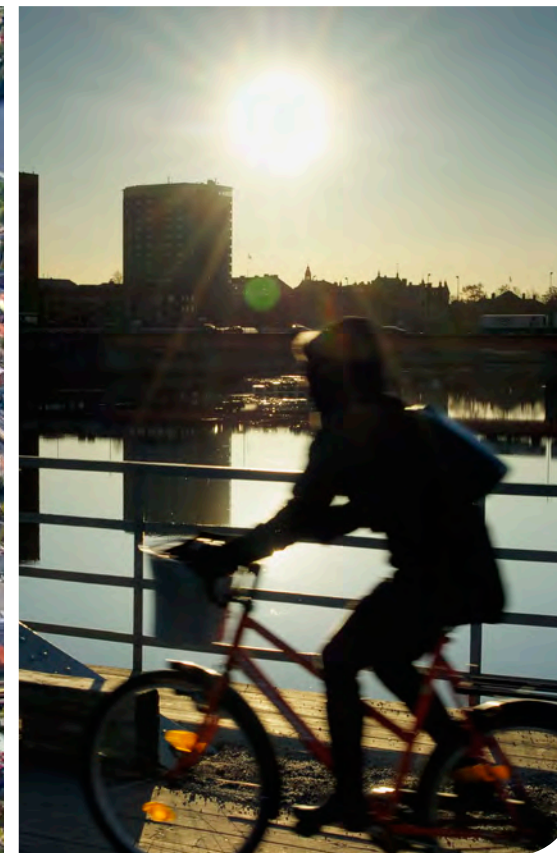
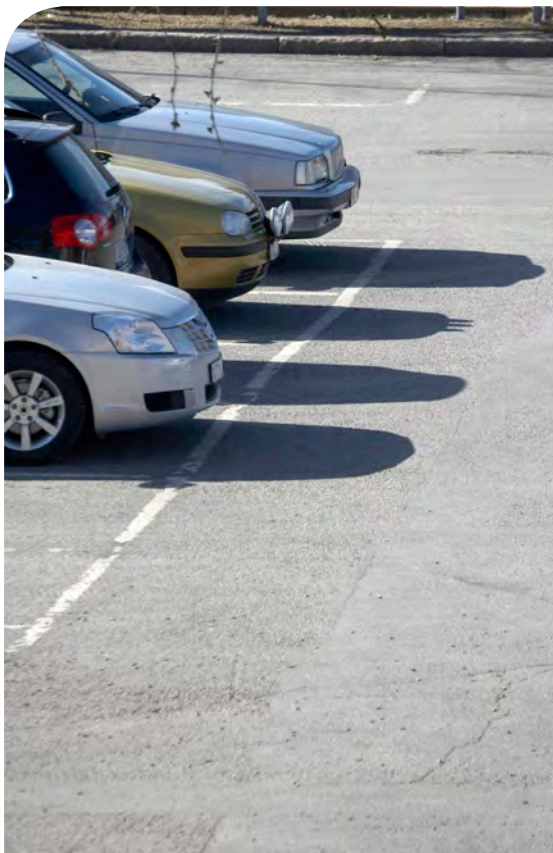


Parkeringsprogram

Kommunstyrelsen 2013-11-12



Innehåll

Inledning

Sammanfattning

Kommunala strategier – Övergripande mål

Planmonopolet styrmedel för parkeringar

Parkeringsstrategi

Mål för parkeringsprogrammet

Jämställdhet

Parkeringsnormer

Cykelparkeringsnormer

Bilparkeringsnormer

Biltäthet

Totala antalet personbilar i Umeå och Sverige

Cykelparkering

Cykeln i Umeå

Lokalisering av nya cykelparkeringar

1. Kungsgatan inklusive Vasagatan och Sveagatan
2. Nygatan inklusive Götgatan och Västra Kyrkogatan/badhuset
3. Rådhusplanaden inklusive området runt Umeå Central
4. Strandpromenaden
5. Västra Esplanaden

Cykelparkeringar i parkeringsanläggningar för bilar

Behovet av cykelparkeringar utanför centrumfyrcanten

Andra cykeltyper – ändrade förutsättningar

Cykelparkeringskontroller frigör cykelparkering

Gatemarksparkering

Datumparkering

Parkeringsförbudsområde

Varför parkeringsförbud?

Planerade parkeringsförbudsområden

Gatemarksparkeringar i parkeringsförbudsområde

Tomtmarksparkering

4	Parkeringsplatser för elbilar	18
5	Nya parkeringsanläggningar för bil	18
6	1. Kvarteret Klumpen, Väst på stan	20
6	2. Dragonskolans garage, Väst på stan	20
6	3. Kvarteret Muraren och dess omnejd, Väst på stan	20
7	4. Kvarteret Släggan (Dragonen), Centrum	21
7	5. Kvarteret Ymer (Margareta), Centrum	21
8	6. Renmarksplanaden (vid kvarteret Brage och Magne), Centrum	21
8	7. Kvarteret Lodet, Centrum	22
8	8. Rådhusplanaden, Centrum	22
8	9. Strandgatan (mellan broarna), Centrum	22
8	10. Kvarteret Nanna (Badhuset), Centrum	22
10	11. Järnvägsallén, Centrum	22
10	12. Sydöstra delen av centrum, Öst på stan	23
11	13. Kvarteret Mårdens närhet, Öst på stan	23
11	14. Kvarteret Renen (nära katolska kyrkan), Öst på stan	23
12	15. Tegs centrum, Teg	24
12	Avstånd till parkering	26
14	Privata anläggningar	26
14	Idrottsanläggningar	26
14	Samnyttjande och beläggningsstudie	26
14	Parkeringsköp	26
15	Grönt parkeringsköp	28
15	Avtal om grönt parkeringsköp	28
16	Pilotprojekt i kvarteret Forsete	28
16	Infartsparkering	29
16	Park & Ride	29
16	Park & Bike	31
17	Reserverade parkeringsplatser	33
17	Parkering för buss	33
18	Parkering för husvagn och husbil	33

Parkering för MC (tvåhjuliga motorfordon)	33
Parkering för rörelsehindrade	34
Målpunkter och reglering	35
Parkeringsledningssystem	36
Befintligt system	36
Utökat system	36
Parkeringsledning i centrum	36
Parkeringsledning via ITS och webbaserade hjälpmedel	37
Parkeringsavgifter	38
Varför betala för att parkera?	38
Avgiftszoner	38
Utökade avgiftszoner	38
Avgifter	40
Progressiva avgifter	40
Betalsystem	40
Ny generation av betalautomater	41
Framtida betalningshjälpmedel	41
Åtgärder	42
Indikationer	44
Uppföljningsmetod	44
Bilagor	45
Bilaga 1 Cykelparkeringsnormer	45
Bilaga 2 Bilparkeringsnormer	46
Bilaga 3 Datumparkering i Umeå	47
Bilaga 4 Datumparkering i Holmsund	48
Bilaga 5 Parkeringsförbudsområden	49
Bilaga 6 Historik parkeringsförbudsområden i Umeå	50
Bilaga 7 Umeås bebyggelseutveckling	52
Bilaga 8 Gatumarksparkering	53

Fotografer

Lars-Göran Norlin
Lars Lindh

Projektgrupp

Gator och parker vid Umeå kommun har varit uppdragsansvarig.

Katarina Bergström	Projektledare
Marie Frostvinge	Biträdande projektledare
Håkan Gustafsson	Umeå Parkering AB
Eiwor Wikström	Umeå Parkering AB
Daniel Lindström	Planering
Elin Pietroni	Planering
Lage Olofsson	Mark- och exploatering
Benny Sandberg	Detaljplanering
Torbjörn Sandberg	Gator och parker
Inger Engström	Gator och parker
Sara Olsson	Gator och parker
Jonas Sörlén	Gator och parker

Inledning

Umeås parkeringsprogram ska skapa en hållbar parkeringspolitik för staden, där vi skapar god tillgänglighet för centrums besökare och bidrar till stadens tillväxt men samtidigt ger förutsättningar att förbättra den bekymmersamma luftkvaliteten.

Staden och tiden förändras därför behöver också trafikmönstret ändras. Under ett antal år har bilen varit norm i planeringen men bland annat utrymmesbrist och luftkvalitetsproblem kräver nya lösningar. Att ha tillgång till bilen i vardagslivet är nödvändigt för många och den kan upplevas som en personlig frihet, men bilen är också ett stadsbyggnadsproblem då bilismen är utrymmeskrävande. Buller, luftföroreningar, växthusgaser och olyckor är andra negativa konsekvenser. Trafikleder skapar barriärer och oanvändbara restytor och bilåkningen i sig ersätter värdefull vardagsmotion.

Umeå kommun har som tillväxtmål att bli 200 000 invånare till år 2050. Detta kommer att ställa krav på att mark och infrastruktur används mer energi- och yteffektivt för att skapa långsiktig hållbarhet. I de fördjupande översiktsplanerna presenteras en parkeringsstrategi som ska medverka till en hållbar stadsutveckling och anpassa parkeringarna (parkeringslösningarna) till ett växande Umeå. Parkeringsprogrammet syftar till att konkretisera parkeringsstrategin och avser att skapa en hållbar parkeringspolitik med fokus på luftkvalitet och tillväxt.

I programmet behandlas transportslagen bil, tvåhjuliga motorfordon, buss, husvagn, husbil och cykel. Med en ökad konkurrens om parkeringsutrymmet i centrala Umeå måste en prioritering mellan olika användargrupper ske. De fördjupade översiktsplanerna visar på att det i första hand är besökare, boende och kunder som ska beredas plats för bilparkering i de centrala stadsdelarna och i sista hand arbetande/verksamma. Av centrumfyrkantens parkeringsplatser utgörs nästan 40 % av arbetsplatsparkeringar. Dessa bör successivt flyttas utanför centrumfyrkanten till samlande parkeringsanläggningar för att skapa utrymme för kundparkering som är viktigt för näringslivet.

För att nå målen i Umeå kommuns parkeringsstrategi arbetar kommunen med många olika åtgärder, bland annat satsningar på smarta elfordon, bilpooler, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Parkeringsavgifter är en annan åtgärd som kan leda till minskat bilresande i centrum. Erfarenheter och studier visar att satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykel med syfte att påverka färdmedelsvalen är relativt sett verkningslösa om de inte kompletteras med en aktiv parkeringspolitik.

Sammanfattning

Mål med parkeringsprogrammet

Målet med parkeringsprogrammet är att medverka till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Genom att följa intensionerna i de fördjupande översiktsplanerna där luftmiljö och tillväxt har varit viktiga förutsättningar skapar vi en långsiktig hållbar parkeringspolitik. Parkeringsprogrammet med en konkret åtgärdsplan ska fungera som ett handlingsprogram i planeringsprocessen.

Programmet är fastställt av kommunstyrelsen, KS, och innefattar hela Umeå kommun. Då parkeringsproblem främst förekommer i de centrala stadsdelarna ligger fokus huvudsakligen på detta område. Erfarenheter och studier visar att satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel med syfte att påverka färdmedelsvalen är relativt sett verkningslösa om de inte kompletteras med en parkeringspolitik. I de fördjupade översiktsplanerna presenteras en parkeringsstrategi som syftar till att frigöra och prioritera parkeringsplatser för besökande och boende i centrum samt skapa arbetsplatsparkeringar utanför centrumfyrkanten.

Styrmedel för en hållbar parkeringssituation

För att nå målen i parkeringsstrategin presenteras olika verktyg:

- Nya anpassade parkeringsnormer för bil och cykel.
- Grönt parkeringsköp. Detta innebär en reduktion av parkeringsnormen för anställdas parkeringar i utbyte mot ett ökat ansvarstagande hos fastighetsägaren i att åstadkomma ett förändrat resebeteende.
- Avgiftszoner och avgiftsdifferentiering ska anpassas så att det är ekonomiskt fördelaktigt för kunder respektive besökande att använda en samlad parkeringsanläggning före gatumarksparkering.
- Parkeringsledningssystem. Lättillgänglig information i form av skyltar vid strategiska platser, med syfte att minska söktrafiken i centrala Umeå.
- Öka samnyttjandet av parkeringsplatser så att fler kan använda dem till olika ändamål under olika tider på dygnet, t.ex. arbetsplatsparkeringar.

- Park and Ride. Parkeringsplatser i anslutning till kollektivtrafik för att bilister ska kunna lämna bilen på en parkering och fortsätta resan in till centrum med kollektivtrafik.
- Park and Bike. Arbetsplatsparkering lokaliseras utanför centrum. I parkeringshyran ingår en plats i ett cykelskåp och bilisten fortsätter resan till sin slutdestination på cykel.
- Nya parkeringsanläggningar för cykel respektive bil. Fler invånare innebär fler trafikanter och fler resor, därför måste planeringen av parkeringsplatserna ske på ett effektivt sätt.

Cykelparkeringar

Det finns cirka 1 800 cykelparkeringar inom centrumfyrkanten och mätningar visar att det finns en brist på 500-600 stycken. I programmet ligger fokus på att hitta och peka ut viktiga nya lägen för dessa nya cykelparkeringar inom centrumfyrkanten. Parkeringarna måste ligga i direkt anslutning till huvudnätet för gång- och cykel och nära de större målpunkterna. Genom föreslagna nya ytor för cykelparkeringar bedöms ca 1000 nya cykelparkeringar kunna skapas i centrumfyrkanten.

Bilparkeringar

Inom centrumfyrkanten finns idag totalt ca 2 100 parkeringsplatser för besökande, både allmänna och privata. Parkering för kunder, besökande och boende går före arbetsplatsparkering i stadskärnan och arbetsplatsparkeringar anordnas samlat utanför centrumfyrkanten. Genom föreslagna nya parkeringsanläggningar bedöms ca 800 nya parkeringar kunna anordnas i centrumfyrkanten. Totalt ca 2 500 nya parkeringar i de centrala stadsdelarna.

Gatumarksparkering erbjuds i de centrala stadsdelarna samt i äldre områden som har parkeringsförbudsområde. Avgiftszonerna för bil utökas successivt i takt med att staden växer och utvecklas.

Kommunala strategier – Övergripande mål

Kommunen har ett övergripande tillväxtmål om 200 000 invånare till år 2050 och det är detta mål som är utgångspunkten för översiktsplanen. För att nå detta mål med en hållbar utveckling har sex utvecklingsstrategier skapats som säger att tillkommande bebyggelse så långt som möjligt ska ske inom en fem kilometersradie från centrum, att staden ska kompletteras med nya stadskvarter intill gamla, att nya kvarter ska ha hög täthet, att bebyggelsen ska bidra till att skapa starka kollektivtrafikstråk, att centralt belägna trafikleder ska omvandlas till stadsmiljö, att satsningar ska ske på attraktiva offentliga gator, torg och parker och att planeringsprocessen ska genomsyras av öppenhet, demokrati och jämställdhet.

Genom att staden byggs inom en 5 km radie skapas förutsättningar för cykling i större utsträckning. Kommunfullmäktige antog även 2008 ett mål som säger att andelen resor som görs med kollektivtrafik, cykel eller till fots utgör tillsammans minst 55 procent av alla resor för boende inom Umeå tätort år 2014. År 2022 utgör andelen minst 65 procent av alla resor.

Planmonopolet styrmedel för parkeringar

Det är främst kommunerna som har rådighet över parkering, inom ramen för det kommunala planmonopolet, och därför är det på kommunal nivå åtgärderna kan vidtas för att förändra parkeringspolitiken. Att styra bilparkeringen är en av flera åtgärder som staden kan använda för att minska bilresandet och därmed förbättra luftkvaliteten, buller och trängselsituationen. Erfarenheter och studier visar att satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel med syfte att påverka färdmedelsvalen är relativt sett verkningslösa om de inte kompletteras med en parkeringspolitik¹.

Plan- och bygglagen (PBL) säger att kommunerna har det övergripande ansvaret för parkeringsplaneringen, enligt PBL 1 kap 2 § samt 4 kap 13§. Kommunen anger i plan var parkering skall ordnas. Kommunen har dock ingen skyldighet att ordna

parkering. Denna skyldighet vilar på fastighetsägaren. Bestämmelserna om krav på parkeringsutrymmen redovisas i PBL 3 kap 15-16§.

Parkeringsstrategi

I de fördjupade översiktsplanerna² presenteras parkeringsstrategin som syftar till att omfördela befintlig arbetsplatsparkering till förmån för kunder och boende samt styra den angöringstrafik som har sitt mål i centrum. Parkering för kunder, besökande och boende går före arbetsplatsparkering i stadskärnan. Arbetsplatsparkering anordnas samlat utanför centrumfyrkanten.

Parkeringsstrategins syfte har därur utvecklats i följande punkter;

- Skapa förutsättningar för förtätningar, stadsutveckling, ökat boende i centrum och en levande stadskärna
- Minska antalet arbetsresor utförda med bil till centrum, bl.a. genom att prioritera användare (minska antalet långtidsparkeringar i centrum, m.m.) Anställdas parkeringar ska erbjudas utanför stadskärnan.
- Skapa förutsättningar för att kombinera bilresa med kollektivtrafik- eller cykelresa till centrum.
- Tomtmarksparkering ska på sikt inte finnas i markplan i centrum.
- Samla parkeringar och öka samnyttjandet.
- Skapa trygga, säkra och funktionella cykelparkeringar som ligger rätt lokaliserade i förhållande till målpunkter.

För att nå målen i parkeringsstrategin presenteras olika verktyg såsom;

- Nya anpassade parkeringsnormer för bil och cykel
- Grönt parkeringsköp

¹ Den goda staden – Samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlands-erfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter. Vägverket publikation 2006:69

² Fördjupning för de centrala stadsdelarna och fördjupningen för Umeås framtida tillväxtområde.

- Avgiftszoner och avgiftsdifferentiering
- Parkeringsledningssystem
- Öka samnyttjandet av parkeringsplatser
- Park and Ride och Park and Bike-anläggningar ska tillskapas och att arbetsplatsparkering lokaliseras utanför centrumfyrkanten.
- Nya parkeringsanläggningar för cykel respektive bil

Nya parkeringsnormer för bil och cykel och grönt parkeringsköp är redan framtagna och finns att läsa om i de fördjupade översiktsplanerna som antogs 2011. Därför nämns dessa endast i ringa omfattning i parkeringsprogrammet.

Övriga punkter behandlas i detta parkeringsprogram.

Mål för parkeringsprogrammet

Målet med parkeringsprogrammet är att medverka till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Genom att följa intentionerna i de fördjupade översiktsplanerna där luftmiljön och tillväxten har varit viktiga förutsättningar skapar vi en långsiktig hållbar parkeringspolitik. Parkeringsprogrammet ska stödja och uppmuntra till ett hållbart bilanvändande ur ekologisk, ekonomisk och social synvinkel.

Parkeringsprogrammet med konkret åtgärdsplan ska fungera som ett handlingsprogram i planeringsprocessen. Programmet fastställs av kommunstyrelsen, KS.

Programmet omfattar hela Umeå kommun, men då parkeringsproblem främst förekommer i de centrala stadsdelarna ligger fokus huvudsakligen på detta område.

Jämställdhet

Jämställdhet handlar om att kvinnor och män ska ha lika rättigheter, möjligheter och skyldigheter inom livets alla områden. Umeå kommun har ett övergripande jämställdhetspolitiskt mål som är; Att skapa förutsättningar för att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Jämställdhetsarbetet handlar om att medvetandegöra livsvillkoren för flickor, pojkar, kvinnor och män i vår kommun.

Resvaneundersökningar visar att det är fler män än kvinnor som kör bil och att kvinnor i högre grad går, cyklar och åker kollektivt. Män använder bilen i högre utsträckning än kvinnor vid resor till och från arbetet, kvinnor använder bilen andra tider på dygnet såsom kvällar och helger. Vidare vet vi att kvinnor i högre omfattning än män känner sig otrygga i det offentliga rummet. Mot bakgrund om hur vi färdas och vilket färdmedelsval vi gör ställer det krav på utformningen.

Hur vi utformar bland annat cykel- och bilparkeringar kan påverka färdmedelsvalet. Det kan gälla både den fysiska planeringen såsom belysning samt närhet till människor i det offentliga rummet, men även lokala trafikföreskrifter kan påverka färdmedelsvalet då dessa reglerar prissättning och tidangivelse som ger olika förutsättningar för människor. Det kan exempelvis handla om att högre taxor inte påverkar män i lika stor utsträckning som kvinnor då de generellt sett tjänar mer. Ett annat exempel är att kvinnor i större utsträckning använder gatumarksparkering – som har en högre taxa – när det är mörkt ute, för det känns tryggare att parkera på gatumarksparkering istället för att stå i ett stängt parkeringsgarage där trygghetskänslan inte är lika stor.

