

Stadsbyggnadsförvaltningen  
**Tjänsteskrivelse till Gatu- och samhällsmiljönämnden**

Datum:  
2020-11-23

Diarienummer:  
GSN-2020-01998

Handläggare:  
Gabriella Canas och Ingrid Lembke von Schéele

# Åtgärdsplan pendlarparkeringar för cykel och bil i Uppsala kommun

## Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. **att** godkänna åtgärdsplan för pendlarparkeringar.

## Ärendet

I maj 2019 beslutade kommunstyrelsen att ge gatu- och samhällsmiljönämnden uppdraget att ta fram en handlingsplan för pendlarparkeringar. Då denna typ av arbete innebär åtgärder som inte går att tidsätta eller inte motsvarar formen för en handlingsplan enligt Uppsala kommuns riktlinjer för en handlingsplan, föreslår stadsbyggnadsförvaltningen en åtgärdsplan. Detta motsvarar kommunstyrelsens intentioner för uppdraget och beslutet.

Pendlarparkeringar är både plats för samåkning och plats för byte av färdmedel. De ska kunna öka tillgängligheten till kollektivtrafiken på landsbygden och ingå i ett heltäckande system som möjliggör och underlättar för boende utanför större vägstråk att använda kollektivtrafik, speciellt för resor till Uppsala stad. Pendlarparkeringarna är en länk i ett dörr-till-dörr-perspektiv och därför en del i kollektivtrafiksystemet.

## Beredning

Inriktningen för Uppsala kommuns Översiktsplan (2016) är att en allt större del av resorna i Uppsala tätort men även på landsbygden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Översiktsplanen pekar på behovet av att pendlarparkeringar hanteras i en plan eller strategi samt att en genomförandeplan tas fram som konkretiserar bland annat ansvar och former för samverkan. Därför har gatu- och

samhällsnämnden fått i uppdrag att ta fram en handlingsplan, i form av en åtgärdslista för prioritering, planering och byggande av pendlarparkeringar. Dokumentet har sin grund i Uppsala kommuns Riktlinje för pendlarparkeringar KSN-2019-1320. Då denna typ av arbete innebär åtgärder som inte går att tidsätta eller inte motsvarar formen för en handlingsplan enligt Uppsala kommuns riktlinjer för en handlingsplan, föreslår stadsbyggnadsförvaltningen en åtgärdsplan. Detta bör motsvara Kommunstyrelsens intentioner för uppdraget och beslutet.

Åtgärdsplanen för pendlarparkeringar omfattar följande delar:

- Tydliggör vilka parkeringar som ska prioriteras högst
- Vilka åtgärder som behövs på respektive parkering
- Ansvarsfördelning för planering, byggande och förvaltning av pendlarparkeringarna

### **Föredragning**

Syftet med åtgärdsplanen är att tydliggöra vilka parkeringar som ska prioriteras högst och vilka åtgärder som behövs på respektive parkering, samt ansvarsfördelning för planering, byggande och förvaltning av pendlarparkeringarna.

Åtgärdsplanen ger en samlad bild av vilka åtgärder som behövs för att pendlarparkeringarna ska vara lättillgängliga, tillgängliga och användbara. Den ger också prioritering på åtgärder som behövs för att nå ovanstående standard.

Åtgärdsplanen syftar också till att prioritera och peka ut de åtgärder som behövs för att kunna genomföra Riktlinje för pendlarparkeringar (KSN-2019-1320):

- Utveckla pendlarparkeringar i lägen långt ut i systemet – sträva efter korta bilresor och långa kollektivtrafikresor. Inte tvärtom.
- Utveckla pendlarparkeringar i goda kollektivtrafiklägen – där det finns ett visst resande idag som ökar, ett växande upptagningsområde samt god tillgänglighet.
- Utveckla pendlarparkeringar för att stärka tågresandet – Storvreta, Vattholma och Skyttorp är särskilt viktiga att stärka.
- Utveckla pendlarparkeringar där det råder brister i vägkapacitet och trafiksäkerhet – störst behov där trafikarbetet växer men vägkapaciteten är begränsad.
- Samordna fler funktioner och skapa synergier – nyttja/prioritera lägen där närhet till basservice och andra samhällsfunktioner finns.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Anläggandet av pendlarparkeringar kommer att rymmas inom gatu- och samhällsmiljönämndens investeringsbudget och där möjlighet finns skall det även sökas statlig medfinansiering. I budgeten har det avsatts 9 miljoner kronor 2021, 6 miljoner kronor 2022 och 6 miljoner kronor 2023 för kommande investeringar.

Framtida driftkostnader kan komma att öka på ett antal platser. Driftkostnaden beräknas till 15 kr per kvadratmeter, utöver detta tillkommer kostnad för

belysningsstolpar 485 kronor per år per stolpe. En parkeringsplats för 30 bilar kostar mellan 5–10 tusen kronor i drift.

**Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse daterad 2020-11-23
- Åtgärdsplan pendlarparkeringar för cykel och bil i Uppsala kommun

Stadsbyggnadsförvaltningen

Christian Blomberg  
Stadsbyggnadsdirektör

Trafik och samhälle  
**Rapport**

Datum:  
2020-11-10

Diarienummer:  
GSN-2020-01998

Handläggare:  
Gabriella Canas, Ingrid Lembke von Schéele

# Åtgärdsplan pendlarparkeringar för cykel och bil i Uppsala kommun

# Innehåll

Inledning .....	4
Syfte .....	4
Omfattning.....	5
Åtgärder samt ansvariga .....	6
Parkeringar som söks medfinansiering för .....	7
Parkeringar som åtgärdas utan medfinansiering .....	8
Uppföljning .....	8
Relaterade dokument.....	8
Nuläge pendlarparkeringar.....	8
Närhet till Kollektivtrafik .....	8
Inventering parkeringar .....	9
Beläggning, uppfyllelse av regionens ska- och bör-krav och markägoförhållanden .....	10
Nya föreslagna lägen för pendlarparkering.....	25
Analys .....	28
Regionens riktlinjer .....	28
Strategier för cykelparkeringar .....	28
Identifierade behov för pendlarparkeringar för cykel i Uppsala.....	28
Reglering.....	29
Fortsatt arbete .....	29
Strategier för bilparkeringar .....	29
Identifierade behov för pendlarparkeringar för bil i Uppsala .....	29
Bedömning antal laddplatser och reglering .....	30
Reglering, utmärkning och skyltning.....	30
Fortsatt arbete .....	31
Åtgärdsplan.....	32
Prioriterade parkeringar – medfinansiering söks .....	32
Skyttorp väster om järnvägen.....	33
Skyttorp öster om järnvägen .....	34
Björklinge .....	34
Almunge skola .....	35
Järlåsa station .....	36
Vänge i närheten av kyrkan .....	37
Ramstalund.....	38
Rasborondellen .....	39
Övriga åtgärder – medfinansiering söks ej .....	39
Almunge centrum.....	39

Rasbo, Vallby .....	40
Ålands bygdegård.....	41
Parkeringar som inte åtgärdas.....	42
Almunge Kyrka.....	42
Rasbo, Godislunden .....	42
Beläggning och skick .....	43
Cykel.....	43
Bil.....	44
Ska-krav och bör-krav.....	45
Parkeringar som söks medfinansiering för.....	45
Skyttorp väster om järnvägen.....	45
Björklinge .....	46
Almunge skola .....	47
Järlåsa station .....	49
Ramstalund.....	50
Vänge .....	51
Rasborondellen .....	51
Parkeringar som åtgärdas utan medfinansiering .....	52
Almunge centrum.....	52
Rasbo – Vallby .....	53
Parkeringar som ej åtgärdas.....	54
Skyttorp öster om järnvägen .....	54
Almunge Kyrka.....	55
Rasbo – Godislunden .....	56
Vid Vänge kyrka.....	57
Referenser .....	58

## Inledning

Uppsala kommuns Översiktsplan (2016) pekar på behovet av att pendlarparkeringar hanteras i en plan samt att en genomförandeplan tas fram som konkretiserar bland annat ansvar och former för samverkan. Därför har Kommunstyrelsen givit gatu- och samhällsmiljönämnden i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för prioritering, planering och byggande av pendlarparkeringar i prioriterade lägen. Dessa lägen är:

- Stolvreta
- Almunge
- Vattholma
- Björklinge
- Vänge-området samt Dalastråket (Rv 72)
- Skyttorp
- Gåvsta-området
- Riksväg-55-stråket (Enköpingsstråket)

Förutom dessa lägen ska åtgärdsplanen innehålla en översyn av de befintliga pendlarparkeringar som bedöms vara intressanta att utveckla, enligt Riktlinjer för pendlarparkeringar. Åtgärdsplanen ska säkerställa att pendlarparkeringens utbud av parkeringsplatser för bil och cykel möter efterfrågan.

## Syfte

Pendlarparkeringar är både plats för samåkning och plats för byte av färdmedel. De ska kunna öka tillgängligheten till kollektivtrafiken på landsbygden och ingå i ett heltäckande system som möjliggör och underlättar för boende utanför större vägstråk att använda kollektivtrafik, speciellt för resor till Uppsala stad. Pendlarparkeringarna är en länk i ett dörr-till-dörr-perspektiv och därför en del i kollektivtrafiksystemet.

Åtgärdsplanen ger en samlad bild av vilka åtgärder som behövs för att pendlarparkeringarna ska vara lättillgängliga, tillgängliga och användbara. Den ger också prioritering på åtgärder som behövs för att nå ovanstående standard.

Syftet med åtgärdsplanen är att tydliggöra vilka parkeringar som ska prioriteras högst, vilka åtgärder som behövs på respektive parkering samt ansvarsfördelning för planering, byggande och förvaltning av pendlarparkeringarna.

Åtgärdsplanen syftar också till att prioritera och peka ut de åtgärder som behövs för att kunna genomföra Riktlinje för pendlarparkeringar (KSN-2019-1320):

- **Utveckla pendlarparkeringar i lägen långt ut i systemet** – sträva efter korta bilresor och långa kollektivtrafikresor. Inte tvärtom.
- **Utveckla pendlarparkeringar i goda kollektivtrafiklägen** – där det finns ett visst resande idag som ökar, ett växande upptagningsområde samt god tillgänglighet.
- **Utveckla pendlarparkeringar för att stärka tågresandet** – Stolvreta, Vattholma och Skyttorp är särskilt viktiga att stärka.

- **Utveckla pendlarparkeringar där det råder brister i vägkapacitet och trafiksäkerhet** – störst behov där trafikarbetet växer men vägkapaciteten är begränsad.
- **Samordna fler funktioner och skapa synergier** – nyttja/prioritera lägen där närhet till basservice och andra samhällsfunktioner finns.

## Omfattning

Åtgärdsplanen riktar sig till Uppsala kommuns politiker och tjänstepersoner att stödja sig mot i beslutsfattande och i genomförandet av de framtagna riktlinjerna.

Denna åtgärdsplan baseras på Uppsala kommuns Översiktsplan från 2016. Ett övergripande mål för kommunen är att minst 75% av allt resande inom kommunen år 2050 ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Pendlarparkeringar är både plats för samåkning och plats för byte av färdmedel.

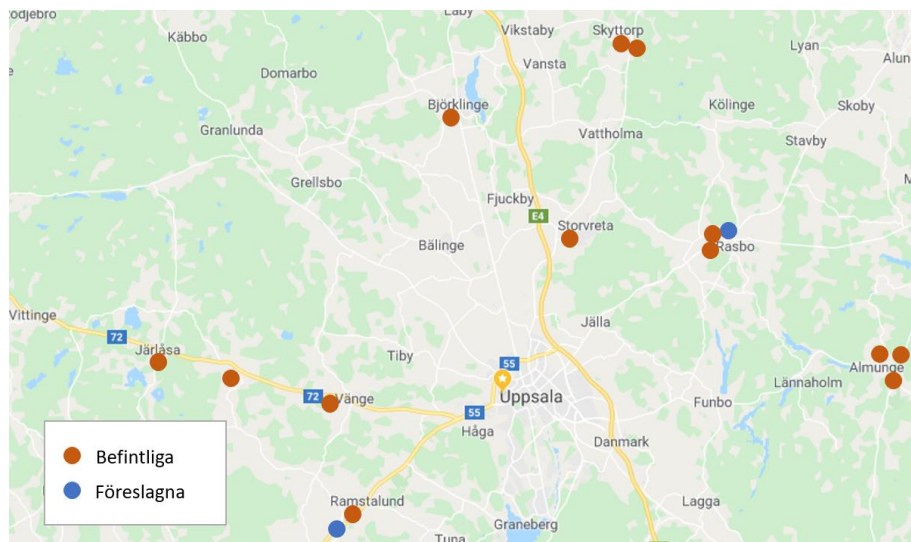
För att kunna söka statlig medfinansiering till pendlarparkeringar från Region Uppsala krävs att kommunen uppfyller ett antal ska-krav som står beskrivna i Region Uppsalas riktlinjer. Detta gäller även då medel från åtgärdsområde kollektivtrafik i länsplanen används. Vidare beskriver även Regionen viktiga delar i processen gällande arbete med pendlarparkeringar och behovsbedömning.

För att uppfylla kraven för medfinansiering kan samarbete mellan Uppsala kommun, Region Uppsala och Uppsala parkering krävas. De flesta åtgärder är upp till Uppsala kommun att åtgärda. Dock krävs för vissa åtgärder insatser av regionen och det kommunala parkeringsbolaget.

Ett eller flera koncept för pendlarparkeringar behövs för att utveckla trygga och säkra parkeringar med god standard. Konzepten anpassas till lägets förutsättningar samt ekonomisk försvarbarhet. Pendlarparkeringarnas standard ska i största möjliga mån ligga i linje med Regionens riktlinjer för att säkra medfinansiering. Detta gäller även befintliga pendlarparkeringar utpekade i översiktsplanen.

Befintliga och tillkommande pendlarparkeringar ägda av Uppsala kommun behöver regleras så att de används på ett tillfredsställande sätt. Risk finns att pendlarparkeringar används felaktig exempelvis till uppställning av övergivna bilar eller boendeparkering. Kontinuerlig övervakning för att säkerställa regelefterlevnad och balansera utbud/efterfrågan efter beläggning krävs och bör utföras av Uppsala Parkerings AB.





Figur 1. Överblick befintliga och föreslagna pendlarparkeringar som enligt ÖP föreslagits ingå i åtgärdsplanen.

Gatu- och samhällsmiljönämnden ansvarar för att implementera och sprida åtgärdsplanen.

## Åtgärder samt ansvariga

Det har identifierats att fler cykelparkeringar än bilparkeringar kräver utökad antal platser och förbättrad standard. Således föreslås på vissa pendlarparkeringar enbart åtgärder för cykel. För dessa söks då inte medfinansiering eftersom alla ska-krav inte åtgärdas.

För de bilparkeringar där utökning av antal platser föreslås har utgångspunkten varit att anlägga så många platser att nuvarande beläggingsgrad vid platsen sjunker till ca 60%. Antalet platser för rörelsehindrade föreslås vara 1 vid parkeringar med platser för upp till 10 bilar, 2 vid parkeringar med upp till 50 bilar samt 4 vid parkeringar med upp till 100 bilar. En förutsättning för att det ska gå att öka antalet bilplatser är att parkeringens yta behöver utökas. I första hand krävs ett arbete för att se om utökning av föreslagna ytor är möjliga.

Om pendlarparkeringarna ska utrustas med laddstolpar bör bedömas från fall till fall. Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om en pendlarparkering ska vara utrustad med laddplats och i så fall hur många laddstolpar som ska installeras.

Drift och underhåll av parkeringarna ska i enlighet med Region Uppsalas riktlinjer bekostas och utföras av Uppsala kommun.

Enligt Region Uppsala ska kommunen även se till att det finns ändamålsenlig vägskyltning vid pendlarparkering och hållplats. För de parkeringar som ska sökas medfinansiering för krävs en genomgång av antal informationsskyltar som krävs och dess placering.

