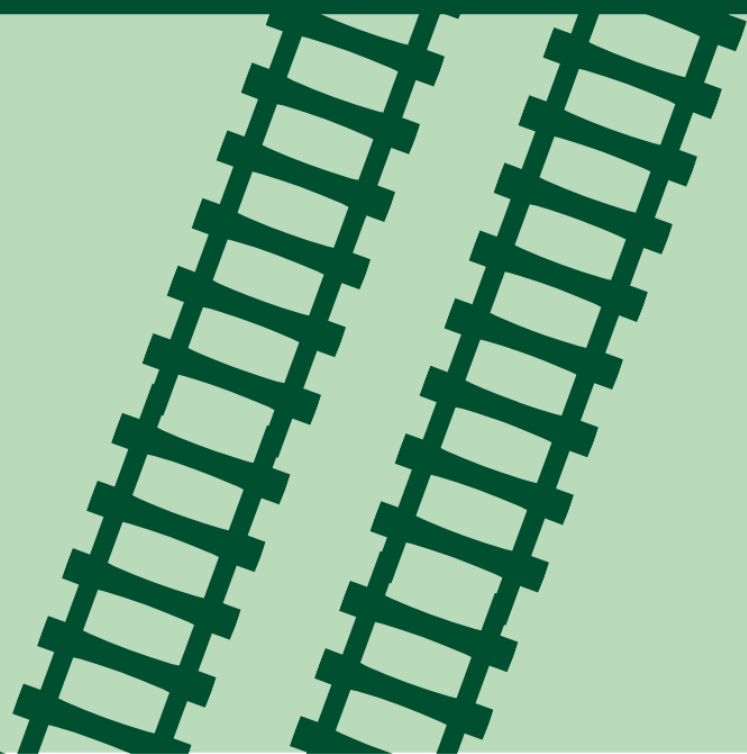


GASEN I BOTTEN



VÄGEN MOT ETT
HÅLLBART UPPSALA

A stylized white line-art illustration of two parallel train tracks receding into the distance, located in the bottom left corner of the poster.

**GRÖN
UNGDOM**
UPPSALA LÄN

SAMMANFATTNING

Bilismen orsakar utsläpp som skadar både klimatet och folkhälsan. De ytineffektiva vägarna och parkeringarna tränger också undan natur, bostäder och handel. När Uppsala växer riskerar situationen att bli ohållbar. Om vi ska nå klimatmålen och skapa en stad för människan krävs kraftfulla åtgärder. Grön Ungdom föreslår därför:

1. **Gör Uppsalas innerstad helt bilfri under sommaren.**
2. **Sänk hastigheten till 20 km/h i stadskärnan och 30 km/h i ytterstaden.**
3. **Göra om samtliga vägar vid områden där barn vistas till gångfartsområden.**
4. **Fasa ut bensin- och dieselfordon i staden till 2030 genom skärpta miljözoner.**
5. **Inför en trängselskatt på mellan 15–30 kr i staden under rusningstid.**
6. **Begränsa antalet bilparkeringar som får anläggas vid nybyggnation.**
7. **Främja bilpooler och kräv att samtliga nya parkeringar ska ha laddmöjligheter.**
8. **Minska antalet bilparkeringar med 20 procent till 2030 och 40 procent till 2050.**
9. **Høj parkeringsavgifterna kraftigt i centrum och fördubbla dem i ytterstaden.**
10. **Låt användare av privata parkeringar betala för hela parkeringskostnaden.**
11. **Skärp miljökraven på transportintensiva verksamheter.**
12. **Ompröva befintliga externa köpcentra och stoppa etableringen av nya.**

**GRATTIS
UPPSALA!
SVERIGES NÄST
MEST TRÄNGDA STAD**



Rapportförfattare: Ava Feghhi, Erik Wahlström, Zakaria Hachicho och Saga Ek.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	4
Stärkt kollektivtrafik för en sammanhållen kommun	5
1. EN STAD FÖR MÄNNISKAN	5
Dags för ett bilfritt sommarcentrum	6
2. FULL FART MOT SÄNKT HASTIGHET	6
Stärk tryggheten i trafiken	7
3. MER MILJÖZONER	7
Fasa ut den fossila bilismen	8
4. TID FÖR TRÄNGSELSKATT	9
Trängselskatt minskar trängseln och utsläppen	9
5. P FÖR ONÖDIGA PARKERINGAR	11
Stoppa de subventionerade parkeringarna	13
6. SLUTHANDLAT FÖR EXTERNA KÖPCENTRUM	14
Förbjud nyetablering av externa köpcentrum	14
REFERENSER	15