Det är med andra ord viktigt att parkeringar utformas så de upplevs trygga oavsett tid på dygnet. En av många förutsättningar för en hållbar utveckling i Umeå kommun är att kvinnor och män ska ha samma rättigheter, möjligheter och skyldigheter i livets alla områden.

Parkeringsnormer

Parkeringsnormer är kommunens regelverk för hur bil- och cykelparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation. Parkeringsnormerna gäller som vägledning vid detaljplanläggning och som krav vid bygglovsgivning.

Cykelparkeringsnormer

Behovstalen för cykelparkering är mått framtagna utifrån kommunens och andra cykelkommuners erfarenheter. Dessa mått speglar det framtida behovet och målet av att öka andelen cyklande i Umeå. Målsättningen återspeglas i cykelparkeringsnormen. Parkeringsnormen för cykel finns att läsa i bilaga.

Cykelparkering ska i den mån det går i första hand anläggas inom aktuell fastighet men om detta inte går kan det vara lämpligt att kommunen och fastighetsägarna hittar gemensamma lösningar för uppställningsytor för cykel. Ett samarbetsavtal för friköp bör arbetas fram.

Bilparkeringsnormer

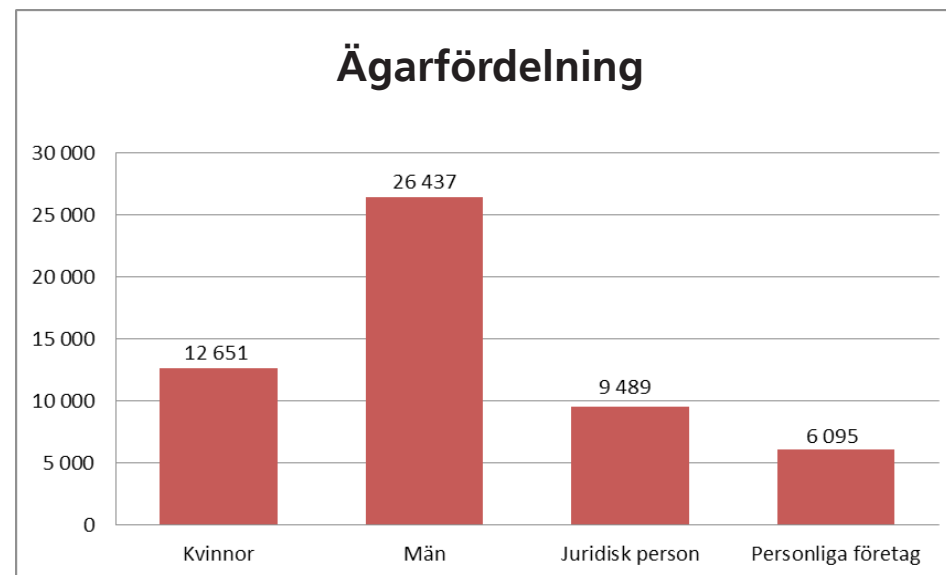
Parkeringsnorm för bil syftar till att skapa en balans mellan att säkerställa ett tillräckligt antal parkeringsplatser utifrån framtagna behovstal, samtidigt som normen ska möta och verkställa kommunens mål och riktlinjer om minskat bilanvändande till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Parkeringsnormen beskriver hur många bilplatser som krävs för boende, arbetande, kunder och besökare med flera. Bilparkeringsnormen finns att läsa i bilaga.

Biltäthet

I Sverige började den stora expansionen av bilismen efter andra världskriget och biltätheten har ökat stadigt sedan dess. Det finns dock några undantag under enstaka år då utvecklingen stagnerat. Sverige var det land som på 1970-talet hade högst biltäthet i Europa men på grund av låg tillväxt i den svenska samhälls-ekonomi mellan 1975-1995 ligger Sverige idag på en nionde plats.

Totala antalet personbilar i Umeå och Sverige

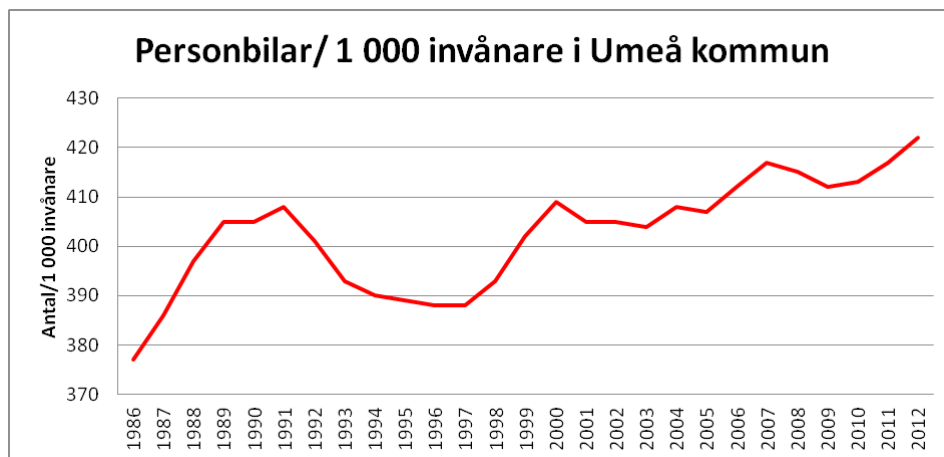
Den totala personbilsflottan 2011 var 4 401 532 i hela Sverige. I Umeå var antalet personbilar under samma år 48 577 stycken. Ägarfördelningen visas i figur 1.



Figur 1 visar ägarfördelningen av personbilar i Umeå kommun 2011. Källa Sveriges officiella statistik, Fordon i län och kommuner 2011.

I Umeå kommun fanns det den sista december 2012 cirka 49 495 personbilar i trafik och 13 947 personbilar som var avställda. Av de bilar som var i trafik var 32 207 nyare än 2000-årsmodell och 17 288 bilar var äldre än 2000-årsmodell. Detta visar att 53,6 % av bilarna är nyare än 2000-årsmodell. Den genomsnittliga åldern för en personbil i bruk i Umeå kommun är 12 år och medelåldern på de avställda bilarna är 27 år. Detta stämmer överens med riksgenomsnittet som visar att svenskarna byter bil med 11-12 års intervall.

Figur 2 nedan visar antal personbilar per 1000 invånare i Umeå kommun. Det man kan se är att antalet personbilar sjönk under 1990-talet fram till 1997 när Sverige var inne i en ekonomisk kris. Ser man till biltätheten i Umeå kommun har den ökat från mitten av 1980-talet och framåt. Umeå kommun har en biltäthet på 42,2%. I hela landet är biltätheten 46,4 procent, vilket innebär att ungefär varannan svensk är registrerad som ägare till en personbil³.



Figur 2 visar biltätheten i Umeå kommun. Kommunen har idag en biltäthet på 422 personbilar per 1000 invånare. Källa SCB.

Cykelparkering

En cykel står i genomsnitt parkerad 23 timmar per dygn³. Detta gäller även bilar med den skillnaden att bilen, av miljöskäl, helst ska vara parkerad vid bostaden huvuddelen av tiden, medan cykeln helst ska användas dagligen. Detta ställer höga krav på att det finns en bra och tillgänglig cykelparkering i direkt anslutning till cyklisternas målpunkter i centrum, vid arbetsplatser, osv. Det som är avgörande för om cykelparkeringen kommer att användas eller inte är i huvudsak dess placering. Cyklisten ställer krav på att kunna parkera i direkt anslutning till målpunkten och i nära anslutning till cykelvägar och attraktiva gatunät. En felplacering av cykelställen kan ibland vara avgörande för att de inte används. Enligt Cyklisters parkeringsvanor⁴, parkerar cyklisten sin cykel inom en radie av högst 25 meter från målpunkten, men detta påverkas också av vilken typ av ärende cyklisten har. Med andra ord kan man säga att det finns olika behov av cykelparkering. Har man korta ärenden (max över dagen) vill cyklisten parkera cykeln så nära målpunkten som möjligt. Pendlar man däremot till en annan ort så cykeln måste stå parkerad under hela dagen eller flera dygn, ställer man andra krav på parkeringen. Det kan vara väderskydd, bra låsmöjligheter, krav på säkerhet och trygghet samt belysning.

Det viktigaste vad gäller cykelparkering är att erbjuda tillräckligt antal platser där behoven finns och att cyklisten känner att cykelparkeringen är både säker och bekväm. Det är också viktigt att cyklisten visuellt kan se att en yta är tänkt att användas till cykelparkering. Detta kan man göra genom olika avgränsningar. Tydligast är att placera ut cykelställ och helst bör cykelställen vara i varierande typ så alla parkeringsbehov kan tillfredställas. Avgränsningen är viktig, den gör att det inte ser oorganiserat ut, den underlättar för rörelsehindrade och synskadade som inte behöver snubbla på cyklar som står i vägen. Dock är det viktigt att denna avgränsning inte skapar otrygghet genom att man inte har insyn till cykelparkeringen.

En cykelresa börjar och slutar alltid med en parkerad cykel, vilket är ett faktum som måste prioriteras lika högt i stadsplaneringen som bilparkeringar. Det bör till och

med prioriteras högre eftersom målet är att öka andelen resor med cykel och samtidigt minska biltrafiken. Ett bra hjälpmedel för att säkerställa cykelparkeringar är att införa cykelparkeringsnormer. Sedan 2011, när fördjupningarna⁵ antogs i kommunfullmäktige, har Umeå kommun en cykelparkeringsnorm.

Cykeln i Umeå

Det finns ca 1 800 cykelparkeringar inom centrumfyrcanten, siffran är för tillfälligt något mindre på grund av de byggnationer som pågår. Generellt finns det i Umeå tre typer av cykelparkeringar, markerad yta med påbudsskylt, framhjulställ och ramställ. Sedan 2009 har kommunen arbetat med att förbättra och till viss del till skapa nya cykelparkeringar inom centrumfyrcanten. Några cykelparkeringsplatser som har förbättrats är Renmarkstorget, Vasagatan, Skolgatan och vid Folkets hus. Förändringen har inneburit att cykelställ införts där det tidigare var en yta, vilket har gjort att cyklarna står mer ordnat jämfört med tidigare.

De fördjupade översiktsplanerna för Umeå samt för de centrala stadsdelarna innehåller en cykelparkeringsnorm, se bilaga. Normen ska användas vid all nyplanering. Behovet av cykelparkeringar är som störst i centrala Umeå, närmare bestämt i det område som benämns centrumfyrcanten. Av alla inköpsresor i centrum görs endast 30 % med bil. Det innebär att det görs väldigt många resor till fots, med cykel och med buss⁶.

För cyklisterna är det viktigt att kunna hitta cykelparkeringar i goda lägen. Under 2009 genomfördes räkningar av parkerade cyklar under maj-september i centrumfyrcanten. Resultaten visar att det finns ett underskott på 500-600 cykelparkeringar i centrumfyrcanten.

Huvudnätet för gång- och cykeltrafikanter korsar genom centrumfyrcanten längs ett antal gator; i östvästlig riktning längs Nygatan, Kungsgatan och Strand-

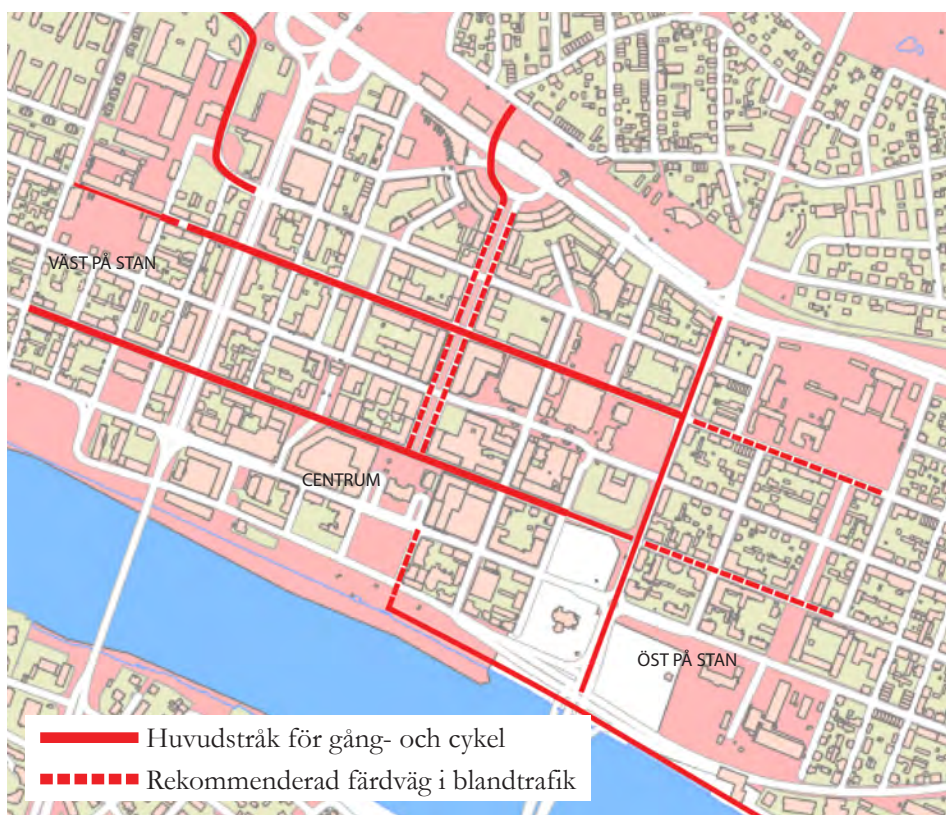
⁴ Vejdirektoratet 200 Idékatalog för cykeltrafik, sid 107

⁵ Cyklisters parkeringsvanor. Examensarbete vid Stockholms gatu- och fastighetskontor, 1997.

⁶ Fördjupningen för de centrala stadsdelarna och Umeås framtida tillväxtområde.

⁷ Resvaneundersökning i Umeå kommun, RVU 2006.

promenaden samt i nordsydlig riktning längs Rådhusplanaden och Östra Kyrkogatan. Det är längs och i anslutning till dessa stråk som behovet av cykelparkeringar är som allra störst. Främsta målpunkterna finns längs Kungsgatan och torget (Rådhusstorget och Renmarkstorget), men andra viktiga målpunkter där det är viktigt med bra och tillräckligt antal cykelparkeringar är Vasaplan, Umeå Central och Umeå Östra.



Karta 1 visar huvudvägnätet för gång och cykel i centrumfyrkanten.

Lokalisering av nya cykelparkeringar

Genom kommunens mätningar konstateras att det finns en brist på 500-600 cykelparkeringar i centrum. Då är inte behov som uppstår genom nyetableringar såsom Kulturhuset i kvarteret Heimdal, badhuset och Kungspassagens utökning medräknade. I parkeringsprogrammet fokuserar vi på att hitta och peka ut viktiga nya lägen för dessa 500-600 nya cykelparkeringar inom centrumfyrkanten. Parkeringarna måste ligga i direkt anslutning till huvudnätet för gång- och cykel och nära de större målpunkterna.

Genom föreslagna nya ytor för cykelparkeringar bedöms ca 1000 nya cykelparkeringar kunna tillskapas i centrumfyrkanten. Karta över lokaliseringarna finns på sidan 13.

1. Kungsgatan inklusive Vasagatan och Sveagatan

Längs Kungsgatan, som är det största shoppingstråket, är det viktigt med välplanerade och välplacerade cykelparkeringar. Den nyligen (2007-2008) ombyggda delen mellan Renmarkstorget och Vasagatan resulterade i prydliga led av parkerade cyklar längs de vita betongblock som initialt var avsedda som en dekorativ utsmyckning. Före ombyggnaden stod det parkerade cyklar kors och tvärs, detta har nästan helt försvunnit. Även om det tidvis finns brister där cyklar blockerar trappor och entréer så är det en förbättring gentemot tidigare.

I tur att byggas om står Kungsgatan, delen mellan Västra Esplanaden och Renmarkstorget (2012/2013). Här är det mycket viktigt att cyklister kan parkera på ömse sidor av gatan. På den södra sidan kommer cykelstall (92 parkeringsplatser) att finnas och på den norra sidan av gatan erbjuds cyklister att parkera cykeln på de vita betongblocken. Även Sveagatans nedre del bör hållas tillgänglig för cykelparkering. Renmarkstorget är planerat att byggas om (2015). På torget finns idag ca 400 cykelparkeringar vars placering och utformning är viktigt att se över i samband med ombyggnaden.

Längre österut finns redan cykelparkeringar på delsträckan mellan Vasagatan och Västra Kyrkogatan. Dessa är välanvända och ytterligare cykelparkeringar har gjorts längs Vasagatan i ambitionen att utöka antalet cykelparkeringar. I samband med att Västra Kyrkogatan byggs om (2012) och kvarteret Mimer byggs om till hotell planeras nya cykelparkeringar längs Kungsgatan, delen mellan Västra Kyrkogatan och Östra Kyrkogatan, 140 platser. Genom att kollektivtrafiken flyttar från Vasagatan till Västra Kyrkogatan frigörs också utrymme för nya cykelparkeringar i anslutning till Vasaplan. Dessa cykelparkeringar kommer närmare Vasaplan genom Västra Kyrkogatans omvandling till bussgata och bör därför kunna erbjuda väderskydd, bra läsmöjligheter, krav på säkerhet och trygghet och belysning, 120 cykelparkeringsplatser beräknas kunna tillskapas.

2. Nygatan inklusive Götgatan och Västra Kyrkogatan/badhuset

Nygatan är ett cykelstråk som framför allt leder genom centrumfyrcanten. Målpunkterna längs stråket är få. Sett västerifrån knyter Nygatan an till Kungsgatan via Götgatan. För många cyklister västerifrån och i viss mån norrifrån är Götgatan en anföringsgata mot centrum. Här finns en befintlig cykelparkering med 36 cykelparkeringar som behöver utökas. På hela sträckan mellan Skolgatan och Nygatan bör gatumark tas i anspråk för cykelparkering. 70 nya parkeringsplatser för cykel beräknas kunna iordningställas på denna sträcka.

Tankar på att ta i anspråk gatumarksparkering för bilar längs Nygatan finns och bilparkeringsplatser ska på sikt omvandlas till cykelparkeringar. En ytterligare möjlighet är att också förbättra och utöka cykelparkeringen längs Rådhusplanaden istället.

Ytterligare längre österut korsar Nygatan Vasagatan som är regionbussarnas främsta bytespunkt vid Vasaplan. Här har relativt nyligt byggts en cykelparkering med 32 platser som är mycket välanvända. Denna parkering skulle med fördel förses med skärmtak eftersom det är många som parkerar cykeln under hela dagen eller flera dygn. Cykelparkeringen är i dag försedd med ramställ, vilket innebär att man kan låsa fast cykeln i ramen. Nästa steg bör vara att förse parkeringen med väderskydd.

Vid Västra Kyrkogatan planeras Umeås nya badhus varpå behovet av cykelparkeringsplatser ökar på gatan som idag har cykelparkeringar i anslutningarna norr- och söderifrån ut mot Vasaplan. För att få så bra flöden som möjligt från Vasaplan till badhuset samt från Nygatanstråket så är en lämplig placering utmed parkeringshuset Nanna. Cykelparkeringarna är tänkta dels till badhuset dels till resande med kollektivtrafiken och behöver kunna erbjuda väderskydd, bra läsmöjligheter, krav på säkerhet och trygghet och belysning. Kommunen är inte markägare.

För att tillgodose behoven och undvika felparkerade cyklar måste mark för ytterligare cykelparkeringar avsättas längs Nygatanstråket, ”bakom” parkeringshuset Nanna. Även här ska man kunna erbjuda väderskydd, bra läsmöjligheter, krav på säkerhet och trygghet och belysning. Cirka 30 cykelparkeringsplatser kan tillskapas.

3. Rådhusplanaden inklusive området runt Umeå Central

Rådhusplanaden utvecklas och många lokaler har fått nya verksamheter längs gatan under 2011 genom de pågående ombyggnaderna i kvarteret Forsete (Kungspasagen). Handeln längs gatan ökar och den kommer att byggas om med start 2013. Idag finns det drygt 300 cykelparkeringar längs ömse sidor på sträckan Rådhusorget – Nygatan. I takt med att handeln ökar längs gatan behövs fler cykelparkeringar längs hela sträckan av Rådhusplanaden. I storleksordningen 180 nya cykelparkeringsplatser. Detta inkluderar inte cykelparkeringarna vid Järnvägstorget.

