

PM 2021:12

Erika Johansson
Thaddäus Tiedje
Sara Malm

2021-02-25

Parkeringsutredning Sävjahas

- Parkerings efterfrågan för vårdboende samt förslag på mobilitetsåtgärder för kommande exploatering

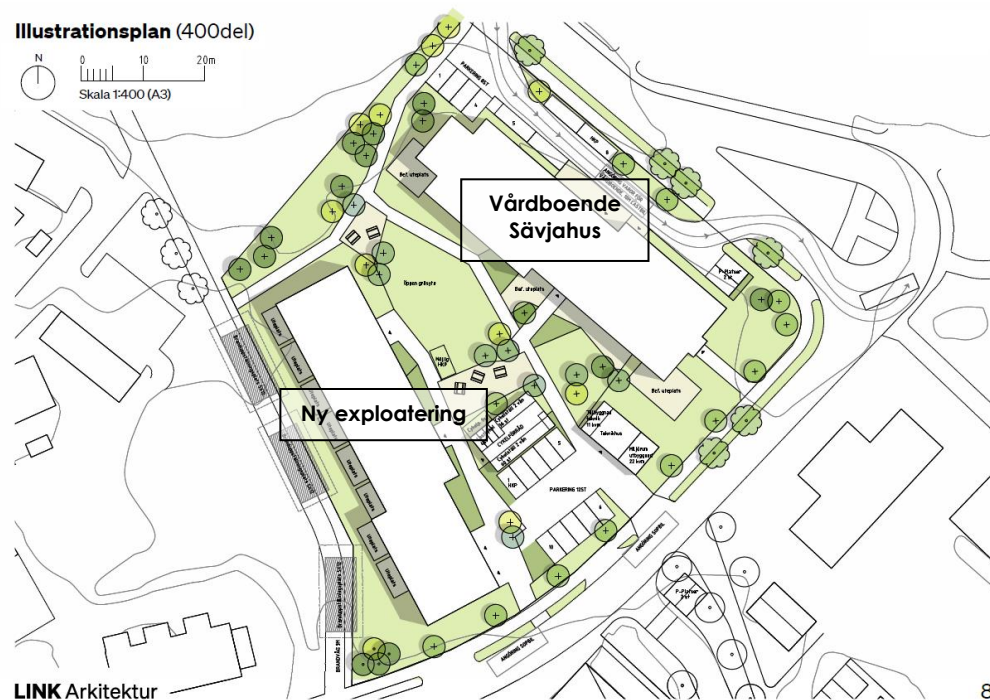
1. Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Skandia Fastigheter AB planerar att uppföra ett nytt bostadshus med cirka 55 lägenheter – kv. Mösseberg – inom en egen fastighet i Sävja, Uppsala. På tomten finns idag ett vårdboende med 35 lägenheter. De boende är huvudsakligen personer med demenssjukdom.

I och med exploateringen kommer den befintliga parkeringen till vårdboendet behöva ersättas med ny. Uppsala kommun ställer krav på att ta fram en utredning som visar vårdboendets efterfrågan på parkeringsplatser inför samråd.

Utredningens huvudsakliga syfte är att undersöka vårdboendets behov av parkeringsplatser. Utöver det efterfrågas även en utredning av lämpliga mobilitetsåtgärder riktade till det planerade bostadshuset i syfte att minska boendes efterfrågan på bilparkering.



Figur 1-1 Illustrationsplan för kvarteret Mösseberg i Sävja. Källa: LINK Arkitektur/Skandia Fastigheter. Bearbetad av Trivector.

1.2 Förutsättningar vårdboende

Vårdboendet Sävjahus har 35 lägenheter och det bor en person i varje lägenhet. De boende är äldre som har stort behov av vård och omsorg på grund av sjukdom eller funktionsnedsättning. Inga boende har egen bil.

Information om vårdboendet har inhämtats genom en intervju med verksamhetschefen¹. Vårdboendet har personal som arbetar dygnet runt. Det finns idag totalt 34 tillsvidareanställda på boendet och sammanlagt arbetar ungefär 15 personer samtidigt på vardagar. Natttid arbetar 3–4 personer och under helger arbetar ungefär 10 personer samtidigt. Enligt uppgifter från vårdboendet bor ungefär en tredjedel av vårdboendets anställda i närområdet.

Enligt uppgifter från vårdboendet sker flest besök på helger, väldigt få besök sker på vardagar. Uppskattningsvis är det ungefär 5–10 besök per helg, varav maximalt 5 besök på plats samtidigt.

