#### 5.1.3 *Cykelservice & omklädning*

Åtgärden innebär att särskilda rum avsedda för cykelservice skapas i anslutning till bostäderna. Rummen bör ha automatiska dörrar och lämplig utrustning. De ska hållas i god drift och möjliggöra tvätt och underhåll av egen cykel. Det bör finnas ett servicerum per 100 lägenheter. Syftet med

åtgärden är att underlätta för boende att hålla sin cykel i trim och uppmuntra fler att förlänga cykelsäsongen.

Åtgärden kan även användas på arbetsplatser för att uppmuntra till cykelpendling. Rummen bör då kompletteras med omklädningsrum i närheten. I eller i direkt anslutning till omklädningsrummen behöver det finnas tillgång till dusch, låsbara skåp och möjlighet att torka blöta cykelkläder

#### **5.1.4 Ekonomiska incitament**

För arbetsplatser och verksamheter finns det möjligheter att införa ekonomiska incitament för att få fler att cykla. Exempelvis kan arbetsplatser erbjuda de anställda möjligheter att cykla till arbetet helt eller delvis på arbetstid. Därigenom kan de anställda få mer tid över till annat. Anställda kan också erbjudas tillgång till förmånscykel.

#### **5.1.5 Genomförbarhet och möjlig reduktion i planområdena**

Förutsättningarna för att genomföra cykelfrämjande åtgärder vid de planerade bostäderna i planområdena bedöms vara goda. Genom att inrätta cykelpool, cykelparkering med extra god standard och tillgång till rum för cykelservice enligt punkterna ovan bedöms det vara rimligt att reducera parkeringstalet för en fastighetsägare med 15 %. Genomförs bara en eller två av åtgärderna bör reduktion stanna vid 5–10 %.

Även vid de nya arbetsplatserna i området bedöms det vara rimligt att reducera parkeringstalet om åtgärder genomförs för att främja cykelanvändande. Genom att inrätta rum för cykelservice med tillhörande omklädningsrum enligt ovan bedöms det vara rimligt att reducera parkeringstalet för arbetsplatser med 10 %. Erbjuds även ekonomiska incitament bedöms parkeringstalet kunna reduceras med ytterligare 5–10 % beroende på dess generositet.

## **5.2 KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER**

#### **5.2.1 Subventionerad kollektivtrafik**

Åtgärden innebär att de boende vid inflyttning erbjuds subventionerad tillgång till kollektivtrafik. Exempelvis genom ett kollektivtrafikkort med fri tillgång i 30, 90 eller 365 dagar med syftet att uppmuntra till nya resvanor. Alternativt genom att kontinuerligt erbjuda rabatt på ett kollektivtrafikkort.

#### **5.2.2 Realtidstavlor i bostadshus**

Åtgärden innebär att realtidstavlor monteras väl synliga för de boende inne i bostadsfastigheten, exempelvis i entrén. Tavlorna ska kontinuerligt hållas i god drift. Syftet med åtgärden är att synliggöra och underlätta för kollektivt resande. Åtgärden kan även genomföras på större arbetsplatser och på besöksmål som simhall, kulturhus eller handelsetablering.

#### **5.2.3 Genomförbarhet och möjlig reduktion i planområdena**

Förutsättningarna för att genomföra kollektivtrafikfrämjande åtgärder vid de planerade bostäderna i planområdena bedöms vara goda. Genom att erbjuda subventionerad kollektivtrafik och montera realtidstavlor i bostadshusen bedöms det vara rimligt att reducera parkeringstalet för en fastighetsägare med 5–10 % beroende på subventioneringens omfattning. Att bara montera realtidstavlor bör inte generera någon reduktion av parkeringstalet.