## Parkeringar som söks medfinansiering för

Tabell 1. Parkeringar som söks medfinansiering för

Parkering	Åtgärd prio 1	Åtgärd prio 2	Åtgärd övriga
Skyttorp väster om järnvägen	Utöka befintlig yta Asfaltera yta Anlägg mer belysning Markerade p-platser Plats för rörelsehindrade Anlägg cykelställ med ramlås Anlägg anslutande gång- och cykelväg till parkeringen Anlägg skyltning Anlägg laddplats för elbil Anlägg cykelställ för specialcyklar Anlägg realtidsskylt för buss	Anlägg väderskydd över cykelställ	Anlägg cykelpump Anlägg motorvärmare Anlägg bänk
Skyttorp öster om järnvägen	Markerade p-platser Plats för rörelsehindrade Anlägg cykelställ med ramlås Anlägg väderskydd vid busshållplatser där det saknas Anlägg skyltning Ev. anlägg laddplats för elbil Anlägg cykelställ för specialcyklar Anlägg realtidsskylt för buss	Anlägg väderskydd över cykelställ	Anlägg motorvärmare
Almunge skola	Avtal med Skolfastigheter Anlägg belysning Markerade p-platser Plats för rörelsehindrade Anlägg cykelställ med ramlås Anlägg ledstråk vid hållplats Trafiksäker korsningspunkt Anlägg skyltning	Anlägg väderskydd över cykelställ Anlägg laddplats för elbil Anlägg cykelställ för specialcyklar Anlägg realtidsskylt för buss	Anlägg motorvärmare
Järlåsa station	Utöka hårdgjord yta Markerade p-platser Plats för rörelsehindrade Utöka cykelställ med ramlås Anlägg väderskydd Trafiksäker korsningspunkt Anlägg skyltning	Anlägg väderskydd över cykelställ Anlägg laddplats för elbil Anlägg cykelställ för specialcyklar Anlägg realtidsskylt för buss	Anlägg cykelpump Anlägg motorvärmare Anlägg bänk Anlägg papperskorg
Ramstalund	Markerade p-platser Plats för rörelsehindrade Utöka cykelställ med ramlås Trafiksäker korsningspunkt Anlägg skyltning	Anlägg väderskydd över cykelställ Anlägg laddplats för elbil Anlägg cykelställ för specialcyklar Anlägg realtidsskylt för buss Anlägg gång- och cykelvägsanslutning från närliggande gång- och cykelstråk till parkering	Anlägg cykelpump Anlägg motorvärmare Anlägg papperskorg
Rasborondellen	Se över möjlighet till markinköp. Planera sedan pendlarparkering som ersätter Godislunden och uppfyller Region Uppsalas ska-krav		
Björklinge	Utred ny placering av pendlarparkering		
Vänge	Utred ny placering av pendlarparkering		

## Parkeringar som åtgärdas utan medfinansiering

Tabell 2. Parkeringar som åtgärdas utan medfinansiering

Parkering	Åtgärd prio 1	Åtgärd prio 2	Åtgärd övriga
Almunge centrum	Anlägg cykelställ med ramlås Tillgänglighetsanpassad hållplats och anslutande gång- och cykelväg från pendelparkeringen Anlägg skyltning	Anlägg väderskydd över cykelställ Anlägg laddplats för elbil Anlägg cykelställ för specialcyklar Anslut närliggande gång- och cykelväg till parkeringen Anlägg realtidsskylt för buss	
Rasbo-Vallby	Anlägg hårdgjord yta Markerade p-platser Plats för rörelsehindrade Anlägg cykelställ med ramlås Tillgänglighetsanpassad hållplats och anslutande gång- och cykelväg från pendelparkeringen Trafiksäker korsningspunkt Anlägg skyltning	Anlägg väderskydd över cykelställ Anlägg laddplats för elbil Anlägg cykelställ för specialcyklar Anlägg realtidsskylt för buss	Anlägg pump Anlägg motorvärmare

## Uppföljning

Uppsala kommun rekommenderas ta fram en plan för regelbunden uppföljning av beläggning och standard på pendelparkeringarna så att önskad användning kan uppnås. I de fall beläggningen har ökat bör även en plan tas fram med förslag på hur parkeringarna kan utökas eller kompletteras.

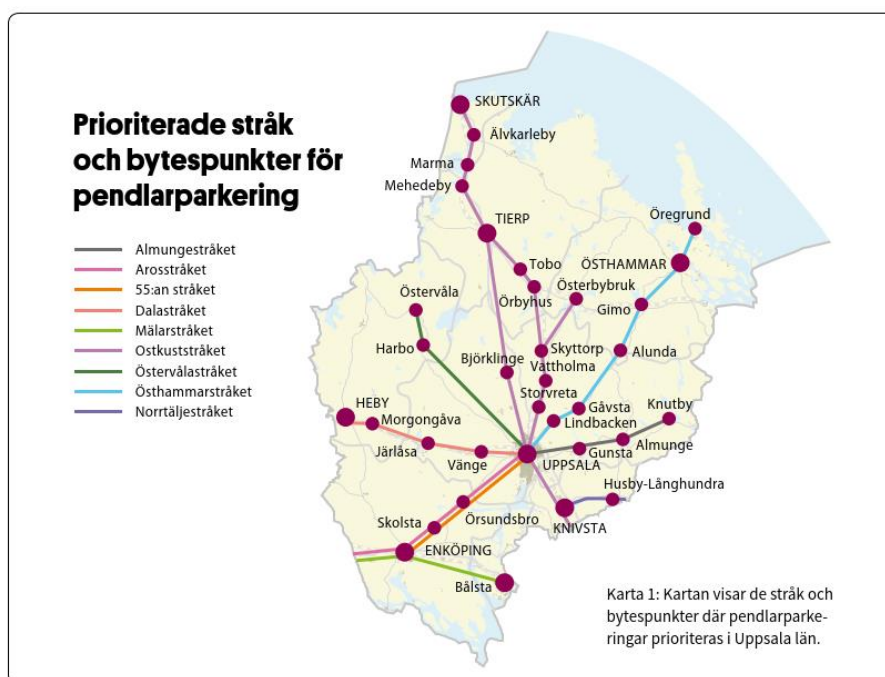
## Relaterade dokument

- *Riktlinje för pendelparkeringar KSN-2019-1320.*  
Uppsala kommun
- *Riktlinjer för pendelparkeringar i Uppsala län – Antagandehandling (2019)*  
Region Uppsala

## Nuläge pendelparkeringar

### Närhet till Kollektivtrafik

Samtliga pendelparkeringar ligger i direkt anslutning till kollektivtrafik. Parkeringarna i Skyttorp ligger vid både järnvägsstation och busshållplats medan de andra är lokaliserade vid busshållplatser.



Figur 2. Bild från Region Uppsalas riktlinjer för pendlarparkeeringar i Uppsala län. Stråk och bytespunkter där pendlarparkeeringar prioriteras i Uppsala län.

De prioriterade pendlarparkeeringar som Uppsala kommun har identifierat ligger utmed Almungestråket, Arosstråket, 55:an-stråket, Dalastråket, och Ostkuststråket.

## Inventering parkeringar

Nedan presenteras resultat från inventering av kommunen utvalda pendlarparkeeringar gjord under oktober 2019. Inventeringen gjordes vid ett tillfälle och ger en ögonblicksbild den dagen och tiden inventeringen skedde för varje plats. Beläggning och varifrån bilarna kommer kan således variera från dag till dag medan utrustning, markbeläggning mm är konstant. Av inventeringen framgår beläggning, ungefärlig reslängd för de bilar som stått parkerade och ungefärligt område de kommer ifrån.

Alla parkerade bilar verkar inte tillhöra pendlare. Vid Storvreta framkom att av de som vid inventeringstillfället stod parkerade där var det mest personer som kan antas arbeta inom närområdet samt boende till närliggande fastighet. Denna parkering bedöms inte användas främst av pendlare eller samåkare och behovet att ersätta denna inom ramen för pendlarparkeeringar är tveksamt.

I inventeringen observerades att det i Skyttorp finns personer som bor på den västra sidan av stationen som parkerar på östra sidan om stationen trots längre avstånd. Det kan bero på att deras målpunkt är busshållplatsen på östra sidan och inte tågplattformen men en anledning kan också vara att den västra parkeringen är mindre tydlig och upplevs som mer otrygg och mindre välordnad.

Det finns några pendlarparkeeringar som är belägna på privat mark där markägarna inte avser denna typ av markanvändning. Denna iakttagelse stärker argumentet att kommunen bör vara markägare på pendlarparkeeringarna i största möjliga mån.

Pendlarparkeeringen i Vänge gränsar till mark där det finns en pågående detaljplan. Det är oklart om eller hur denna detaljplan kommer att påverka pendlarparkeeringen.

Trafikverket håller på att ta fram en Vägplan för väg 55 genom Ramstalund. En vägport kommer att anläggas för fotgängare och cyklister som ska korsa väg 55. Rimligast är att anlägga vägporten vid samhället, närmast busshållplats Ramstalund. Nuvarande pendlarparkering ligger vid hållplatsläget söder om samhället, vid Ramsta kyrka.

### **Beläggning, uppfyllelse av regionens ska- och bör-krav och markägoförhållanden**

Nedan följer en genomgång av varje inventerad parkering. För varje parkering beskrivs vilka av Uppsala Regions ska- respektive bör-krav som kan anses uppfyllda samt vilka som saknas och behöver åtgärdas om medfinansiering ska sökas. Ingen parkering uppfyllde varken samtliga ska- eller bör-krav. I Bilaga 4 presenteras en sammanställning över befintliga förutsättningar vid respektive undersökt parkering.

### **Skyttorp station öster om järnvägen**

Vid Skyttorp station öster om järnvägen var det ena cykelstället överfullt med 17/15 platser fyllda. Vid det andra cykelstället användes 7/20. Cyklar var även fastlåsta i raket bredvid det överfulla cykelstället. Flera cykelställ var sneda eller neråtlutande. Cykelställena var ej anpassade för ramlåsning. Vid Skyttorp öster om järnvägen var det 10/26 bilar som var registrerade på en adress mindre än 5 km från parkeringen. Avståndet mellan cykelställ och hållplats/station var ca 35 m.

Då Skyttorp pendlarparkering ligger vid en tågstation behöver den leva upp till regionens ska-krav men även vissa bör-krav. Under inventering framkom att marken är asfalterad och belysning finns samt att stationen är tillgänglighetsanpassad och så även anslutande gång- och cykelväg från pendlarparkeringen. Det går att korsa järnvägen i en tunnel under, vilket gör att platsen uppfyller kravet om trafiksäker korsningspunkt. Det finns gång- och cykelanslutning till pendlarparkeringen från närliggande gång- och cykelstråk. Realtidsskylt för finns för tåg men inte för buss. Antalet använda cykelparkeringsplatser var 17/15 precis väster om stationen och 7/20 öster om stationen. Antalet använda bilparkeringsplatser var 26/30 (87%).

Det som saknas är tydlig markering av parkeringsplatser samt parkeringsplats för rörelsehindrade, cykelställ med ramlås, väderskydd vid vissa hållplatslägen, laddplats för elbil samt möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar. Vid pendlarparkering vid tågstation ska det även finnas tillgång till väderskyddat cykelställ, vilket inte finns vid denna parkering.

Vid Skyttorp station äger kommunen marken för pendlarparkering både öster och väster om järnvägen. En möjlighet är att enbart rusta upp parkeringen väster om järnvägen. Det finns en vändslinga på västra sidan som inte används och ägs av både Uppsala kommun och Trafikverket. Denna mark skulle med fördel kunna tas i anspråk till en utökad parkering. Rekommendationen är dock att både östra och västra sidan rustas upp.



Figur 3. Bil- och cykelparkering öster om järnvägen vid Skyttorp. Foto: WSP 2019.



Figur 4. Markägaförhållanden vid Skyttorp öster om järnvägen. Rosa mark är kommunalt ägd mark. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

#### **Skyttorp station väster om järnvägen**

Vid Skyttorp station väster om järnvägen användes 0 av 5–6 funktionsdugliga platser i cykelställ. Cykelstället var påkört, böjt och ej anpassat för ramlåsning. Avståndet mellan cykelställ och hållplats/station var ca 100 m. Eftersom det finns alternativ närmare stationen till detta undermåliga cykelställ är det förståeligt att ingen valde att parkera cykeln här. Två av fem bilar var registrerade på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen.

Parkeringen väster om järnvägen i Skyttorp är mindre. Ytan är grusbelagd och det finns bara en belysningsstolpe för de 8 bilplatserna och 10 cykelplatserna. Antalet använda cykelparkeringsplatser var 0/10. Antalet använda bilparkeringsplatser var 5/8 (63%).

Här saknas markerade platser samt parkeringsplats för rörelsehindrade, cykelställ med ramlås, anslutande gång-och cykelväg till parkeringen, skyltning till pendlarparkering och hållplats, laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar och realtidsskytt. Kravet för pendlarparkering vid station om väderskyddat cykelställ uppfylls inte heller på den västra sidan.



Figur 5. Ett av två cykelställ och bilparkeringen vid Skyttorp väster om järnvägen. Foto: WSP 2019.



Figur 6. Markägaförhållanden vid Skyttorp väster om järnvägen. Rosa mark är kommunalt ägd mark. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

### Vänge i närheten av kyrkan

Vid Vänge kyrka stod 13/20 cyklar i cykelstället. Flera cyklar och cykeldelar var slängda i buskage intill cykelparkeringen. Avståndet mellan cykelställ och hållplats/station var ca 20 m. Antalet bilar som var registrerade på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen var 7/11.

Vid Vänge kyrka är ytan för bilparkeringen grusbelagd. Cykelparkeringen är förmodligen också grusbelagd från början men har växts igenom och cykelstället står i ett buskage. Väderskydd finns på båda hållplatserna i respektive riktning och hållplatserna är anlagda med kontrasterande plattor som leder personer med synnedsättning till påstigningspunkten. Antalet använda cykelparkeringsplatser var 13/20. Antalet använda bilparkeringsplatser var 11/30 (37%).

De ska-krav som saknas är belysning (befintlig belysningsstolpe är trasig), markering av parkeringsplatser samt markering av parkeringsplats för rörelsehindrade, cykelställ med ramlås, anslutande gång- och cykelväg mellan bilparkering och hållplats, trafiksäker korsningspunkt samt skyltning till pendlarparkering och hållplats.

Vid korsningspunkten finns ett övergångsställe ca 14 meter bakom hållplatsläget som ansluter mot cykelparkeringen. Tillåten hastighet på sträckan är 30 km/h. Övergångsstället är inte hastighetssäkrat med farthinder.

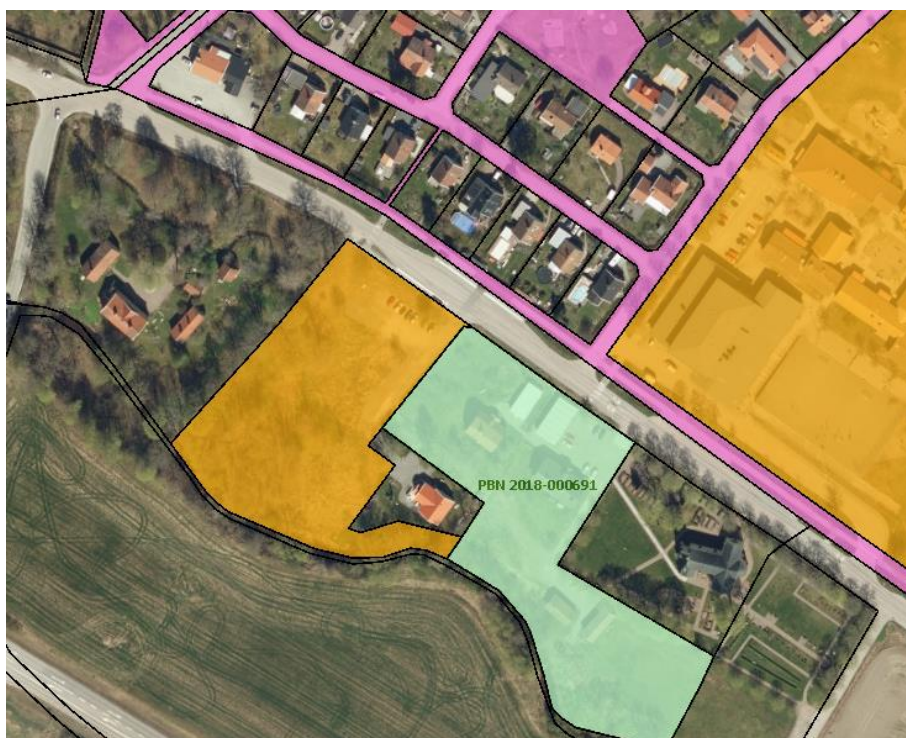
De bör-krav som inte är uppfyllda vid Vänge är tillgång till väderskyddat cykelställ, laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar, gång- och cykelvägsanslutning till/från närliggande gång- och cykelstråk, belysning på anslutande gång- och cykelstråk (finns dock för vägen) samt realtidsskylt.