På tomten finns det idag 21 parkeringsplatser varav 6 är förhyrda platser. Vårdboendet hyr 4 av dessa 6 platser. De övriga 15 platser regleras enligt kommunens ordinarie parkeringstaxa. Med hjälp av statistik från biljettförsäljningen under 2020² har beläggningen på de avgiftsbelagda platser översiktlig kunnat studeras. Av totalt 3166 transaktioner för hela året ligger antal köpta biljetter per dag i snitt på ca. 8, vilket betyder att den befintliga parkeringen har ett överskott av minst 7-6 plaster och förmodligen mer om bilarna inte står parkerade under hela dagen. Om, och i så fall till vilken grad, vårdboendet använder dessa avgiftsbelagda platser går inte att redogöra för eftersom dessa platser är öppna för allmänheten att använda.

1.3 Planerad exploatering

Skandia Fastigheter AB planerar att bygga ca 55 lägenheter på tomten intill platsen där Sävjahus ligger idag. Det planeras för att anlägga ca 22 bilparkeringsplatser och ca 125 cykelparkeringsplatser för de nya bostäderna. Det slutliga behovet av antal p-platser för de nya bostäderna bestäms av Uppsala kommuns beslutade p-tal.

1.4 Förutsättningar att resa hållbart

För att bedöma förutsättningarna för att resa med kollektivtrafik, cykel eller gång till och från Sävja har viktiga målpunkter identifierats samt avståndet till dessa. Därefter har kvaliteten på den gång- och cykelinfrastruktur som kopplar ihop start- och målpunkter identifierats samt vilka möjligheter det finns att resa med kollektivtrafiken.

¹ Samtal med Sävjahus verksamhetschef Mia Runfors, 2021-01-11.

² Information om antal transaktioner under året 2020 från Parkman som ansvar för biljettautomaten vid den parkeringen.



Figur 1-2 Översiktskarta över Sävja. Den aktuella tomten är markerad med rött. Blå linjer visar var cykelbanor finns idag. Källa: Eniro.

Gång- och cykeltrafik

Förutsättningarna för att gå och cykla till Sävja är idag goda. Det finns separerade gång- och cykelförbindelser i hela området, och goda förutsättningar att ta sig vidare till kringliggande områden.

Det är ungefär 1,8 km till närmsta livsmedelsbutik (ICA Supermarket Sävja), vilket motsvarar ungefär 5 minuters resa med cykel och 20 minuters gångrestid. Det tar ungefär 20 minuter att cykla in till centrala Uppsala.

Kollektivtrafik

Den närmaste busshållplatsen är Uppsala Daneport. Hållplatsen trafikeras av busslinje 5 och 31. Linje 5 har en turtäthet på 10 minuter, medan linje 31 har en turtäthet på 30 minuter. Gångavstånd från området till hållplatsen är cirka 250 meter. Med bussarna går det att ta sig in till centrala Uppsala på 15–20 minuter och där finns möjlighet till byte till övriga busslinjer.

2. Parkeringsefterfrågan för vårdboendet

De boende på vårdboendet äger inte egen bil och parkeringsefterfrågan dimensioneras därför enbart för anställda och besökare till de boende.

2.1 Ingångsdata

För att bedöma en rimlig parkeringsefterfrågan för vårdboendet har följande förutsättningar antagits, baserat på dialog med Sävjahus verksamhetschef och den resvaneundersökning som Uppsala kommun genomförde 2015³.

Antal anställda och besök

Det är ungefär 15 anställda som arbetar samtidigt på vardagar och 10 på helger. Besök sker främst på helger (ytterst få på vardagar) och uppskattas till maximalt 5 besök samtidigt. Ett antagande att det kommer att vara maximalt 16 personer (anställda och besök) samtidigt på boendet på vardagar och 15 personer på helger har därför gjorts, se Tabell 2-1.

Tabell 2-1 Antagande om antal anställda och besök på plats samtidigt på vardagar respektive helger.

	Antal på vardagar	Antal på helger
Anställda	15	10
Besök	1	5
Total	16	15

Vidare antas att ett besök motsvarar i snitt 1,5 personer och att dessa färdas i samma bil om de kommer med bil, men på var sin cykel om de kommer med cykel.

Färdmedelsandelar

Antagna färdmedelsandelar för anställda och besökare till vårdboendet bygger på RVU från Uppsala kommun från 2015 men har anpassats efter vårdboendets läge och specifika förutsättningar. För anställda tillämpas färdmedelsandelar för arbetsresor och för besökare färdmedelsandelar för fritidsresor.

³ Resvaneundersökning hösten 2015, Uppsala kommun: <https://www.uppsala.se/contentassets/0f67ce2bd3ce47169ceae0d716547ba8/resvaneundersokning-2015.pdf>

Tabell 2-2 Färdmedelsandelar för anställda och besökare till vårdboendet enligt RVU från 2015.