1. INLEDNING

Växthusgasutsläppen i Uppsala från energianvändning, transporter och arbetsmaskiner ska vara **“nära noll” senast 2030** och bli klimatneutrala till 2050.¹ Men trots de ambitiösa målen har åtgärderna för att nå dit saknats. **Medan Uppsalas utsläpp behöver minska med 10–14 procent per år har de knappt minskat alls mellan 2010–2017.**² En stor orsak är den utbredda bilismen. År 2019 stod vägtrafiken för en tredjedel av Sveriges utsläpp, varav merparten orsakades av personbilar.³ Det är bara under pandemin, när många resor ställts in, som utsläppen har minskat i den takt som klimatmålen kräver.⁴

Bilismen är också skadligt för folkhälsan. Bilutsläppen innehåller giftiga partiklar som bland annat kan orsaka hjärt- och lungsjukdomar. I Uppsala uppmättes hälsoskadliga nivåer av kvävedioxid på Kungsgatan hela 31 dagar under 2018.⁵ Nationellt sett orsakar luftföroreningar **ca 7 600 förtida dödsfall** och samhällsekonomiska kostnader om **56 miljarder kronor**, motsvarande en halv procent av Sveriges BNP, varje år.⁶ Dessutom drabbar avgaserna särskilt barn och ekonomiskt svaga.⁷ Ren luft är därför inte bara avgörande för klimatet, utan också för jämlikheten. **Alla har rätt till ett friskt liv.**

Syftet med den här rapporten är att lyfta problemen med bilismen och ge förslag på hur bilutsläppen kan minska till vad som krävs för att nå klimatmålen och stärka folkhälsan. Vår vision är ett Uppsala för människor och natur – inte bilar och betong. Samtidigt som bilen fortsatt kommer att behövas på landsbygden måste staden lämna plats åt natur, rekreation och biologisk mångfald. När Uppsala väntas växa kraftigt framöver och öka invånarantalet med över 36 procent till 2050 ställs höga krav på **hållbart resande i hela kommunen.**⁸ För att nå dit krävs kraftfull politik.

Flera av biltrafikens problem, inte minst koldioxidutsläppen, kan lösas genom teknisk utveckling och industrins framtagande av klimatsmarta bilmodeller. **Men för att få bort de skadliga effekterna på närmiljön måste biltrafiken minska.** Samtidigt kommer bilen fortsatt kommer att vara nödvändig i samhället, särskilt på landsbygden. I staden är det dock uppenbart att bilismen utgör ett fundamentalt problem. Den här rapporten presenterar därför flera politiska verktyg som begränsar bilismen i staden och ökar skatteintäkterna, vilket i sin tur möjliggör satsningar på välfärd och kollektivtrafik.

STÄRKT KOLLEKTIVTRAFIK FÖR EN SAMMANHÅLLEN KOMMUN

För att minska bilismen och ställa om kommunens transporter till att bli mer hållbara räcker dock inte enbart bilrestriktioner. Ska vi uppnå klimatmålen måste även

¹ Uppsala kommun (2015).

² Uppsala kommun (2018a).

³ Naturvårdsverket (2021).

⁴ Trafikverket (2021a).

⁵ Ugge, E. (2019).

⁶ Gustafsson, M. m.fl. (2018).

⁷ Jans, J. och Nilsson, P. (2021).

⁸ Uppsala kommun (2017).

kollektivtrafiken och andra hållbara transportmedel byggas ut. Kommunen måste säkerställa att hållbara transportalternativ finns lättillgängliga för så många människor och olika typer av transportbehov som möjligt. Det ska vara lätt att göra rätt.

För att uppnå det krävs bland annat spårvagnslinjer i Uppsala, sänkta kostnader för att åka kollektivt och en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken, inte minst till och från landsbygden. Det krävs också en stor utbyggnad av gång- och cykelstråk, bättre möjligheter för miljöbilar samt hubbar där det är möjligt att byta mellan olika transporttyper (exempelvis från bil till buss), vilket är viktigt för att främja bil- och cykelpooler. Allt detta är bara ett axplock av frågor som Grön Ungdom driver.