I övrigt finns inte heller cykelpump, motorvärmare eller papperskorg vid pendlarparkeringen. Bänk finns vid hållplatserna.



Figur 7. Cyklar i buskage/träd samt slängda cykeldelar bredvid cykelparkeringen och skrotbilar nära Vänge kyrka. Foto: WSP 2019.

Skolfastigheter äger marken där bilarna och cyklarna parkerar. På angränsande tomtmark pågår ett detaljplanearbete.



Figur 8. Markägareförhållanden i närheten av Vänge kyrka. Rosa mark är kommunalt ägd mark. Grön mark är pågående detaljplan. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

### Björklinge

Vid Björklinge tillhör det befintliga cykelstället troligtvis Hemköp. Vid inventeringstillfället stod 3 cyklar parkerade och det fanns totalt 9 platser. Platserna var ej gjorda för ramlåsning men var väderskyddade under tak. Avståndet till hållplatsen från cykelstället var ca 100 m. Fem bilar var registrerade på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen.

Vid Björklinge äger Uppsala kommun marken men parkeringen är anlagd precis utanför Hemköp. Därför kan de som står på parkeringen vara delvis pendlare och delvis kunder till butiken. Marken är asfalterad, platserna markerade och totalt finns 3 markerade parkeringsplatser för rörelsehindrade varav 2 ligger precis vid Hemköp (troligen avsedda för besökande till affären). Hållplatserna är tillgänglighetsanpassade med kontrasterande plattor som leder personer med synnedsättning till



påstigningspunkt. Det finns en gång- och cykeltunnel under bilvägen och tillgänglighetsanpassade gång- och cykelvägar från parkering till hållplatser. Dock är gångvägen något brant intill hållplatsen. Det finns även cykelställ under tak nära entrén till Hemköp. Dessa bedöms främst vara avsedda för kunder till mataffären. Antalet använda cykelparkeringsplatser var 3/9. Antalet använda bilparkeringsplatser var 34/40 (85%).

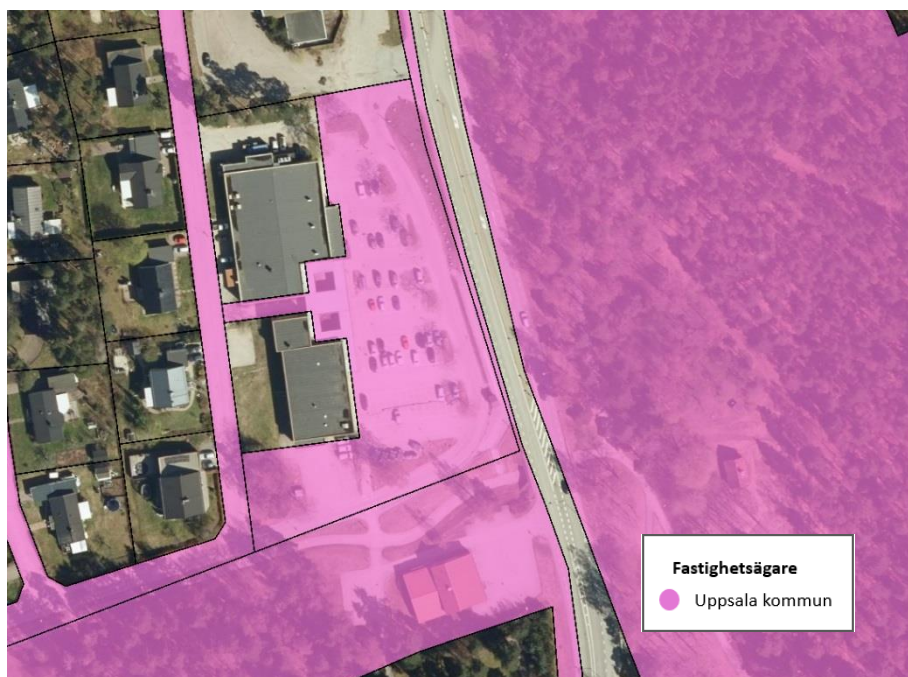
De ska-krav som saknas är cykelställ med ramlås, väderskydd vid den ena hållplatsen och skyltning till pendlarparkering och hållplats.

De bör-krav som saknas är laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar samt realtidsskylt. I övrigt finns inte heller cykelpump eller motorvärmare.



Figur 9. Cykel- och bilparkering vid Björklinge centrum. Foto: WSP 2019.

Kommunen är markägare men parkeringen används även av kunder till Hemköp. Kommunen äger även marken på motsatt sida vägen om hållplatsen samt söder om befintlig parkering.



Figur 20. Markägarförhållanden vid Björklinge. Rosa mark är kommunalt ägd mark. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

### Almunge kyrka

Vid Almunge kyrka fanns inga platser för cykelparkering och det stod inte heller någon cykel parkerad. Ingen bil var registrerad på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen.

Vid Almunge kyrka är marken grusbelagd och belysning finns. Parkeringsplatserna är inte markerade med varken räcke eller målning men två motorvärmare finns vilka kan antas tillhöra kyrkans personal. Inget cykelställ finns i dagsläget. Parkeringen ansluter till hållplatsläget Almunge skola. Antalet använda bilparkeringsplatser var 7/30 (23%).

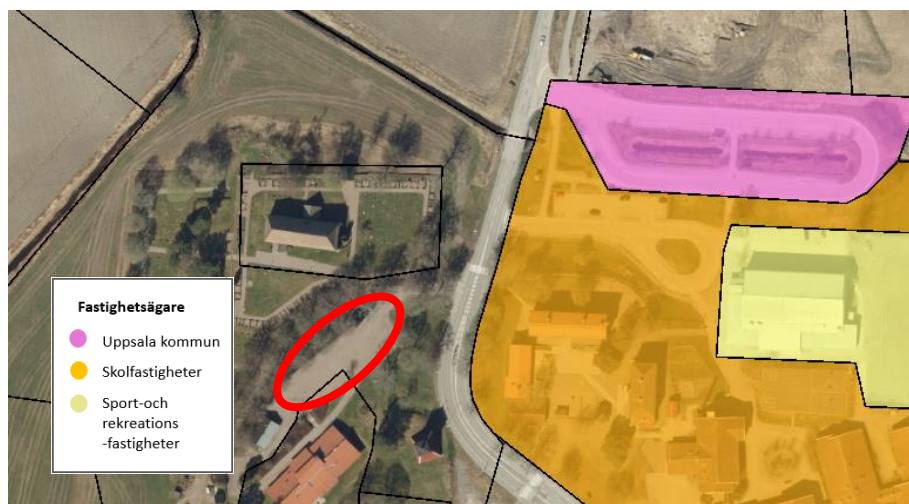
De ska-krav som saknas är markerade parkeringsplatser samt markerade parkeringsplatser för rörelsehindrade, cykelställ med ramlås, ledstråk vid busshållplatsen, anslutande gång- och cykelväg mellan parkering och hållplats samt skyltning till pendlarparkering och hållplats.

De bör-krav som saknas är tillgång till väderskyddat cykelställ, laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar, gång- och cykelanslutning till pendlarparkering från närliggande gång- och cykelstråk, samt belysning till detta stråk och realtidsskylt. I övrigt finns inte heller cykelpump eller papperskorg.



Figur 11. Bilparkering och övergångsstället som leder mot hållplatsen vid Almunge kyrka. Gångbana saknas på den bortre sidan av vägen. Foto: WSP 2019.

Kyrkan är markägare till parkeringen. Parkeringen är markerad med röd ring i bilden nedan.



Figur 12. Markägarförhållanden vid Almunge kyrka. Rosa mark är kommunalt ägd mark. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Den röda ringen markerar pendlarparkeringen vid Almunge kyrka. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

### Almunge skola

Vid Almunge skola fanns ett cykelställ utan möjlighet att låsa i ramen med ca 20 platser. Inga cyklar stod parkerade vid cykelstället vid inventeringstillfället. Cykelstället var något otillgängligt på grund av att buskage växte igenom det. Avståndet till hållplatsen från cykelstället var ca 20 m. Fyra bilar var registrerade på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen.

Vid Almunge skola är marken asfalterad och det finns en gång- och cykelanslutning till pendlarparkeringen från närliggande gång- och cykelstråk som är belyst. Cykelställ finns men buskar växer genom stället så att det blir delvis svåråtkomligt. Antalet använda cykelparkeringsplatser var 0/20. Antalet använda bilparkeringsplatser var 17/24 (71%).

De ska-krav som saknas är belysning vid pendlarparkeringen, markerade parkeringsplatser samt markerade parkeringsplatser för rörelsehindrade, cykelställ med ramlås, ledstråk vid busshållplatsen, väderskydd vid en del av hållplatserna, trafiksäker korsningspunkt samt skyltning till pendlarparkering och hållplats.

Gällande trafiksäker korsningspunkt finns ett övergångsställe mellan parkering och hållplatser men markeringen är utsliten. Övergångsstället är inte hastighetssäkrat men det är placerat så att den enda förväntade trafiken är bussar som ska in till hållplats samt oskyddade trafikanter som ska till hållplats. Övergångsstället är inte heller korrekt utmärkt med vägmärke.

De bör-krav som saknas är tillgång till väderskyddat cykelställ, laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar och realtidsskylt.

Kommunen är markägare av vändslingan och där hållplatsen är anlagd. Skolfastigheter äger pendlarparkeringen för bil och cykel.



Figur 13. Cykelställ och övergångsställe som är nästintill utsuddat vid Almunge skola. Foto: WSP 2019.

### Almunge centrum

Vid Almunge centrum var det befintliga cykelstället Coops. Under inventeringen användes 0 av 15 platser. Cykelstället var ej anpassat för ramlåsning. Avståndet till hållplatsen var ca 20 m. Fem bilar var registrerade på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen.



Figur 14. Markägarförhållanden vid Almunge skola. Rosa mark är kommunalt ägd mark. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

Vid Almunge centrum ligger COOP. Samtliga parkeringsplatser avsedda för kunder och reglerade med max 2 timmar. Detta faktum gör det tveksamt om parkeringen används av pendlare. Dock finns det ett behov av pendlarparkering i detta läge. Parkeringen är asfalterad och har belysning. Det finns en parkeringsplats för rörelsehindrade. Hållplatsen har väderskydd och det finns ett hastighetssäkrat övergångsställe mellan hållplatsen och parkeringen. Antalet använda cykelparkeringsplatser var 0/15. Antalet använda bilparkeringsplatser var 11/34.

De ska-krav som saknas är cykelställ med ramlås, tillgänglighetsanpassad hållplats, en anslutande gång- och cykelväg från parkeringen till hållplats och skyltning.

De bör-krav som saknas är tillgång till väderskyddat cykelställ, laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar, gång- och cykelvägsanslutning till pendlarparkering från närliggande gång- och cykelstråk och realtidsskylt.

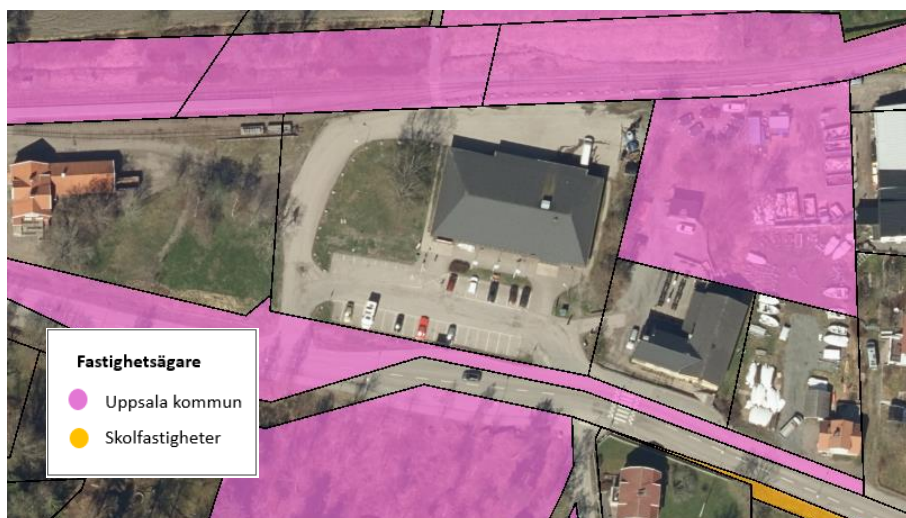


Figur 15. Parkering och övergångsställe vid Almunge centrum. Foto: WSP 2019.



Figur 16. Avstånd och lokalisering för hållplatserna vid Almunge centrum, Almunge skola och kyrka.

Parkeringen ligger på privatägd mark. Kommunen äger marken vid hållplatserna samt söder om hållplatserna.



Figur 17. Markägareförhållanden vid Almunge centrum. Rosa mark är kommunalt ägd mark. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

### Rasbo, vid Godislunden

Vid Rasbo, Godislunden, låg cykelstället på privat mark. I detta användes 4 av 10 platser i cykelstället. Cykelstället är ej anpassat för låsning i ramen. Avståndet mellan cykelställ och hållplats är ca 150 m. Åtta bilar var registrerade på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen.

Parkeringen är grusad men gropig och det finns en tillgänglighetsanpassad hållplats med väderskydd. Hållplatsen är utrustad med en bänk. Antalet använda cykelparkeringsplatser var 4/10. Antalet använda bilparkeringsplatser var 21/35 (60%).

Ska-krav som saknas är belysning, markerade parkeringsplatser inklusive parkeringsplats för rörelsehindrade, cykelställ med ramlås och skyltning till pendelparkering och hållplats. Det finns ett övergångsställe men det saknar hastighetssäkring.

Bör-krav som saknas är tillgång till väderskyddat cykelställ, laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar, belysning och realtidsskylt.

I övrigt finns inte heller cykelpump, motorvärmare eller papperskorg vid denna parkering. Vid Godislunden in mot Uppsala stannar linje 805, 886 och expressbussar, ut mot Östhammar stannar busslinjerna 886, 811, 805 och 751 samt expressbussar.



Figur 18. Parkeringen vid Godislunden i Rasbo. Groparna är vattenfyllda och övergångsstället är dåligt markerat. Foto: WSP 2019.

Marken där parkeringen ligger är privatägd.



Figur 19. Markägarförhållanden vid Godislunden i Rasbo. Marken är privatägd. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

### **Rasbo, Vallby**

Vid Rasbo, Vallby, stod 6 cyklar parkerade i ett cykelställ anpassat för 5. Cykelstället är ej anpassat för låsning i ramen. Avståndet till hållplatsen var ca 80 m. Tre bilar var registrerade på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen.

Vid Vallby är parkeringen asfalterad och belysning finns. Några bilar står parkerade precis intill bostädernas uteplatser. De nya uteplatserna har byggts delvis över tidigare målade markeringar för parkeringsplatser. Det har tidigare varit en mataffär där det nu är bostäder. Parkeringsplatsen var förut delvis kundparkering. Precis bredvid den asfalterade ytan finns även en grusbelagd yta där det också står bilar parkerade. Ett övergångsställe finns, hastighetsbegränsningen är 50 km/h men ingen hastighetssäkring finns vid övergångsstället. Hållplatserna är utrustade med bänk. Antalet använda cykelparkeringsplatser var 6/5. Antalet använda bilparkeringsplatser var 12/18 (67%).