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång
Anställda	40%	14%	36%	7%
Besökare	42%	10%	28%	15%

Det anses rimligt att 40 % av de anställda på vårdboendet väljer bil som färdmedel till arbetet, och därmed motsvarar den färdmedelsandelen som framkommit i RVU. Sävjåhus ligger visserligen i ett perifert läge av Uppsala, men med tanke på att turtheten på kollektivtrafiken är hög på vardagar och att ungefär en tredjedel av de anställda bor i närområdet och rimligen cyklar eller går till arbetet anses därför den uppmätta färdmedelsfördelningen för bil på 40 % rimligt.

När det gäller fritidsresor, bör det tas hänsyn till att det i färdmedelsandelen från RVU ingår flera olika typer av ärenden, och att bilandelen kan variera kraftigt mellan dessa typer. Upptagningsområdet för besökare till vårdboendet antas vara betydligt större än för anställda, i och med att det är ett specialiserat boende där förmodligen många anhöriga inte bor i närområdet. Med tanke på dessa förutsättningar har bilandel för besökare till vårdboendet justerats uppåt från 42% enligt RVU till 60% medan cykelandel sänkts från 28% till 15%.

I tabellen nedan redovisas de antagna färdmedelsandelar för anställda och besökare till vårdboendet.

Tabell 2-3 Antagna färdmedelsandelar för anställda och besökare till vårdboendet som använts för beräkning av parkeringsefterfrågan.

	Bil	Kollektivtrafik	Cykel	Gång
Anställda	40%	14%	36%	7%
Besökare	60%	10%	15%	15%

2.2 Parkeringsefterfrågan för vårdboendet

Parkeringsefterfrågan för vårdboendet baseras på antaganden ovan om andel bil- och cykelresor för anställda och besökare samt antal anställda och besökare som förväntas vara på plats samtidigt.

Den totala efterfrågan bedöms uppgå till 7 bilparkeringsplatser för både helger och vardagar, se

Tabell 2-4. Parkeringsplatserna bedöms kunna samnyttjas mellan anställda och besökare.

Tabell 2-4 Parkerings efterfrågan för bilparkeringsplatser för vårdboendet.

	Antal anställda/besök på plats samtidigt	Bil färdmedelsandelar	Parkerings efterfrågan
<i>Vardagar</i>			
Anställda	15	40%	6
Besök	1	60%	1
Totalt	16		7
<i>Helger</i>			
Anställda	10	40%	4
Besök	5	60%	3
Totalt	15		7

Minst en av dessa platser ska anpassas för personer med nedsatt rörelseförmåga, dvs vara 3,6 meter bred (måttet gäller för en långsgående parkeringsplats med fritt utrymme på ena sidan som kan användas för i- och urstigning) och anläggas inom 25 meter från vårdboendets entré. Det ska också finnas en angöringsplats i nära anslutning till entrén.

När det gäller cykelparkeringsplatser bedöms parkerings efterfrågan vara som högst under vardagen och motsvara ett behov av 7 cykelplatser (Tabell 2-5)

Tabell 2-5 Parkerings efterfrågan cykelparkeringsplatser för vårdboendet.

	Antal anställda/besök på plats samtidigt	Cykel färdmedelsandelar	Parkerings efterfrågan
<i>Vardagar</i>			
Anställda	15	36%	6
Besök*	1	15%	1
Totalt	16		7
<i>Helger</i>			
Anställda	10	36%	4
Besök*	5	15%	2
Totalt	15		6

* 1 besök motsvarar i snitt 1,5 personer

Cykelparkeringsplatserna bör anläggas i anslutning till vårdboendets entré, helst närmare än bilparkeringsplatserna. Utöver det ska cykelställen erbjuda hög stödsäkerhet med ramlåsningsmöjligheter och vara bekväma att använda med ett avstånd på minst 60 cm mellan ställen, dock helst 70 cm.

3. Mobilitetsåtgärder för planerade bostadshus

I detta kapitel ges förslag på mobilitetsåtgärder som föreslås kunna ge en reduktion av parkeringstalet för kommande exploatering i Sävja.