Medan dessa åtgärder är otroligt viktiga kommer den här rapporten som nämnt att fokusera på begränsningar av bilanvändandet. Detta av den enkla anledningen att politiken sällar talar om dem, trots att de är väsentliga för att nå klimatmålen. Genom den palett av åtgärder som vi presenterar vill vi bidra till en konstruktiv debatt om hur vi skapar ett hållbart Uppsala som når klimatmålen och är redo att möta den snabba tekniska utvecklingen. **Det är helt enkelt dags att sätta gasen i botten i klimatpolitiken.**

2. EN STAD FÖR MÄNNISKAN

Bilismen i Uppsala leder till utsläpp, trängsel och buller, inte minst i stadskärnan. Vissa gator har så många fossila bilar att luften blir rent av hälsofarlig.⁹ Ytan som bilarna kräver tränger också undan plats för bland annat gång, cykel, natur och nöje. Särskilt tydligt är detta på sommaren när fler vill umgås utomhus och ta del av staden utan bilen.

Stadskärnor besöks inte främst för att köpa sådant som lika gärna kan klickas hem från e-handeln, utan för att vara just ett centrum och en mötesplats.¹⁰ För att uppnå det har flera städer infört olika former av bilfria zoner, där tidigare bilytor har gjorts om till plats åt bland annat restauranger, natur och kultur. Även gång- och cykelstråk och lekplatser har kunnat ta plats på stadens gator.¹¹ Genom att prioritera om gaturummet kan vi helt enkelt skapa en levande stad med plats för natur och människor.

Två av de tydligt positiva effekterna av bilfria zoner är minskade luftföroreningar och minskat buller i centrum. Exempelvis minskade bullernivån med ca 10 dB under bilfria söndagar i Bryssel, och **i Paris minskade utsläppen av kväveoxider med 40 procent när ett bilförbud infördes under en dag.**¹² Det är tydligt att bilfria zoner har en stor effekt.

På flera platser, bland annat i Stockholm, har införandet av bilfria zoner även gynnat lokalhandeln. Innan de bilfria zonerna under somrarna infördes där befarade flera handlare att den minskade bilismen skulle minska intäkterna. Men i stället ökade

⁹ Burman, L. m.fl. (2020), Uppsala kommun (2020a) och European Commission (2016).

¹⁰ Saber, J. (2017).

¹¹ Stockholms Stad, Trafikkontoret (2018).

¹² Europeiska kommissionen (2016).

faktiskt handeln i zonerna.¹³ I andra europeiska projekt som prioriterat gång och cykling framför bilen har de lokala butikerna ökat sin omsättning med upp till 30 procent.¹⁴

Flera positiva effekter var inte heller begränsade till sommaren. Även under resterande delar av året märktes effekter på trafiken i form av lägre hastigheter hos bilisterna och att fler gick, cyklade och vistades på gatorna. Utvärderingar har visat att både besökare och lokala verksamheter uppskattat de bilfria zonerna under sommaren och att de har bidragit till ett folkliv som inte fanns tidigare.¹⁵

Flera kommuner har också tagit steget längre och gjort permanenta anpassningar av stadskärnorna för att ge mer yta åt människan. Precis som i Stockholm har den initiala inställningen till dessa ombyggnationer ofta varit negativ, inte minst hos det lokala näringslivet. När ombyggnationen väl färdigställts har dock responsen vänt och blivit positiv i nästan samtliga fall. Exempelvis visar europeiska studier att anpassningar av stadskärnor generellt ökar butikernas omsättning och andelen gående i centrum.¹⁶

Flera städer har presenterat andra skarpa åtgärder för att minska bilismen. Bland annat har Hamburg, Oslo och Madrid nyligen lanserat planer på att bli (delvis) fria från privatbilism. Andra städer, såsom Bryssel, Köpenhamn och Bogota, har bland annat valt att införa bilfria dagar, minska antalet parkeringsplatser och stärka kollektivtrafiken.¹⁷

DAGS FÖR ETT BILFRITT SOMMARCENTRUM

Grön Ungdom kräver att även Uppsala ska växla upp arbetet mot minskat bilberoende. Det som hittills testats i Uppsala var när Östra Ågatan gjordes om till sommargata 2020. Det var ett bra första, vacklande ansats till steg. Nu är det dags för klimatstaden Uppsala att dra på sig vandrarkängorna och ge sig ut på en redig promenad!