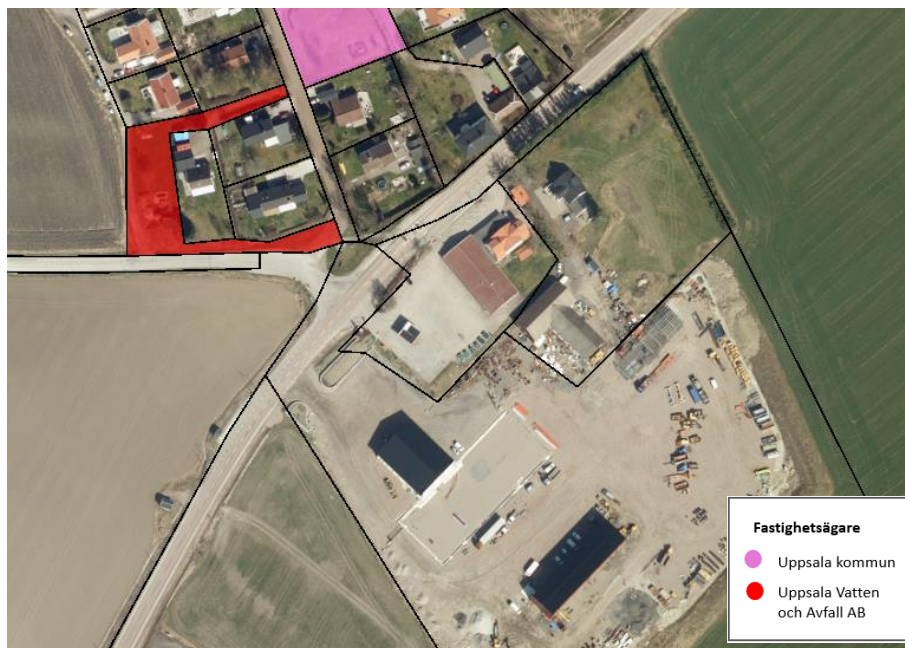
Figur 20. Parkeringsplatser delvis överbyggda av uteplatser samt cykelstället vid Vallby, Rasbo. Foto: WSP 2019.

De ska-krav som saknas är markerad plats för rörelsehindrade, cykelställ med ramlås, anslutande gång- och cykelväg mellan parkering och hållplats, väderskydd vid ena hållplatsen, och skyltning.

De bör-krav som saknas är tillgång till väderskyddat cykelställ, laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar och realtidsskylt. I övrigt finns inte heller cykelpump eller motorvärmare.

Vid Vallby passerar linje 118.

Marken där parkeringarna ligger är privatägda.



Figur 21. Markägarförhållanden vid Vallby i Rasbo. Rosa mark är kommunalt ägd mark. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

## Järlåsa station

Vid Järlåsa station var cykelstället överfullt med 26 parkerade cyklar i ett ställ för 24 cyklar. Cykelstället var anpassat för låsning i ramen. Tre mopeder var även fastlåsta i ett parkeringsrække. Avståndet mellan cykelställ och hållplatser var ca 50–60 m. Elva bilar var registrerade på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen. Då tåget inte stannar i Järlåsa antas att samtliga som hade parkerat på pendlarparkeringen åkte buss eller samåkte.

Vid Järlåsa station är parkeringsytan asfalterad, belysning finns och parkeringsplatserna är markerade. Det finns ett cykelställ med ramlås och väderskydd och hållplatsen är tillgänglighetsanpassad och har en anslutande gång- och cykelväg från pendlarparkeringen. Väderskydd och bänk finns vid det ena hållplatsläget. Antalet använda cykelparkeringsplatser var 26/24. Antalet använda bilparkeringsplatser var 15/21 (71%).

De ska-krav som saknas är markerade parkeringsplatser för rörelsehindrade, väderskydd vid ena hållplatsen, en trafiksäker korsningspunkt (det finns en refug men inget övergångsställe) och skyltning till pendlarparkering och hållplats.

De bör-krav som saknas är laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar (idag låses t.ex. mopeder i ett räck) och realtidsskylt. I övrigt finns inte heller cykelpump, motorvärmare eller papperskorg.

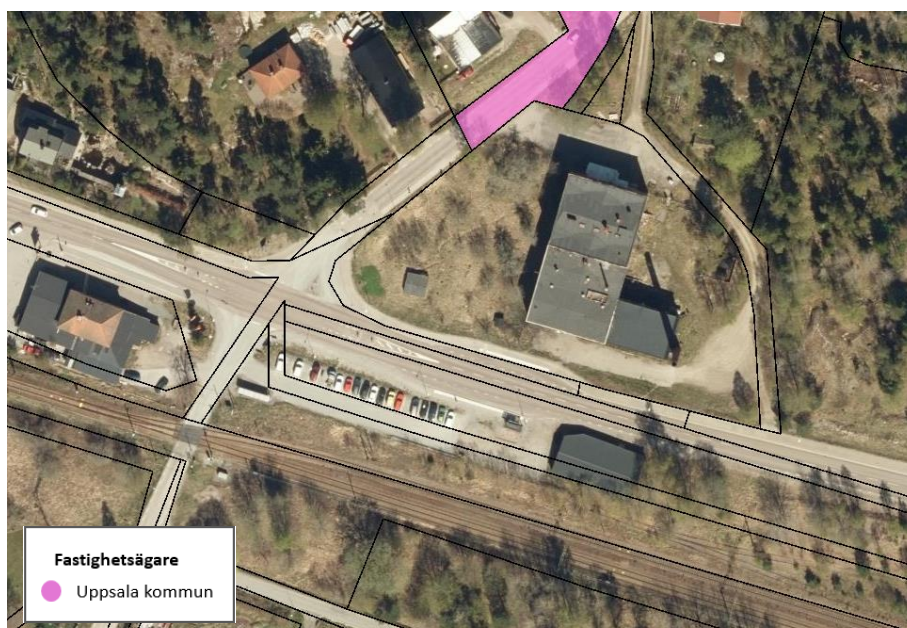
Vid Järlåsa station är Trafikverket markägare till pendlarparkeringen. Kommunen äger mark strax norr om hållplatsen.



Figur 22. Mopeder fastlåsta i räck och överfullt cykelställ vid Järlåsa station. Foto: WSP 2019.

Vid Järlåsa station stannar inte tåget i dagsläget. Region Uppsala utreder om tåget ska stanna här i framtiden. En sådan förändring skulle förmodligen kräva en större utökning av pendlarparkeringen





Figur 23. Markägareförhållanden vid Järlåsa station. Rosa mark är kommunalt ägd mark. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

### Ålands bygdegård

Vid Ålands bygdegård fanns inget cykelställ men en cykel stod parkerad i buskage/längs vägen ca 90 m från hållplatsläget.

Vid Ålands bygdegård är marken grusbelagd, belysning finns och väderskydd finns vid hållplatsen. Vid inventeringen gjord under oktober 2019 stod ingen bil parkerad här. En cykel stod parkerad närmare hållplatsläget. Hastighetsbegränsningen på vägen längs med parkeringen är 70 km/h. Hållplatsen är utrustad med bänk.

De ska-krav som saknas är markering av parkeringsplatser (dock finns ett räcke mot vilket bilarnas nosar kan stå) och platser för rörelsehindrade, cykelställ med ramlås, tillgänglighetsanpassad hållplats, anslutande gång- och cykelväg från pendelparkeringen, trafiksäker korsningspunkt (inget övergångsställe eller gång- och cykeltunnel finns) samt skyltning till pendelparkering och hållplats.

De bör-krav som inte är uppfyllda är tillgång till väderskyddat cykelställ, laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar, belysning på anslutande väg och realtidsskylt.

I övrigt finns inte heller cykelpump, motorvärmare eller papperskorg.

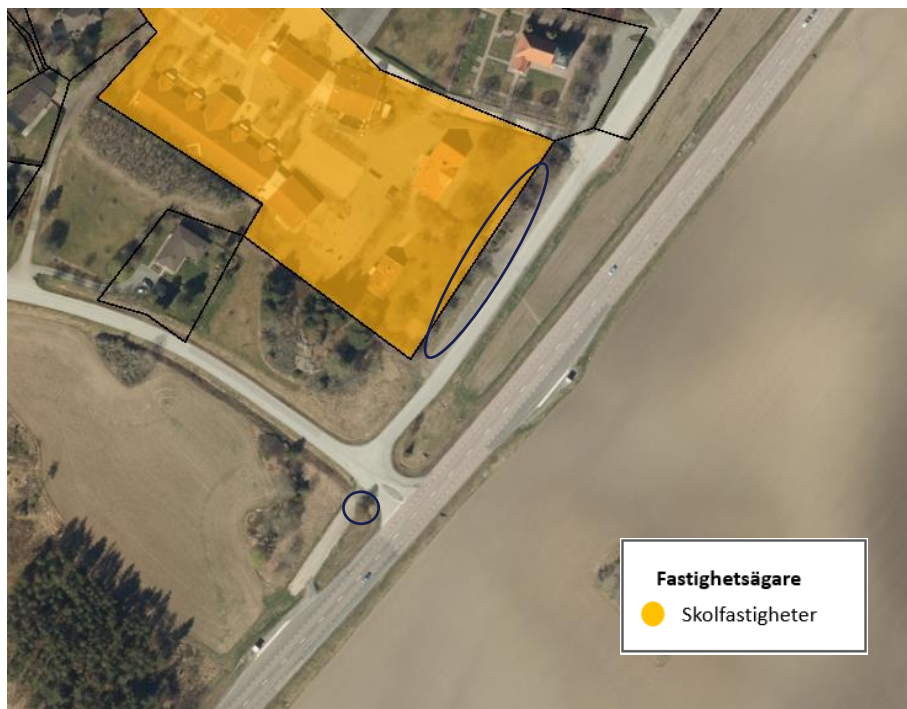


Figur 24. Parkeringen där ingen bil stod parkerad samt en cykel i en buske vid Ålands bygdegård. Cykeln är inringad med en röd ring. Foto: WSP 2019.

### Ramsta, Kyrkängsvägen vid skolbusshållplatsen

Vid Ramsta, Kyrkängsvägen vid skolbusshållplatsen, var 8 cyklar parkerade i ett ställ för 10 cyklar. Den befintliga cykelparkeringen var i dåligt skick och delvis i buskage. Cykelstället var inte anpassat för låsning i ramen. Avståndet till hållplatsen var ca 60 m. Antalet bilar som var registrerade på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen var 4.

Vid Kyrkängsvägen i Ramsta är ytan grusbelagd och en låg belysningsstolpe finns vid bilparkeringen. Hastighetsbegränsningen på vägen längs med parkeringen är 90 km/h i dagsläget men kommer att höjas till 100 km/h i framtiden. Antalet använda cykelparkeringsplatser var 8/10. Antalet använda bilparkeringsplatser var 8/20 (40%).



Figur 25. Markägareförhållanden vid Kyrkängsvägen i Ramstalund. Marken är privatägd. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

De ska-krav som inte är uppfyllda är belysning (kompletterande vid bilparkering och saknas helt vid cykelparkering), markering av parkeringsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade, cykelställ med ramlås, tillgänglighetsanpassad hållplats och anslutande gång- och cykelväg mellan parkering och hållplats, trafiksäker korsningspunkt (det finns inget övergångsställe mellan bilparkering och hållplats), skyltning till pendlarparkering och hållplats (dock syns hållplatsen från parkeringen och vice versa).

De bör-krav som inte är uppfyllda är tillgång till väderskyddat cykelställ, laddplats för elbil, möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar, gång- och cykelvägsanslutning till pendlarparkering från närliggande gång- och cykelstråk (samt belysning till en sådan anslutning) och realtidsskylt. I övrigt finns inte heller cykelpump, motorvärmare eller papperskorg.

Marken där parkeringen ligger är privatägd. Angränsande mark norrut ägs av Skolfastigheter. Ungefärlig placering av parkering för bil och cykel är markerade med röda ringar.



Figur 26. Bilparkering och cykelställ nära träd vars grenar växer där cyklarna står. Cykelstället saknar möjlighet att låsa fast ramen och en cykel har vält vid Kyrkängsvägen. Foto: WSP 2019.

### **Storvreta, Fullerövägen**

Vid Storvreta, Fullerövägen, fanns plats för 25 cyklar. Under inventeringen stod inga cyklar parkerade. Cykelstället är ej anpassat för låsning i ramen. Avståndet mellan hållplats och cykelställ är ca 5 m. Fyra av 10 bilar var registrerade på en adress med kortare avstånd än 5 km till parkeringen.

Vid Storvreta, Fullerövägen, är en detaljplaneändring på gång för byggande av bostäder. Under inventering framkom att 10/20 (50%) bilar stod parkerade här och inga cyklar. Av de som vid inventeringstillfället stod parkerade där var det mest personer som kan antas arbeta inom närområdet samt boende till närliggande fastighet. Denna parkering bedöms inte användas främst av pendlare eller samåkare.



Figur 27. Bilparkering och cykelställ vid Fullerövägen i Storvreta. Foto: WSP 2019.

## Nya föreslagna lägen för pendlarparkering

Enligt uppgift från Region Uppsala kommer en ny vägport anläggas för oskyddade trafikanter som korsar väg 55. Placeringen av denna är inte ännu bestämd. Placering av pendlarparkeringen gör sig bäst nära den planerade vägporten.

### Ramstalund samhälle

Läget blir aktuellt om den planerade vägport som ska byggas under väg 55 placeras i anslutning till denna hållplats. Personer som har skolan eller kyrkan som målpunkt och väljer vägporten får en ca 5 min gångväg från hållplatsen till målpunkten jämfört med ca 1 min gångväg utan vägport. Här ansluter busslinjerna 108, 804 och 895. Det finns ett behov av cykelparkering vid denna hållplats. Kommunen äger inte marken.



Figur 28. Markägareförhållanden vid hållplatserna i Ramstalund.samhälle. Marken är privatägd. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.

### Ramstalund, vid hållplats Västergärde

Detta är ett läge där pendlarparkering skulle kunna vara lämpligt enligt Uppsala kommuns översiktsplan. Hållplatsen ligger ca 1,5 km söder om pendlarparkeringen vid Kyrkängsvägen. Här ansluter busslinjerna 108, 804 och 895 mot Uppsala. Detaljplan saknas i nuläget för denna mark. Platsen har dock inga målpunkter och det kan ifrågasättas om det är den bästa platsen för pendlarparkering. Det är dock lämpligt att anlägga cykelparkering vid denna hållplats. Kommunen äger inte marken.



Figur 29. Markägarförhållanden vid hållplats Västergärde i närheten av Ramstalund. Marken är privatägd.  
Källa: Uppsala kommunkarta 2019.



Figur 30. Avstånd och lokalisering för hållplatserna vid Ramstalund samhälle, Kyrkängsvägen och Västergärde.

### **Rasbo, vid hållplats Rasborondellen**

I Rasbo, vid hållplats Rasborondellen, finns åkermark i ett bra läge vid väg 288. Här finns en trafiksäker passage under vägen via tunnel vilket gör att hållplatslägena enkelt nås för oskyddade trafikanter. I riktning mot Uppsala stannar linje 805, 886 och expressbussar. I riktning mot Östhammar stannar busslinjerna 886, 811, 805 och 751 samt expressbussar till skillnad från Vallby hållplats där enbart 2 busslinjer passerar. Detaljplan saknas i nuläget för denna mark. I Rasbo finns idag två befintliga pendlarparkeringar, en vid Godislunden och en vid Vallby.

Det nya föreslagna läget vid Rasborondellen ligger ca 350 m från Godislunden och ca 2,4 km från Vallby (se figur 34). Det nya föreslagna läget anses som mycket lämpligt och bör erbjuda lika många parkeringsplatser som finns vid Godislunden idag, dvs 35 st. Om markinköp är möjligt kan medfinansiering sökas för att anlägga en ny pendlarparkering där. Pendlarparkeringen vid Godislunden ersätts då av den nya. Kommunen är inte markägare (se figur 33).