3.1 Syfte och åtgärdsområde

Syftet med mobilitetsåtgärder är att minska behovet av att äga en egen bil och istället erbjuda boende andra sätt att lösa sina resebehov. Detta kan uppnås genom följande sex typer av åtgärder:

- ▶ **Åtgärder för att effektivisera parkering och minska attraktiviteten i att äga egen bil:** Detta sker genom samlokalisering och samnyttjande av platser i gemensam anläggning, där olika användare kan använda samma parkeringsplats vid olika tider på dygnet. Genom prissättning av parkeringsplatser kan man också påverka bilinnehavet och därmed reducera antalet parkeringsplatser.
- ▶ **Åtgärder för mobilitet med bil.** Dessa typer av åtgärder inkluderar tillgång till delad bil i anslutning till bostaden så som bilpoolsbilar, rabatt på taxi och andra typer av bildelningstjänster. Mobilitet med bil möjliggör resor som är svåra att göra med gång, cykel eller kollektivtrafik.
- ▶ **Åtgärder för mobilitet med cykel** för att underlätta för fler att välja cykel för korta resor istället för bil. Åtgärder omfattar dels att anlägga tillräckligt många och väl utformade cykelparkeringsplatser, dels att erbjuda tillgång till cykelpool.
- ▶ **Åtgärder för mobilitet med kollektivtrafik** för att främja kollektivtrafikresandet bland boende med rabatt på biljetter, respott eller prova-på-kampanjer.
- ▶ **Åtgärder som minskar behovet av olika typer av resor** genom åtgärder som förenklar hemleveranser, utrymme för arbete hemifrån eller återvinningsmöjligheter.
- ▶ **Informationsåtgärder** om möjligheter till hållbart resande riktat till boende.

För att kunna ersätta en egen bil behöver åtgärderna fungera för de flesta resor som boende behöver utföra. Det är därför viktigt att arbeta med olika typer av åtgärder riktade mot olika typer av resor och erbjuda ett paket med olika mobilitetsåtgärder som tillsammans får en större potential att minska boendet bilinnehavet än om enstaka åtgärder införs.

Åtgärdernas effekt varierar också mycket beroende på var området ligger i staden samt befintliga infrastrukturella förutsättningar för att kunna resa med andra färdssätt

än bil. Att exempelvis erbjuda gratis kollektivtrafikkort till boende i ett läge i anslutning till en större kollektivtrafikknutpunkt kommer att ha större effekt på bilnehavet än om samma åtgärd genomförs i ett läge med få möjligheter att resa kollektivt.

Effekten av att införa ett paket av mobilitetstjänster på denna plats kommer därför vara mindre än i motsvarande byggnad i ett mer centralt läge. Läget påverkar förutsättningarna för att resa med kollektivtrafik och cykel. Kollektivtrafiken är väl anpassad för resor till centrala Sävja samt vidare till Uppsala centrum, men det finns begränsade möjligheter att resa kollektivt till övriga delar av staden. Möjligheten att cykla bedöms vara god i Sävja. Även cykelförbindelsen till det lokala centrumet är bra, men det långa avståndet på över 6 km till centrala delarna av staden kan anses vara för långt för att välja cykel.

3.2 Förslag på mobilitetspaket

Effektivisering av bilparkering och tillgång till bilpool

Det går att minska attraktiviteten i att äga egen bil genom att införa en marknadsmässig prissättning av parkeringsplatser, på gatuparkering såväl som garageplatser. Att till exempel ta betalt för den faktiska kostnaden av en parkeringsplats (detta inkluderar bland annat investerings- och underhållskostnader) är ett sätt att motivera en sådan prissättning.

Att införa en bilpool skapar möjligheter för boende att leva ett liv utan egen bil i större utsträckning. Enligt Sunfleets rekommendation behöver det finnas 2 bilpoolsplatser per 100 hushåll. En öppen bilpool skapar underlag för att införa fler bilpoolsbilar och få ett större upptagningsområde med större omsättning.

- ▶ Bilparkeringsplatser föreslås prissättas för att motsvara de verkliga anläggningskostnaderna.
- ▶ Det föreslås att 1 bilpoolbil införs i anslutning till kvarteret och att boende erbjuds gratis medlemskap i bilpool i minst 5 år vid inflyttning.

Mobilitet med cykel

För att skapa goda förutsättningar för resande med cykel krävs att det finns goda möjligheter att parkera cykeln nära bostaden på ett tryggt, säkert och bekvämt sätt. Förslagsvis bör cykelparkeringen utformas enligt följande:

- ▶ Cykelparkering föreslås helst lokaliseras inomhus i entréplan, nära entré och med god tillgänglighet för boende. Finns cykelparkering utomhus bör den vara väderskyddad (med tak) och vara väl upplyst. Cykelparkeringsställ ska ha ramlåsningsmöjlighet för stöldsäkerhet. Det är även av stor vikt att det finns tillräckligt med utrymme mellan cykelställ med c-c avstånd av 0,7m och cykelparkeringen är lätt tillgänglig.
- ▶ Minst 5 % av cykelplatserna har tillräckligt utrymme för parkering av lådcyklar och cykelkärror.