Längst i norr har en ny stadsdelsförbindelse byggts i form av en tunnel under järnvägen till Haga samt 250 nya cykelparkeringar i gradängar på Järnvägstorget.

På norra sidan av järnvägsstationen Umeå Central, vid Bangatan, planeras också cykelparkeringar, ca 380 platser. Cykelparkeringarna är tänkta till resande med järnvägen och behöver kunna erbjuda väderskydd, bra läsmöjligheter, krav på säkerhet och trygghet och belysning.



Karta 2 visar föreslagna platser på nya cykelparkeringar.

I direkt anslutning till Rådhusplanaden, vid kvarteret Lodet (nuvarande busstation), finns befintliga cykelparkeringar, dels längs med busstationen dels i förlängningen av Götgatan mot busstationen. Båda dessa ytor behöver fräschas upp med bra ytor, nya cykelställ med väderskydd och ramlåsmöjlighet. Cirka 50 nya cykelparkeringsplatser kan skapas.

4. Strandpromenaden

Merparten av cyklisterna längs Strandpromenaden kommer österifrån. Angöring till centrum görs vanligtvis via Östra och Västra Rådhusgatorna. Genom bygget av Umeås kulturhus "Väven" i kvarteret Heimdal kommer Västra Rådhusgatan betydelse att öka. Här planeras 270 cykelparkeringsplatser (många helt nya) i gradänger längs Östra och Västra Rådhusgatorna. Även på kajen i anslutning till det nya kulturhuset planeras en cykelparkering.

Längst i öster mot Kyrkbron planeras ett område kallat "Lugn och ro". För detta område och även i viss mån för besökande i centrum kan en cykelparkering placeras under Kyrkbron som skulle kunna avlasta centrums cykelparkeringar och ha fördelen att vara under tak.

5. Västra Esplanaden

I samband med planeringen för dels IKEA dels omvandlingen av Västra Esplanaden har behovet av en koppling i cykelvägnätet mellan IKEA i söder och centrum/Umestan framkommit. Längs denna sträcka planeras nya handelslokaler och därmed behövs även cykelparkeringar. Några större samlade anläggningar ryms inte, men däremot välplacerade mindre cykelparkeringar som kan tillgodose handels behov längs sträckan. I storleksordningen 60 nya cykelparkeringsplatser.

Cykelparkeringar i parkeringsanläggningar för bilar

För de nya bilparkeringsanläggningar som planeras inom centrumfyrcanten ska det utredas om cykelparkeringsmöjligheter kan skapas. Lägena är attraktiva och genom att cykelparkeringarna blir väderskyddade och på uppvärmd yta bedöms de ha potential att bli populära bland både dem som arbetspendlar till centrum och dem

som ska resa vidare med exempelvis buss. Även övriga besökare till centrum ska kunna använda cykelparkeringen.

Viktigt att beakta vid utökning av cykelparkeringar i centrala Umeå är att varuleveranser och soptömningsfordon ska kunna ta sig fram. Det har också varit en del problem med parkerade cyklar på parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning varför det kan vara klokt att tydligare skilja på ytor för parkeringsplatser för rörelsehindrade respektive ytor för cykelparkeringar.

Behovet av cykelparkeringar utanför centrumfyrcanten

Genom den successiva övergången till mer hållbara transportsätt (buss, cykel och gång) ökar intresset och behovet av cykelparkeringar i anslutning till busshållplatser främst i stadens utkanter samt i kommundelarna och andra tätbebyggda områden. Praktiska lösningar med en kombinerad busskur och cykelparkering (väderskyddad) finns och fler bör installeras under de närmaste åren.

Beroende på hur områdena och deras funktion utvecklas finns också behovet av att se över cykelparkeringar vid Umeå Östra och Umeå C. Vid Umeå Östra finns 145 cykelparkeringsplatser på älvssidan och 325 platser på sjukhussidan. Vid Umeå C byggs 250 cykelparkeringsplatser i cykelgradänger på Järnvägstorget. Ytterligare cykelparkeringar planeras norr om järnvägen vid Bangatan för att tillgodose framtida behov.

Vid Norrlands universitetssjukhus samt vid Umeå universitet finns också stora behov av cykelparkeringar, men här äger kommunen i stort sett ingen mark utan det är Landstingets och Akademiska hus ansvarsområden.

I Umeå tätort finns behov av att kunna parkera cykeln på ett säkert och tryggt sätt innan resan fortsätter med buss. Några hållplatser som kan vara aktuella är Löftetsgränd, Ersmark, Mariebergsskolan, Hermelinvägen och Fogvägen. Men lämpliga platser för att utöka busshållplatserna med cykelparkering bör inventeras tillsammans med UKF, kollektivtrafiken.

Umeås flygplats ligger nära centrum varför det är både många anställda och resenärer som kan tänka sig att använda cykeln till flyget. Umeå Airport har under 2013 i samarbete med Be Green Umeå byggt ett cykelparkeringsgarage med 16 parkeringsplatser. De befintliga cykelparkeringsplatserna (30 st) anläggs med skärmtak. Dock är behovet större än så.

Andra cykeltyper – ändrade förutsättningar

Ser man på andra städer i Europa med höga cykelandelar kan man se en växande samling av cykeltyper. Det blir allt vanligare med olika typer av lastcyklar och cykelkarror och dessa kräver större parkeringsutrymme än vanliga cyklar, varför det i framtiden även är viktigt att planera cykelparkeringar utifrån dessa cyklars förutsättningar. Vidare kan människor med olika funktionsnedsättningar vara i behov av hjälpmedel som kräver större parkeringsutrymmen.

Cykelparkeringskontroller frigör cykelparkering

Cyklar som är kvarlämnade och cyklar som betraktas som skrotcyklar skapar problem när de lämnas övergivna på gatumark, dels upptar de plats och dels ger de oftast ett stökigt och rörigt intryck. Cyklar betraktas som fordon och flytt av



Exempel på en annan cykeltyp.

fordon lyder under lagen om flytt av fordon i vissa fall.⁷ Om du parkerar fel kan ditt fordon komma att flyttas. Kommunen, polisen eller Trafikverkets region kan besluta om flyttning. En förutsättning för att ett fordon ska kunna flyttas är att det är uppställt/parkerat i strid mot föreskrifter om stannande och parkering eller att det hindrar trafik eller utgör fara. Flyttning kan bland annat bli aktuellt om fordonet parkerats så det försvårar snöröjning eller renhållning, är parkerat på en parkeringsplats för rörelsehindrade eller på en gång- eller cykelbana.

Lagen om flyttning av fordon i vissa fall reglerar också när felparkerade fordon eller fordonsvrak får flyttas av myndighet och när fordon anses vara fordonsvrak.

Umeå kommun gör en översyn av parkerade cyklar i centrum en till två gånger per år. Det sker genom annonsering i förväg där kommunen talar om under vilken tid arbetet kommer att ske. Sedan märks de cyklar som man vet stått länge på samma plats. Kommunen registrerar plats, fabrikat, ramnummer samt tar en bild på cykeln vid insamlingen. Listan skickas till polisens hittegods och kommunen förvarar cyklarna under tre månader varefter kommunen blir ägare till cyklarna (hittegods) om de inte har hämtats ut. Cyklar som bedöms som skrot, till exempel saknar hjul, tas om hand direkt och skickas som skrot.

Umeå kommun satsar på att skapa fler cykelparkeringar inom centrumfyrcanten och de ska finnas på strategiska platser. Genom att kontrollera parkerade cyklar med jämna mellanrum kan platser frigöras till fler besökare och minska risken för att personer med funktionsnedsättning och varutransportörer får svårt att ta sig fram på till exempel gågatorna. Det är viktigt att cykelparkeringskontroller genomförs regelbundet. Ett samarbete mellan kommunen och Upab, som är kommunens parkeringsbolag kan innebära en effektivare hantering och utreds för närvarande.

⁷ Lag (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Gatumarksparkering

Tekniska nämnden är kommunens organ för förvaltning och drift av kommunens anläggningar, gator, vägar, parker och allmänna platser. Inom centrumfyrkanten finns idag totalt ca 2 100 parkeringsplatser för besökande, både allmänna och privata. Platserna är fördelade enligt följande:

- Ca 380 parkeringsplatser på gata (gatumarksparkeringar).
- På tomtmark ca 980 platser i parkeringshusen Nanna (486), Parketten (376) och Dragonen (115).
- Ca 750 platser på annan/övrig tomtmark, varav Upab ansvarar för övervakning av 400 platser i sju anläggningar.

Detta kapitel hanterar gatumarksparkeringen och de övriga två punkterna hanteras i kapitlet tomtmarksparkering.

Datumparkering

Datumparkering innebär att parkering är förbjuden på gatusida med jämna husnummer under jämnt datum. Motsvarande gäller udda nummer under udda datum. Normalt gäller datumparkering på natten (från midnatt) och förmiddagen. Parkerar man bilen på kvällen får man tänka på vilket datum det är efter midnatt.

Datumparkering införs för att möjliggöra snöröjning, sand- och lövsopning samt sophämtning. I större städer där parkeringsplatser på gatan behövs för de boende kan man som alternativ skylta parkeringsförbud en särskild tid en viss veckodag på dagtid. Där det är datumparkering ska åtminstone ena sidan av gatan vara fri från parkerade bilar under angiven tid så att underhållsfordon kommer fram och kan genomföra sitt uppdrag med god kvalitet. I Umeå gäller datumparkering dagligen mellan kl. 0-8.

Datumparkering finns i Umeå stad och Holmsund (se bilaga) och bör ses över och utökas i takt med att staden växer utanför dess gränser. Även i Obbola, Sävar och Hörnefors bör datumparkering införas. Villabebyggelsen med egna uppfarter

innebär att parkeringsproblematiken är liten i kommundelarna. Det förekommer dock att bilar står parkerade länge på gatorna och förorsakar problem, vilket skulle kunna begränsas genom ett införande av datumparkering.

Parkeringsförbudsområde

En parkeringsförbudsområde är ett område inom vilket man inte får parkera längs gatorna om det inte är skyltat med parkering tillåten. Fördelen med parkeringsförbudsområde är att det är enkelt att förstå för trafikanterna var det är tillåtet att parkera. Parkeringsreglerna blir enhetliga och lätta att förklara. Beslut om parkeringsförbud tas i Tekniska nämnden.

I Umeå finns idag ett antal parkeringsförbudsområde enligt bilagd karta. Parkeringsförbudsområde har införts över tid i enlighet med bilagd historik.

Varför parkeringsförbud?

Parkeringsförbud införs för att öka framkomligheten för alla trafikslag samt för att förbättra trafiksäkerheten (parkerade bilar skymmer sikten). Ytterligare motiv för parkeringsförbudszon är:

- **Smala gator** där underhållsfordon (t. ex. snöröjning, sopning, sophämtning) och utryckningsfordon har problem att ta sig fram - finns exempelvis på Röbbäck, Haga, Sandbacka och Teg.
- **Gator belägna nära centrum eller sjukhus/universitet** där man vill undvika arbetsplatsparkering på gatumark då det orsakar problem för såväl boende som underhållsfordon och utryckningsfordon.
- **Områden med flerbostadshus/hyreshus** med begränsad tillgång till parkeringsplatser på tomtmark, där underhållsfordon och utryckningsfordon inte kan ta sig fram. Här finns behov av att begränsa parkeringen på gatan till sträckor som bedöms lämpliga ur framkomlighets- och trafiksäkerhetsperspektiv.

Förbudet kan införas på en enskild gata och gäller då fram till nästa vägkorsning. I de fall problemet med parkerade bilar är av mer omfattande karaktär är det lämpligare att införa en parkeringsförbudsområde.

I detaljplanelagda områden har från och med 1960-talet behovet av uppställningsplatser för bil (såväl boendeparkering som gästparkering) tillgodosetts vid bygglovgivning. Se bilaga Umeås bebyggelseutveckling som översiktligt illustrerar när områden har detaljplanelagts. I de områden där detta har beaktats i planeringsskedet så är behovet av gatuparkeringar litet. I alla nybyggda områden i modern tid är parkeringsfrågorna därmed lösta i detaljplane- och bygglovsskedet och gatuparkering ska inte behövas.

Planerade parkeringsförbudsområden

Umeå växer och en utökning av befintliga parkeringsförbudsområden gjordes hösten 2012. En viktig parameter när beslutet togs var att gränsdragningen blev enhetlig, tydlig och lättförståelig för trafikanterna. Flera av de befintliga, små parkeringsförbudsområdena sammanfogades till ett större område där enhetliga parkeringsregler gäller.

Allra enklast att förstå blir det för trafikanterna om en parkeringsförbudsområde skapas för hela Umeå tätort, vilket innebär att man skyltar ”P” där man får parkera och på tilläggstavlor anger eventuell tidsangivelse. En utökning av parkeringsförbudsområden kommer att göras successivt under en tid framöver. Kommande etapper inkluderar sannolikt Teg, delen mellan Tegsbron och Kyrkbron, där boende signalerar att det är problem samtidigt som gatorna är smala samt villaområdena på Umedalen där det också är problem.

Det är inte aktuellt med parkeringsförbudsområden i kommundelarna (Sävar, Hörnefors, Holmsund/Obbola) i dagsläget.

Gatumarksparkeringar i parkeringsförbudsområde

I områden med parkeringsförbud görs en bedömning av behovet av gatumarksparkeringar. Då behovet av uppställningsplatser för bil beaktats i detaljplane- och bygglovsskedet sedan 1960-talet, i enlighet med plan- och bygglagen, har många områden litet behov av gatumarksparkering. Ett större behov av gatumarksparkeringar finns i äldre bostadsområden.

200-300 meters avstånd (fågelvägen) till närmaste gatumarksparkering bedöms som rimligt. Ibland kan avståndet vara något längre (se bilaga). Det kan jämföras med kollektivtrafikens bedömningsgrund för god standard med avseende på närhet till hållplats där 0-300 meter bedöms som god standard, 300-450 meter mindre god standard och över 450 meter är låg standard.

Barnperspektivet beaktas dels genom att möjligheten att parkera längs bostadsgator begränsas - vilket gynnar barn som annars kan skymmas bakom parkerade bilar - dels genom att tidsbegränsade gatumarksparkeringar (30 min) införs vid de förskolor där det bedöms att behov finns.

Tomtmarksparkering

Umeå Parkering AB, Upab, är ett kommunalt bolag som har till uppgift att erbjuda parkeringsplatser på kvartersmark. Upab är huvudansvarig för besöksparkeringen i centrum. Vidare övervakar Upab alla parkeringsplatser på gatumark i Umeå. Upab, ansvarar för ca 980 parkeringsplatser i tre anläggningar:

- Parkeringshuset Nanna: 486 st
- Parkeringshuset Parketten: 376 st
- Parkeringshuset Dragonen: 115 st

Under vardagar (måndag till fredag) nyttjas ca 220 parkeringsplatser till arbetsplatsparkering i Nanna och Parketten (110 per anläggning).

Den genomsnittliga belägningsgraden för de befintliga parkeringshusen är 74 % för Nanna och 83 % för Parketten, vilket är en kraftig ökning om man jämför med 2000 års siffror då belägningsgraden för Nanna var 44 % och Parketten uppvisade 37 %.

Kapacitetsutnyttjandet bör inte överstiga 85-90 %⁹, vilket innebär att det alltid ska finnas lediga platser för tillkommande besökare utan söktrafik. Dock bör respektive anläggning studeras, då det kan upplevas som fullbelagt vid en lägre belägningsgrad.

Parkeringsplatser för elbilar

I dagsläget finns det fem parkeringsplatser för elbilar i parkeringshuset Nanna och de platserna uppfyller för närvarande efterfrågan. Antalet parkeringsplatser för elbilar föreslås genomgå en översyn både när det gäller antal och teknisk funktion. Umeå Energi har kommunstyrelsens uppdrag att se över den framtida laddstrukturen för elbilar, vilket bör samordnas med Upab.

Nya parkeringsanläggningar för bil

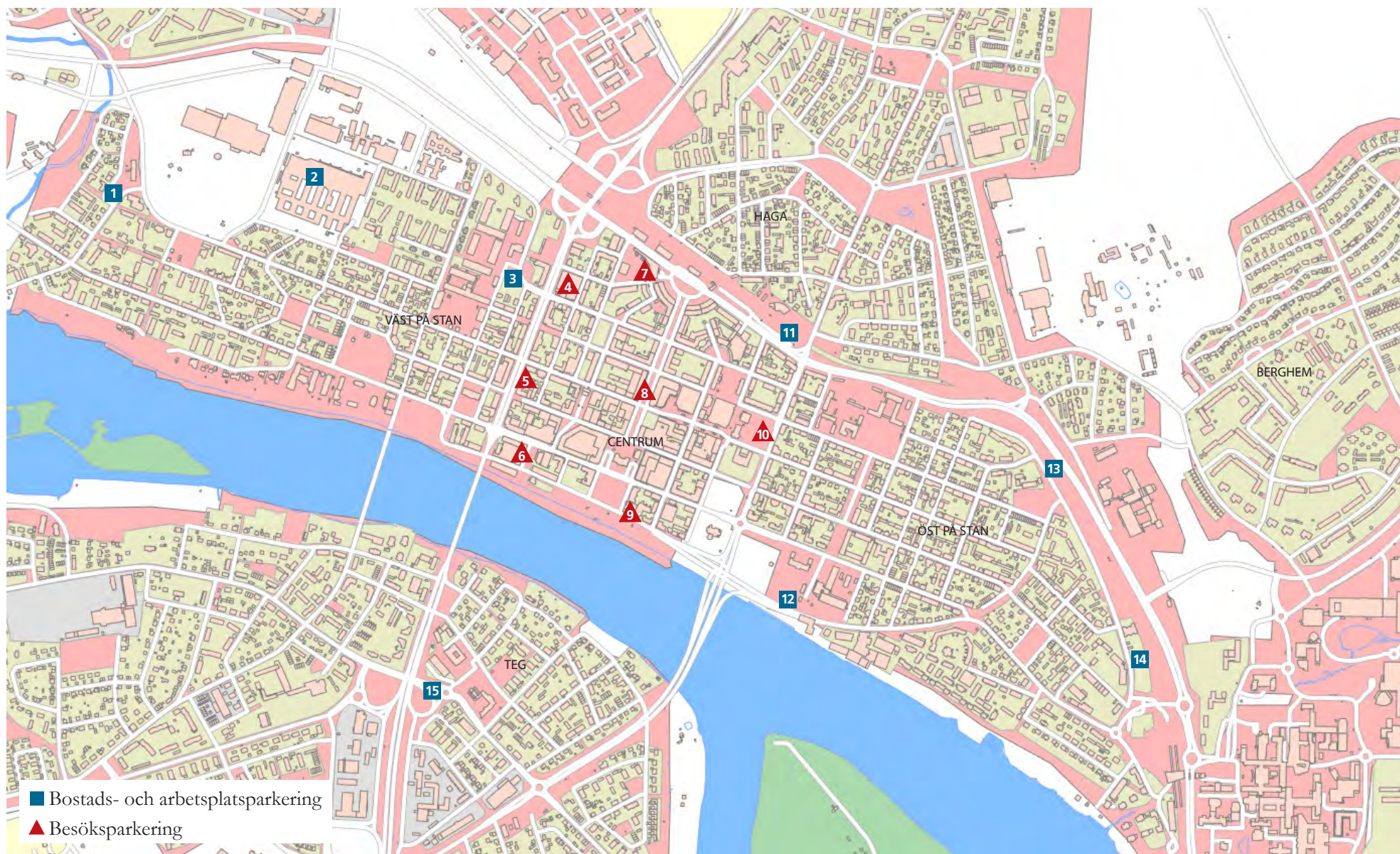
Det är viktigt både ur ett planeringsperspektiv och ur ett ekonomiskt perspektiv att inte etablera nya parkeringsanläggningar innan ett kundunderlag finns. Rivnings-tomter och större markparkeringsytor kan tillfälligtvis fungera som parkeringsanläggningar till dess att volymer nås som utlöser nya parkeringsanläggningar. Det är också viktigt att inventera befintligt utbud av anläggningar innan det byggs nytt (ex. Dragonskolans garage).