Vi föreslår därför att kommunens arbete med sommargåtor ska skalas upp väsentligt. **Det är dags för ett bilfritt centrum under sommaren med plats för bland annat pop-up parker, uteserveringar och gång- och cykelstråk.** Dessa ska dock givetvis inte förhindra nödvändig trafik som blåljusfordon och varutransporter eller försämra tillgängligheten till bostäder i centrum. Men genom att förhindra den allmänna bilismen kan vi säkerställa både service och mer yta för människan – inte bilen.

3. FULL FART MOT SÄNKT HASTIGHET

Bashastigheten i Uppsala är mellan 30–60 km/h beroende på vägens förutsättningar och kringliggande miljö.¹⁸ Exempelvis är hastigheten 30 km/h på bostads- och centrumgator och i närheten av skolor, medan den på gator med gångbanor och cyklar

¹³ KTH (2017)

¹⁴ Europeiska kommissionen (2016)

¹⁵ Stockholms Stad (2018) och KTH (2017).

¹⁶ Trivector (2003).

¹⁷ Nieuwenhuijsen, M. J. och Khreis, H. (2016).

¹⁸ Uppsala kommun (2021d).

på körbanan är 40 km/h. Hastigheterna utgår från så kallade "lokala trafikföreskrifter" som bestäms av kommunen, som också därför har all möjlighet att förändra dem.¹⁹

Väghastigheterna i staden, som ofta är mellan 30–40 km/h, medför stora problem. Som nämnts i inledningen och som beskrivs närmare i kommande kapitel har Uppsala omfattande problem med luftkvalitet, trängsel och utsläpp. Högre hastigheter leder också till minskad säkerhet för de som går eller cyklar, inte minst för barn. **De höga hastigheterna är en av huvudorsakerna till att ca 1 400 personer skadas allvarligt av motorfordon i Sveriges tätorter varje år.** Risken för dödlig utgång eller skada är ca 70 procent högre vid en hastighet på 40 km/h än vid 30 km/h.²⁰

För att lösa Uppsalas bilproblem och öka tryggheten räcker därför inte enbart bilfria centrum under sommaren. **Trafiken måste även vara trygg resten av året - därför krävs sänkta hastigheter.** Genom att sänka hastigheterna minskar även vägtrafikens klimatpåverkan genom färre snabba accelerationer och inbromsningar. Detta minskar också vägslitage och mängden farliga partiklar som rivs upp från vägen, vilket förbättrar luftkvaliteten. När bilarna kör långsammare minskar också bullernivåerna.²¹ **Genom att skapa ett långsammare trafikflöde ges fler möjlighet gå och cykla i staden.** Sänkta hastigheter är därför ett naturligt inslag i en hållbar stad för människan.

STÄRK TRYGGHETEN I TRAFIKEN

Viktigt att beakta med sänkta hastigheter är att inte alla följer hastighetsbegränsningen. Exempelvis håller enbart hälften av bilarna hastigheten på 40-sträckor.²² För att garantera säkerheten för alla trafikanter är det därför otroligt viktigt att införa skarpa hastighetsbegränsningar i staden. Grön Ungdom vill därför **sänka hastigheten i innerstaden till 20 km/h och i ytterstaden samt på trafikleder till 30 km/h.**

Särskilt viktigt är sänkta hastigheter för att öka säkerheten och förbättra luftkvaliteten för barnen. Trots att barn är särskilt känsliga för luftföroreningar, bland annat genom högre risk för astma och luftvägsinfektioner, är luftkvaliteten ofta undermålig vid förskolor.²³ Vi vill därför även **göra om vägarna runt alla förskolor, skolor och andra områden i staden där barn vistas till gångfartsområden.** Genom att sänka hastigheten kan vi snabba på takten mot en hållbar stad med både friska vuxna och barn.