Figur 31. Markäggarförhållanden vid hållplatserna vid Rasborondellen. Marken är privatägd. Svarta linjer markerar fastighetsgränser. Källa: Uppsala kommunkarta 2019.



Figur 32. Avstånd och lokalisering för hållplatserna vid Godislunden i Rasbo, Rasborondellen och Vallby.

### Vänge

Då kommunen inte äger marken och den gällande detaljplanen anger skoländamål kan inte några åtgärder göras utan markinköp och ändring av detaljplan. Förslag till åtgärd är att hitta en ny lokalisering i anslutning till hållplats. Ytan kan med fördel samnyttjas och anläggas vid återvinning och handel.

### Björklinge

Då det finns behov av ytterligare parkeringsplatser vid dagens befintliga parkeringsplats föreslås en kompletterande pendlarparkering i närhet till den befintliga. Fördelningen mellan antalet platser som är för handel och antal platser för pendlare bör ses över och tidregleras.

# Analys

## Regionens riktlinjer

Via Region Uppsala går det att söka statliga medel som kan medfinansiera pendlarparkeringar givet att sådana investeringar görs som leder till att pendlarparkeringarna lever upp till regionens ska- och bör-krav. Dessa kriterier finns beskrivna ovan samt återfinns i *Riktlinjer för pendlarparkeringar i Uppsala län – Antagandehandling* (2019). Dessa ska- och bör-krav har beaktats vid framtagandet av Uppsala kommuns handlingsplan för pendlarparkeringar.

## Strategier för cykelparkeringar

### Identifierade behov för pendlarparkeringar för cykel i Uppsala

Givet den inventering av parkerade bilar som gjorts under oktober 2019 framkom ungefärliga reslängder givet att resan startas från adressen bilarna står registrerade på. Det framkom att vid nästan alla pendlarparkeringar fanns resenärer som gör en resa kortare än 5 km till pendlarparkeringen. I vissa fall hade flera som stod på parkeringen en mycket kort resa (0,1–2,5 km). Det är troligtvis inte möjligt för samtliga förare som kör kortare än 5 km till pendlarparkeringen att cykla, dock finns viss potential att vissa av dessa förare skulle kunna göra det. Detta tillsammans med befintlig beläggning i cykelställ inkluderas i analysen för antal cykelparkeringsplatser som behövs vid respektive parkering.

I de flesta fall kommer inte markägarförhållanden påverkas av förändringar för cykelparkeringen. Ett tvåvåningsställ eller ett nytt cykelställ med fler platser kan oftast stå på ungefär samma plats som idag. I de fall både cykelparkering och bilparkering vid samma plats ska rustas upp eller byggas ut kan markägarförhållandena behöva ändras.

På vissa parkeringar var cykelstället i så dåligt skick att det knappt gick att parkera vid och en del ytor saknade cykelställ. Att cykelstället är i dåligt skick, utan möjlighet att låsa i ramen samt utan väderskydd kan vara en bidragande orsak till att ingen eller få cyklar till pendlarparkeringen. Enligt GCM-handboken (SKL, 2010) är risken att få sin cykel stulen en tillräcklig anledning för vissa cyklister att lämna den hemma. Därför går det inte att enbart anlägga nya cykelställ där beläggningen redan är hög. Det enda cykelstället med ramlås och väderskydd fanns vid Järlåsa station. Där var cykelstället överfullt. På flera platser var cykelställen sneda, påkörda och överväxta av buskage. Som minsta åtgärd bör möjlighet att låsa i ramen anläggas vid samtliga cykelställ som används. Dock bör även övervägas att anlägga cykelställ (om än bara några få platser) med möjlighet till ramlåsning även där ingen cykel stod under inventering men potential till cykling finns.

En riktlinje för hur stort antalet cykelparkeringsplatser bör vara är att vid kollektivtrafikållplatser bör antalet vara 5–10 stycken per 100 resenärer (SKL, 2010). I vissa fall kan behovet vara större än så. Vidare gäller att för att det ska vara enkelt och bekvämt att parkera cykeln bör beläggingsgraden inte överstiga 90% (SKL, 2010).

Vid flera pendlarparkeringar fanns ingen skyltning mellan parkering och hållplats. Cykelparkeringen bör vara placerad så nära hållplatsen att cykelställ och hållplats tydligt syns från respektive position. I de fall de inte syns eller att det inte är uppenbart vart trafikanten ska gå mellan platserna kan skyltning behövas.

I vissa fall var placeringen av cykelställ ca 100 m från hållplats. Avståndet mellan cykelställ och hållplats bör ej vara längre än 25 m men upp till ca 30–35 m kan accepteras. Det ska kännas smidigt och enkelt att byta färdmedel.

### **Reglering**

Då cykling ska öka i förhållande till biltrafik bör inte pendlarparkeringar för cykel regleras så att de begränsas till enbart de som infartsparkeras. Dessa parkeringar ska hållas öppna för alla. Det totala behovet för cykelparkering ska tillfredsställas och inom det är behovet av pendlarparkeringar en del. Inga regleringar eller incitament för att stänga ute cyklisterna som inte pendelparkerar bör därför implementeras.

### **Fortsatt arbete**

Det är viktigt att fortsätta undersökningar av beläggning och skick på cykelparkeringarna görs kontinuerligt. Förslagsvis bör kommunen följa upp detta en gång per år. Efter uppföljning åtgärdas behov av utökad antal platser eller renoveringar om behovet finns.

Kommunen bör utreda placering av pendlarparkering i Ramstalund mer noggrant så att den hamnar i närheten av vägporten för oskyddade trafikanter. Detta medför att pendlarparkeringen kan leva upp till regionens krav om trafiksäkra korsningspunkter.

## **Strategier för bilparkeringar**

### **Identifierade behov för pendlarparkeringar för bil i Uppsala**

Inventeringen som gjordes under oktober 2019 visade att beläggningen på de olika parkeringarna var varierande. De parkeringarna med högst beläggning har störst behov av utökning. En parkering upplevs som fullbelagd vid ca 90% beläggning. Då kan resenärerna börja uppleva att det är osäkert om de får plats och söktrafik börjar genereras (Trivector, 2016). Antalet som parkerar framöver kan komma att öka. Därför valdes för denna handlingsplan ett kriterium för utökning av bilparkering. Detta kriterium innebär att om parkeringen har mer än 70% beläggning idag bör den utökas och rustas upp enligt Region Uppsalas riktlinjer.

De parkeringar som lever upp till detta kriterium om minst 70% beläggning är Skyttorp, Björklinge, Almunge skola och Järlåsa station. I Skyttorp, öster om järnvägen äger kommunen hela den befintliga marken för pendlarparkeringen. Vid en utökad parkering krävs inköp av mark från intilliggande fastighet. I Skyttorp väster om järnvägen påverkas vändslingan som finns precis bredvid parkeringen, som delvis ägs av Trafikverket. En överenskommelse rekommenderas med Trafikverket angående utökad parkering på aktuell mark. Vid Björklinge äger kommunen hela parkeringen. En diskussion kring en samfällighet rekommenderas för denna mark då behov finns av parkering för både kommunen och Hemköp. Vid Järlåsa ägs marken av Trafikverket och kommunen har troligtvis arrendeavtal med Trafikverket. Vid Almunge skola är det Skolfastigheter som äger marken för pendlarparkering. En överenskommelse med Skolfastigheter krävs således.

För de bilparkeringar där utökning av antal platser föreslås har utgångspunkten varit att anlägga så många platser att nuvarande beläggningsgrad vid platsen sjunker till ca 60%. Antalet platser för rörelsehindrade (Svensk Byggtjänst, 2012) föreslås vara ca:



- 1 vid varje parkeringsplats med upp till 10 bilplatser.
- 2 vid varje parkeringsplats med upp till 50 bilplatser.
- 4 vid varje parkeringsplats med upp till 100 platser.

I Rasbo vid Vallby var beläggningen 67% och vid Godislunden 60%. Dessa bilparkeringar anses inte behöva utökas med antal platser men bör upprustas. Bäst kollektivtrafikläge finns vid Godislunden eller hållplats Rasborondellen.

Vid Sturvreta var beläggningen 50%, 10 av 20 parkeringsplatser för bil användes. Denna ska läggas ned på grund av byggnation av bostäder. Under inventering framkom att 10 bilar stod parkerade här och inga cyklar. Antalet anlagda platser för bilparkering är 20. Av de som vid inventeringstillfället stod parkerade där var det mest personer som kan antas arbeta inom närområdet samt boende till närliggande fastighet. Denna parkering bedöms inte användas främst av pendlare eller samåkare. Sturvreta ligger vid ett sådant läge att ingen annan pendlarparkering passeras innan Uppsala centrum.

De parkeringar som har låg beläggning eller har väldigt få platser är minst motiverade att åtgärda då det gör minst nytta för medborgarna. De parkeringar som hade en beläggning under 50% anses ha låg beläggning. Dessa var i närheten av Vänge kyrka, Almunge kyrka, Almunge centrum, Ålands bygdegård och Ramstalund vid Kyrkängsvägen.

### **Bedömning antal laddplatser och reglering**

Om pendlarparkeringarna ska utrustas med laddstolpar bör bedömas från fall till fall. Kostnaderna för och möjligheterna till framdragande av el kan variera mycket beroende på parkeringsplatsens läge.

Enligt Region Uppsalas riktlinjer bör pendlarparkeringarna ha laddplats vid busshållplats och de ska ha laddplats vid tågstation. Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om en pendlarparkering ska vara utrustad med laddplats och i så fall hur många laddstolpar som ska installeras.

Uppföljning bör ske regelbundet med bedömning av hur många laddplatser som kontinuerligt ska installeras. Detta beror av hur elbilsmarknaden utvecklas.

För att undvika att parkeringsplatser med laddmöjlighet står tomma om behovet av parkeringsplatser är stort så kan kommunen avvakta med att reglera parkeringsplatserna för elbil. Det innebär då att alla får parkera på dessa platser.

För personer med elbil är behovet troligen inte särskilt högt att ladda under dagen då de flesta laddar bilen hemma under natten. Behovet är dock större för laddhybrider som inte har samma räckvidd som en ren elbil vilket kan innebära att laddning behövs inför hemresan.

### **Reglering, utmärkning och skyltning**

Parkeringarna bör regleras med max 48 timmar, dels för att det ska vara möjligt att parkera över en helg men också för att undvika uppställning av oönskade fordon under en längre tid. Parkeringarna bör regelbundet övervakas för att säkerställa reglefterlevnad. Övervakningen sker av Uppsala Parkerings AB.

Pendlarparkeringarna bör utrustas med vägmärkena F29-2 eller F29-3.



Figur 33. Vägmärke F29-2 respektive F29-3.

Vi de platser det är otydligt var hållplatsen ligger bör skyltning finnas mellan hållplats och parkering. Informationsskyltar med tidtabell mm bör finnas på varje hållplats. Vid vissa hållplatser med högt antal resande rekommenderas även realtidsinformation.

### **Fortsatt arbete**

Uppsala kommun rekommenderas ta fram en plan för regelbunden uppföljning av beläggning och standard på pendlarparkeringarna så att önskad användning kan uppnås. I de fall beläggningen har ökat bör även en plan tas fram med förslag på hur parkeringarna kan utökas eller kompletteras.

Utreda placering av pendlarparkering i Ramstalund mer noggrant så att den hamnar i närheten av vägporten för oskyddade trafikanter.

Utreda placering av ny pendlarparkering i Vänge samt en kompletterande pendlarparkering i Björklinge i omedelbar närhet till den befintliga.

Utreda närmare huruvida parkeringen vid Fullerövägen används som pendlar/samåkningsparkering eller inte. Denna inventering tyder på att det främst är boende i närområdet och personer med målpunkt Storvreta centrum som parkerar här vilket skulle medföra att en ersättningsparkering är överflödig ur pendlarsynpunkt.

## Åtgärdsplan

I följande åtgärdsplan beskrivs de åtgärder kommunen behöver vidta för undersökta pendlarparkeringar för cykel och bil. För pendlarparkering vid tågstation gäller att regionens ska-krav och bör-krav behöver uppfyllas för att kunna söka medfinansiering till utökning/upprustning eller nybyggnad av pendlarparkering. För pendlarparkering vid busshållplats gäller att ska-krav ska vara uppfyllda. I vissa fall föreslås även övriga åtgärder som kan vara ett bra tillägg.

Kostnaderna för framdragande av el kan variera mycket beroende på parkeringsplatsens läge. Uppföljning bör ske regelbundet med bedömning av hur många laddplatser som kontinuerligt ska installeras. Detta beror av hur elbilsmarknaden utvecklas.

För personer med elbil är behovet troligen inte särskilt högt att ladda under dagen då de flesta laddar bilen hemma under natten. Behovet är dock större för laddhybrider som inte har samma räckvidd som en ren elbil och då kan laddning behövas inför hemresan.

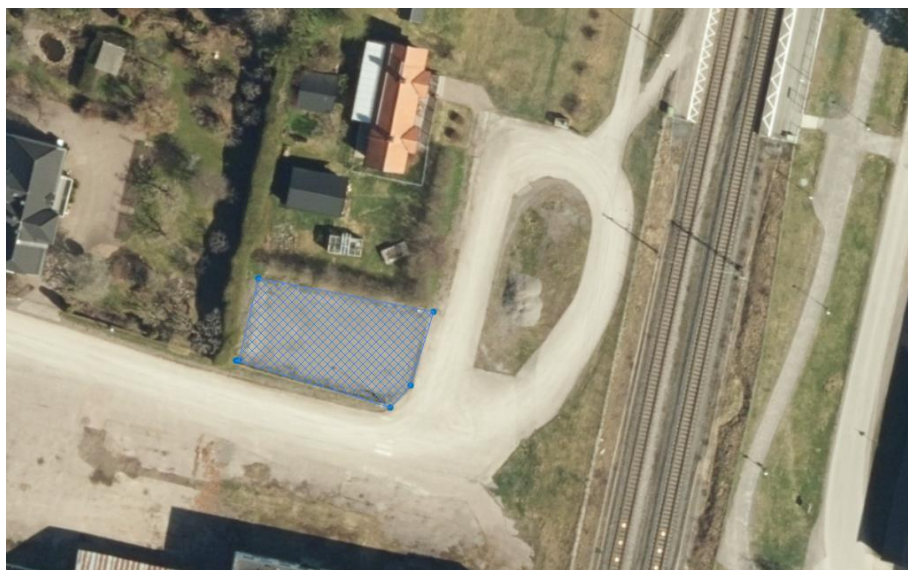
### **Prioriterade parkeringar – medfinansiering söks**

De pendlarparkeringar med behov av både upprustning och utökning av platser är Järlåsa, Björklinge, Skyttorp och Almunge skola. För dessa kan även medfinansiering sökas och således krävs åtgärder enligt regionens ska-krav och eventuellt även bör-krav. För att uppfylla Ska-kraven krävs åtgärder för både cykel och bil. En förutsättning för utökat antal bilplatser är att parkeringens yta är möjlig att utöka. I första hand behöver kommunen köpa mark eller sluta avtal med markägare för att säkerställa att utökning av parkeringsytan är möjlig.

För de bilparkeringar där utökning av antal platser föreslås har utgångspunkten varit att anlägga så många platser att nuvarande beläggingsgrad vid platsen sjunker till ca 60%. Antalet platser för rörelsehindrade föreslås vara 1 vid parkeringar med platser för upp till 10 bilar, 2 vid parkeringar med upp till 50 bilar samt 4 vid parkeringar med upp till 100 bilar.

Vidare kan några parkeringar behöva byta läge utan att antalet bilplatser utökas. Detta gäller främst i Vänge, Ramstalund och Rasborondellen.

### Skyttorp väster om järnvägen



Figur 34. Markerad yta anger nuvarande parkering i Skyttorp väster om stationen.