I fördjupningen för de centrala stadsdelarna pekas ett antal områden ut där nya parkeringsanläggningar kan anläggas. I arbetet med parkeringsprogrammet har dessa utgjort grunden, men även andra platser föreslås, se karta på sidan 19. Platser för nya parkeringsanläggningar har föreslagits utifrån fördjupningens inriktning att parkering ska ske utanför eller i centrumfyrcantens utkant. Andra förutsättningar har varit huvudvägnätet för bil och att parkeringsplatser ska vara lätta att finna oavsett från vilket väderstreck man angör centrum.

Till varje parkeringsanläggning har en kvalitativ bedömning utifrån transportsystem, ekonomi, luftkvalitet och målpunkter gjorts. Detta ska ses som en fingervisning och behöver utredas vidare om man bestämmer sig för att gå vidare med något alternativ. Innan en föreslagen plats blir föremål för en detaljplaneändring bör en spridningsberäkning med avseende på emissioner till luft göras.

De föreslagna parkeringsanläggningarna ska ses som möjliga lägen och det finns ingen rangordning mellan de olika alternativen då stadens behov, utveckling och därmed förutsättningar förändras i snabb takt. Dock ser kommunen att man inom de närmaste 3-4 åren först utreder placeringarna vid kv. Nanna, kv. Muraren, Järnvägsallén samt kv. Ymer. I detta tidiga skede finns många osäkerhetsfaktorer avseende gaturum, trafikflöden, antal uppställningsplatser, mm som måste utre-

⁹ Parkering – politik, åtgärder och konsekvenser för stadstrafik, VTI, 23-2010



Karta 3 visar föreslagna platser på nya parkeringsanläggningar.

500 m

das vidare och i detaljplanearbetet görs miljökonsekvensbeskrivningar (MKB). Skulle en MKB göras i detta tidiga skede finns det risk att parkeringsanläggningar sorterar bort på felaktiga grunder.

Angivna uppgifter i parkeringsprogrammet avseende antal uppställningsplatser för bilar i respektive parkeringsanläggning är teoretiska uppskattningar utifrån ytans storlek och vad för slags parkeringsanläggning som skulle kunna byggas på platsen. I detaljplane- och bygglovsarbetet kan ytterligare förutsättningar behöva beaktas såsom platsens förutsättningar, trafikvolym (kopplat till luftmiljö) och andra in-tressen som kan påverka (minska) antalet. Det angivna antalet ska därför betraktas med försiktighet.

1. Kvarteret Klumpen, Väst på stan

Kvarteret Klumpen är lokaliserat Väst på stan, vid Skolgatan och Ängesvägen. En parkeringsanläggning skulle kunna ge ca 100 parkeringsplatser och medge möjlighet till parkeringsköp för bostadsändamål. Kommunen är markägare och området är detaljplanelagt för fordonsparkering.

Antal parkeringsplatser: 100 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Bostadsparkering

Transportsystemets struktur: Läget är acceptabelt utifrån syftet.

Luftkvalitet: Bedöms klara miljökvalitetsnormen för luft med hänvisning till trafikmängd och det öppna gaturummet.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till standardkostnad.

Målpunkter: Närboende

2. Dragonskolans garage, Väst på stan

Dragonskolans garage är en befintlig anläggning som inte används fullt ut. Parkeringen är lokaliserad under Dragonskolan med infarter från Signalvägen samt Olofs Palmes gata. Idag finns det ca 500 parkeringsplatser men bedömningen är att ca

50-60 % används. Detta överskott av parkeringsplatser skulle kunna användas för parkeringsköp för bostadsändamål eller för anställdas parkering. Anläggningen kan kompletteras med Park & Bike, se avsnitt längre fram.

Antal parkeringsplatser: tillskott på ca 200 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Bostads-och arbetsplatsparkering

Transportsystemets struktur: Placeringen är relativt god med anslutning till E12 via Ridvägen.

Luftkvalitet: Bedöms klara miljökvalitetsnormen för luft med hänvisning till trafikmängd och det öppna gaturummet.

Ekonomi: Befintlig anläggning

Målpunkter: Verksamheter och bostäder Väst på stan

3. Kvarteret Muraren och dess omnejd, Väst på stan

En parkeringsanläggning i kvarteret Muraren med dess omnejd är attraktiv. Kvarteret är lokaliserat vid Ridvägen med närhet till Västra Esplanaden. Kommunen är markägare och anläggningen är en av de anläggningar som kan tillgodose centrum med arbetsplatsparkering genom parkeringsköp. Muraren och ytterligare parkeringsanläggningar i anslutning till kvarteret kommer att hanteras i det planprogram som ska tas fram för området. En detaljplaneändring krävs.

Antal parkeringsplatser: 350 uppställningsplatser i Muraren + ytterligare anläggning men antalet beror på lokaliseringen

Huvudsakligt ändamål: Arbetsplatsparkering

Transportsystemets struktur: Ett mycket bra läge utanför centrumfyrkanten vid Ridvägen med närhet till Västra Esplanaden.

Luftkvalitet: Läge och angöringsvägar behöver väljas för att kunna beräkna hur anläggningen påverkar förutsättningarna att klara miljökvalitetsnormen för luft, och påverkan på närliggande gator. Bedöms klara luftkvalitetsnormen med bästa placer-

ing och angöringsvägar.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till standardkostnad.

Målpunkter: Verksamheter

4. Kvarteret Släggan (Dragonen), Centrum

För att utveckla befintlig parkeringsanläggning för besökande i Dragonen i kvarteret Släggan m.fl. krävs ett samarbete med fastighetsägarna eftersom kommunen inte är markägare. In- och utfartsmöjligheter behöver utredas vidare. En detaljplaneändring krävs.

Antal parkeringsplatser: Kräver vidare analys.

Huvudsakligt ändamål: Bostads- och besöksparkering

Transportsystemets struktur: I anslutning till Västra Esplanen och Järnvägsallén som ingår i det primära huvudvägnätet för bil. Ett bra läge i randen av centrumfyrkanten men bygger på att en in- och utfart kan anordnas mot Järnvägsallén.

Luftkvalitet: Angöringsvägar behöver utredas för att bedöma om anläggningen klarar luftmiljö kvalitetsnormen och påverkan på närliggande gator. Närhet till bostäder.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till standardkostnad.

Målpunkter: Besökare till nordvästra delen av centrum samt bostäder.

5. Kvarteret Ymer (Margareta), Centrum

Det råder brist på parkeringsplatser i den sydvästra delen av stadskärnan. En lokalisering av en parkeringsanläggning i närheten av Tegsbron är viktigt som besöks-parkering eftersom det finns få parkeringsmöjligheter nära Tegsbron. Totalt skulle Ymer kunna medföra ca 300 parkeringsplatser.

En parkeringsanläggning i kvarteret Ymer är beroende av planerna för Västra Esplanaden, att E4 och E12 flyttas bort från Västra Esplanaden samt att trafikflödena på Västra Esplanaden måste sänkas rejält för att luftmiljö kvalitetsnormen ska kunna klaras. En eventuell parkeringsanläggning i kvarteret Ymer måste utvärderas

i omvandlingsplanerna för Västra Esplanen. Vidare är det viktigt att beakta kollektivtrafikens behov och utrymmeskrav i t.ex. korsningen Västra Esplanaden. Kommunen är markägare men en detaljplaneändring krävs.

Antal parkeringsplatser: 300 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Bostads- och besöksparkering

Transportsystemets struktur: Ett optimalt läge i randen av centrumfyrkanten. I anslutning till Västra Esplanaden som ingår i det primära huvudvägnätet för bil. Är lokaliserad nära Skolgatan som är ett prioriterat kollektivtrafikstråk.

Luftkvalitet: Försvårar möjligheten att klara miljö kvalitetsnormen för luft.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till något över standardkostnad.

Målpunkter: Centrum och till verksamheter Väst på stan samt bostäder.

6. Renmarksesplanaden (vid kvarteret Brage och Magne), Centrum

En parkeringsanläggning i/under Renmarksesplanaden och kvarteret Brage skulle innebära att man nyttjar lutningen och bygger ett parkeringsgarage för besökande med infart från Strandgatan respektive Storgatan. Parkeringsgaraget skulle kunna rymma ca 100 parkeringsplatser. Detta alternativ skulle kunna ge en avlastning åt kvarteret Heimdalen men kräver vidare utredning, då det bland annat är viktigt att beakta infart till kvarteret Magne från Renmarksesplanaden samt infart och varuintag till Scandic hotell Plaza. Kommunen är inte markägare till kvarteret Brage eller till kvarteret Magne och en detaljplaneändring krävs.

Antal parkeringsplatser: 100 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Bostads- och besöksparkering

Transportsystemets struktur: Placeringen är relativt god med anslutning till Västra Esplanaden via Strandgatan respektive Storgatan och i randen av centrumfyrkanten.

Luftkvalitet: En noggrannare analys krävs för att bedöma om anläggningen klarar

miljökvalitetsnormen för luft och påverkan på närliggande gator.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till något över standardkostnad.

Målpunkter: Centrum och till verksamheter Väst på stan samt bostäder.

7. Kvarteret Lodet, Centrum

Kvarteret Lodet är lokaliserad vid Järnvägsallén mellan Magasinsgatan och Rådhusplanaden. Kommunen äger fastigheten Lodet. På längre sikt kan kvarteret möjligen bli tillgängligt för parkeringsgarage med ca 200 platser. Görs en exploatering är det viktigt att en bedömning av parkeringsmöjligheter för besökande utreds. Detaljplaneändring krävs.

Antal parkeringsplatser: 200 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Bostads- och besöksparkering

Transportsystemets struktur: Mycket bra läge vid Järnvägsallén med närhet till Västra Esplanaden. Ingår i det prioriterade bilnätet samt är lokaliserad i randen av centrumfyrcanten.

Luftkvalitet: Risk för att miljökvalitetsnormen för luft överskrids till följd av att ny bebyggelse sluter gaturummet och ökad trafik.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till över standardkostnad.

Målpunkter: Besökare till den nordvästra delen av centrum samt bostäder.

8. Rådhusplanaden, Centrum

Under åren 2006-2008 arbetade man intensivt med planer för ett parkeringsgarage för besökande under Rådhusplanaden, men i den närmaste framtiden ses inte ett parkeringsgarage under Rådhusplanaden som ett alternativ.

9. Strandgatan (mellan broarna), Centrum

Detaljutförningen för projektet Staden mellan broarna pågår där ambitionen är att tillskapa gatumarksparkering för besökare längs med Strandgatan, sträckan Östra Rådhusgatan – Västra Kyrkogatan.

Antal parkeringsplatser: ca 30 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Besöksparkering

Transportsystemets struktur: Strandgatan ingår i det primära huvudvägnätet för bil, men korsningsbehovet för oskyddade trafikanter är stort.

Luftkvalitet: Bedöms klara miljökvalitetsnormen för luft med hänvisning till antalet uppställningsplatser, trafikmängd och det öppna gaturummet.

Ekonomi: Byggs inom ramen för projektet, Staden mellan broarna.

Målpunkter: Centrum

10. Kvarteret Nanna (Badhuset), Centrum

Ett nytt badhus planeras att byggas i kvarteret Nanna. I samma kvarter planeras en parkeringsanläggning med in- och utfart mot Östra Kyrkogatan. Anläggningen ska innehålla besöksparkering.

Antal parkeringsplatser: 212 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Besöksparkering

Transportsystemets struktur: Östra Kyrkogatan ingår i det primära huvudvägnätet för bil, men korsningsbehovet för oskyddade trafikanter är stort i synnerhet vid Kungsgatan och Nygatan.

Luftkvalitet: MKB-utredning är gjord och visar att miljökvalitetsnormerna klaras.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till något över standardkostnad

Målpunkter: Nytt äventyrsbad, centrum

11. Järnvägsallén, Centrum/Haga

En parkeringsanläggning vid Järnvägsallén, mellan Östra Kyrkogatan och Västra Kyrkogatan, är prioriterad och ett detaljplanearbete pågår. Anläggningen planeras för ca 300 platser och skall i första hand fungera som arbetsplatsparkering för centrumfyrcantens behov av parkeringsköp. Anläggningen kan också nyttjas som bostadsparkering. Vidare skulle parkeringsanläggningen kunna avlasta arbetsplatsparkeringen i parkeringshuset Nanna, vilket frigör plats för besökande i p-huset

Nanna. Läget skapar likaså möjlighet till avlastning på lördagar för det kommande badhuset i kvarteret Nanna. Trafikverket, Jernhusen samt Umeå kommun är ägare av marken. En detaljplaneändring krävs.

Antal parkeringsplatser: 300 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Arbetsplatsparkering

Transportsystemets struktur: Ett optimalt läge utanför centrumfyrkanten. Ligger i anslutning till Järnvägsallén och Östra Kyrkogatan som ingår i det primära huvudvägnätet för bil.

Luftkvalitet: Risk för att miljö kvalitetsnormen för luft överskrids till följd av att parkeringshuset sluter gaturummet och ökad trafik.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till standardkostnad.

Målpunkter: Centrum

12. Sydöstra delen av centrum, Öst på stan

Idag saknas parkeringsmöjligheter i den sydöstra delen av staden. Bilister som kommer till staden söderifrån på Kyrkbron måste ta sig in i centrumfyrkanten och korsa såväl Kungsgatan som Nygatan för att parkera. Möjliga lägen för en parkeringsanläggning i detta område är invid Konstnärligt campus, Döbelns park (under) och Skatteverkets parkering i kvarteret Älvsbacka. Vid Konstnärligt campus har resonemang kring möjliga parkeringslösningar diskuterats men kommunen är inte markägare. Dock bör det undersökas vidare om det finns möjlighet för kommunen att hyra in sig i en framtida parkeringsanläggning då det är ett bra läge för arbetsplatsparkering. Ingen detaljplaneändring krävs. En parkering i branten under Döbelns park skulle kunna ge ca 150 parkeringsplatser. Kommunen är markägare men här krävs en detaljplaneändring. Vidare är detta område klassat som riksintresse. När det gäller Skatteverkets parkering så är den utpekad i fördjupningen för centrala stadsdelarna som en framtida parkeringsanläggning. Marken är dock inte i kommunal ägo så det förutsätter ett samarbete med fastighetsägaren men kräver inte detaljplaneändring.

Antal parkeringsplatser: 100-150 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Arbetsplatsparkering men även bostadsparkering

Transportsystemets struktur: Mycket bra läge utanför centrumfyrkanten. I anslutning till Kyrkbron samt Östra Strandgatan.

Luftkvalitet: Läge behöver väljas för att kunna beräkna hur anläggningen påverkar förutsättningarna att klara miljö kvalitetsnormen för luft, och påverkan på närliggande gator.

Ekonomi: Beror på alternativ.

Målpunkter: Sydöstra centrum samt verksamheter Öst på stan.

13. Kvarteret Mårdens närhet, Öst på stan

Anläggningen lokaliseras på grönyta mellan Järnvägen och Östermalmsleden i närheten av kvarteret Mården. Ytan medger ca 100 platser. Läget är attraktivt med tanke på intentionerna i den fördjupade översiktsplanen för de centrala stadsdelarna, där förtätning ska ske. Ett hinder för denna utveckling är parkeringsfrågan då det i många fall är svårt att anordna nog med parkeringar på den egna fastigheten. En parkeringsanläggning Öst på stan skulle kunna lösa problemet. Svårigheten är att hitta en, i stadsdelen centralt belägen, yta som är nog stor för en parkeringsanläggning. Huvudsyftet med nämnda parkeringsanläggning är friköp av parkeringar för bostäder. Kommunen är markägare men en detaljplaneändring krävs.

Antal parkeringsplatser: 100 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Bostadsparkering

Transportsystemets struktur: Läget är acceptabelt utifrån syftet.

Luftkvalitet: Bedöms kunna klara luftkvalitetsnormen med hänvisning till trafikmängd och det öppna gaturummet.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till standardkostnad.

Målpunkter: Bostäder

14. Kvarteret Renen (nära katolska kyrkan), Öst på stan

En parkeringsanläggning intill Katolska kyrkan, Öst på stan skulle i första hand skapa utrymme till parkeringsköp för bostäder i samband med förtätning av stadsdelen Öst på stan. Anläggningen skulle även kunna användas som arbetsplatsparkering. Ca 200 parkeringsplatser kan tillskapas. Kommunen är markägare och området/kvarteret är detaljplanelagt för parkeringsändamål samt centrumskapande verksamhet. Anläggningen kan kompletteras med Park & Bike, se avsnitt längre fram.

Antal parkeringsplatser: 200 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Bostadsparkering

Transportsystemets struktur: Placeringen är relativt god med anslutning till Holmsundsvägen via Östermalmsgatan. Används anläggningen som bostadsparkering anses den vara acceptabel.

Luftkvalitet: En noggrannare analys krävs för att bedöma om anläggningen klarar miljökvalitetsnormen för luft och påverkan på närliggande gator.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till standardkostnad.

Målpunkter: Bostäder och verksamheter Öst på stan.

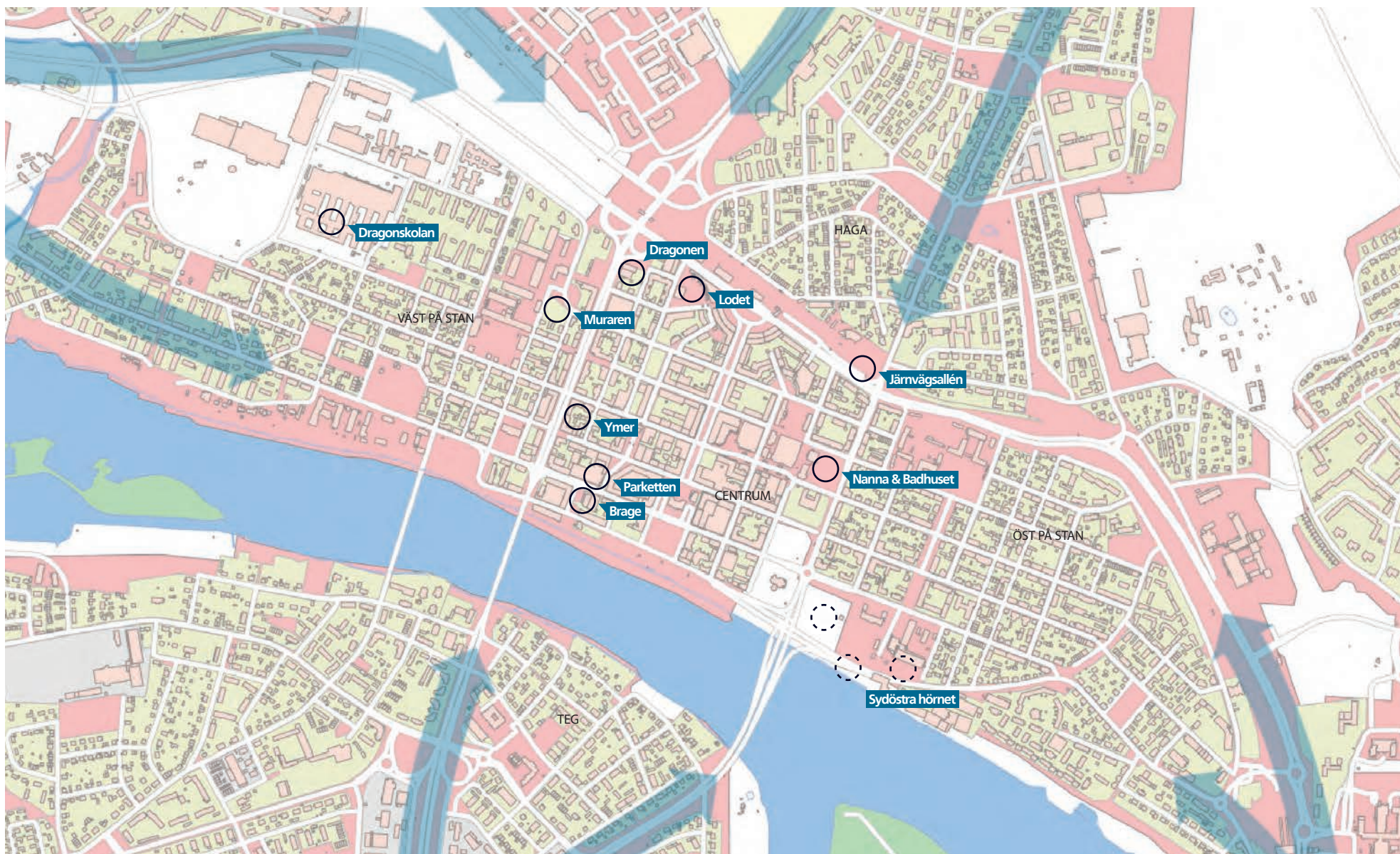
15. Tegs centrum, Teg

I samband med att E4 inom ringen omvandlas till en stadsgata skapas ytor där en parkeringsanläggning med ca 300 platser kan anläggas i närheten av Tegs centrum. Lämpligt för parkeringsköp för bostadsändamål men kan även användas som arbetsplatsparkering. Anläggningen kan kompletteras med Park & Bike, se avsnitt längre fram. Detaljplaneändring krävs.