## 5.3 PARKERINGSÅTGÄRDER

### 5.3.1 Bilpool

Åtgärden innebär att de boende får tillgång till bilpool. Minst ett fordon per 100 lägenheter ska finnas i ett attraktivt läge inom eller i direkt anslutning till området. Bilpoolsplatserna ska vara utöver parkeringstalet för bostäder. Årlig uppföljning ska ske och ökad efterfrågan ska tillgodoses. Sådan utökning får ske på befintliga parkeringar. Syftet med åtgärden är att ge boende tillgång till bil utan krav på egen bil eller egen parkering.

### 5.3.2 Avgifter

Åtgärden innebär att hyran för parkeringsplats i anslutningen till bostaden särredovisas på avtal och avier. Detta innebär att fri parkering inte får ingå i lägenhetskontraktet. Syftet är att tydliggöra verklig kostnad för bilinnehav, samt att ta ett steg mot bättre kostnadstäckning för parkeringsplatserna. Åtgärdens effekt påverkas också av nivån på avgiften.

Avgifter kan också användas för att reducera behovet av parkeringsplatser vid besöksmål. Genom att införa parkeringsavgifter på gratisparkeringar eller höja befintliga parkeringsavgifter minskar incitament att välja bilen som färdmedel. Åtgärden skulle exempelvis kunna användas för att minska efterfrågan på parkeringsplatser i anslutning till den stora centrumbyggnaden i området. Ett införande av parkeringsavgift på dessa i samband med att de flyttas till parkeringsgarage skulle kunna motivera en reduktion av antalet platser med 5–15 % beroende på vilken avgiftsnivån som väljs. Samlade parkeringsanläggningar

Åtgärden innebär att minst 50 % av parkeringarna avsedda för en bostadsfastighet lokaliseras i samlade parkeringsanläggningar utanför bostadshusen. Syftet är att skapa förutsättningar för hög samnyttjandegrad och minskad bilanvändning. Åtgärden gör också att avståndet till bilen förlängs vilket därmed även påverkar tillgängligheten.

### 5.3.3 Genomförbarhet och möjlig reduktion i planområdena

Förutsättningarna för att inrätta bilpooler i planområdena bedöms vara goda. Det bör också finnas relativt goda förutsättningar att höja avgifterna för boendeparkering i samband med att de nuvarande gratisparkeringarna i markplan ersätts med parkeringshus som är möjliga att avgiftsbelägga. Att säkerställa tillgång till bilpool enligt ovan i kombination med att avgiftsbelägga boendeparkeringen bedöms motivera en reduktion av parkeringstalet med 10 %.

I området planeras det för inrättande av ett par större mobilitetshus, främst för att täcka behovet av parkeringar för besökare till centrumverksamheten och de som arbetar i området. Då detta behov är stort bedöms möjligheterna att även inrymma en stor del boendeparkering i dessa vara begränsat. Eftersom området är socioekonomiskt utsatt och har problem med kriminalitet kan det även uppfattas som otryggt att ha sin boendeparkering samlokaliserad med parkering för andra ändamål.

## 5.4 INFORMATIONSAÅTGÄRDER & ÖVRIGA ÅTGÄRDER

### 5.4.1 Startpaket till nyinflyttade

Åtgärden innebär att ett mobilitetspaket ordnas till alla nya boende vid inflyttning, både när lägenheterna är nybyggda och efterhand som nya personer flyttar in. Paketet kan exempelvis innehålla information om lokala målpunkter och hållbart resande. Det ska också innehålla någon fysisk gåva som underlättar resor utan bil. Syftet är att uppmuntra boende att göra sina resor utan egen bil.

### 5.4.2 Löpande information om mobilitet

Åtgärden innebär att boende hålls löpande informerade om de särskilt goda förutsättningar som finns att resa hållbart för de boende. En förutsättning för att genomföra åtgärden är att andra mobilitets tjänster tillhandahålls. Syftet är att hålla mobilitetsfrågan levande, för att säkerställa att efterfrågan på parkeringar inte ökar över tid.