Då det finns mer yta som är kommunägd mark i anslutning till befintlig parkering samt att färre stod parkerade väster än öster om järnvägen vid inventering bedöms den västra sidan som mer lämplig att upprusta och utöka med fler platser. Kommunen kan behöva köpa resten av marken som tillhör halva den vändslinga som idag ligger precis bredvid pendlarparkeringen. Alternativt ingås avtal med Trafikverket som äger den marken.

För att kommunen ska kunna söka medfinansiering för denna pendlarparkering krävs att mer belysning anläggs, parkeringsplatserna markeras med antingen räcke eller målning, att plats för rörelsehindrade markeras, anslutande gång-och cykelväg till parkeringen anläggs, skyltning från parkering till perrong/hållplats anläggs samt att laddplatser installeras. Dessa bör även fungera för t.ex. fordon för rörelsehindrade. Parkeringen ska skyltas upp med vägmärke F29-3.

Antalet parkeringsplatser är idag 8 och bör utökas till totalt minst 20 stycken. Av dessa bör åtminstone 2 vara platser för rörelsehindrade. Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun hur många laddstolpar som ska installeras och om de stället ska vara på östra sidan av stationen.

Cykelställ med ramlås finns närmare tågstationen än bilparkeringen. Vid Skyttorp behövs ett nytt cykelställ med ramlås vid cykelstället för 15 cyklar på den västra sidan av stationen. Detta var överfullt med 17 cyklar parkerade samt cyklar fastlåsta i räcket bredvid. Vid Skyttorp öster om järnvägen var det även 10 parkerade bilar som var registrerade på en adress med mindre än 5 km till parkeringen. Några av dessa skulle potentiellt kunna cykla. Antalet cykelplatser bör vara minst 25 st totalt på denna plats väster om järnvägen. Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg även 5 platser för lådcykel och moped.

Idag finns realtidskylt för tåg men ej buss. Detta bör kompletteras.

Cykelstället bör kompletteras med väderskydd. Då många cyklar till denna station kan en cykelpump med möjlighet att pumpa däck med olika ventiler även underlätta för användarna. Ytterligare bekvämligheter som kan anordnas är motorvärmare vid bilparkeringen.

### Skyttorp öster om järnvägen

Cykelstället med plats för 20 cyklar på den östra sidan stationen bör bytas ut till ett med ramlås och väderskydd. Här finns även yta för att göra några av platserna tillgängliga för lådcykel och moped. För standardcyklar kan 10 platser bytas ut till ramlås och 10 platser göras om till 5 platser för lådcykel/moped. Antalet platser vid Skyttorp blir då 40 totalt istället för dagens 35. Samtliga cykelparkeringsplatser bör vara så nära hållplats och station som möjligt. Det är högst prioriterat att nuvarande cykelställ som är överfullt byts ut till cykelställ med ramlås och utökat antal platser.

Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun hur många laddstolpar för elbil som ska installeras och om de stället ska vara på västra sidan av stationen.

### Björklinge



Figur 35. Markerad yta anger nuvarande parkering i Björklinge vid Hemköp och hållplatsläge.

Vid Björklinge äger kommunen även hela parkeringen. En diskussion kring en samfällighet rekommenderas för denna mark då behov finns av bilparkering för både kommunen och Hemköp.

För att kommunen ska kunna söka medfinansiering för denna pendlarparkering krävs att parkeringen skyltas upp med vägmärke F29-2 och att lutningen på gångvägen mellan parkeringen och hållplatsen ses över. En rekommendation är att realtidsinformation finns på hållplatsen.

Vid Björklinge tillhör marken för cykelställen Uppsala kommun men de är placerade nära ingången till mataffären och övrig verksamhet. Vid inventering stod 3 cyklar parkerade. Det noterades även att 5/34 bilar hade kortare än 5 km till parkeringen. Kommunen bör anlägga ett nytt cykelställ med möjlighet till ramlåsning nära hållplatsen. Detta bör innehålla totalt 10 platser. Kommunen rekommenderas även att anlägga ytterligare 5 platser för lådcykel och moped.

Antalet använda bilparkeringsplatser var 34/40 varpå rekommendationen är att ca 14 ytterligare bilparkeringsplatser anläggs. Det totala antalet parkeringsplatser blir då 54. Antalet markerade platser för rörelsehindrade bör vara 4 st. Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.

Då det finns behov av ytterligare parkeringsplatser vid dagens befintliga parkeringsplats föreslås en kompletterande pendlarparkering i närhet till den befintliga. Fördelningen mellan antalet platser som är för handel och antal platser för pendlare bör ses över och tidregleras. Marken som ligger på andra sidan Gävlevägen ägs av kommunen. Det rekommenderas att den marken utreds och att hänsyn tas till den gång- och cykelväg som går parallellt med Gävlevägen.

### Almunge skola



Figur 36. Markerad yta anger nuvarande parkering i Almunge vid skolan.

Kommunen är markägare av vändlingen och ytan där hållplatsen ligger. Skolfastigheter äger pendlarparkeringen för bil och cykel.

För att kommunen ska kunna söka medfinansiering för denna pendlarparkering krävs att belysning anläggs vid både bil- och cykelparkering, att parkeringsplatserna markeras med målning, att parkeringsplats för rörelsehindrade markeras, cykelställ med ramlås anläggs, ledstråk vid hållplats anläggs, korsningspunkten förbättras och att parkeringen skyltas upp med vägmärke F29-2.

Vid Almunge skola stod ingen cykel parkerad men 4/17 parkerade bilar hade kortare än 5 km till parkeringen. Cykelstället var svåråtkomligt på grund av buskage och det fanns inte möjlighet till ramlåsning. Kommunen bör förbättra cykelplatserna vid

Almunge skola så att det går att låsa fast cykel i ramen och anlägga ett väderskydd för att cykelplatserna ska upplevas som attraktiva. Antalet platser för cykel bör vara 10 st. Vidare rekommenderas att anlägga ytterligare 5 platser för lådcykel och moped.

Idag finns 24 parkeringsplatser för bil vid Almunge skola. För att beläggingsgraden ska sjunka till 60% bör antalet parkeringsplatser vara ca 30 st. Av dessa bör antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade vara 2. Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.

Gällande ledstråk behövs kontrasterande plattor vid hållplatsen. Vid övergångsstället mellan parkering och hållplats är markeringen utsliten och i behov av ny målning.

Skyltning mellan hållplats och parkering är troligtvis inte nödvändig vid aktuellt läge då platsen är öppen och sikten bra. Detta bestäms i dialog med Region Uppsala.

### Järlåsa station



Figur 37. Markerad yta anger nuvarande parkering i Järlåsa.

Vid Järlåsa station ägs marken av Trafikverket. Arrendeavtal kan, om det inte redan finns, upprättas mellan kommunen och Trafikverket. I annat fall kan kommunen behöva köpa marken.

Det bör även utredas om möjligheten finns att köpa mark och anlägga mer yta för pendelparkering på motsatt sida väg 72 eller öster om huset.

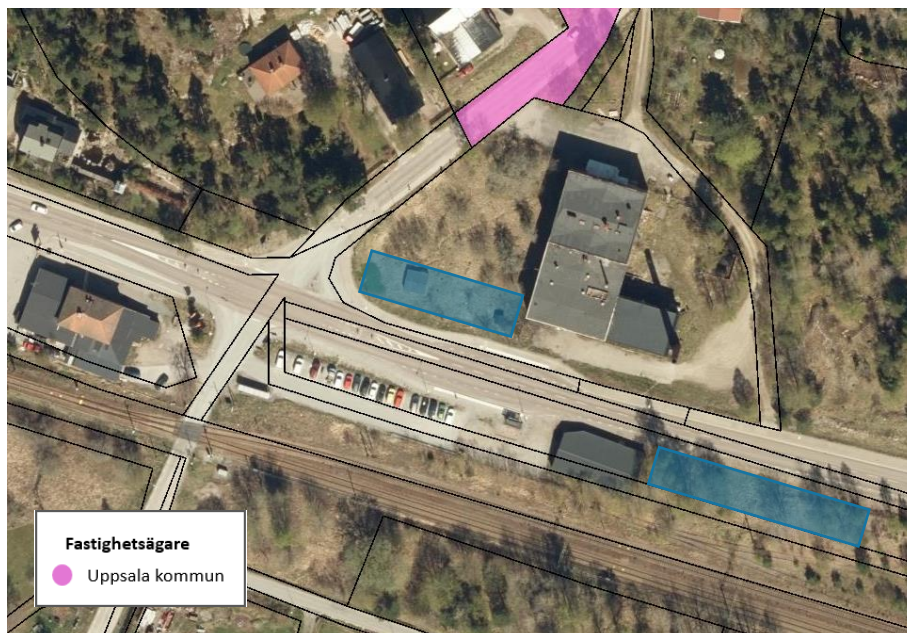
För att kommunen ska kunna söka medfinansiering för denna pendelparkering krävs att ytan utökas, de nya parkeringsplatserna markeras med målning/räcke, platser för rörelsehindrade markeras och att parkeringen skyltas upp med vägmärke F29-2.

Idag finns 24 platser för cykelparkering och vid inventering var stället överfullt med 26 cyklar parkerade vid det. Kommunen behöver utöka cykelstället åt sidan eller anlägga ett cykelställe i två våningar. Totalt bör det finnas minst 40 cykelparkeringsplatser här. Kommunen bör även markera de platser för mc/moped-parkering längs med räcket där de står redan idag. Här bör även platser för lådcykelparkering markeras.

Idag finns 21 parkeringsplatser för bil vid Järlåsa station. Antalet parkeringsplatser bör utökas så att det blir totalt 25. Av dessa bör antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade vara 2. Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.

Idag finns enbart väderskydd för busshållplatsen i den ena riktningen. Väderskydd behöver anläggas även vid det andra hållplatsläget.

Skyltning till pendlarparkeringen från vägen bör anläggas. Skyltning mellan pendlarparkering och hållplatslägen kan anses onödigt då de båda syns från respektive plats. Detta bestäms i dialog med Region Uppsala.



Figur 38. Befintlig mark som kommunen äger nära Järlåsa station och möjliga ytor där utökning skulle vara möjliga markerade i blått.

### Vänge i närheten av kyrkan



Figur 39. Markerad yta anger nuvarande parkering i Vänge.

Skolfastigheter äger marken för såväl cykel- som bilparkering. På angränsande tomtmark pågår ett detaljplanearbete, men i Vänge behöver ytan för parkering inte utökas.



Då kommunen inte äger marken och den gällande detaljplanen anger skoländamål kan inte några åtgärder göras utan markinköp och ändring av detaljplan. Förslag till åtgärd är att hitta en ny lokalisering i anslutning till hållplats. Ytan kan med fördel samnyttjas och anläggas vid återvinning och handel.

### Ramstalund

Kommunen rekommenderas avvakta beslut om pendlarparkering i Ramstalund tills det är bestämt i vilket läge vägporten som korsar väg 55 anläggs. Pendlarparkeringen bör anläggas i nära anslutning till vägporten för att oskyddade trafikanter ska kunna korsa väg 55 på ett trafiksäkert sätt som är ett av regionens ska-krav. Sökande av medel för medfinansiering för upprustning eller nybyggnad av parkering kan ske i ett senare skede när vägportens läge är bestämt.

Marken där parkeringen ligger idag, vid Kyrkängsvägen, är privatägd. Angränsande mark norrut ägs av Skolfastigheter.

Vid Kyrkängsvägen var den befintliga cykelparkeringen med 10 platser i dåligt skick och delvis i buskage. Vid inventeringen stod 8 cyklar parkerade och 4/8 bilar hade kortare än 5 km till parkeringen. Kommunen föreslås anlägga nytt cykelställ med möjlighet till ramlåsning och väderskydd med plats för minst 15 cyklar. Då kommunen inte äger marken bör avtal upprättas med markägaren avseende drift och underhåll om denna plats väljs.



Figur 40. Markerad yta anger nuvarande pendlarparkering Kyrkängsvägen i Ramstalund.

Vid Kyrkängsvägen användes 8 av 20 bilplatser vid inventeringen. Här saknas markering av p-platser med räcke samt markering av parkeringsplats för rörelsehindrad. Det saknas gångpassage och skyltning mellan bilparkering och hållplats.

I Ramstalund samhälle är det oklart om pendlingsparkering förekommer i nuläget. Det finns en busshållplats i vardera riktningen utmed väg 55. Om den planerade vägtunneln under väg 55 anläggs här är detta ett lämpligt ställe för en ny pendlarparkering då korsningspunkten över väg 55 blir mycket säkrare än idag. Se figur 32.

Vid hållplats Västergärde, 1,5 km söder om pendlarparkeringen vid Kyrkängsvägen har nytt läge för pendlarparkering föreslagits i kommunens översiktsplan. Där passerar samma busslinjer som vid befintlig parkering vid Kyrkängsvägen (801, 804 och 895). Kommunen äger inte marken. Då denna plats inte har några övriga målpunkter bedöms denna lokalisering som mindre lämplig ur pendlarparkeringssynpunkt. Se figur 32.

### **Rasborondellen**

Om en helt ny pendlarparkering byggs vid Rasborondellen kan medfinansiering sökas. Vid Rasbo, Godislunden, finns inga platser för cykelparkering i dagsläget. Vid Godislunden hade 8/21 bilar kortare än 5 km till parkeringen. Cykelställ med möjlighet till låsning i ramen bör finnas nära denna hållplats eller vid Rasborondellen. Totalt antal platser föreslås vara 10. En ny parkering bör utformas så att den uppfyller alla regionens Ska-krav.

Det nya föreslagna läget vid Rasborondellen ligger ca 400 m från Godislunden och ca 2 km från Vallby. Här passerar busslinje 886, 811, 805 och 751. Marken är privatägd. Det nya föreslagna läget anses som mycket lämpligt och bör erbjuda lika många parkeringsplatser som finns vid Godislunden idag, dvs 35 st. Om markinköp är möjligt kan medfinansiering sökas för att anlägga en ny pendlarparkering där. Se figur 34.

## **Övriga åtgärder – medfinansiering söks ej**

För parkeringarna nedan föreslås i första hand att enbart åtgärder för förbättrade cykelparkeringar genomförs.

### **Almunge centrum**

Marken för bilparkering är privatägd och parkeringen tillhör Coop. En diskussion kring en samfällighet rekommenderas för denna mark då behov finns av parkering för både kommunen och Coop.

Vid Almunge centrum bör kommunen anlägga cykelparkering, med möjlighet till ramlåsning, i anslutning till busshållplatsen i riktning mot Uppsala. Vid hållplatserna, i båda riktningar, i Almunge centrum äger Uppsala kommun mark och kommunen rekommenderas att anlägga cykelparkering där det är mest lämpligt utifrån markförhållandena. Det befintliga cykelstället ligger ca 20 meter från hållplatsen men är avsett för Coops kunder. Inga cyklar stod parkerade vid inventering men 5/11 bilar hade kortare än 5 km till parkeringen. Totalt antal platser bör vara 10.

Det rekommenderas även att cykelställen utrustas med tak. Om parkeringen för bil åtgärdas rekommenderas att 2 parkeringsplatser markeras för rörelsehindrade. Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.

För att kommunen ska kunna söka medfinansiering för denna pendlarparkering om det skulle bli aktuellt krävs att parkeringen även skyltas upp med vägmärke F29-2 och att hållplatserna handikappanpassas.



Figur 41. Markerad yta anger nuvarande parkering i Almunge centrum.

### **Rasbo, Vallby**

Vid Rasbo, Vallby, är marken där parkeringarna ligger privatägd.

Det finns ett cykelställ utan möjlighet till ramlåsning med 5 platser och 6 stod parkerade. Här hade 3/12 bilar kortare än 5 km till parkeringen. Kommunen bör anlägga cykelställ med ramlås och väderskydd med plats för 10 cyklar vid samma läge som idag, mitt emellan hållplatserna. Då kommunen inte äger marken bör markinköp övervägas eller avtal upprättas med markägaren.



Figur 42. Markerad yta anger nuvarande parkering i Rasbo Vallby.