- ▶ Särskilda utrymmen för tvätt och underhåll av cyklar, med tillgång till pump, verktyg och vatten för att spola av cykel, föreslås finnas inom den egna fastigheten eller inom rimligt gångavstånd.
- ▶ Det bör även finnas möjlighet att ladda elcyklar i anslutning till cykelparkeeringsplatser.

Utöver goda parkeringsmöjligheter för cyklar föreslås att en cykelpool med lastcyklar, cykelkärror och elcyklar etableras i området för att möjliggöra fler hållbara resor. Inköpsärenden eller andra ärenden som kräver lastutrymme kan genom denna typ av cykelpool genomföras med cykel och bidra till ett minskat beroende av bil. Cykelpoolen bör vara gratis för boende och innehålla 2–3 elcyklar och 1–2 lastcyklar för de planerade 55 lägenheterna.

Mobilitet med kollektivtrafik

Genom att erbjuda ett prova-på-kort till nyinflyttade går det att uppmuntra boende till att testa och använda kollektivtrafik.

- ▶ Erbjud varje hushåll ett gratis prova-på-kort för kollektivtrafik som gäller i en månad hos UL. Prova-på-kortet föreslås delas ut vid första inflyttning efter att husen är färdigbyggda.

Minska behovet av olika typer av resor

Åtgärder som minskar behovet av olika typer av resor bör införas. Exempel på dessa är till exempel leveransskåp för enklare mottagning av paket/matvaror, avfallssortering för hushållsavfall, återbruksrum där boende kan skänka/byta varor med varandra. Det är även en god idé att erbjuda hämtning av grovsopor några gånger per år för att minska behovet av att åka till återvinningscentraler.

- ▶ Leveransskåp eller annat lämpligt utrymme för hemleveranser av varor (först och främst paket, inte matleverans, som ofta kan levereras kvällstid) föreslås finnas inom gångavstånd från bostaden.
- ▶ Inom gångavstånd från bostaden föreslås också finnas möjlighet att lämna grovsopor.

Informationsåtgärder

Olika typer av informationsåtgärder kan till exempel vara att tydligt beskriva boendets förutsättningar när det gäller bilparkering och hållbart resande vid marknadsföring inför försäljning, till exempel för att locka en viss målgrupp som har en större benägenhet att leva bilfritt, samt eventuellt erbjuda personlig reserådgivning vid inflyttning. Det finns forskning som visar att människor är som mest benägna att ändra ett resebeteende när de flyttar, så det är viktigt att tydligt informera och ha en god kommunikation redan från start, men även fortlöpande när boende flyttat in, till exempel genom tydlig information på hemsida om vilka möjligheter det finns att resa hållbart.

- ▶ I samband med visning, uthyrning och lägenhetsförsäljning ska projektets förutsättningar gällande bilparkering, samt möjligheterna att resa med kollektivtrafik, medlemskap i bilpool och cykelfaciliteter marknadsföras.
- ▶ I samband med inflyttning ska ett välkomstpaket delas ut till de boende, innehållande både information om möjligheterna att resa hållbart samt bilpoolsmedlemskap, pendlarkort och cykelkarta som visar cykelstråk i närområdet till viktiga målpunkter.

3.3 Förslag på reduktion av parkeringstalet

Varje åtgärd beskriven ovan har en enskild effekt på bilinnehavet, men åtgärderna tillsammans ger också en kumulativ effekt i och med att de tillsammans ger bättre möjligheter att lösa de olika resebehov som tillgodoses av en egen bil. Om samtliga åtgärder genomförs föreslås mobilitetspaketet ge en reduktion av parkeringsefterfrågan med ca. 15 %. Den relativa låga minskningen som paketet bedöms ge jämfört med antal åtgärder som föreslås beror i första hand på områdets perifera läge som medför långa cykelavstånd till målpunkterna i centrala Uppsala och dagens begränsade förutsättningar att åka kollektivt.

3.4 Förslag till vidare arbete

I och med att Sävja ska utvecklas under flera år med bland annat en spårvagnslinje och planer på ny exploatering, finns det god potential för samordning av mobilitets-tjänster för att reducera parkeringstalen i området på sikt. Skandia Fastigheter har redan idag flera fastigheter i området vilket innebär att det finns möjlighet att samnyttja mobilitetstjänster, något som ger potential att gynna även befintligt bestånd. Med ett större upptagningsområde finns det också möjlighet att bygga ut mobilitetstjänsterna, exempelvis finns möjlighet att utöka bilpoolen med fler fordon av olika typer.