### 5.4.3 Minskat resbehov

Åtgärden innebär att fastighetsägaren genomför åtgärder som minskar resandebehovet för de boende, exempelvis genom att underlätta för hemkörningstjänster, erbjuda kontorsfaciliteter och ordna godsskåp i fastigheten. Syftet är att boende ska kunna klara en del vardagsbehov utan resor.

### 5.4.4 Genomförbarhet och möjlig reduktion i planområdena

Förutsättningarna för att genomföra informationsåtgärder vid de planerade bostäderna i planområdena bedöms vara goda. Genom att kombinera andra genomförda mobilitetsåtgärder med informationsåtgärderna ovan bedöms det vara rimligt att reducera parkeringstalet med ytterligare 5 %. Möjligheten till reduktion bygger på att andra åtgärder också har genomförts.

## 5.5 SAMMANFATTNING

Genom att genomföra mobilitetsåtgärder i en eller flera av åtgärdskategorierna ovan finns det möjligheter att reducera parkeringstalen. I ett läge där samtliga listade mobilitetsåtgärder genomförs fullt ut bedöms det kunna motivera en reduktion av det lägesbaserade parkeringstalet med 40 % för bostäder.

Det skulle underlätta om kommunen skapade riktlinjer runt vilka mobilitetsåtgärder som kan accepteras för rabatter på parkeringstal och hur rabatterna ska räknas fram. Detta dels för att försäkra goda framtida mobilitetsmöjligheter för de boende och inte riskera att mobiliteten försämras med åren. Dels är det viktigt att det finns ett samordnat sätt att uppskatta möjlig rabatt för att försäkra att aktörer blir likabehandlade.

För arbetsplatser är möjligheterna till att reducera parkeringstalen mindre eftersom antalet tillgängliga åtgärder är färre och parkeringstalen är lägre i utgångsläget. Anordnas goda cykelfaciliteter och det skapas goda ekonomiska incitament att använda cykeln kan det dock motivera en reduktion av det lägesbaserade parkeringstalet med 20 % för arbetsplatser.

## 6 FRAMTIDA PARKERINGAR I GOTTSUNDA

### 6.1 LÄGESBASERADE PARKERINGSTAL

Den planerade bebyggelseutvecklingen i området ger upphov till ett stort behov av såväl nya parkeringar som ersättning av befintliga. För att beräkna hur många nya parkeringsplatser som behöver skapas har de lägesbaserade parkeringstalen som tagits fram för området använts. Behovet av parkeringsplatser för att tillgodose behovet från nya byggnader framgår av nedanstående tabell.

Tabell 20. Behov av parkeringsplatser för att tillgodose behovet från nya byggnader inom respektive ändamål. \*Lokaler har bedömts användas för en mix av service, kontor och detaljhandel. Därav har ett parkeringstal på 5 platser per 1000 kvm BTA använts. \*\*Parkeringsbehovet för ny byggnadsyta i idrottshallar och kulturhus bedöms kunna inrymmas genom samnyttjande av parkeringsytorna vid centrumverksamheten.

Ändamål	Nybyggnation av BTA	Behov parkeringsplatser nya byggnader
<b>Bostäder</b>	233 300 kvm, vilket motsvarar 186 620 kvm BOA	1 306 platser
<b>Förskola</b>	4 950 kvm	92 platser
<b>Lokaler*</b>	9 870 kvm	49 platser
<b>Kultur</b>	4 200 kvm	**
<b>Idrott</b>	8 800 kvm	**
<b>Totalt</b>		1 447 platser

Behovet av nya parkeringsplatser kan dock begränsas något eftersom vissa befintliga byggnader inom området rivs. En ungefärlig uppskattning av byggnadsarea för respektive funktion som rivs och vilket minskat parkeringsbehov det genererar framgår av den nedanstående tabellen. Minskningen kan främst göras kring centrumbebyggelsen.

Tabell 21. Ungefärlig byggnadsarea för respektive funktion som rivs och vilket minskat parkeringsbehov det medför.