Antal parkeringsplatser: 300 uppställningsplatser

Huvudsakligt ändamål: Bostads- och arbetsplatsparkering

Transportsystemets struktur: Ett optimalt läge. Ligger i anslutning till Västra Esplanaden som ingår i det primära huvudvägnätet för bil.



Karta 4 illustrerar vilka parkeringar som skulle finnas utifrån de olika väderstrecken som bilisten angör centrum.

Luftkvalitet: En noggrannare analys krävs för att bedöma om anläggningen klarar miljö kvalitetsnormen för luft och påverkan på närliggande gator.

Ekonomi: Bedöms kunna byggas till standardkostnad.

Målpunkter: Bostäder och verksamheter

Avstånd till parkering

I fördjupningen för de centrala stadsdelarna anges ett maximalt gångavstånd för parkering. När det gäller bostadsparkering i centrala staden ska parkering finnas inom 500 meter från bostaden. För arbetsplatsparkering gäller 600 meter från arbetsplatsen i centrala staden. Vid detaljplanläggning av markytor i centrala Umeå behöver generell hänsyn tas till parkeringsstrategin och det ökade behovet av parkeringsanläggningar för parkeringsköp. När kommunen exempelvis tar fram planprogram för större utvecklingsområden måste ytor för samlade parkeringsanläggningar vägas in.

Tittar man på kartan här bredvid ser man att de parkeringsanläggningar som föreslås som bostads- och/eller arbetsplatsparkering täcker in de centrala stadsdelarna.

Privata anläggningar

Det finns ca 750 parkeringsplatser på tomtmark (exklusive parkeringshusen i Nanna, Parketten, Dragonen) som är tillgängliga för besökande. Av dessa ansvarar Upab för övervakningen och driften av ca 400 platser i åtta anläggningar. Anläggningarna är Skruven 1, Arken, Mimerskolan, Vasaskolan, Rind, Höder, Gjallarhornet och Filmstaden. För den sistnämnda ansvarar Upab endast för övervakningen.

Idrottsanläggningar

Parkeringar vid stora besöksmål såsom idrottsanläggningar beaktas i detaljplane- och bygglovskedet och är fastighetsägarens ansvar. Vid stora arrangemang/event hänvisar kommunen till befintliga parkeringsytor. Arrangörerna tar kontakt med eventuella fastighetsägare för överenskommelse om att nyttja ytan. Kommunen bistår med att ta fram kontaktuppgifter. För Umeå ishall och Gammlia idrottscentrum samt liknande anläggningar och arrangemang tar Gator och parker fram ett

underlag till arrangörer om var möjliga parkeringsplatser kan finnas.

Samnyttjande och beläggningsstudie

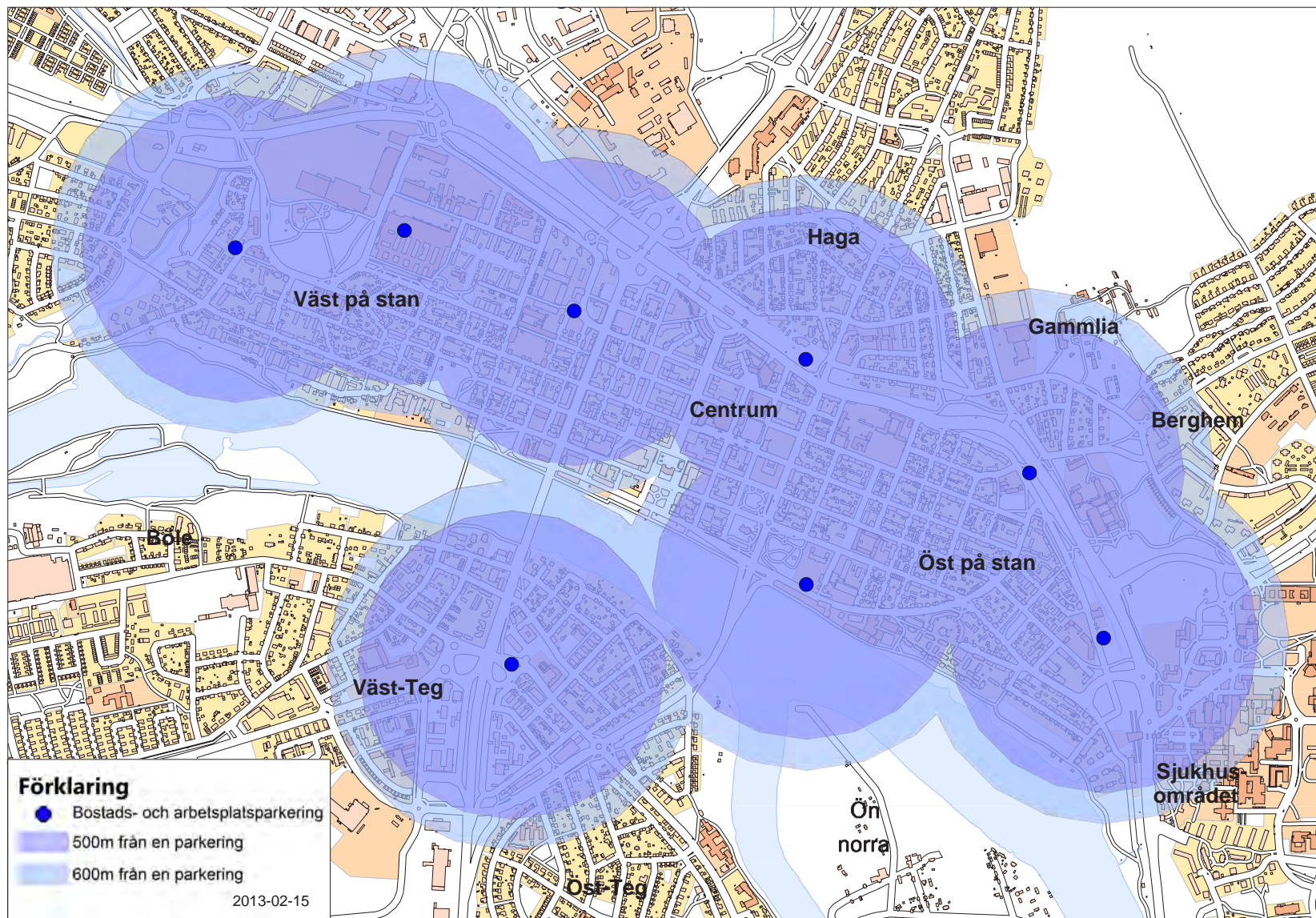
Inom centrumfyrcanten finns idag totalt ca 2 100 bilparkeringsplatser för besökande, både allmänna och privata. Ytterligare 2 150 parkeringsplatser finns som idag nyttjas för anställda (1 600), hotell (150) och boende (400). En del av dessa platser bör kunna samnyttjas så att fler användare kan använda dem till olika ändamål under olika tider på dygnet. Samnyttjandeprincipen är lämplig att tillämpa på parkeringar vid arbetsplatser som även kan nyttjas för handel eller andra serviceändamål utanför kontorstid. En lösning som möjliggör samnyttjande ger företagsekonomiska, stadsbyggnadsmässiga och samhällsekonomiska vinster.

I den mån det är möjligt ska parkeringskort med rättighet till bilplats ersätta fasta, reserverade parkeringsplatser. Systemet med parkeringskort ger ett betydligt mer effektivt användande av parkeringsplatser och kan reducera behovet.

Fördjupningen för de centrala stadsdelarna föreslår att en beläggningsstudie ska tas fram för att se hur parkeringsplatserna inom centrumfyrcanten används/omsätts under ett dygn. Denna studie ska sedan ligga till grund för beräkningar av samnyttjande och eventuella avsteg från normalt.

Parkeringsköp

Umeå kommun har sedan 70-talet tillämpat parkeringsköp (friköp av parkering) som innebär en möjlighet för fastighetsägare och byggherrar att köpa sig fria från ansvaret att anlägga parkering inom den egna fastigheten. Detta ansvar bestäms i samband med att bygglovet beviljas och baseras på den norm som finns för byggnader med olika lokalanvändning. Parkeringsköp förhindrar uppkomsten av små, förhållandevis ytkrävande, parkeringsanläggningar och möjliggör att dyr central mark kan användas på ett mer effektivt sätt. En samlad parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet, bättre möjlighet till parkeringsledning och större grad



Karta 5 visar föreslagna bostads- och arbetsplatsparkeringar utanför centrumfyrcanten med avståndsringar på 500 m respektive 600 m vilket är acceptabelt gångavstånd enligt de fördjupade översiktsplanerna.

av samnyttjande. Upab svarar för att parkeringsanläggningar byggs i den takt som behov uppstår och använder då parkeringsköpen för att kunna genomföra detta. Systemet med parkeringsköp skall utvecklas och innefatta även bostadsfastigheter. Inom centrumfyrekanten blir parkeringsköp obligatoriskt för arbetsplatsparkeringar.

Grönt parkeringsköp

Grönt parkeringsköp presenterades som ett nytt verktyg i den nya parkeringsstrategin för Umeå. Detta verktyg innebär att ägare till fastigheter lokaliserade i centrumfyrekanten ges möjlighet att ta ansvar för det transportbehov som fastigheten ger upphov till, men genom andra åtgärder än att endast erbjuda bilparkering. Det gröna parkeringsköpet innebär en reduktion av parkeringsnormen för anställdas parkeringar i utbyte mot ett ökat ansvarstagande hos fastighetsägaren i att åstadkomma ett förändrat resbeteende. Det grundläggande syftet med detta är således att öka andelen resor med kollektiv-, gång- och cykeltrafik för de som arbetar i fastigheten.

Avtal om grönt parkeringsköp

Umeå kommun har tillsammans med parkeringsbolaget Upab, utvecklat ett förslag till avtal för grönt parkeringsköp som ska kunna tillämpas i samband med bygglovsförfaranden. I detta avtal finns åtaganden från kommunen, Upab och fastighetsägare som baseras på följande villkor:

- Kommunen reducerar parkeringsnormen för arbetsplatsparkeringar med en viss procentsats.
- Upab åtar sig att upprätta och förvalta en kollektivtrafikfond
- Fastighetsägaren åtar sig att:
 - Betala öronmärkta bidrag till kollektivtrafiken genom fonden ovan som kan användas av verksamma i fastigheten för kollektivtrafikbiljetter till reducerat pris
 - Ingå medlemskap i bilpool
 - Uppföra omlädningsrum och uppvärmda parkeringsytor väl anpassade för cykelpendlare

- Ta fram resplan med hjälp av Mobility Management-resurser för fastigheten

Ovanstående åtaganden gäller i 25 år.

I förslaget ska det gröna parkeringsköpet knytas till det ordinarie avtalet för parkeringsköp och hanteras av Upab. För att erhålla bygglov och samtidigt uppnå reduktion på normen, ska fastighetsägaren förutom att betala ordinarie parkeringsköp således även uppfylla ovanstående formulerade kriterier. Fastighetsägaren ska kunna visa i bygglovshandlingar att man tänker anlägga motsvarande omlädningsrum och cykelparkeringsytor som gäller för avtalet. Detsamma gäller redovisning av avtal med bilpoolsföretag samt övergripande resplan för fastigheten. Betalningen till kollektivtrafikfonden ska motsvara en viss procentsats av priset för parkeringsköpet och gäller för oreducerad norm. Kollektivtrafikfonden förvaltas av Upab och garanterar en viss procents rabatt på kollektivtrafikresor till anställda i fastigheten i 25 år. Upab utvärderar och kontrollerar även att avtalet följs över tid och detta kommer att ske på 5 års basis. Uppfylls inte avtalet för grönt parkeringsköp ansvarar fastighetsägaren för att fullständig parkeringsnorm tillgodoses.

Pilotprojekt i kvarteret Forsete

Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott har beslutat att genomföra och utvärdera förslaget till grönt parkeringsköp i ett pilotprojekt. Ombyggnationen i kvarteret Forsete har pekats ut som objekt för detta. Pilotprojektet påbörjades i februari 2012.

I avvaktan på utvärdering av grönt parkeringsköp och ett färdigt utformat koncept bör det finnas handlingsutrymme att testa inslag i det gröna parkeringsköpet i olika stadsutvecklingsprojekt och exploateringar om intresse finns. En förhandling bör ske i varje enskilt fall. Generellt gäller att en generös inställning ska råda vid all typ av avveckling av anställdas parkering inom centrumfyrekanten.

Infartsparkering

Under detta avsnitt beskrivs två typer av infartsparkeringar, Park & Ride och Park & Bike. Det förstnämnda betyder att man parkerar bilen och fortsätter resan med kollektivtrafik, medan Park & Bike innebär att man parkerar bilen och fortsätter med cykel.

Park & Ride

Park & Ride anläggs i närheten av kollektivtrafik för att bilister ska kunna lämna bilen på en parkering och fortsätta resan in till staden med kollektivtrafik.

Viktiga förutsättningar för attraktiva Park & Ride-lösningar är att:

- Det finns anslutande kollektivtrafik med hög turtäthet.
- Det finns tillräckligt med parkeringsyta. Bilisten bör i stort sett vara garanterad en parkeringsplats för att byte till kollektivtrafik ska vara intressant.
- Parkeringsytan behöver ligga nära kollektivtrafikens hållplatser.
- Betalningssystem för parkeringsplats och kollektivtrafik utformas på ett enkelt, smidigt sätt. Gärna med paketpris för de som köper kombinerad parkerings- och kollektivtrafikbiljett.
- **Restiden** bil – parkering – väntetid – kollektivtrafik är mindre än att köra bil och parkera vid målpunkten i staden.
- **Kostnaden** bil – parkering – väntetid – kollektivtrafik är lägre än att köra bil och parkera vid målpunkten i staden.
- Anläggningarna i möjligaste mån samlokaliseras med målpunkter med möjligheter att utträta ärenden i samband med hämtning och lämning av parkerat fordon.
- Staden har tillräckligt stort befolkningsunderlag i sitt omland.

Ett framgångsrikt Park & Ride-system förutsätter att möjligheterna att köra bil och parkera i staden och vid arbetsplatser är starkt begränsade. Det måste framstå som ett mer tilltalande alternativ att utnyttja Park & Ride-systemet än att använda bil för

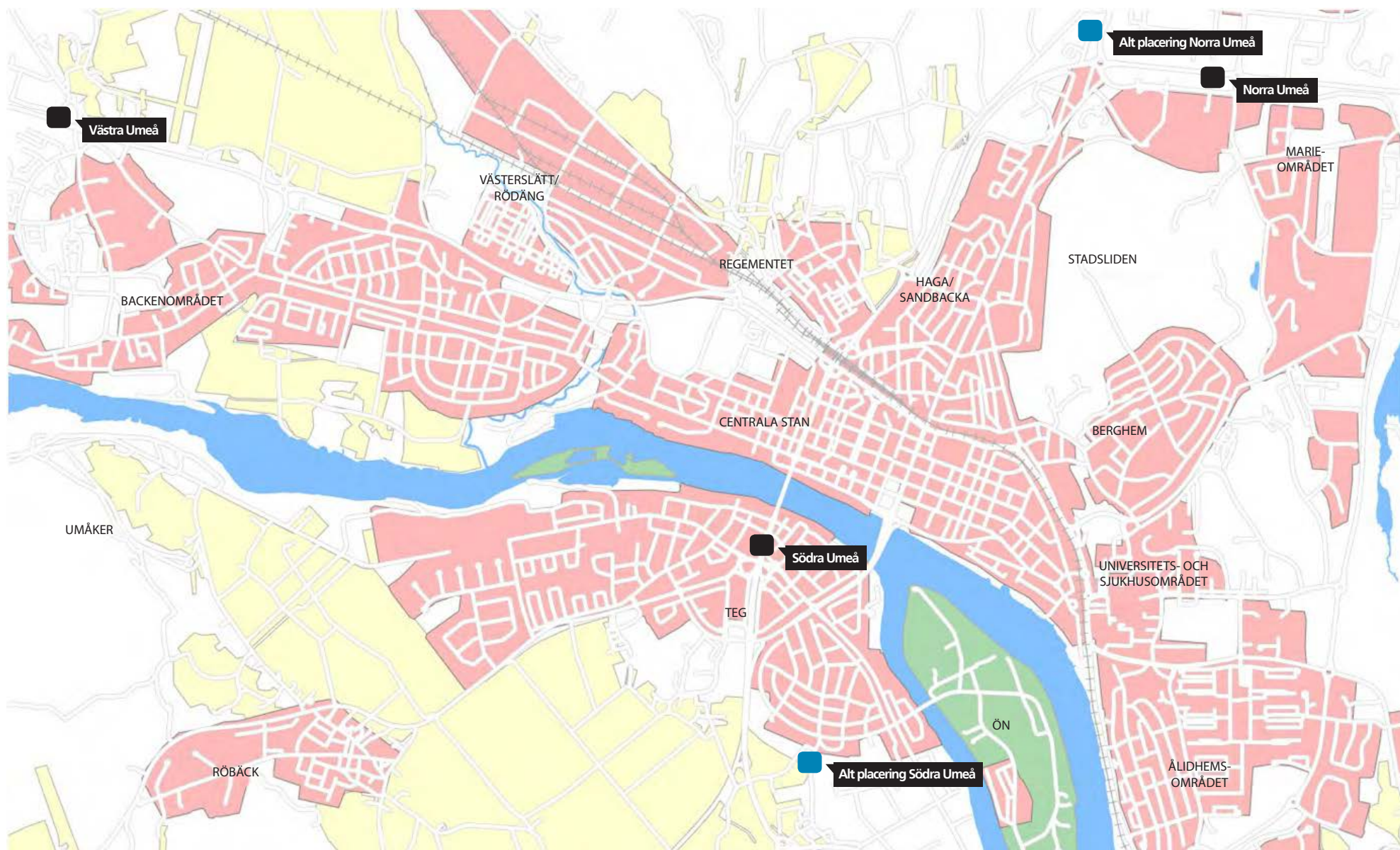
hela resan. Etablering av ett Park & Ride-system i Umeå bör därför planeras och utvecklas i samband med att biltrafikens förutsättningar ändras i Umeå.

Tre platser pekas ut i Kollektivtrafikstrategin som möjliga externa noder då de omges av både handel/verksamheter och bostäder samt att ytor för etablering av Park & Ride bedöms räcka till. Dock krävs detaljstudier i markägoförhållanden samt det specifika behovet av markanspråk för att göra en korrekt bedömning.

Förslag på platser som lämpar sig som Park & Ride-anläggningar:

- **”Västra Umeå”**: vid den västliga infarten, strax öster om korsningspunkten där E12 möter Ringen. Ett möjligt läge är vid korsningen Umedalsallén/Kul-lavägen.
- **”Norra Umeå”**: vid norra infarten till staden ligger stora handels- och bostadsområden, som korsas av tunga lokaltrafikstråk. Här finns möjlighet att anlägga en strategisk nod för byte i kollektivtrafiksystemet samt mellan cykel- och kollektivtrafik. En alternativ nod för Park & Ride är i anslutning till Ersboda handelsområde.
- **”Södra Umeå”**: I korsningspunkten mellan väg 503 (fd E4) och Bölevägen möts två framtida stomlinjestråk. Med omfattande lokal- och regional kollektivtrafik, god tillgänglighet till huvudcykelstråk, planerad förtätning kring trafikleden samt närheten till Tegs centrum, finns goda förutsättningar att utveckla en strategisk nod. Ett möjligt läge för en strategisk nod samt Park & Ride är också vid det nya handelsområdet på Söderslätt.
- **Umestan**: I närtid kan Umestan vara ett intressant läge för att testa Park & Ride i en mindre volym.