4. MER MILJÖZONER

Som nämnts har Kungsgatan i Uppsala länge haft så höga utsläpp att det inneburit hälsorisker. Eftersom det är kommunens ansvar att säkerställa god luftkvalitet infördes redan 2013 därför en miljözon (klass 1) kring hela innerstaden i Uppsala för att minska

¹⁹ Länsstyrelsen (2021).

²⁰ Nordén, M. (2021).

²¹ Trafikanalys (2017).

²² Nordén, M. (2021).

²³ Stroh, E. m.fl. (2021).

de skadliga utsläppen. Just miljözoner är ett verktyg som kommuner kan införa i tre olika klasser.²⁴ Ju högre klass, desto mer restriktiv är zonen:

1. **Klass 1** gäller tunga lastbilar och bussar. Dessa får köra i miljözonen i sex år från första registrering eller om de uppfyller vissa utsläppskrav.
2. **Klass 2** omfattar utöver zon 1 även personbilar samt lätta bussar och lastbilar. Det är fortfarande tillåtet med fossila bränslen om fordonet uppfyller höga miljökrav.
3. **I miljözon klass 3** tillåts endast fordon som drivs på el, bränsleceller eller gas. För tunga fordon tillåts dock även laddhybrider om de uppfyller stränga miljökrav.

Trots att Uppsala haft en miljözon under lång tid är alltså halterna av både kvävedioxid och PM10 på skadliga nivåer.²⁵ På Kungsgatan är luften så dålig att kväveoxidutsläppen måste minska med ca 75 procent för att vara i linje med Sveriges miljömål.²⁶ Även på bland annat Skolgatan, Luthagsesplanaden, Vaksalagatan och Väderkvarnsgatan är luftkvaliteten undermålig. **För en klimatstad är det helt oacceptabelt.**

I kommunens eget luftkvalitetsprogram nämns miljözoner som en av de effektivaste åtgärderna för att minska utsläppen.²⁷ Hornsgatan i Stockholm är ett bra exempel på detta, där införandet av en miljözon i klass 2 har uppskattats leda till minskade utsläpp av koldioxid och kvävedioxid med tre respektive elva procent.²⁸ För att miljözonerna ska fungera måste de dock följas av bilisterna. Det är dock vanligt att många bryter mot zonerna – i Uppsala kör exempelvis en tiondel av fordonen olagligt i miljözonen.²⁹

FASA UT DEN FOSSILA BILISMEN

För att minska trafikutsläppen måste miljözonerna skärpas och utvidgas. Det kommer både förhindra stora utsläppare från att köra där luftkvaliteten är som sämst och öka efterfrågan på klimatsmarta bilar, vilket ligger i linje med industrins aviserade slutdatum på försäljning av fossila bilar. Exempelvis ska Volvo enbart sälja elbilar från och med 2030.³⁰ För att driva på omställning mot de elbilar som redan finns krävs ett politiskt tryck. **Genom att ställa högre krav på bilarna i Uppsala kan vi därför snabba på utvecklingen mot minskade utsläpp även utanför Uppsala.** Vi kräver därför att Uppsala ska ta fram en långsiktig plan för att fasa ut de fossila bilarna från staden, se tabell 1.

För att zonerna ska få effekt måste också reglerna följas. Kommunen bör därför utreda åtgärder för att säkra och återkommande följa upp regelefterlevnaden.

²⁴ Transportstyrelsen (2021).

²⁵ Stockholms Luft- och Bulleranalys (2021).

²⁶ Burman, L., Elmgren, M. och Johansson, C. (2020).

²⁷ Uppsala kommun (2020b).

²⁸ Bergsten, J-E. (2021).

²⁹ Burman, L., Elmgren, M. och Johansson, C. (2020).

³⁰ Åhman, E. (2021).

Tabell 1. Grön Ungdoms förslag på skärpta och utvidgade miljözoner.

År	Åtgärd	Område
2022	Ersätt dagens miljözon klass 1 med miljözon klass 2	Innerstaden
2022	Utvidga miljözon klass 1	Hela staden
2025	Ersätt den utvidgade miljözonen med enbart miljözon klass 2	Hela staden
2030	Ersätt den utvidgade miljözonen med enbart miljözon klass 3	Hela staden

5. TID FÖR TRÄNGSELSKATT

Trots att Uppsala är Sveriges fjärde största stad har staden näst mest trängsel i landet. **Under 2019 spenderade den genomsnittlige bilresenären nästan 4 dagar i trafikstockningar** under rusningstid, alltså lika lång tid som att lyssna på John Lennons "Imagine" 1 764 gånger eller se 81 avsnitt av "Game of Thrones".³¹ Utöver att leda till mindre fritid försämrar trängseln också möjligheterna till hållbart resande med buss, cykel och gång, och leder till utsläpp av både växthusgaser och hälsofarliga luftpartiklar.