Ändamål	Rivning av BTA	Minskat behov av parkeringsplatser
<b>Service / Skola</b>	6 000 kvm	12 platser
<b>Totalt</b>		12 platser

Utöver behovet av nya parkeringsplatser finns ett behov av att ersätta befintliga platser som försvinner vid utvecklingen av området. Utgångsläget skulle kunna vara att ersätta alla parkeringar som försvinner fullt ut men baserat på relativt låg beläggningsgrad på både de stora centumparkeringarna och Victoriahems boendeparkeringar skulle en reduktion kunna föreslås. Det bör dock noteras att beläggningsstudierna inte ger någon heltäckande genomsnittsbeläggning utan en ögonblicksbild vid några tillfällen och kan därför inte ses som tillräckligt pålitliga för att bygga stora framtidsbeslut på, även om de ger en antydning om situationen. Parkeringarna i centrum borde däremot kunna reduceras "lägesbaserat", det vill säga utifrån de förbättringar som planeras för hållbart resande i området. Med förutsättningarna att gång- och cykelförbindelser, cykelparkeringar och kollektivtrafiken förbättras i området samtidigt som avgiftsnivån på parkeringar troligtvis kommer att höjas kommer efterfrågan efter parkering sannolikt att minska. Detta motiverar en minskning av de befintliga platserna med 25 %.

För Victoriahems bostadsfastigheter motsvarar de befintliga parkeringsplatserna, inklusive platser för besökare, ett parkeringstal på cirka 7 platser per 1 000 kvm BOA. Det vill säga samma antal som föreslås som lägesbaserat parkeringstal för nya bostäder i området. Baserat på parkeringstalet bedöms möjligheterna att reducera antalet platser vara begränsat även om de genomförda beläggningsstudierna visar på en låg beläggning i området. Antalet parkeringsplatser skulle dock eventuellt kunna begränsas om det genomförs mobilitetsåtgärder i det befintliga bostadsbeståndet. Innan beslut tas om en eventuell reduktion behöver en dialog föras mellan de berörda parterna där möjligheterna att införa olika typer av mobilitetsåtgärder kan diskuteras.

Även för Uppsalahems parkeringar bedöms möjligheterna att begränsa antalet platser vara små. För att det ska vara möjligt att reducera dessa krävs likt för Victoriahems fastigheter att det genomförs mobilitetsåtgärder i dialog med fastighetsägaren.

Sammantaget ger detta att de befintliga parkeringsplatserna vid Victoriahems och Uppsalahems bostadsfastigheter behöver ersättas förutsatt att inga mobilitetsåtgärder genomförs. För centrumbebyggelsen bedöms det befintliga antalet parkeringsplatser kunna reduceras med 25 %. Antalet parkeringsplatser som behöver ersättas framgår av nedanstående tabell.

Tabell 22. Parkeringar som behöver ersättas inom området.

Ändamål	Parkeringar som behöver ersättas
Victoriahem	259 platser
Uppsalahem	32 platser
Centrumbebyggelse	530 platser
<b>Totalt</b>	<b>821 platser</b>

För att ersätta de befintliga parkeringsplatserna som försvinner i området samt tillgodose det nya behovet behövs sammanlagt cirka 2 270 parkeringsplatser skapas förutsatt att inga mobilitetsåtgärder genomförs. Parkeringsbehovet är uppdelat på funktioner enligt nedanstående tabell.

Tabell 23. Totalt behov av parkeringsplatser som behöver skapas inom området.

Ändamål	Totalt antal parkeringsplatser som behöver byggas
Nya bostäder	1 306 platser
Ersättning för befintliga bostäder	291 platser
Centrumbebyggelse	579 platser
Förskolor	92 platser
<b>Totalt</b>	<b>2 270 platser</b>

## 6.2 FLEXIBLA BILPARKERINGSTAL

### 6.2.1 Bostäder

Parkeringsbehovet som anges under kapitel 6.1 är en utgångspunkt för området. Genom att genomföra mobilitetstjänster kan parkeringsbehovet reduceras. Hur stor reduktion som kan göras beror dock på hur intresserade de framtida fastighetsägarna i området är av att genomföra mobilitetstjänster. I kapitel 5 redovisas ett stort antal åtgärder som kan genomföras för att minska behovet av parkeringsplatser. Genomförs dessa åtgärder fullt ut bedöms det vara möjligt att reducera parkeringsbehovet med 40 %, men det är inte rimligt att förvänta sig att alla fastighetsägare kommer att genomföra så omfattande åtgärder.