En Park & Ride-anläggning i ett östligt läge pekas inte ut, då bedömningen är att det är bättre att arbeta med att stärka kollektivtrafiken mellan Umeå – Holmsund/Obbola och därigenom skapa ett så bra alternativ att pendlare väljer att lämna bilen hemma.



Karta 6. De tre platser som kollektivtrafikstrategin pekar ut som möjliga lägen för Park & Ride.

Park & Bike

Park & Bike är en form av infartsparkering som anläggs i utkanten av centrum för att minska antalet bilar i centrum. Parkeringarna anläggs på ett sådant avstånd att det är fördelaktigt att gå eller cykla till stora målpunkter.

Till skillnad från nya parkeringsanläggningar som inte bör byggas förrän ett kundunderlag finns, behöver Park & Bike-anläggningar byggas innan behovet uppstår. För att lättare kunna förändra människors resbeteende krävs det att ett alternativ erbjuds som är ekonomiskt attraktivt.

Vid Park & Bike-anläggningar ska goda förhållanden för cykelparkering finnas, vilka kan användas för både privata cyklar samt för lånecykelsystem. Dessa anläggningar är främst tänkta som arbetsplatsparkering det vill säga de som arbetar i centrum ska enkelt kunna parkera utanför stadskärnan och därifrån ta cykeln till jobbet. På lång sikt kan dessa parkeringar övergå till besöks- och boendeändamål när staden växer och mer externa infartsparkeringar blir aktuella.

En god cykelparkering kännetecknas av:

- Väderskydd
- Uppvärmd parkeringsyta
- Bra läsmöjligheter
- Förvaringsmöjligheter av cykelhjälm
- Krav på säkerhet och trygghet
- Möjligheter att ha egen cykel parkerad eller att låna/hyra cykel
- Bra belysning

De föreslagna Park & Ride lägena kan även ses som Park & Bike anläggningar och bör utformas efter detta i ett tidigt skede. Andra föreslagna platser som kan lämpa sig för Park & Bike-anläggningar är:

1. Ridvägen, Väst på stan: Grönremsan som idag finns mellan Ridvägen och väg 507 (fd E12) kan vara en bra lokalisering för en parkeringsanläggning med möjlighet att ta sig vidare till fots eller med cykel. En översyn av gång- och cykelvägens anslutning till Nygatan bör göras för att kunna erbjuda en snabb och säker transportväg in till centrum.

2. Dragonskolans garage, Väst på stan: Detta är en befintlig anläggning som inte används fullt ut. Den passar utmärkt för parkeringsköp för bostadsändamål samt som en testanläggning för Park & Bike. Både bilen och cykeln står väderskyddat i garage. Be Green Umeå tillsammans med Upab genomför under hösten 2013 ett småskaligt test med tio uppställningsplatser. Försöket pågår under sex månader. Det är viktigt att säkerställa vinterväghållning längs sträckor där cykelvägen går i blandtrafik. Framför stadshuset måste utformningen ses över så att snabba cyklisterna inte skrämmer fotgängare.

3. Umestan: Före detta I20-området, numera kallat Umestan kan vara en bra lokalisering för att anlägga park and bike-anläggning. Ägare till fastigheten är Lerstenen och i ett fortsatt arbete krävs ett samarbete med fastighetsägaren om en Park & Bike-lösning ska kunna genomföras. Dock kommer Be Green Umeå och Upab att genomföra ett småskaligt test med tio uppställningsplatser under hösten 2013. En översyn av gång- och cykelvägens anslutning mellan cykelbron ”Knorren” och Nygatan bör göras för att kunna erbjuda en snabb och säker transportväg. Även cykelvägen mellan Umestan och Umeå Central bör ses över och förbättras för att skapa en bättre koppling till centrum.

4. Tegs centrum, Teg: Tegs centrum är en bra lokalisering för en Park & Bike-anläggning. Dock krävs det att cykeltrafik på Tegsbron möjliggörs.

5. Kvarteret Renen (katolska kyrkan), Öst på stan: Parkeringsanläggningen som föreslås anläggas inom kvarteret Renen bör även kunna fungera som en Park & Bike-anläggning. Arbetspendlare från exempelvis Holmsund, Tomtebo, Innetavle, Täfteå skulle kunna parkera bilen här och fortsätta till fots eller med cykel.



Karta 7. Möjliga lägen för Park & Bike, utöver de Park & Ride-anläggningar som illustrerats tidigare.

Reserverade parkeringsplatser

En del parkeringsplatser är reserverade för en viss grupp eller typ av fordon.

Parkering för buss

Möjligheten att parkera en buss i ett relativt centralt läge är viktigt för turismen. Samtidigt är parkeringsmöjlighet för bussar en svår fråga i en kompakt stad. Tillgången till gatumark är begränsad, varför en lösning där såväl gatumark som tomtmark upplåts för bussparkering är nödvändig.

Utöver hämta/lämna platser finns behov av både korttidsparkering och långtidsparkering för bussar. Hämta/lämna platser avser centralt belägna platser där bussresenärer kan kliva av/på bussen. Denna typen av platser hanteras inte i detta program. Korttidsparkering behöver vara relativt centralt belägna. Det handlar om platser där resenärer kan lämnas/hämtas, resenärer kan gå för att lämna varor på bussen, busschauffören kan stanna för att äta och liknande. Långtidsparkeringar behövs främst i de fall resenärerna stannar över natten och bussen behöver parkeras längre tid.

Fram till 2011 fanns det sju parkeringsplatser på gatumark för bussar i centrumfyrkanten, tre platser på Sveagatan, delen Norrlandsgatan-Dunckersgatan (4 timmars parkering), samt fyra platser på Hamnplan. Genom att ombyggnaden av kvarteret Heimdal påbörjades togs platserna på Hamnplan bort.

Arbete pågår för att tillskapa ytterligare två-tre korttidsparkeringar för buss. Ambitionen är att kunna erbjuda fem-sex bussparkeringar på gatumark i centrala staden. Tre av dessa finns på Sveagatan.

Sju-åtta nya bussparkeringar för långtidsparkering har tillskapats på kommunal fastighetsmark i anslutning till Umeå Östra, med möjlighet att använda kollektivtrafiken in till centrum. Placeringen av bussparkeringarna är en tillfällig lösning och kommer att ändras över tid. Utöver de anvisade bussparkeringarna vid Umeå Östra finns gatuparkering med möjlighet till nattparkering på Västerslätts industriområde. Arbete pågår för att tillskapa permanenta långtidsparkeringar. Detta arbete sker i samverkan med Umeå kommuns mark- och exploateringsavdelning, planeringsavdelning samt Upab.

Information om var bussparkeringarna finns anslås på det kommunala parkeringsbolaget Upabs hemsida. Gator och parkers hemsida och VisitUmeås hemsida bör innehålla länkar till Upabs.

Parkering för husvagn och husbil

Ofta efterfrågas ställplatser för husbilar. Basutbudet för en ställplats avser en plan yta med tillstånd att övernatta där husbilar som är 4 meter breda och 8-9 meter långa ryms. I centrala Umeå finns inga lämpliga ytor för detta ändamål utan husbilar liksom husvagnar är hänvisade till befintlig gatumarksparkering. Enklarest att hitta plats och manövrera sitt fordon är det Öst på stan samt Väst på stan. Beroende på olika byggprojekts framskridande kan parkering för husbilar och husvagnar under vissa perioder anordnas på tomtmark. Upab utreder detta. Aktuell information om parkering för husbilar och husvagnar finns på Upabs hemsida.

Parkering för MC (tvåhjuliga motorfordon)

Motorcykel och EU-moped (moped klass I) får inte parkeras på gångbanor, i cykelställ, i terräng, där det är parkeringsförbud och liknande utan hänvisas till parkeringsplatser för motorcyklar eller vanliga parkeringar (med eller utan avgift).



Karta 8. Visar reserverade gatuparkeringar för rörelsehindrade.

Parkeras motorcykeln på en vanlig avgiftsbelagd parkering ska biljett lösas. Moped klass II parkerar enligt samma villkor som cykel.

Avgiftsfri parkering för tvåhjuliga motorcyklar eller moped klass I utan sidovagn finns på ett antal platser i Umeå. Vissa platser gäller bara under tiden 10 maj – 15 oktober.

En yta för året-runt-parkering finns på Storgatan, mellan Renmarkstorget och Renmarksesplanaden. På Storgatan vid Rådhuset finns en sommarparkeringsyta för tvåhjuliga motorfordon. Det finns också motorcykelparkering på Vasagatan 9 (mittemot Stadium). Ytterligare parkeringsbehov finns i anslutning till Järnvägstorget varför yta för detta behöver avsättas.

Parkering för rörelsehindrade

Staden ska vara tillgänglig för alla i samhället. Personer med funktionsnedsättning kan ha svårt att resa med den allmänna kollektivtrafiken och behöver därför erbjudas möjlighet att komma nära sin målpunkt med bil.

En person med funktionsnedsättning, som medför betydande svårigheter att förflytta sig till och från ett fordon inom rimliga gångavstånd från en parkeringsplats, kan beviljas parkeringstillstånd för rörelsehindrad¹⁰. Det innebär att man får parkera under högst tre timmar på ett flertal platser där det normalt är förbjudet att parkera, förutsatt att det inte hindrar trafiken. Reserverade parkeringsplatser för rörelsehindrade är parkeringar avsedda för att tillgodose parkeringsbehov nära speciella målpunkter.

Det finns ett 40-tal gatuparkeringar i centrumfyrcanten som är reserverade för rörelsehindrade med parkeringskort. Platserna är utspridda för att tillgodose så många målpunkter som möjligt. De är i dagsläget inte tidsbegränsade och inte heller avgiftsbelagda, dock förekommer arbetsplatsparkering på vissa platser och därför kan en del av dessa komma att tidsbegränsas.

¹⁰ Reglerna för parkeringstillstånd för rörelsehindrade finns i Trafikförordningen 13 kapitlet 8 §

Målpunkter och reglering

En parkeringsplats för rörelsehindrade ska, enligt Boverkets¹⁰ byggregler 3:122, kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetsplatser och bostadshus. Markbeläggningen på sådana parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri. Lutningen i längs- och sidled bör inte överstiga 1:50 (BFS 208:6).

Behovet av parkeringar för arbetsplatser och bostäder ska principiellt sett tillgodoses av parkeringar på tomtmark, även när det gäller reserverade parkeringsplatser för rörelsehindrade. Är inte detta möjligt kan arbetsplatsparkeringar för rörelsehindrade hyras i parkeringshusen, på samma sätt som andra parkeringar reserveras av företag för arbetsplatsparkering.

Genom parkeringsköp kan fastighetsägare minska antalet parkeringsplatser för de anställda på fastighetsmark, detta gäller dock inte rörelsehindrades arbetsplatsparkering, till vilken hänsyn tas när antal parkeringar för rörelsehindrade bestäms i bygglov. Vid ny-/ombyggnation som kräver bygglov ska 3-4% av parkeringsbehovet anpassas för rörelsehindrade. Parkeringsplatserna ska förläggas nära entrén och märkas ut som parkering för rörelsehindrade. Parkeringsanläggningar med mindre än 25 platser bör tillhandahålla en parkeringsplats för rörelsehindrade. Vid vissa typer av parkeringsanläggningar t. ex. vid busstation, järnvägsstation m.m. bör platserna för rörelsehindrade vara fler.

Gatumparkeringen ska inte användas som arbetsplatsparkering, utan försörja offentliga byggnader och andra publika platser med besöksparkering. Vissa av parkeringsplatserna för rörelsehindrade kan komma att tidsbegränsas, till exempelvis 4 timmar, för att undvika arbetsplatsparkering.

Även fortsättningsvis ska parkeringsplatser för rörelsehindrade på gatumark vara avgiftsfria.

¹¹ Boverkets byggregler 3:122

Parkeringsledningssystem

Målet med ett utvecklat parkeringsledningssystem är att minska söktrafiken i Umeås centrala delar. Detta förutsätter ett utbyggt system med lättillgänglig information, dels i form av skyltar vid strategiska platser i staden som underlättar vägvalet under själva bilresan, dels via webbaserade hjälpmedel, vilket så långt som möjligt ska underlätta bilistens beslutsfattande innan resan påbörjats. Viktigt är också att informationen är lättillgänglig även för förare som saknar lokalkännedom och har svårt att orientera sig till olika parkeringsanläggningar.

Befintligt system

Upab har idag ett parkeringsledningssystem som anger lediga platser i p-husen Nanna och Parketten. Systemet består av sex skyltar, varav en på respektive parkeringshus. Respektive skylt anger antal lediga platser i närmaste parkeringshus, men anger inte om det finns lediga platser i det andra parkeringshuset.



Utökat system

Fördjupningen för de centrala stadsdelarna säger att Upabs parkeringsledningssystem successivt ska utvecklas. Detta i takt med att nya parkeringsanläggningar tillkommer samt att omvandlingen av trafikleder (fd E4/E12) inom ringen kommer att förändra trafiksystemet. Utöver parkeringsanläggningarna Nanna och Parketten ska alla större samlade anläggningar, befintliga och nya, omfattas av ett framtida parkeringsledningssystem.

Parkeringsledning i centrum

För att minska söktrafiken och minimera körsträckan i centrala Umeå föreslås att nya skyltar ska uppföras vid respektive infart till centrumfyrkanten. Dessa ska visa på antalet lediga platser i de olika parkeringsanläggningarna, avstånd i vägnätet till dem samt en väg hänvisning för att så långt som möjligt underlätta beslutsfattandet för bilisterna. Dessutom ska det finnas en skylt vid varje parkeringsanläggning.

Programmets förslag till placering av nya skyltar:

- Kyrkbron
- Östra Strandgatan, öster om korsning med Kyrkbron
- Östra Kyrkogatan
- Blå vägen, öster om Östra Kyrkogatan
- Tegsbron
- Vännäsvägen, väster om Västra Esplanaden
- Storgatan, väster om avfarten till Strandgatan
- Norr om Trafikplats Umeå Norra
- E12/Tegsvägen
- Hissjövägen

Ovanstående förslag på skyltplaceringar ska ses i perspektiv av den successiva utvecklingen av trafiksystemet i stort i de centrala stadsdelarna. Exakta lägen och tidpunkt när skyltarna ska upprättas måste prövas för respektive skylt/parker-



Karta 9 visar föreslagna skyltplaceringar för ett framtida parkeringsledningssystem. Parkeringsledningssystemet börjar utformas längs det interna huvudvägnätet (svart- och rödmarkerade vägar).

ingshus. Hänsyn måste i dessa fall tas till fastställda planer för omvandlingen av trafiklederna samt hur befintliga och nya parkeringsanläggningar kan koordineras i förhållande till varandra i systemet.

När den planerade ringleden är färdigställd kan parkeringsledningssystemet utvecklas och nya skyltar sättas upp även längs ringleden och infarterna till staden. Hänvisning om lämplig väg till närmaste parkeringsanläggning skulle i dessa fall kunna samlas med övrig trafikinformation via dynamiska trafikinformationstavlor.

Parkeringsledning via ITS och webbaserade hjälpmedel

På sikt ska samma information som kan utläsas på skyltar samtidigt finnas i webb-/mobilmiljö. Information som därtill kan vara intressant att delge på en webbsida kan vara prisuppgifter, öppettider, lokalisering på karta, sannolikhet att parkering finns tillgänglig vid olika tidpunkter, namn och adress till anläggning etc. Redan idag har Upab delar av denna information tillgänglig på sin hemsida. Detta kräver dock utveckling av en databas och man bör utreda om nyttan överstiger kostnaderna för att upprätta och underhålla en sådan i förhållande till förväntad användning av webbsidan i en kommun av Umeås storlek.

Vidare bör man utreda hur parkeringsledningssystemet ska utformas för att vara kompatibelt med Umeås framtida ITS plattform. En utvecklad ITS plattform skapar möjlighet att informera, varna samt styra trafiken, där parkeringsinformation och ledning har en betydande roll. Parkeringsinformation som integrerats i en ITS plattform kan via t.ex. SMS- och WAP¹²-funktioner ge bilisten realtidsinformation på vägen. Exempel på information kan vara karta, vägledning, rådande trafiksituation, antal lediga platser, rekommenderad parkeringsanläggning i förhållande till adress bilisten ska till, kostnad, i vilka anläggningar antalet lediga platser ökar och minskar, m.m. Tjänsten kan vara kopplad till en server som utifrån exempelvis fordonets position och destination, samt utifrån övriga nämnda uppgifter, beräknar det för bilisten bästa alternativet.

¹² Kommunikation mellan internet och handhållna apparater såsom mobiltelefoner.

Parkeringsavgifter

Varför betala för att parkera?

Det finns flera skäl till att man ska betala för sin parkering, några av dem är:

- Parkeringsavgift kan användas för att styra trafiken till gator och anläggningar som tål stor belastning. Umeås luftmiljöproblematik medför att det är särskilt viktigt att styra trafiken till gator som tål utsläpp.
- Genom att attraktiva parkeringsplatser, ofta nära centrum, får en högre avgift kan man få en omsättning på bilarna så att fler kan använda dessa platser för sina korta ärenden.
- Genom att ha olika nivå på parkeringsavgiften i olika anläggningar kan man styra de som parkerar längre (ofta arbetsplatsparkering) till parkeringar i centrumskärnan.
- Genom att det kostar pengar att parkera skapas ytterligare ett incitament (utöver tidsaspekten) till att välja andra mer miljövänliga och för samhället mindre kostsamma färdmedel.
- Det kostar pengar att anlägga och driva en parkeringsanläggning oavsett om det är en grusplan eller ett parkeringshus/garage. Ibland finns motorvärmare, tak eller liknande service som medför en högre avgift.
- Ytor i centrala Umeå är värdefulla och som exempel tar en bil samma utrymme i anspråk som tio cyklar (då har inte alla körytor på parkeringsanläggningen tagits med i beräkningen).

Avgiftszoner

Avgift per timme och tillgång till parkeringsplatser bidrar starkt till att omfördela resandet från biltrafik till gröna transportslag/hållbara transportsätt (kollektivtrafik, gång- och cykel)¹². Detta tar den fördjupade översiktsplanen för de Centrala stadsdelarna fasta på. I fördjupningen kan utläsas att avgifterna ska anpassas så att det är ekonomiskt fördelaktigt för kunder respektive besökande att använda en samlad

parkeringsanläggning före gatumarksparkering. Fördjupningen säger vidare att avgiftsnivåer och tidsreglering successivt ska anpassas till målet att flytta ut anställas parkering i centrumskärnan till samlade anläggningar utanför centrumskärnan. Vidare ska avgiftsnivåerna för parkering successivt anpassas till att överstiga kostnader för alternativa färdmedel.