Trängseln kan inte lösas av fler elbilar. För att minska den behövs i stället politik i form av en trängselskatt, vilket innebär att det tas ut en avgift för bilresenärer som passerar vissa zoner under vissa tider. Trängselskatter har använts i Stockholm och Göteborg sedan 2007 respektive 2013, som både hade stora problem med trängsel, förseningar, försämrad folkhälsa och fossila utsläpp. Dessutom behövdes avgifterna för att finansiera exempelvis tunnelbanestationer i Stockholm och tågförbindelser i Göteborg.³²

Effekterna av trängselskatterna har varit stora. I Stockholm **minskade biltrafiken med 22 procent**, vilket ledde till att de kvarvarande resorna blev 32 procent snabbare och att koldioxidutsläppen minskade med 14 procent i innerstaden. Skatten ledde också till uppemot 60 färre förtida dödsfall och ökade skatteintäkter om 500–600 miljoner kronor varje år.³³ Även i Göteborg gav trängselskatten liknande positiva resultat.³⁴

TRÄNGSELSKATT MINSKAR TRÄNGSELN OCH UTSLÄPPEN

Även i Uppsala har det visats att en trängselskatt kan gagna staden. För att lösa de stora trängselproblemen föreslog en studie från 2019 en trängselskatt på 30 respektive 15 kr vid passage av en inre och en yttre zon.³⁵ Avgifterna skulle krävas vid rusningstid klockan 07:00–09:00 och 15:00–18:00 och vara lägre vid övriga tider, vilket kan jämföras

³¹ Tomtom (2021).

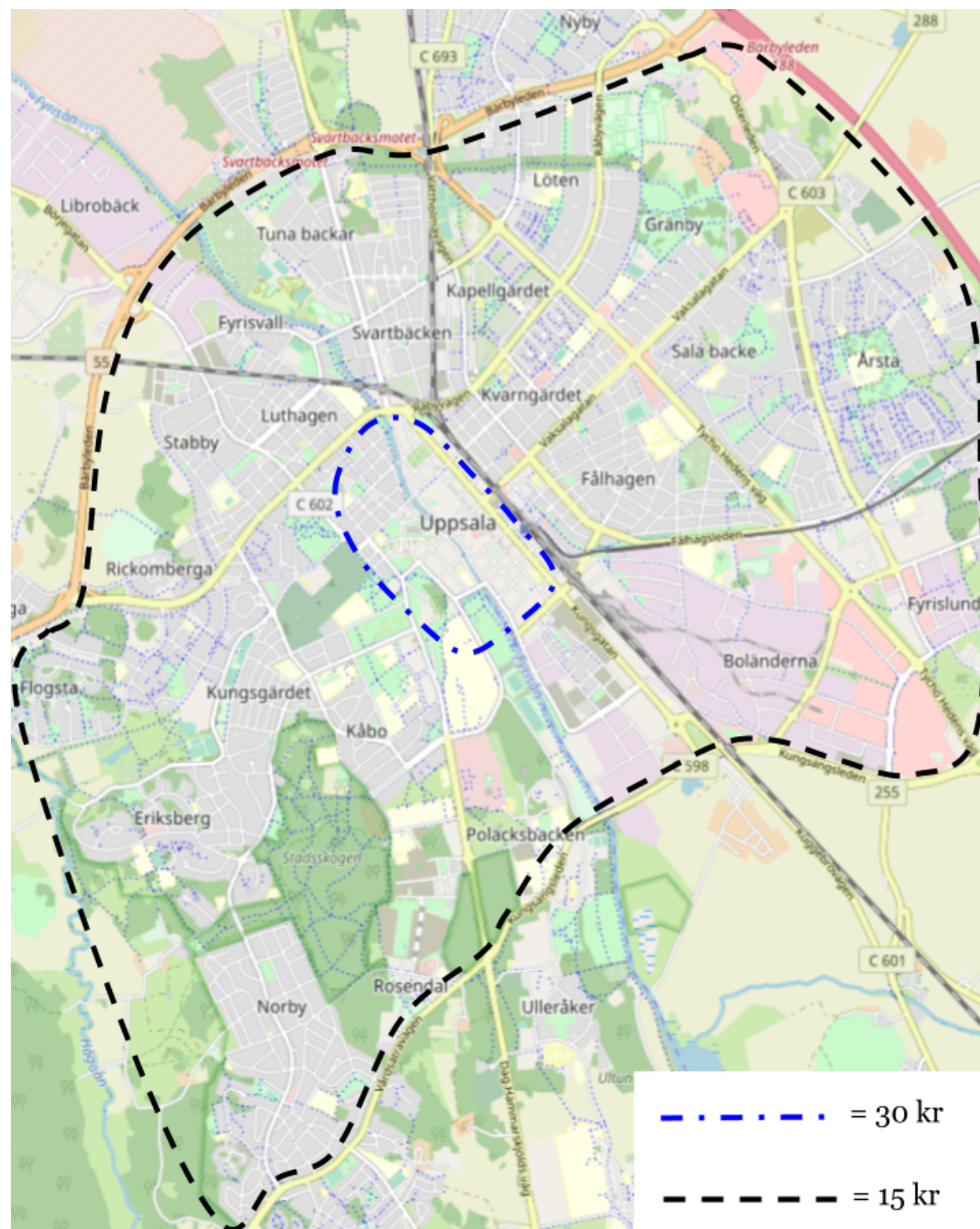
³² Trafikverket (2021b), Trafikverket (2021c), prop. 2006/07:109 och prop. 2009/10:189.