För att studera hur stor påverkan genomförandet av mobilitetstjänster har på behovet av parkeringsplatser har tre olika scenarion för den sammanlagda reduktionen studerats. Scenariona studerar behovet av parkeringsplatser till de nya bostäderna som planeras i områdena. Det innebär att ersättningen av de befintliga boendeparkeringarna i området inte ingår i parkeringsbehovet för respektive scenario nedan.

- Scenario 0 – Hög bilandel: Ingen reduktion
- Scenario 1 – Medelhög bilandel: Mobilitetstjänster genomförs så parkeringsantalet kan reduceras med 20 %.
- Scenario 2 – Låg bilandel: Mobilitetstjänster genomförs så parkeringsantalet kan reduceras med 40 %.

Tabell 24. Parkeringsbehov för nya bostäder med respektive scenario.

Scenario	Reduktion	Parkeringsbehov
0	0 %	Ca 1 305 platser
1	20 %	Ca 1 045 platser
2	40 %	Ca 785 platser

De studerade scenariona visar på att det är möjligt att kraftigt reducera parkeringsbehovet vid nya bostäder i området genom att genomföra mobilitetstjänster. Införs genomgripande mobilitetstjänster som motiverar en reduktion med 40 % i hela det planerade bostadsbeståndet kan parkeringsbehovet reduceras med upp till 520 platser. En sådan reduktion innebär att parkeringsytan i området schablonmässigt kan reduceras med cirka 14 000 kvm. Även för befintliga bostäder finns det möjligheter att genomföra mobilitetsåtgärder för att begränsa antalet parkeringsplatser som behöver ersättas. Möjligheterna för detta behöver diskuteras med de fastighetsägarna.

Hur stor den slutgiltiga reduktionen av parkeringsplatserna i området kan bli styrs dock av vilka åtgärder de framtida fastighetsägarna är beredda att genomföra och åta sig. Eftersom detta avgörs senare i planeringsprocessen behöver det slutgiltiga parkeringsbehovet för respektive bostadsfastighet studeras och avtalas i bygglovsskedet. I samband med detta behöver det också klargöras och avtalas vilka åtgärder som respektive fastighetsägare ska införa.

I den fortsatta planeringsprocessen är det viktigt att verka för införande av mobilitetstjänster genom att skapa förutsättningar för sådana och tydliggöra en viljeriktning om ett minskat parkeringsbehov.

### 6.2.2 Centrumverksamheter - besökare

I dagsläget är norra parkeringen, stora parkeringen, parkeringen vid förvaltningshuset och kommunens parkering söder om centrumbyggnaden de parkeringsytor som är tillgängliga för centrumbesökare (Lidl parkeringen är också tillgänglig men kan inte samnyttjas på samma sätt som de andra på grund av den knappa tidsregleringen). På norra parkeringen finns även möjlighet för de som jobbar i centrum och området att köpa 30-dagarsbiljett. Hur många som har en sådan biljett kan variera från månad till månad men i grova drag antas allmänheten ha tillgång till cirka 700 platser på ovannämnda ytor. Dessa platser kan användas för besökare till olika typer av handel, service, sporthall, kulturfunktioner, simhall, kyrka mm. Att stora parkeringsområden används för olika funktioner på detta vis är mycket positivt och ger oftast en hög samnyttjandegrad vilket resulterar i lägre behov för parkeringsplatser. Detta faktum gör det samtidigt svårt att bedöma hur efterfrågan ser ut för de olika funktionerna idag och hur efterfrågan kommer att se ut när vissa funktioner försvinner och andra tillkommer samt när parkeringsplatserna i framtiden byter både form och lokalisering och dessutom troligtvis blir dyrare än idag. För att begränsa antalet parkeringsplatser som behöver ersättas och därigenom verka för en högre nyttjandegrad på de parkeringsplatser som skapas har en reduktion av det befintliga antalet platser med 25 % förslagits. Reduceringen bygger på genomförd beläggningsstudie och en jämförelse med parkeringstal för andra kommuner, se 4.4.1 Bilparkering. Förslaget bygger också på att befintliga verksamheter som rivs och ersätts med nya lokaler med samma yta antas generera samma parkeringsbehov. Detta är en förenkling men eftersom det finns en betydande osäkerhet kring de olika verksamheternas storlek och dess besökstäthet är det svårt att göra en bättre bedömning. Beroende på osäkerheterna och de begränsade möjligheterna att genomföra mobilitetsåtgärder för handeln föreslås ingen ytterligare reduktion.