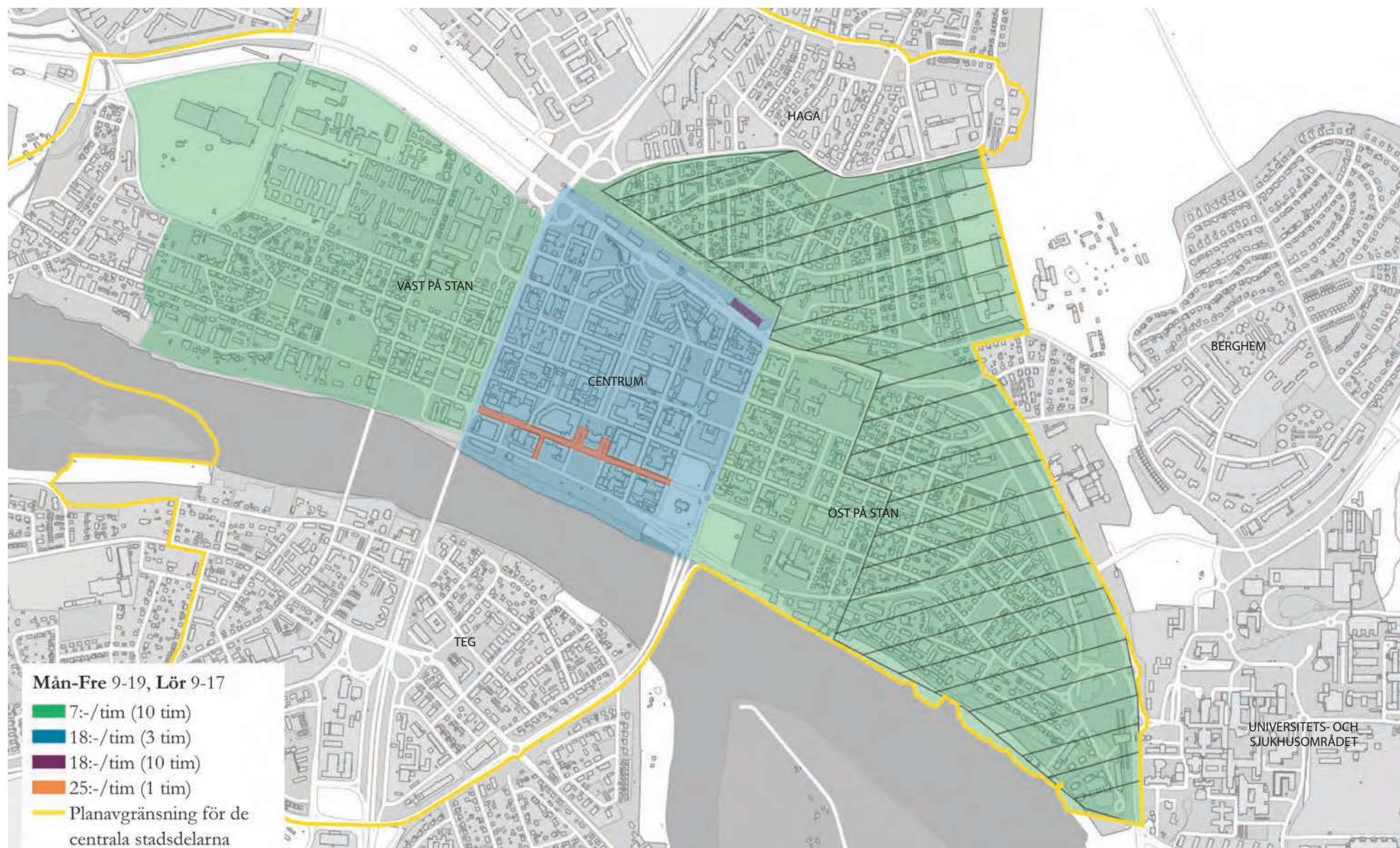
För att systemet med avgiftsbelagda parkeringar ska fungera bra måste det finnas en sammanhållen tanke bakom de parkeringar som avgiftsbeläggs. Om en parkering avgiftsbeläggs flyttar bilisterna sina bilar till närbelägna gator och parkeringar om det är gratis att parkera där. För att undvika sådana förflyttningar används avgiftsbelagda zoner där parkeringen kostar ungefär lika mycket i hela zonen, oavsett om det är tomtmarks- eller gatumarksparkering.

I Umeå är gatumarksparkering avgiftsbelagd i följande områden; större delen av Väst på stan, centrumskärnan samt Öst på stan mellan Östra Kyrkogatan och Härads- hövdingegatan, enligt kartbild.

Utökade avgiftszoner

Genom att staden växer och förändras samt att nya stora målpunkter tillkommer, t. ex. Umeå Östra, har gatumarksparkeringen ökat Öst på stan. Gatumarksparkeringen, som är gratis, används i stället för den avgiftsbelagda parkeringen i anslutning till stationsbyggnaden. Liknande problem visar sig kring sjukhus- och universitetsområdet respektive Dragonens Idrotts- och mässcenter och andra idrottsanläggningar som blir avgiftsbelagda. Det medför att besöksparkeringar för boende och verksamheter i de närliggande områdena inte längre finns tillgängliga. För att undvika tomma parkeringar vid målpunkterna (Umeå Östra, sjukhus- och universitetsområdet, Dragonens Idrotts- och mässcenter, m. fl.) och överbelagda gatumarksparkeringar, som inte heller får den omsättning på bilar som önskas, bör

¹² Den goda staden – samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlandserfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter. Vägverket publikation 2006:69



Karta 10. Illustration över befintliga och planerade (rastrade ytor) avgiftszoner samt föreslagna prisnivåer vid gatuparkering. Maxtaxan planeras att höjas till 30 kr under 2013.

man arbeta vidare mot att de avgiftsbelagda zonerna utökas inom området som definieras som de centrala stadsdelarna så de innefattar de problemområden som finns. Områden som är aktuella är: Öst på stan, Haga och Berghem.

Inom området som definieras i den fördjupade översiktsplanen för de Centrala stadsdelarna ska generellt tidsbegränsning 3 timmar gälla (kl. 9-19 vardagar samt i vissa områden kl. 9-17 lördagar) för att undvika arbetsplatsparkering på gatumark i de områden där avgift inte erläggs. Där avgift erläggs blir det automatiskt om-sättning på parkeringsplatserna och tidsbegränsningen behövs inte. Datumparkering gäller i båda fallen.

Utanför de centrala stadsdelarna gäller generellt parkeringsförbud, med gatumarksparkering på anvisade platser, och datumparkering. Undantag är områden nära universitetet och sjukhuset där en tidsbegränsning om 3 timmar införs (kl. 9-19 vardagar) för att undvika arbetsplatsparkering på gatumark. Införande av ovan nämnda tider och avgifter ska ske successivt i takt med att staden och centrum växer.

Avgifter

Parkeringsavgifter och tillgång till parkeringsplatser bidrar starkt till att omfördela resandet från biltrafik till gröna transportslag/hållbara transportsätten (kollektivtrafik, gång-och cykel)¹³. I första hand används därför avgifter som styrmedel i andra hand används tidsbegränsning som styrmedel, vilket också beror på att tidsbegränsad parkering är mer tidskrävande att övervaka.

De områden/zoner som är avgiftsbelagda visas i kartbild. Avgift tas för närvarande ut mellan kl. 9-19 vardagar och kl. 9-17 lördagar. Områden som är planerade att avgiftsbeläggas; Öst på stan och Haga, illustreras också.

Kommunfullmäktige (KF) beslutar om den högsta parkeringsavgiften per timme för parkering på gatumark (maxtaxa). Dagens maxtaxa (maj 2013) är 20 kr per timme men en översyn bör göras för att omfördela resandet från bil till hållbara transportsätt i centrala stan. Tekniska nämnden (TN) tar beslut om avgifter per timme för olika zoner, dock får inte avgifterna överstiga maxtaxan. Avgifter i parkeringshusen beslutas av Upabs styrelse.

Progressiva avgifter

Ett alternativ till de parkeringsavgifter som beskrivs ovan är progressiva avgifter. Progressiva avgifter innebär att avgiften blir dyrare per tidsenhet ju längre bilen står parkerad. Detta system kan ersätta de tidsbegränsningar som idag reglerar omsättningen på gatumarksparkeringarna i centrum. Till exempel kan trettiominutersparkering ofta stå tomma för det känns osäkert om man hinner tillbaka inom den tiden. Med progressiv avgift skulle dessa parkeringar nyttjas bättre, då trafikanten inte behöver vara rädd för att komma för sent utan bara riskerar att det blir dyrare.

Denna metod används med framgång i Norge men har ännu inte prövats fullt ut i Sverige. Modellen är intressant att utreda vidare.

Betalsystem

Betalsystemens utformning är mycket viktig för hur kunderna upplever parkeringssituationen. Under de senaste åren har en kraftig förskjutning skett från betalning med mynt till andra betalningsätt. En orsak till denna utveckling har varit att Upab hela tiden förbättrat möjligheterna att betala med annat än mynt. Detta har varit viktigt för att minska kundernas frustration då man inte haft tillräckligt med växel.

¹³ Den goda staden – samverkande strategier för hållbara transporter och stadsutveckling utomlandserfarenheter, innehåll, arbetssätt, organisationsformer, effekter. Vägverket publikation 2006:69

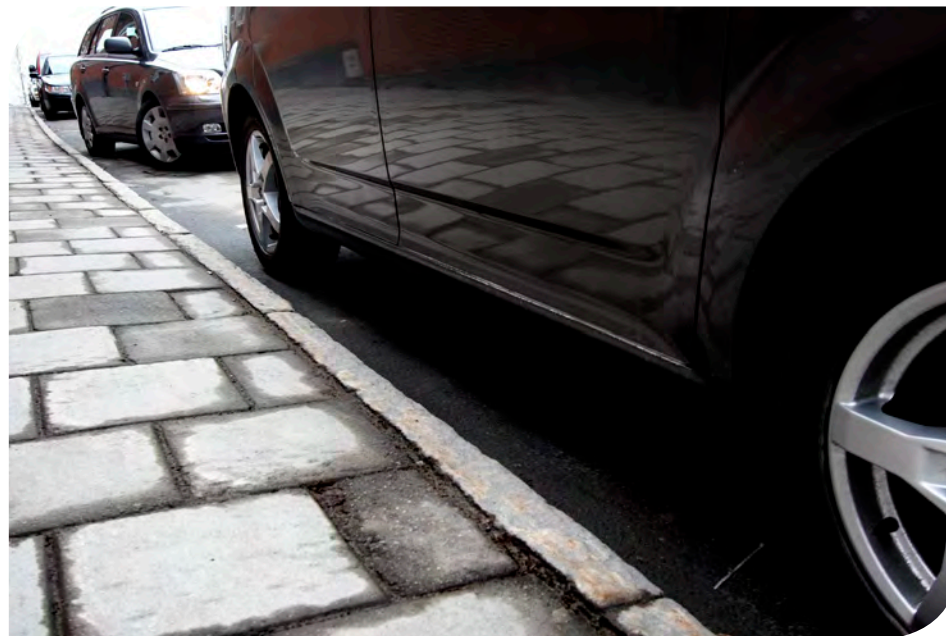
Under de senaste två åren har olika betalningssätt använts enligt följande:

	2010	2011	2012
Kontokort	60 %	65 %	71%
Mynt	30 %	23 %	19%
SMS	10 %	12 %	10%

I samband med utveckling av nuvarande betalsystem bör även förutsättningar för en "kombibiljett" för parkering och bussresa utredas.

Ny generation av betalautomater

De biljettautomater som används idag är dyra, energikrävande, väderkänsliga och har många detaljer som behöver mycket service (t ex myntsilar och biljettskrivare), de förbrukar också mycket papper. Upab följer utvecklingen på marknaden avseende ett försök med en betalautomat som inte skriver ut några biljetter utan där kunden registrerar bilens registreringsnummer vid parkeringstillfället. För att kunna knyta kunden till betalningen, vid till exempel felaktigheter i registreringen, kommer alla betalningar i automaten att göras med kort. Detta innebär att betalning med mynt inte längre blir möjligt i dessa automater. Bedömningen är att andelen myntbetalningar i Umeå nu är så låg att detta är möjligt. En betalautomat av detta slag bedöms kosta ungefär hälften av de som nu används och driftskostnaderna kan bli mycket lägre. Tjänsten med SMS-betalning skulle inte beröras av denna förändring. Kontrollen av att betalning har skett kommer att ske via parkeringsvakternas handterminaler på samma sätt som SMS-betalningar kontrolleras. Inledningsvis planeras ett försök med omkring 10 betalautomater.



Framtida betalningshjälpmedel

Idag finns en gratis parkeringsapplikation som underlättar sms-parkering. Denna "app" skall utvecklas så att tjänsten blir mer flexibel och kostnadseffektiv.

Utvecklingen inom mobila betalningar går mycket fort och det är viktigt att följa utvecklingen och anpassa tjänsterna till nya möjligheter.

Åtgärder

Åtgärd	Förväntad effekt	Huvudansvar
Genomföra en mer omfattande behovsanalys av cykelparkeringsplatser vid busshållplatser	Underlätta att kombinera buss-och cykelresa.	Gator och parker tillsammans med Kollektivtrafiken, UKF
Utreda effektivare cykelparkeringskontroller	Skapa mer utrymme i befintliga cykelställ	Gator och parker tillsammans med Upab
Arbeta fram ett samarbetsavtal mellan fastighetsägare och kommunen när det gäller cykelparkeringar inom centrala stadsdelarna	Cykelparkeringar ska i första hand lösas på fastigheten men med hänsyn till att kvarteren är tätt bebyggda kan det råda brist på lämpliga ytor för cykeluppställning för besökande. I dessa fall kan det vara lämpligt att med samverkan för att skapa ett mer hållbart samhälle.	Planering tillsammans med Upab.
Översyn av datumparkering	Framkomlighet i tätorterna och möjlighet till vinterväghållning.	Gator och parker tillsammans med Upab
Framtagande av ett informationskort som man kan ha i børsen eller i solskyddet gällande reglerna för datumparkering	Informationsåtgärd med syfte att göra det enklare för bilisten att parkera rätt.	Gator och parker tillsammans med Upab
Fortsatt översyn av parkeringsförbudzoner	Framkomlighet, möjlighet till vinterväghållning, styrning av arbetsplatsparkering, mm. Reglerar parkeringsmöjligheten på gata i större utsträckning än datumparkering.	Gator och parker tillsammans med Upab
Översyn av parkeringsplatser för elbilar när det gäller antal och teknisk funktion	Skapa bra möjligheter till att nyttja elbilar	Umeå Energi tillsammans med Upab
Ta fram en beläggningsstudie för centrumfyrcanten som senare kan testas som ett pilotprojekt i bygglovsskedet	Öka samnyttjandet av parkeringsplatserna så parkeringsytorna används mer effektivt. Beläggningsstudien ska ligga som grund för beräkningar av samnyttjande och eventuella avsteg från normtal.	Gator och parker tillsammans med Upab
Fortsätta utveckla grönt parkeringsköp så det även gäller centrala stadsdelarna	Ökat resande med hållbara färdvägar.	Upab tillsammans med Planering
Framtagande av ett parkeringsledningssystem i centrum	Minska söktrafiken i centrum	Upab
Höja maxtaxan	Tillgång och prissättning för bilparkering är starkt styrande för färdmedelsval, synnerhet för resor till och från arbetet. Genom att styra vilka som använder parkeringsplatserna skapas en effektivare utnyttjande grad samt bättre yteffektivitet.	Gator och parker tillsammans med Upab
Utöka avgiftszonerna	Tillgång och prissättning för bilparkering är starkt styrande för färdmedelsval, synnerhet för resor till och från arbetet. Genom att styra vilka som använder parkeringsplatserna skapas en effektivare utnyttjande grad samt bättre yteffektivitet.	Gator och parker tillsammans med Upab
Översyn av parkeringsavgifter med avseende på andra avgiftskonstruktioner t. ex. progressiva taxor	Bättre omsättning på platserna och enklare för kunderna.	Upab

Åtgärd	Förväntad effekt	Huvudansvar
Verka för goda förutsättningar till Park & Ride-anläggningar utanför Umeå tätort och i angränsande kommuner.	Minimera transportbehovet i de centrala delarna av Umeå tätort.	Planering och Mark- och exploatering tillsammans med UKF, Kollektivtrafiken
Påbörjat byggande av parkeringsanläggningar	Nya parkeringsanläggningar som anläggs utanför centrumfyrkanten medger möjlighet att flytta arbetsplatsparkeringar utanför centrumfyrkanten och därigenom frigör platser för besöksparkering. Nya parkeringsanläggningar inom centrumfyrkanten medför fler besöksparkeringar.	Upab
Tillskapa permanenta långtidsparkeringar för buss	God ordning och tillgänglighet för turistbussar.	Upab, Planering och Mark- och exploatering tillsammans med Gator och parker
Arbeta för ökat samnyttjande av parkeringsplatser i centrala Umeå	Effektivare användning av parkeringsplatser, vilket skapar stadsmässiga vinster.	Upab

Merparten av åtgärderna i listan ovan bedöms kunna vara genomförda senast till år 2015. Några åtgärder bedöms kunna ta längre tid att genomföra, dessa är framtagande av ett parkeringsledningssystem i centrum, storskalig Park and Ride-anläggning, byggande av parkeringsanläggningar samt långtidsparkering för buss.

Indikatorer

Följande indikatorer/nycketal kan användas i en uppföljning. Indikatorerna kan komma att utvecklas allt eftersom.

Exempel på indikatorer att följa är:

- Antal pendlarparkeringar för cykel vid bytespunkter/busshållplatser, exklusive Umeå C, Umeå Ö, Vasaplan (målet är att öka).
- Antal pendlarparkeringar för bil vid bytespunkter/busshållplatser/noder (målet är att öka).
- Antal uppställningsplatser för bil respektive cykel vid respektive pendlarparkering.
- Antal uppställningsplatser för bil på tomtmarksparkering i markplan inom de centrala stadsdelarna (målet är minska).
- Antal uppställningsplatser för bil för besökande i parkeringshusen inom centrumfyrkanten (målet är att öka).
- Antal uppställningsplatser för bil för anställda inom centrumfyrkanten (målet är att minska).
- Antal uppställningsplatser för bil för anställda i parkeringsanläggningar, ej i markplan, inom de centrala stadsdelarna exkl. centrumfyrkanten (målet är att öka).
- Söktrafiken efter lediga parkeringsplatser ska minska genom utbyggnad av ett parkeringsledningssystem.
- Andelen parkeringsköp vid ny- och ombyggnation i de centrala stadsdelarna (målet är att öka).
- Antal cykelparkeringar inom centrumfyrkanten fördelat på cykelparkeringar i direkt anslutning till huvudnätet för cykel respektive övriga cykelparkeringar (målet är att öka).

Uppföljningsmetod

Exakt metod och indikatorer bestäms i den nulägessammanställning som ska göras under år 2013. Programmet följs upp vart tredje år av Gator och parker.

Bilagor

Bilaga 1. Cykelparkeringsnormer

Cykelparkeringsnorm

Behovstal för cykelparkering inklusive besöksparkering. Behovstalen redovisas per lägenhet respektive för 1 000 m².

BTA. Cpl = cykelplatser per lägenhet. Per 1 000 m² avser bruttoarean, BTA. Behovstalen har inte tagit hänsyn till eventuellt samnyttjande.