Befintlig bilparkering kan behållas. Inget utökande av antal platser krävs. Dock kan viss upprustning göras för att höja standarden något. En av de åtgärder som krävs är tydligare anvisning till den hårdgjorda ytan. Idag står även bilar parkerade på grusbelagd yta bredvid asfalterad yta. Markering krävs av parkeringsrutor samt markering av 2 platser för rörelsehindrade. De befintliga cykelställen bör utökas och samtliga bör ha ramlås och tak. Väderskydd finns bara vid det ena hållplatsläget. Farthinder bör anläggas vid övergångsstället. Parkeringen ska skyltas upp med vägmärke F29-2 och skyltning till hållplats och parkering ska vara tydlig.

### Ålands bygdegård

Vid Ålands bygdegård stod vid inventering en cykel i en buske nära hållplatsen. Kommunen rekommenderas att anlägga ett cykelställ med ca 5 platser med möjlighet att låsa i ramen vid hållplatsen. Då kommunen inte äger marken bör markinköp övervägas eller avtal upprättas med markägaren.

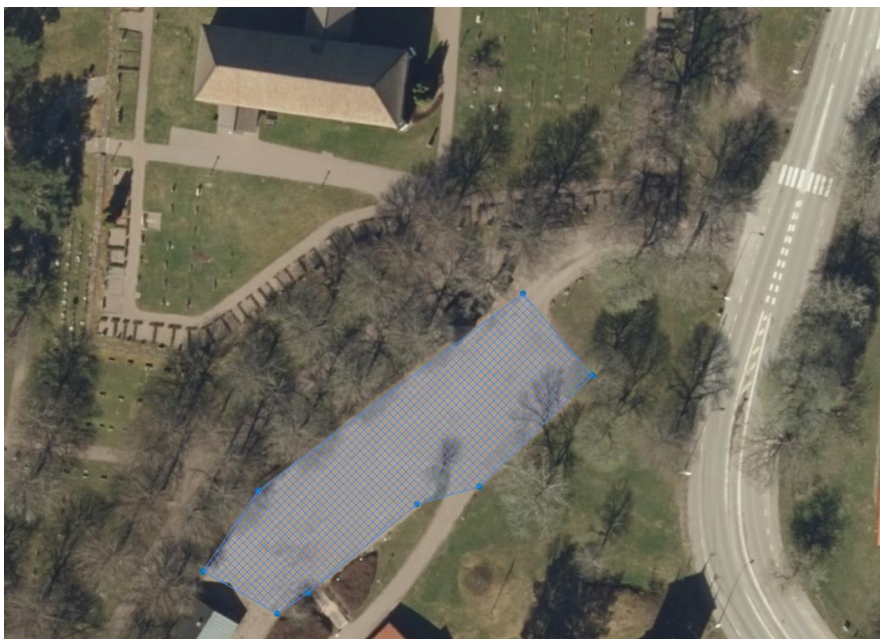
Bilparkeringen bör inte åtgärdas. Ingen bil stod parkerad här under inventeringen.



Figur 43. Markerad yta anger nuvarande bilparkering vid Ålands bygdegård.

## Parkeringar som inte åtgärdas

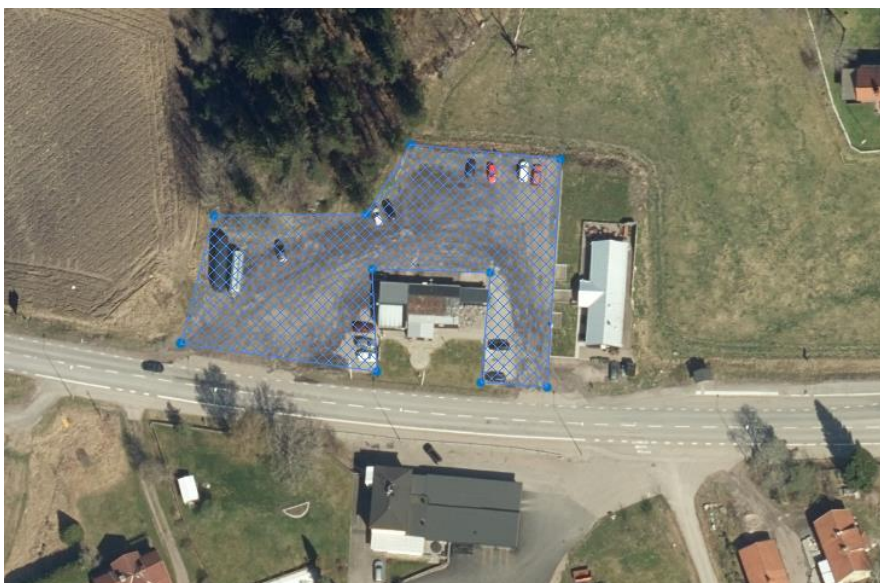
### Almunge Kyrka



Figur 34. Markerad yta anger nuvarande parkering vid Almunge kyrka.

Vid Almunge kyrka fanns ingen cykelparkering och det stod inte heller någon cykel parkerad. Cykelställ finns närmare hållplatsen Almunge skola i ett bättre läge. Ingen bil hade mindre än 5 km till parkeringen. Kommunen föreslås inte anlägga någon cykelparkering här. Hänvisning kan göras till pendlarparkering vid Almunge skola som ligger närmare hållplatsen.

### Rasbo, Godislunden



Figur 45. Markerad yta anger nuvarande parkering vid Godislunden i Rasbo.

Nytt läge vid Rasborondellen utreds och prioriteras i första hand. Om den inte bedöms vara lämplig eller möjlig att anlägga kan Godislunden utredas för upprustning.

# Beläggning och skick

## Cykel

Tabell 3. Beläggning och skick vid cykelparkeringar

Parkering	Antal platser	Antal parkerade cyklar	Beläggning	Kommentar
Skyttorp station öster om järnvägen	20+15	17+7	69% totalt (113% respektive 35% i de olika ställen)	Överfullt vid cykelstället för 15 cyklar. Där stod 17 cyklar. Även cyklar fastlåsta i räcke bredvid. Ej ramlås. Flera cykelställ sneda/nedåtlutande.
Skyttorp station väster om järnvägen	10	0	0%	Endast 5-6 platser funktionella. Cykelställ påkört. Ej ramlås.
Vänge kyrka	20	13	65%	Ej ramlås. Flera cyklar och cykeldelar slängda i buskage intill cykelparkeringen.
Björklinge	9	3	33%	Ej ramlås. Under tak.
Almunge kyrka	0	0	-	
Almunge skola	20	0	0%	Ej ramlås. Något otillgängliga pga buskage som växer igenom cykelstället.
Almunge centrum	15	0	0%	Platserna tillhör Coop. Ej ramlås.
Rasbo, vid Godislunden	10	4	40%	Cykelstället är privatägt och är på andra sidan vägen än bilparkeringen bredvid en privat garageuppfart. Ej ramlås.
Rasbo, Vallby	5	6	120%	Ej ramlås.
Järlåsa station	24	26	108%	Även 3 mopeder låsta i ett parkeringsräcke. Ramlås finns.
Ålands bygdegård	0	1	-	Cykel i buske intill parkering/väg.
Ramstalund, Kyrkängsvägen vid skolbusshållplatsen	10	8	80%	Befintlig cykelparkering i dåligt skick och delvis i buskage. Ej ramlås.
Storvreta centrum (Fullerövägen)	25	0	0%	Ej ramlås. Vissa platser tillböjda och otillgängliga.

## Bil

Tabell 4. Beläggning och skick vid bilparkeringar

Parkering	Antal platser	Antal parkerade bilar	Beläggning	Antal fordon med < 5 km till parkeringen	Kommentar
Skyttorp station öster om järnvägen	30	26	87%	10	Asfalterad, knappt synbara p-rutor.
Skyttorp station väster om järnvägen	8	5	63%	2	Grusbelagd yta.
Vänge kyrka	30	11	37%	7	2 st var skrotbilar. Grusbelagd yta.
Björklinge	40	34	85%	5	Asfalterad.
Almunge kyrka	30	7	23%	0	En bil precis 5 km från registrerad adress. Grusbelagd yta.
Almunge skola	24	17	71%	4	Asfalterad.
Almunge centrum	34	11	32%	5	Asfalterad.
Rasbo, vid Godislunden	35	21	60%	8	Grusbelagd yta.
Rasbo, Vallby	18	12	67%	3	Asfalterad. En epatraktor parkerad.
Järlåsa station	21	15	71%	5	Asfalterad.
Ålands bygdegård	16-32	0	0%	-	Möjligt att parkera i 2 rader? Grusbelagd yta.
Ramsta, Kyrkängsvägen vid skolbusshållplatsen	20	8	40%	4	Grusbelagd yta.
Storvreta centrum (Fullerövägen)	20	10	50%	4	Grusbelagd yta.

## Ska-krav och bör-krav

### Parkeringar som söks medfinansiering för

#### Skyttorp väster om järnvägen

Markägare Uppsala kommun respektive Trafikverket. Markinköp och bygglov krävs för vändslungan intill befintlig parkering. Enligt bygglovshandläggare på Uppsala kommun kan det finnas chans till bygglov på fastigheten Tensta-Åsby 1:39.

Tabell 5. Åtgärder för pendlarparkering i Skyttorp väster om järnvägen

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part	Bygglov
Utöka befintlig yta.			Kommunen och Trafikverket äger halva vändslunga var. Slut avtal med Trafikverket.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Asfaltera yta.			Idag är ytan grusbelagd.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Anlägg mer belysning.			Idag finns enbart en belysningsstolpe.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs inte för vanliga belysningsstolpar.
Markerade p-platser.			Måla markerade p-platser. Totalt antal platser blir 20.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Plats för rörelsehindre.			Markera 2 platser för rörelsehindre.	Uppsala kommun.	Då det räknas som parkering krävs lov på den grunden.
Anlägg cykelställ med ramlås.			Cykelställ med ramlås finns närmare tågstationen. Utökning med ca 10 platser behövs.	Uppsala kommun.	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
Anlägg anslutande gc-väg till parkeringen.				Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
Anlägg skyltning.			Skyltas upp med vägmärke F29-3 Anlägg skyltning mellan parkering och hpl/perrong.	Uppsala kommun.	Bygglov undantaget skyltar som är högst 1 kvm eller vägmärke, tilläggstavla eller annan anordning för anvisning av trafik enligt vägmärkesförordningen (2007:90).
Anlägg laddplats för elbil.			Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun hur många laddplatser som ska installeras.	Uppsala parkerings AB	Laddplats ej bygglovspliktigt. Endast parkeringsplatserna.



Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar.			Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg 5 platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun.	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
Anlägg realtidsskylt för buss.			Idag finns realtidsskylt för tåg men ej buss. Komplettera detta.	Uppsala kommun.	Bygglov undantaget skyltar som är högst 1 kvm.
	Anlägg väderskydd över cykelställ			Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
		Anlägg cykelpump	Då många cyklar till denna station kan en cykelpump med möjlighet att pumpa däck med olika ventiler underlätta för användarna.	Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
		Anlägg motorvärmare		Uppsala parkerings AB	Ej bygglovspliktigt.
		Anlägg bänk		Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.

## Björklinge

Markägare Uppsala kommun. I Björklinge föreslås att nytt läge utreds i omedelbar närhet till centrum och hållplats. Om inte nytt läge kan anordnas föreslås åtgärder enligt nedan. Bygglov krävs. Enligt bygglovshandläggare på Uppsala kommun kan det finnas chans till bygglov på Björklinge 2:4. För bygglov på Björklinge 2:33 krävs ändring i detaljplan.

Tabell 6. Åtgärder för pendlarparkering i Björklinge.

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part	Bygglov
Avtal med Hemköp			Slut avtal om samfällighet med Hemköp då både hemköp och Uppsala kommun behöver parkering här.	Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
Plats för rörelsehindrade.			Markera ytterligare 1 plats för rörelsehindrade. Idag finns 1 för pendlarparkering och 2 för handel.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Anlägg cykelställ med ramlås.			Anlägg nytt cykelställ med 10 platser för standardcyklar. Avståndet till hpl bör vara 25 m.	Uppsala kommun.	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
Förbättra lutning på anslutande gång-väg.			Gång-väg mellan bilparkering och	Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.

			hållplats är idag väldigt brant.		
Anlägg skyltning.			Skyltas upp med vägmärke F29-2. Anlägg skyltning mellan parkering och hpl.	Uppsala kommun.	Bygglov undantaget vägmärke, tilläggsstavla eller annan anordning för anvisning av trafik enligt vägmärkesförordningen (2007:90).
	Anlägg väderskydd över cykelställ.		Om cykelställ förläggs närmare hpl än idag behövs även nytt väderskydd (rekommenderas).	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
	Anlägg laddplats för elbil.		Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.	Uppsala parkerings AB	Laddplats ej bygglovspliktigt. Endast parkeringsplatserna.
	Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar.		Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg 5 platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun.	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
	Anlägg realtidsskylt för buss.			Uppsala kommun.	Bygglov undantaget skyltar som är högst 1 kvm.
		Anlägg cykelpump	Då många cyklar till denna station kan en cykelpump med möjlighet att pumpa däck med olika ventiler underlätta för användarna.	Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
		Anlägg motorvärmare		Uppsala parkerings AB	Ej bygglovspliktigt.
		Anlägg papperskorg		Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.

### Almunge skola

Markägare Uppsala kommun respektive Skolfastigheter. Marken ligger utanför detaljplanelagt område i nuläget. På fastighet Almungeberg 1:6 samt 1:18 ser bygglov ut att vara möjligt enligt bygglovshandläggare på Uppsala kommun.

Tabell 7. Åtgärder för pendlarparkering vid Almunge skola

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part	Bygglov
Avtal med Skolfastigheter.			För att utöka ytan för parkering behövs ett avtal med Skolfastigheter.	Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.

Anlägg belysning			Anlägg belysning vid både bil- och cykelparkering.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Markerade p-platser			Måla markerade p-platser. Totalt antal platser blir 30.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Plats för rörelsehindrade			Markera minst 3 platser för rörelsehindrade.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Anlägg cykelställ med ramlås.			Anlägg nytt cykelställ med 10 platser för standardcyklar.	Uppsala kommun.	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
Anlägg ledstråk vid hållplats			Idag saknas ledstråk vid hållplatserna. Anlägg kontrasterande plattor.	Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
Trafiksäker korsningspunkt			Fyll i målade linjer som nästan suddats ut vid övergångsstället.	Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
Anlägg skyltning			Skyltas upp med vägmärke F29-2. Anlägg skyltning mellan parkering och hpl	Uppsala kommun.	Bygglov undantaget vägmärke, tilläggstavla eller annan anordning för anvisning av trafik enligt vägmärkesförordningen (2007:90).
	Anlägg väderskydd över cykelställ			Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
	Anlägg laddplats för elbil		Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.	Uppsala parkerings AB	Laddplats ej bygglovspliktigt. Endast parkeringsplatserna.
	Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar		Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg 5 platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun.	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
	Anlägg realtidsskylt för buss.			Uppsala kommun.	Bygglov undantaget skyltar som är högst 1 kvm.
		Anlägg motorvärmare		Uppsala parkerings AB	Ej bygglovspliktigt.

## Järlåsa station

Markägare Trafikverket. Avtal med Trafikverket eller markinköp krävs. Bygglov krävs. Enligt bygglovshandläggare på Uppsala kommun finns möjlighet till bygglov på Lilla Slässbo 1:17, 1:15 och 1:2.

Tabell 8. Åtgärder för pendelparkering vid Järlåsa station.