### 6.2.3 Centrumverksamheter – anställda

I Gottsunda centrum finns det främst tre parkeringsanläggningar som anställda i området kan hyra:

- Garage med 126 platser där lokalhyresgäster och bostadshyresgäster kan hyra en plats.
- På norra parkeringen finns möjlighet för de som jobbar i centrum och området att köpa 30-dagarsbiljett.
- Bakom Willys finns 14 personalparkeringsplatser.

Det är inte klart hur många anställda som hyr en plats men här antas dessa vara av storleksordningen 150 platser totalt. Alla dessa parkeringsytor planeras försvinna.

I många kommuners parkeringstal är personalparkeringar inkluderade i parkeringstalet för besökarna. I Malmö kommuns parkeringsnorm håller man p-tal för anställda separat. Där kan antalet platser variera från 0 till 3 platser per 1000 BTA beroende på lokalisering i staden och omfattning av mobilitetsåtgärder.

I samband med de stora förändringarna som planeras i området finns en utmärkt möjlighet att påverka personal att resa ännu mer hållbart men det är, precis som för dem som ska bygga bostäder, upp till varje aktör att bestämma vad de är beredda att genomföra och åta sig. Kommunen kan skapa goda förutsättningar i infrastrukturen och genom att skapa tydliga riktlinjer för parkeringsrabatter.

## 6.3 CYKELPARKERINGAR, LOKALISERINGAR

Cykelparkeringar bör anordnas nära ingångar.

Centrumparkeringar föreslås anordnas på markplan i mobilitetshuset vid spårvägen. Gestaltning är viktig och det ska kännas tryggt och trevligt att parkera sin cykel. Detta kan exempelvis göras med en naturlig övergång från torgyta till en fortsatt torgyta under tak, se exempel nedan.





Figur 18. Exempel på cykelparkering i en öppen lösning på markplan. Bilden är från Groningen. (Isaksson, 2013)



Figur 19. Exempel på cykelparkering där cykelvägen leder rätt in i cykelparkeringen vid Groningen centralstation. (Isaksson, 2013)

## 6.4 BILPARKERINGAR, MÖJLIGA LOKALISERINGAR

Ett förslag på hur bilparkeringsfrågan skulle kunna lösas i området redovisas i bilden nedan.



Figur 20. En principiell bild över möjliga lokaliseringar av parkeringsanläggningar i området. Bilden visar dels en lösning för Victoriahems parkeringar som kommer att försvinna, dels möjliga lokaliseringar av mobilitetshus/parkeringshus.