Typ	Inom Umeå tätort	Övriga kommunen	Enbostadshus gemensam parkering
Bostäder			
Flerbostadshus (cpl/lgh)	2,5	2,2	2,1 boende/lägenhet
Studentrum (cpl/lgh)	1,5	1,2	1 boende/lägenhet
Småhus (cpl/lgh)	4	4	3-4 boende/lägenhet
Gruppbostäder			Särskild utredning
Verksamheter			
Förskola (cpl/lgh)	0,3	0,2	10 anställda per 1 000 m ² BTA
Grundskola (cpl/lgh)	0,6 (0,3-0,7)	0,6 (0,3-0,7)	Endast lågstadium lägre intervall, enbart högstadium högre intervall
Gymnasium, högskola (cpl/lgh)	0,7-0,8	0,4-0,6	
Kontor (cpl/1 000 m ²)	13-20	7-10	0,4-0,6 resp. 0,2-0,3 per anställd + besökare beroende av läge, 30 anställda per 1 000 m ² BTA
Industri (cpl/1 000 m ²)	6	3	0,4 respektive 0,2 per anställd, 15 anställda per 1 000 m ² BTA
Dagligvarubutiker i centrum och stadsdelscentrum (cpl/lgh)	12	8	13 anställda respektive 60 besökande per 1 000 m ² BTA
Sällanköpsvaror och övrig service i centrum (cpl/1 000 m ²)	20	8	10 anställda + 45 besökare per 1 000 m ²
Hotell (cpl/1 000 m ²)	4-5	2	5 anställda per 1 000 m ² . Högre intervallet med lånecyklar i centrala staden.
Restauranger (cpl/1 000 m ²)	10-20	5	Högre intervallet i centrala staden.
Vårdinstitut (cpl/besökande)	0,2-0,3	0,1	Särskild utredning rekommenderas.
Bibliotek, idrottsanläggningar, nöjen (cpl/besökare)	0,2-0,6	0,2-0,4	Särskild utredning rekommenderas.
Kollektivtrafik (cpl/100 påstigande)	5-20		

Bilaga 2. Bilparkeringsnormer

Parkeringsnorm för bilplats

Parkeringsnorm för bilplats per lägenhet

Zon	Per mindre lgh < 2 rok (bpl/lgh)	Per större lgh > 2 rokm (bpl/lgh)	Enbostadshus gemensam parkering
A	0,6*	0,75*	1,2*
B	0,8*	0,9*	1,5*
C	0,9*	1,2*	1,5*

*) Inkl. besöksparkering 0,1 bpl/lgh

Parkeringsnorm för verksamheter

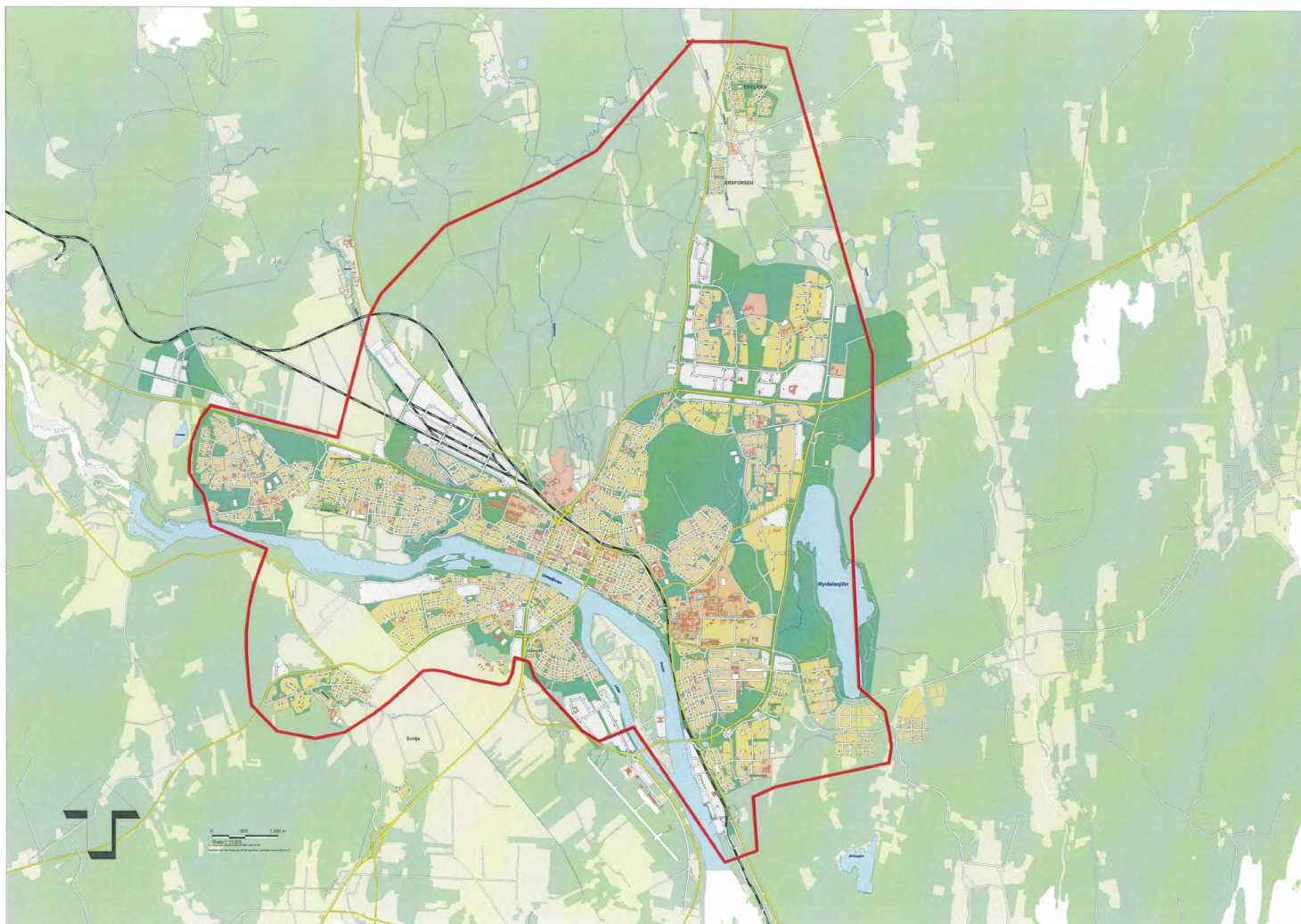
Parkeringsnorm för verksamheter, bilplatser per 1 000 m² BTA, anställda och besökande

	Zon A*	Zon B*	Zon C*	Kommentar
KONTOR	10	15	20	30 anställda samt 3 besökare per 1 000 m ² BTA
Anställdas	9	13	18	
Besökande	1	2	2	
INDUSTRI		8	11	15 anställda samt 2 besökare per 1 000 m ² BTA
Anställdas		7	9	
Besökande		1	2	
HANDEL**	22	18	18	13 anställda samt 60 besökare per 1 000 m ² BTA
Anställdas	4	3	3	
Besökande	18	15	15	
RESTAURANG	20	30	30	10 anställda samt 25 besökande per 1 000 m ²
Anställdas	3	3	3	
Besökande	17	27	27	
HOTELL	5	7	9	5 anställda samt 25 besökande per 1 000 m ²
Anställdas	1	2	2	
Besökande	4	5	7	

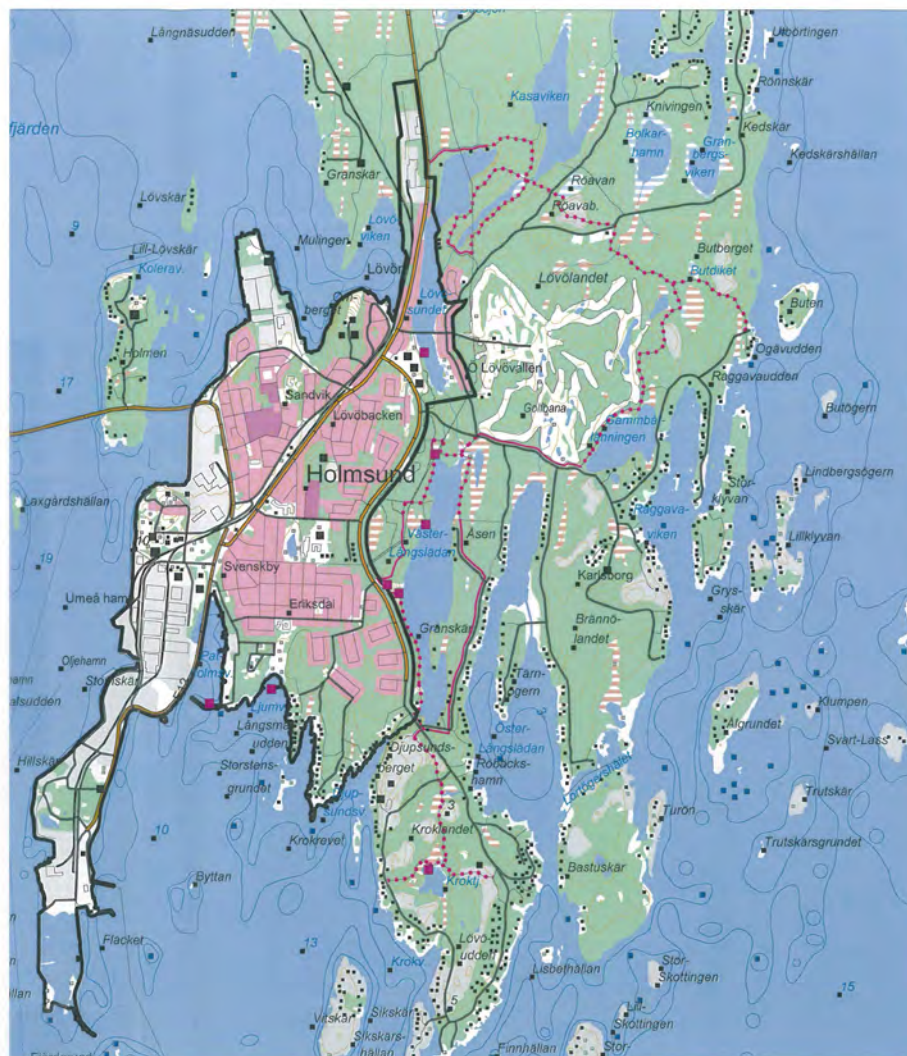
*) Inom centrumfyrkanten gäller att friköp ska användas för anställdas parkering. Anställdas parkering lokaliseras utanför eller i randen av centrumfyrkanten. Besökandes parkering kan friköpas eller tillhandahållas av fastighetsägaren om anläggningen omfattar minst 50 platser och lokaliseras i rekommenderade lägen. Besökandes parkering för hotellverksamhet kan inte friköpas.

*) Exkl. externhandel/större anläggningar i bilorienterade lägen.

Bilaga 3. Datumparkering i Umeå



Bilaga 4. Datumparkering i Holmsund



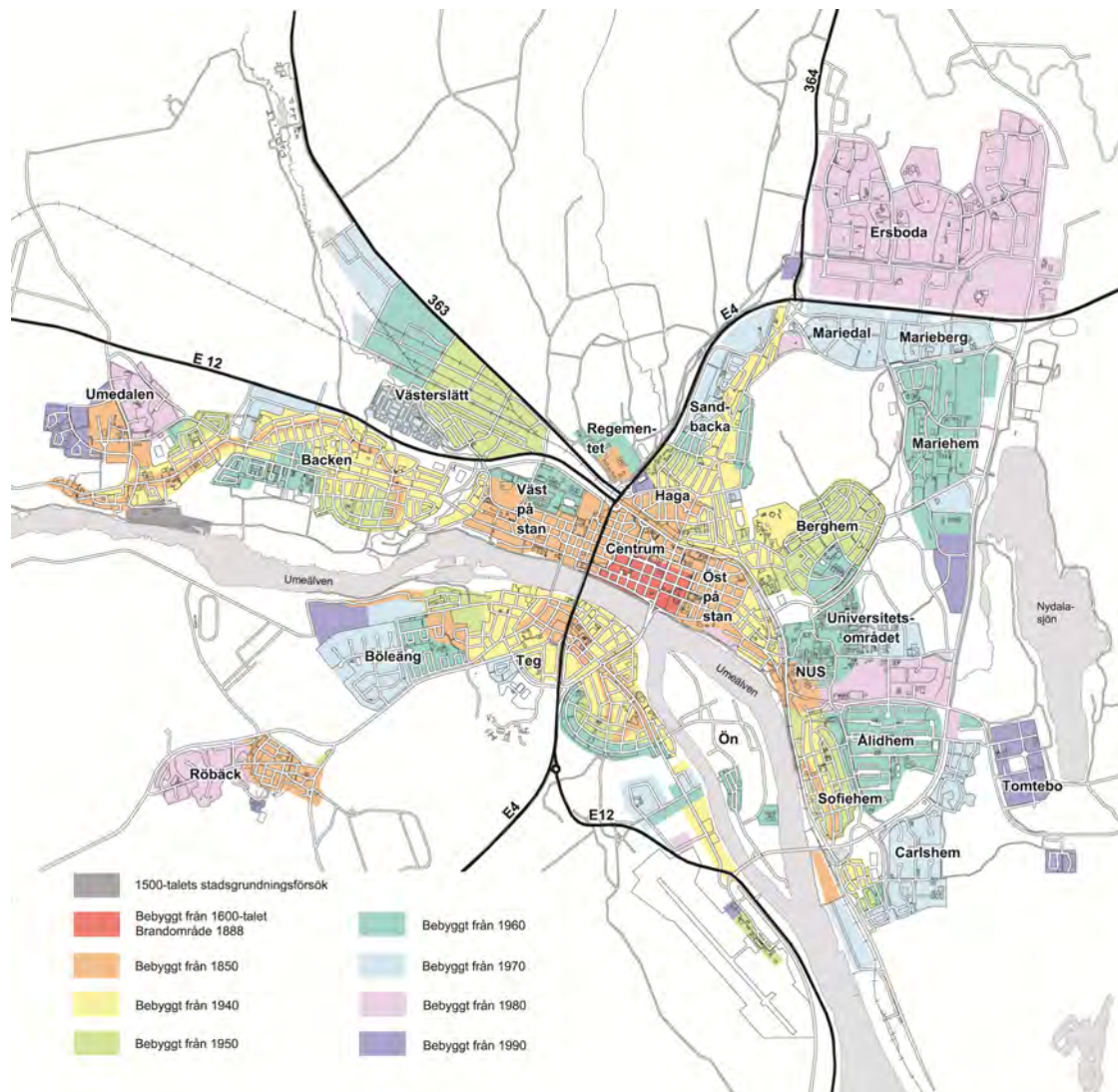
Bilaga 6. Historik parkeringsförbudsområden i Umeå

Stadsdel/Område	Ikraftträdande	Ersatt/Upphävd (år)	Kommentar
Sandabrånet	1982-12-14	2012-11-01 ersatt av 2480 2012;00423	Revidering 1986-03-25 pga parkeringsproblem vid bl.a. radioaffären.
Rödäng	1982-12-14		LTF 2480 2013;00014.
Gammlia friluftsområde	1982-12-14	2012-11-01 ersatt av 2480 2012;00423	
Carlområdena/Östra stadsdelen	1982-12-14	1994-05-09 av parkeringsförbudszon Öst	
Ålidhem/Östra stadsdelen	1982-12-14	1994-05-09 av parkeringsförbudszon Öst	
Marieområdet/Mariehem	1982-12-14	1994-05-09 av parkeringsförbudszon Öst	Zonen infördes 1982-12-14, men utökades 1992-12-16 med Nydalahöjd.
Ersforsen	1982-12-14	Upphävd 1994-12-19.	Beslutet hävdes av BN 1994-12-19. Upab och polisen förordade hävande. Inga andra remissinstanser.
Universitetsområdet	1984-06-26	1994-05-09 av parkeringsförbudszon Öst	
Tegs centrum	1985-12-19		Området var skyltat parkeringsförbudsområde redan tidigare, men föreskrift saknades. LTF 2480 2010;00584.
Nydala friluftsområde	1988-10-12		Beslut 1987-04-14.
Centrala stan	1989-01-10	2012-11-01 ersatt av 2480 2012;00423	1994-05-09 revidering (utökning västerut)
Umedalen	1989-04-12		Beslut 1988. LTF 2480 2010;00586.
Röbäck	1990-09-17		LTF 2480 2010;00582.
Böleäng II	1991-04-24		Parkeringsförbudsområdet infördes pga problem för gatuhållningen samt av trafiksäkerhetsskäl (sikt/barn). Upab förordade parkeringsförbudsområde då området är byggt utifrån en p-norm där uppställningsplatser för bil inkluderats på fastighetsmark samt för att tillgodose god framkomlighet och bästa möjliga trafiksäkerhet. Polisen förordade parkeringsförbudsområde. Beslutet överklagades, men fick avslag i BN 1992-02-10. LTF 2480 2010;00423.

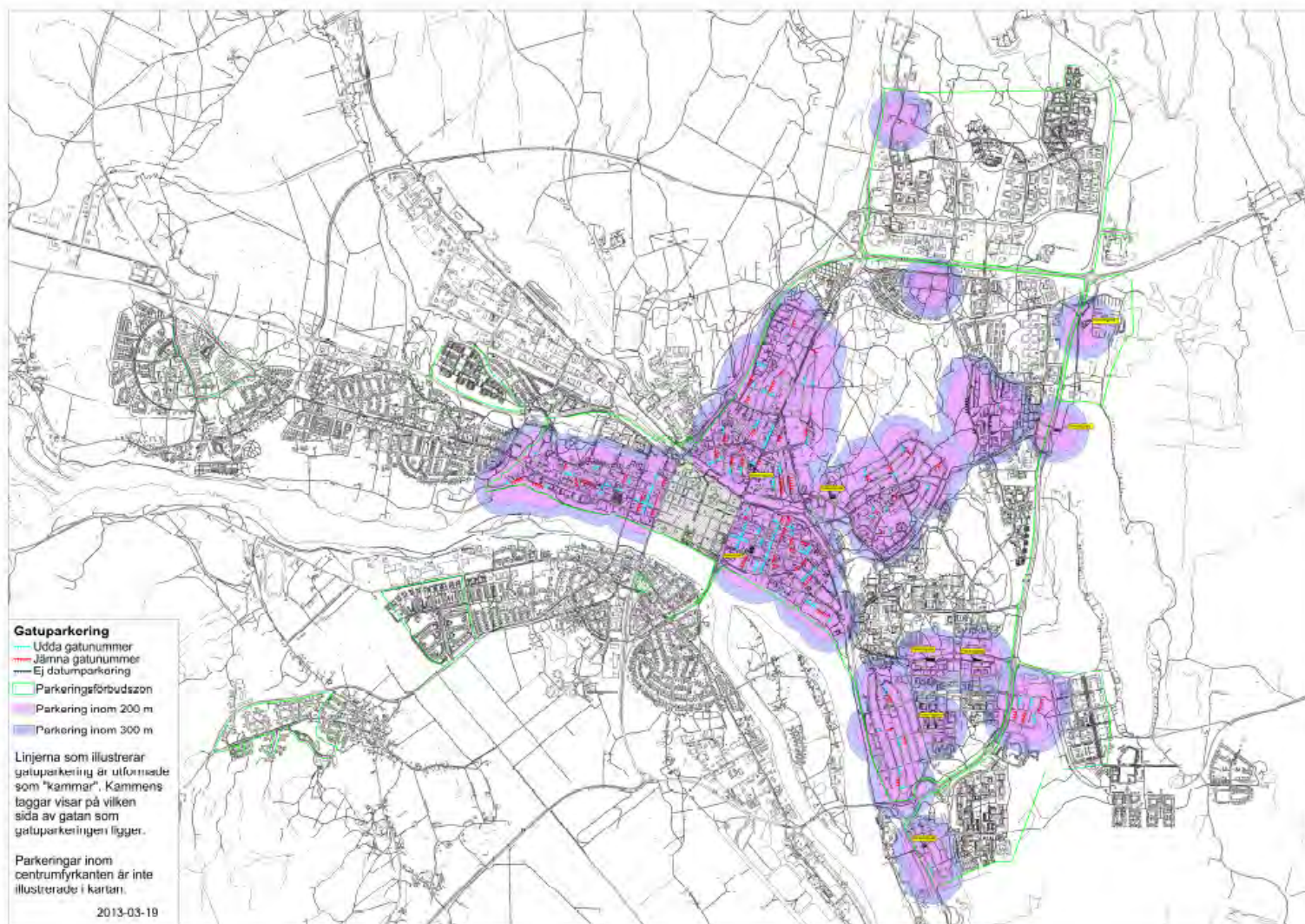
Stadsdel/Område	Ikraftträdande	Ersatt/Upphävd (år)	Kommentar
Ersboda	1994-03-07 (beslut) 1994-05-09 (ikraftträdande föreskrift)	2012-11-01 ersatt av 2480 2012;00423	
Öst	1994-03-07 (beslut) 1994-05-09 (ikraftträdande föreskrift)	2012-11-01 ersatt av 2480 2012;00423	Innebar sammanslagning av Universitetets-, Ålidhems-, Nydalas-, Mariehems- och Carlslems parkeringsförbudsområden.
Haga	1997-04-04	2012-11-01 ersatt av 2480 2012;00423	Man hade under en längre tid (1988-1996) arbetat med enskilda parkeringsförbud på diverse gator.
Tomtebo	2001-02-01	2012-11-01 ersatt av 2480 2012;00423	Beslut i TN 2000-12-13. Parkeringsförbud tagna 1991 (Vitterv) och 1996 (Vättarnas allé) upphävdes. Initialt inkluderades villaområdena söder om Tomtebovägen, men på grund av boendes protester beslutades strax därefter att parkeringsförbudsområdet endast skulle omfatta delen norr om Tomtebovägen. Det nya beslutet togs på delegation 2001-02-08.
Haga (öster om ÖK samt norr om Hissjövägen), Sandbacka (utöver Sandabrånet), Berghem, Sofiehem samt Gimonäs	2012-11-01		Beslut i TN 2012-09-27. Innebar en sammanslagning av Öst, Ersboda samt Centrala stan. I områdena hade det under många år varit problem för gatudriftens underhållsfordon att ta sig fram och utföra sitt uppdrag. Boende hade under många år klagat på bilar som parkerat in dem. Situationen påverkade även sophämtning, utryckningsfordon och framkomlighet för fotgängare och cyklister. Lördagen den 1 december 2012 annonserades att all skyltning av parkeringsförbudsområdet var genomförd. LTF 2480 2012;00423 om förbud att parkera i Umeå, område.

2000-04-13 reviderades samtliga befintliga zoner med anledning av ny lagstiftning, Trafikförordningen (1998:1276)

Bilaga 7. Umeås bebyggelseutveckling



Bilaga 8. Gatumarksparkering





Umeå kommun

Gator och parker

Besöksadress Stadshuset, Skolgatan 31

Postadress SE-901 84 Umeå

Telefon + 46 (0)90-16 10 00

E-post gatorochparker@umea.se

► www.umea.se

