



Synpunkter på parkeringspolicy för Uppsala med riktlinjer

Sammanfattning

Parkeringspolicyn utgår från goda principer om att öka stadens attraktivitet genom att gynna hållbara färdmedel. Däremot tycker vi det saknas kvantitativa mål och ett antal konkretare punkter.

Viktigast av dessa är att ersätta parkeringsnorm för bil med en parkeringsnorm för cykel, att ställa större krav på stöld- och väderskyddad cykelparkering och att erbjuda parkering för lastcyklar.

Synpunkter på riktlinjer

Inriktningen om **attraktivare stadsmiljö** och **minskad bilrelaterad miljöpåverkan** är utmärkt - särskilt målen om att få bort bilparkering från gatumark, minska markparkeringen och att öka andel cykel / gång på bekostnad av bil. Vi ser gärna att gatuparkering för bil i gatumiljö (förutom RH) kan ersättas generellt, inte bara boende / arbetsparkering (även om det gärna får vara prioriterat).

Det är nödvändigt att biltrafiken minskar i absoluta tal, och det är bra att detta är med i planen. Det är bra att använda parkering för att skifta till hållbarare trafikslag. Vi vill ha en kraftigare minskning av biltrafiken i innerstaden (bilfri innerstad i någon mån kan mycket väl vara bäst för att nå planens mål) och tror att fler styrmedel (bilbegränsningar, trängselavgifter) kan behövas.

God sammanvägd tillgänglighet innebär bra principer om ökad tillgänglighet för cykel och övriga miljöeffektiva trafikslag. Vi ser gärna att *framkomligheten* för cykel specifikt är med som mål. Att omvandla kantstensparkering till cykelinfrastruktur kan där spela stor roll om det sker systematiskt.

Målet om längre avstånd till parkering för motorfordon är bra. Vi skulle gärna se som princip att cykel-P ska vara närmare belägen målpunkter än bilparkering.

Effektivare markanvändning och **fortsatt stark centrumhandel** tror vi också kan ske ännu bättre genom att just prioritera om markanvändning från bilparkering. Vi uppskattar också att centrumhandeln bäst skulle gynnas genom att utnyttja sin särart som lättåtkomlig med gång / cykel / kollektivtrafik, inte att den försöker konkurrera om (en allt mindre grupp) bilburna resenärer.

- Parkeringsstaxan diskuteras inte. Vi menar att den taxa som finns idag, givet dagens markpriser, trängsel och trafikpolitiska ambitioner innebär att kommunen *subventionerar* bilburna besökare. Den kan och bör förmodligen höjas på flera ställen.
- Vi vill gärna bemöta den kritik som förmodligen kommer från handelsrepresentanter : En bilgles eller bilfri stadsmiljö har generellt inneburit ökad omsättning för handeln i aktuellt område; se till exempel Lüneburg i Tyskland – eller konkret gågatan i Uppsala.

Värt att påpeka är att bilburna besökare till cityhandeln sedan länge är i minoritet, även om biltrafiken dominerar gaturummet på grund av dess platsbehov.

- *Parkeringsinformationssystem* får gärna inkludera cykel också.

Förslag generellt

- **Parkeringsnormen** för bostäder diskuteras inte. Vi vill att den *avskaffas* eller i alla fall minskas ordentligt. Helst generellt, men som minst för nya områden med ”gröna” ambitioner. Detta skulle göra det möjligt att bygga tätare, billigare och miljöeffektivare och att medborgare som inte vill betala för bilinfrastruktur slipper dess extra kostnader.

Parkeringsnormen är också högst konkret bilnormativ och utgör ett hinder mot den omställning till mindre bilresor i både andel och absoluta tal som planen önskar.

- För att kunna använda parkering som medel att styra trafiken bör **kommunen** vara **innehavare av parkering vid externhandel**, bland annat för att kunna sätta priser. Detta bör i varje fall vara ett ovillkorligt krav vid eventuell nyetablering av externhandel.
- Tillräcklig plats (kanske kombinerad med annan funktion vissa tider) bör beredas för **varuleveranser** och övrig angöring så att dessa inte blockerar cykelinfrastruktur.

Förslag om bilparkering

- Enligt önskemål från medlemmar är det också värt att komma ihåg de som önskar parkera vid **infartsparkering** med bil och fortsätta resan med cykel.
- Bilparkeringar får inte innebära fara för cykeltrafiken. Det ska alltid finnas **utrymme mellan bildörrar och ytor med cykeltrafik**, annars bör bilparkering inte tillåtas.

Särskilt gäller detta områden där bilister bara kan passera cyklister om de ligger inom dörrzonen från parkerade bilar – där finns det stor risk att cyklister kör farligt långt till höger för att inte vara i vägen för biltrafik bakom.

Förslag om cykelparkering

- En **cykelparkeringsnorm** med visst antal stöld- och väderskyddade cykelparkeringsplatser *inomhus* bör i stället antas för nybyggnation, på samma sätt som tidigare parkeringsnorm.
- Vid större noder för **kollektivtrafiken** ska säker och väderskyddad parkering finnas. Vid resecentrum ska inomhusparkering färdigställs snarast. Vi ser också gärna att det finns *bevakad* parkering vid resecentrum (förebild finns i till exempel Amsterdam).
- Alla större **arbetsplatser** bör efterstävas att också ha säker och väderskyddad cykelparkering. Brist på säker parkering är ett konkret hinder för pendling med dyrare cyklar.
- Alla större ställen för **handel** bör ha säker låsbar och gärna väderskyddad cykelparkering.
- Att kunna parkera cykel **i närheten av målpunkter** är en möjlighet med cykel och något som kan öka cykelns attraktivitet (liksom handelns). Detta bör bejakas.
- Vid alla större cykelparkeringar och i normer ovan ska ett antal platser finnas för **bredare eller längre cyklar** – framför allt familje/lastcyklar, men också tandem och cykel med släp.

Förslag på konkretiseringar

- Policyn tar vad vi såg inte upp (det kanske inte ligger inom riktlinjerna) hur många parkeringar olika slag som ungefär bör tillkomma i olika områden. Antalet cykelparkeringar bör utökas i centrum, särskilt parkeringar med väderskydd. Antal bilparkeringar bör minska, särskilt i centrum och vid externhandelsplatserna (det senare svårt påverka, men önskvärt).
- Inventering och förslag på var parkeringar ska läggas till / tas bort saknas. Som exempel vill vi att S:t Eriks torg och Fyris torg ska vara bilfria.

Terminologi

- Begreppet ”oskyddad trafikant” är en aning bilnormativt och får gärna ersättas med de trafikslag som avses. Själva tanken om staden upplevd som gående (eller cyklist) är god.