- Ett mobilitetshus norr om centrum med fokus på hållbara transporter i kombination med kulturhus (röd bubbla). Mobilitetshuset föreslås kombineras med ytor för parkering. Parkeringarna i byggnaden är främst tänkta att täcka behovet av parkeringar till de nya bostäderna i kvarteret, besökare till simhall och kulturhus samt ersätta de befintliga parkeringarna till Uppsalahems bostäder. Platserna som är till för boende bör vara skilda från de övriga parkeringarna.
- Parkeringshus väster om centrumbebyggelsen för bostäder i kvarteret samt besökare till centrumfunktioner (grön bubbla). Platserna som är till för boende bör vara skilda från de övriga parkeringarna.
- Ett parkeringshus i södra delen för bostäder i kvarteret samt besökare till centrumfunktioner (gul bubbla). Nackdelen med lokaliseringen är att den kan bidra till ökad trafik förbi Gottsundaskolan. Platserna som är till för boende bör vara skilda från de övriga parkeringarna.
- Övriga parkeringsplatser för bostäder behöver lösas inom varje fastighet.

Beroende på hur långt parkeringsutredningar och parkeringsförhandlingar hinner komma innan detaljplanerna vinner laga kraft kan det vara ett alternativ att ett eventuellt mobilitetshus i områdets södra del (gula bubblor) kan planeras för bostäder och/eller mobilitetshus. På så sätt går det att ha flexibilitet inbyggd i detaljplanerna.

## 7 FORTSATT ARBETE

Arbetet med Gottsunda stadsnod är fortfarande i ett tidigt skede. Därför finns det i nuläget inte underlag för att göra en komplett parkeringsutredning för alla funktioner i stadsnoden. I takt med att planerna konkretiseras och fler förutsättningar blir kända kommer det bli möjligt att föreslå det totala antalet parkeringar. I detta arbete pekar den aktuella utredningen ut utgångspunkterna för parkeringsplaneringen. I det fortsatta arbetet finns det därför anledning att arbeta vidare med ett antal frågor.

I ett stadsutvecklingsprojekt som Gottsunda finns möjligheter att tänka ”utanför boxen”. I stället för att bedöma parkeringsbehov utifrån gällande normer och trender så skulle man kunna utgå från en vision om önskat transportmönster och sedan hitta vägar för att möjliggöra den framtidsbilden, där parkeringarna blir ett styrmedel. För att detta ska fungera behöver alla aktörer vara med från början.

### 7.1.1 Gång- och cykeltrafik

Vissa åtgärder för ökat hållbart resande ligger i händerna på framtida aktörer, exempelvis olika mobilitetsåtgärder. Andra ligger på kommunens bord. En viktig pusselbit för att göra resor till fots till ett realistiskt alternativ till bilresor är att arbeta med trygghet i alla offentliga rum. För att göra cykelresor till realistiska alternativ behöver både cykelvägar till Uppsala centrum förbättras och cykelparkeringar vara i fokus i stadsnoden. Ett steg i denna riktning vore att satsa på att förlänga snabbcykelleden, som i dagsläget slutar norr om Valsätra, ända till Gottsunda centrum. När det gäller cykelparkeringar behöver en inventering göras på befintliga parkeringar och en plan för framtida parkeringar behöver tas fram.

### 7.1.2 Kollektivtrafik

Stadsnoden kommer att ha goda förutsättningar för kollektivt resande, men för att spårvagnar och bussar ska bli attraktiva är det av stor vikt att hållplatserna i hela området upplevs som trygga. Exempelvis är det viktigt att säkerställa att de är väl belysta och välskötta.

### 7.1.3 Parkering som styrmedel

Som tidigare framkommit styrs efterfrågan på bilparkering av många faktorer, bland annat utbud, tidsreglering och prissättning. Med en medveten parkeringsstrategi för att hålla ner bilandelen i ett område kan efterfrågan minska. Ännu bättre effekter nås med en kombination av parkeringsåtgärder och åtgärder för att förbättra möjligheterna för hållbara transporter.