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part	Bygglov
Utöka hårdgjord yta.			Aktuellt att utöka ytan åt något håll då nuvarande beläggning var 15/21 (71%). Markköp eller avtal med Trafikverket krävs.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Markerade p-platser.			Målade markerade p-platser på ny hårdgjord yta. Totalt antal platser blir 25.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Plats för rörelsehindrade.			Markera 2 platser för rörelsehindrade.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Utöka cykelställ med ramlås.			Utöka befintligt cykelställ så att det finns totalt 40 platser för standardcyklar, dvs ytterligare 16 platser.	Uppsala kommun.	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
Anlägg väderskydd.			Anlägg väderskydd även vid det andra hållplatsläget.	Region Uppsala	Bygglov krävs.
Trafiksäker korsningspunkt.			Ser ut som att det tidigare funnits övergångsställe närmast korsningen Väg 72/Ribbingebäcksvägen/Östfora vägen men idag är det enbart en refug med gångpassage öster om korsningen, närmast busshållplatsen. Anlägg farthinder.	Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
Anlägg skyltning.			Skyltas upp med vägmärke F29-2. Anlägg skyltning mellan parkering och hpl.	Uppsala kommun.	Bygglov undantaget vägmärke, tilläggstavla eller annan anordning för anvisning av trafik enligt vägmärkesförordningen (2007:90).
	Anlägg väderskydd över cykelställ.		Anlägg väderskydd över de cykelplatser som tillkommer.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
	Anlägg laddplats för elbil.		Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.	Uppsala parkerings AB	Laddplats ej bygglovspliktigt. Endast parkeringsplatserna.

	Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar.		Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg 5 platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun.	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
	Anlägg realltidsskylt för buss.			Uppsala kommun.	Bygglov undantaget skyltar som är högst 1 kvm.
		Anlägg pump		Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
		Anlägg motorvärmare		Uppsala parkerings AB	Ej bygglovspliktigt.
		Anlägg papperskorg		Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
		Anlägg bänk	Anlägg bänk även vid andra hållplatsläget.	Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.

## Ramstalund

Markägare privat. Åtgärd görs på den plats i Ramstalund som anses mest lämplig efter beslut om Vägport över väg 55 tagits. Markinköp och bygglov krävs. Då platsen är ospecificerad går det inte att säga något om möjlighet till bygglov/behov av ändring i detaljplan. Detta undersöks närmare då plats bestämts.

Tabell 9. Åtgärder för pendlarparkering vid Kyrkängsvägen i Ramstalund

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part	Bygglov
Markerade p-platser			Markera med p-platser med räcke. Totalt antal platser blir 20 (samma som tidigare).	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Plats för rörelsehindrade			Markera 2 platser för rörelsehindrade.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Anlägg cykelställ med ramlås.			Anlägg cykelställ med ramlås. Totalt 15 platser för standardcyklar.	Uppsala kommun.	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
Trafiksäker korsningspunkt			Anlägg gångpassage mellan bilparkering och gc-väg mot hållplats.	Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
Anlägg skyltning			Skyltas upp med vägmärke F29-2. Anlägg skyltning mellan parkering och hpl	Uppsala kommun.	Bygglov undantaget vägmärke, tilläggstavla eller annan anordning för anvisning av trafik enligt

					vägmärkesförordningen (2007:90).
	Anlägg väderskydd över cykelställ		Anlägg väderskydd över nytt cykelställ.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
	Anlägg laddplats för elbil		Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.	Uppsala parkerings AB	Laddplats ej bygglovspliktigt. Endast parkeringsplatserna.
	Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar		Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg 5 platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun.	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
	Anlägg gång- och cykelvägsanslutning från närliggande gång- och cykelstråk till parkering.		Idag saknas anslutning. Anlägg även belysning över anslutningen.		Ej bygglovspliktigt.
	Anlägg realtidsskylt för buss.			Uppsala kommun.	Bygglov undantaget skyltar som är högst 1 kvm.
		Anlägg pump		Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.
		Anlägg motorvärmare		Uppsala parkerings AB	Ej bygglovspliktigt.
		Anlägg papperskorg		Uppsala kommun.	Ej bygglovspliktigt.

## Vänge

I Vänge föreslås att nytt läge utreds som med fördel kan samnyttjas och anläggas vid återvinning och handel.

## Rasborondellen

Se över möjlighet till markinköp. Planera sedan parkering som ersätter Godislunden och uppfyller regionens Ska-krav. Marken ligger idag utanför detaljpanelagt område. En pendlarparkeringen vid Rasborondellen behöver vara motiverad mycket väl för att den ska kunna vara möjlig att placera på jordbruksmark.

## Parkeringar som åtgärdas utan medfinansiering

### Almunge centrum

Markägare privat. Uppsala kommun är markägare vid hållplatserna. Marken ligger utanför detaljplanelagt område i nuläget.

Tabell 10. Åtgärder för pendlarparkering vid Almunge centrum

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part	Bygglov
Anlägg cykelställ med ramlås.			Anlägg nytt cykelställ på kommunens mark med 10 platser för standardcyklar.	Uppsala kommun	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
Tillgänglighetsanpassad hållplats och anslutande gång- och cykelväg från pendlarparkeringen				Uppsala kommun	Ej bygglovspliktigt – säkerställ dock att föreskrifterna i ALM uppfylls: <a href="https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/allmanna/tillganglighet/">https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/krav-pa-byggnadsverk-tomter-mm/allmanna/tillganglighet/</a>
Anlägg skyltning			Skyltas upp med vägmärke F29-2. Anlägg skyltning mellan parkering och hpl.	Uppsala kommun	Bygglov undantaget vägmärke, tilläggstavla eller annan anordning för anvisning av trafik enligt vägmärkesförordningen (2007:90).
	Anlägg väderskydd över cykelställ			Uppsala kommun. Bygglov krävs.	Bygglov krävs.
	Anlägg laddplats för elbil		Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.	Uppsala parkerings AB	Laddplats ej bygglovspliktigt. Endast parkeringsplatserna.
	Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar		Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg 5 platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
	Anslut närliggande gc-stråk till		Håller anslutande gc-väg på att byggas om i	Uppsala kommun	Ej bygglovspliktigt.

	pendlarparkering med gc-väg		nuläget? I så fall behövs ej detta.		
	Anlägg realtidsskylt för buss.			Uppsala kommun	Bygglov undantaget skyltar som är högst 1 kvm.

## Rasbo – Vallby

### Markägare privat

Tabell 11. Åtgärder för pendlarparkering vid Vallby i Rasbo.

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part	Bygglov
Hårdgjord yta			Idag är ytan asfalterad men bredvid finns en grusbelagd yta där bilar står parkerade också. Tydligare anvisning till asfalterad yta krävs.	Uppsala kommun.	Bygglov krävs.
Markerade p-platser			Fyll i målade markerade p-platser. Totalt antal platser blir 18 (Samma som tidigare).	Uppsala kommun	Bygglov krävs.
Plats för rörelsehindrade			Markera platser för rörelsehindrade.	Uppsala kommun	Bygglov krävs.
Anlägg cykelställ med ramlås.			Anlägg nytt cykelställ med 10 platser för standardcyklar.	Uppsala kommun	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
Tillgänglighetsanpassning			En anslutande gång- och cykelväg behöver anläggas till hållplatsen.	Uppsala kommun	Ej bygglovspliktigt.
Anlägg väderskydd			Anlägg väderskydd även vid det andra hållplatsläget.	Uppsala kommun. Bygglov krävs.	Bygglov krävs.
Trafiksäker korsningspunkt			Anlägg farthinder vid övergångsstället.	Trafikverket/Uppsala kommun	Ej bygglovspliktigt.
Anlägg skyltning			Skyltas upp med vägmärke F29-2. Anlägg skyltning mellan parkering och hpl	Uppsala kommun	Bygglov undantaget vägmärke, tilläggstavla eller annan anordning för anvisning av trafik enligt vägmärkesförordningen (2007:90).
	Anlägg väderskydd			Uppsala kommun	Bygglov krävs.



	över cykelställ				
	Anlägg laddplats för elbil		Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.	Uppsala parkerings AB	Laddplats ej bygglovspliktigt. Endast parkeringsplatserna.
	Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar		Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg 5 platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun	Cykelparkering kräver bygglov, dock finns vissa undantag om området är planlagt för allmän platsmark – gata eller väg. Granska detaljplanen för aktuellt område för att avgöra lovplikten.
	Anlägg realtidsskylt för buss.			Uppsala kommun	Bygglov undantaget skyltar som är högst 1 kvm.
		Anlägg pump		Uppsala kommun	Ej bygglovspliktigt.
		Anlägg motorvärmare		Uppsala parkerings AB	Ej bygglovspliktigt.

## Parkeringar som ej åtgärdas

### Skyttorp öster om järnvägen

Markägare Uppsala kommun. Angränsande mark är privat.

Tabell 12. Åtgärder för pendelparkering i Skyttorp öster om järnvägen.

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part
Markerade p-platser.			Fyll i befintliga utsuddade linjer. Några befintliga rutor görs om till p- plats för rörelsehindre i samband med detta.	Uppsala kommun.
Plats för rörelsehindre			Markera 2 platser för rörelsehindre.	Uppsala kommun.
Anlägg cykelställ med ramlås.			Anlägg nytt cykelställ med 35 platser med ramlåsning. istället för befintligt	Uppsala kommun.
Anlägg väderskydd vid busshållplatser där det saknas.			Behövs om det inte räcker med att enbart några har väderskydd.	Region Uppsala
Anlägg skyltning.			Skyltas upp med vägmärke F29-3. Anlägg skyltning mellan parkering och hpl/perrong.	Uppsala kommun.

Anlägg laddplats för elbil.			Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.	Uppsala parkerings AB
Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar.			Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg 5 platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun.
Anlägg realtidsskylt för buss.			Idag finns realtidsskylt för tåg men ej buss. Komplettera detta.	Uppsala kommun.
	Anlägg väderskydd över cykelställ.			Uppsala kommun.
		Anlägg cykelpump.	Då många cyklar till denna station kan en cykelpump med möjlighet att pumpa däck med olika ventiler underlätta för användarna.	Uppsala kommun.
		Anlägg motorvärmare.		Uppsala parkerings AB

## Almunge Kyrka

### Markägare privat

Tabell 13. Åtgärder för pendlarparkering vid Almunge kyrka.

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part
Markerade p-platser.			Markera p-platser med räcke.	Uppsala kommun.
Plats för rörelsehindrade.			Markera 2 platser för rörelsehindrade.	Uppsala kommun.
Anlägg cykelställ med ramlås.			Hänvisa till cykelställ närmare hållplatsen Almunge skola. Att placera cykelställ här blir för långt från hållplats.	Uppsala kommun.
Anlägg anslutande gc-väg till parkeringen.			Anlägg gc-väg (trottoar) mellan bilparkering och hållplats.	Uppsala kommun.
Anlägg ledstråk vid hållplats.			Ledstråk/kontrasterande plattor saknas vid hållplatsen.	Uppsala kommun.
Trafiksäker korsningspunkt.			Hastighetssäkra övergångsställe med farthinder.	Uppsala kommun.
Anlägg skyltning.			Skyltas upp med vägmärke F29-2. Anlägg skyltning mellan parkering och hpl.	Uppsala kommun.
	Anlägg väderskydd över cykelställ		Detta gäller cykelstället vid Almunge skola.	Uppsala kommun.

	Anlägg laddplats för elbil		Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.	Uppsala parkerings AB
	Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar		Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun.
	Anlägg belysning för anslutande gc-stråk			Uppsala kommun.
	Anlägg realltidsskylt för buss.			Uppsala kommun.
		Anlägg cykelpump	Gäller för cykelställ vid hållplats Almunge skola.	Uppsala kommun.
		Anlägg papperskorg		Uppsala kommun.

## Rasbo – Godislunden

### Markägare privat

Tabell 14. Åtgärder för pendlerparkering vid Godislunden i Rasbo.

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part
Anlägg belysning.			Anlägg belysning vid både bil- och cykelparkering. Idag finns endast belysning från vägen.	Uppsala kommun.
Markerade p-platser.			Måla markerade p-platser. Totalt antal platser bibehålls (35 st).	Uppsala kommun.
Plats för rörelsehindrade.			Markera 2 platser för rörelsehindrade.	Uppsala kommun.
Anlägg cykelställ med ramlås.			Anlägg nytt cykelställ med 10 platser för standardcyklar.	Uppsala kommun.
Tillgänglighetsanpassning.			Hållplatsen är tillgänglighetsanpassad men det är brant till och från den. Åtgärda detta så att det blir mindre brant.	Uppsala kommun.
Trafiksäker korsningspunkt.			Det eventuella cykelstället saknar övergångsställe. Anlägg även farthinder.	Uppsala kommun.
Anlägg skyltning.			Skyltas upp med vägmärke F29-2. Anlägg skyltning mellan parkering och hpl	Uppsala kommun.
	Anlägg väderskydd över cykelställ.			Uppsala kommun.
	Anlägg laddplats för elbil.		Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska installeras och i så fall hur många laddstolpar.	Uppsala parkerings AB

	Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar.		Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun.
	Anlägg belysning vid gc-väg.		Anlägg belysning på gc-vägen som ansluter mellan parkering och närliggande gc-stråk.	Uppsala kommun.
	Anlägg realtidsskylt för buss.			Uppsala kommun.
		Anlägg pump.		Uppsala kommun.
		Anlägg motorvärmare.		Uppsala parkerings AB
		Anlägg papperskorg.		Uppsala kommun.

### Vid Vänge kyrka

Då detaljplan anger annat ändamål så åtgärdas inte denna parkering. Dock kvarstår behov av pendlarparkering i Vänge.

Tabell 15. Åtgärder för pendlarparkering nära Vänge kyrka

Åtgärder prio 1 (Ska-krav som saknas)	Åtgärder prio 2 (Bör-krav som saknas)	Övriga åtgärder (vore bra)	Kommentar	Ansvarig part
Anlägg mer belysning.			Idag finns enbart en trasig belysningsstolpe på bilparkeringen och belysning saknas för cykelparkeringen.	Uppsala kommun.
Markerade p-platser.			Markerade p-platser med räcke. Totalt antal platser blir samma som förut.	Uppsala kommun.
Plats för rörelsehindrade.			Markera 2 platser för rörelsehindrade.	Uppsala kommun.
Anlägg cykelställ med ramlås.			Anlägg nytt cykelställ med 20 platser för standardcyklar.	Uppsala kommun.
Anlägg anslutande gc-väg till parkeringen.			Behovet av att anlägga gc-väg mellan bilparkering och hållplats saknas då avståndet är mycket kort.	Uppsala kommun.
Trafiksäker korsningspunkt.			Hastighetssäkra övergångsställe med farthinder.	Uppsala kommun.
Anlägg skyltning.			Skyltas upp med vägmärke F29-2. Anlägg skyltning mellan parkering och hpl.	Uppsala kommun.
	Anlägg väderskydd över cykelställ.			Uppsala kommun.
	Anlägg laddplats för elbil.		Uppsala parkerings AB bedömer i samråd med Uppsala kommun om laddplats ska	Uppsala parkerings AB

			installeras och i så fall hur många laddstolpar.	
	Anlägg cykelställ med möjlighet att låsa fast olika typer av cyklar.		Möjlighet att låsa fast lådcykel, moped mm ska finnas. Detta kan samförläggas med cykelställ med ramlås eller förläggas bredvid som ett eget cykelställ. Anlägg 5 platser för lådcykel och moped.	Uppsala kommun.
	Anlägg belysning för anslutande gc-stråk.		Idag finns endast belysning för vägen.	Uppsala kommun.
	Anlägg realtidsskylt för buss.			Uppsala kommun.
		Anlägg motorvärmare.		Uppsala parkerings AB

## Referenser

Region Uppsala, 2019. *Riktlinjer för pendlarparkeringar i Uppsala län – Antagandehandling*. Region Uppsala, 2019-04-23.

Svensk Byggtjänst, 2012. *Bygg ikapp – för ökad tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning*. Mölnlycke, 2012.

SKL, 2010. *GCM-Handboken*. SKL och Trafikverket, 2010.

Trivector, 2016. *Beläggningsstudie centrala Östersund – Användning av parkeringsplatser för bil*. Trivector, Lund, 2016-10-14.

Uppsala kommun, 2016. *Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun*.

Stadsbyggnadsförvaltningen och kommunikationsstaben på Uppsala kommun.

Diarienummer: KSN-2014-1327. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/oversiktsplan-2016/>

Uppsala kommun, 2019. *Riktlinje för pendlarparkeringar*. Diarienummer: KSN-2019-1320. Uppsala kommun, 2019-05-29.