### 7.1.4 Befintliga boendeparkeringar

I samband med utvecklingen av Gottsunda stadsnod kommer ett antal parkeringsområden med befintliga boendeparkeringar att påverkas. För de flesta av aktörerna anses det vara rimligt att lösa parkeringsfrågan inom varje fastighet. Det är dock främst Victoriahems parkeringar som behöver utredas närmare. Utgångspunkten är att dessa behöver ersättas fullt ut när spårvägen byggs men det bör föras en dialog med fastighetsägaren om det är möjligt att genomföra mobilitetsåtgärder för att därigenom kunna reducera antalet parkeringsplatser. Att satsa på olika typer av mobilitetstjänster istället för att ersätta bilparkeringarna rakt av är många gånger mer kostnadseffektivt än att ersätta ett stort antal befintliga parkeringsplatser med nya.

Om de befintliga parkeringsplatserna ska ersättas med nya platser i parkeringshus kommer kostnaden för att ha tillgång till en parkeringsplats öka kraftigt. I samband med utredningen av möjligheterna att reducera antalet befintliga boendeparkeringar behöver det därför även studeras hur den ökade kostnaden kommer påverka efterfrågan på parkeringsplatser. Det behöver också tas med i beräkningarna att de som idag har tillgång till en relativt billig parkeringsplats, och inte kommer att vilja eller ha råd med en framtida dyr parkering, behöver erbjudas realistiska alternativ för att uppfylla sina resbehov.

### **7.1.5 Gottsunda centrum**

Uppsala kommun planerar att avyttra både hyreshus och centrumfastigheter i Gottsunda centrum. Inom ramen för denna process bör kommunen utreda om det är möjligt att ställa krav på en potentiell köpare att mobilitetsåtgärder ska genomföras för att reducera parkeringsbehovet. I en fördjupad studie kan det också vara intressant att ta in information om alla volymer för verksamheter som nyttjar centumparkeringarna uppdelat i funktioner och matcha det med olika scenarion för parkeringstal.

### **7.1.6 Simhall**

Uppsala kommun planerar eventuellt att låta en privat aktör bygga en ny simhall i stadsnoden genom att handla upp vissa grundfunktioner som denna ska innehålla. Utöver grundkraven kommer det eventuellt vara möjligt för den tilldelade aktören att lägga till funktioner för att locka fler besökare, exempelvis äventyrsbad, café/restaurang, gym osv. Antal besökare till en enkel simhall (med enbart de funktioner som kommunen beställer) och en simhall med besökslockande funktioner kan skilja sig mycket. Därav behöver parkeringsbehovet till den nya simhallen utredas vidare i samband med att det blir känt vilka funktioner denna kommer att innehålla.

### **7.1.7 Lokalisering av parkeringsplatser/garage**

Placeringen av de framtida parkeringsplatserna behöver utredas och studeras vidare i takt med att planerna för området konkretiseras. I detta arbete är det viktigt att studera hur parkeringsbehovet kan tillgodoses utan att förutsättningarna att välja bil som färdmedel blir för goda. Samtidigt måste det också säkerställas att de som ska nyttja parkeringarna uppfattar att detta kan ske på ett tryggt sätt under hela dygnet.

### **7.1.8 Framtida mobilitet**

De i den aktuella utredningen redovisade parkeringstalen bygger på dagens parkeringsnormer och dagens parkeringsefterfrågan. Stadsnoden planeras dock inte vara fullt utbyggt för än år 2050, vilket gör att det i den kommande planeringen kommer finnas behov av att ta hänsyn till framtida utveckling. Exempelvis skulle det kunna bli möjligt att reducera bilparkeringstillgången om autonoma fordon påverkar det framtida resmönstret. Redan idag märker vi även ökad användning av nyare typer av transportmedel som elskotrar, lådcyklar och så vidare och sådana trender behöver följas upp.

Behovet av parkeringsplatser behöver av dessa anledningar behandlas i samband med varje enskilt bygglövsärende vid utvecklingen av området.



## VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 48 700 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

**wsp.com**

**WSP Sverige AB**  
Bergmästaregatan 2  
791 30 Falun  
Besök: Bergmästaregatan 2

T: +46 10 7225000  
Org nr: 556057-4880  
**wsp.com**