³³ Eliasson, J. m.fl. (2009).

³⁴ Börjesson, M. och Kristoffersson, I. (2015).

³⁵ Asplund, D. och Pyddoke, R. (2019).

med Stockholms avgifter på 11–45 kr.³⁶ **En sådan trängselskatt beräknas minska antalet bilresor i Uppsala 10 procent**, vilket är dubbelt så mycket som exempelvis avgiftsfri kollektivtrafik skulle göra. Trängselskatten är alltså ett effektivt verktyg som dessutom kan användas för att finansiera bygget av spårvagnslinjer och annan kollektivtrafik.



Figur 1. Grön Ungdoms förslag på trängselskatt i Uppsala.

³⁶ Trafikverket (2021b).

För att lösa trängseln i Uppsala vill Grön Ungdom **införa en trängselskatt på 30 och 15 kr i inner- respektive ytterstaden under rusningstid** i enlighet med Uppsalastudiens förslag (se figur 1). Skatten ska dock inte omfatta nödvändiga transporter som exempelvis brandkår, ambulans eller funktionsnedsattas resor, utan användas för att minska antalet onödiga resor och möjliggöra för viktiga transporter att komma fram. När Uppsala växer ska plats ges åt naturen, kulturen och människan – inte stora bilar.

6. P FÖR ONÖDIGA PARKERINGAR

En bidragande orsak till trängseln i Uppsala är att stadsplaneringen längre har kretsat kring bilen. En del av lösningen på det är trängselskatt, men **bilar kräver stora ytor även när de står stilla, vilket de faktiskt gör 96 procent av tiden.**³⁷ Den otroligt ineffektiva användningen har lett till att det idag finns **3–8 parkeringsplatser per bil** och uppskattningsvis runt 500 kvadratkilometer parkeringsyta i Sverige. **Det finns alltså mer parkeringsyta än total boyta.**³⁸ Ska ytan för bostäder och natur öka räcker alltså inte bara en trängselskatt, utan även styrmedlen för parkeringarna måste skärpas.



Figur 2. Genomsnittlig yta per person i Sverige.³⁹

Parkeringsanvändandet i Uppsala styrs av kommunens parkeringspolicy, som har som mål att bland annat tillgängliggöra centrumhandeln, minska biltrafikens miljöpåverkan och effektivisera markanvändningen.⁴⁰ För att uppnå allt detta styrs antalet parkeringar som byggs av så kallade "parkeringsstal", vilket är politiskt beslutade krav som anger hur många parkeringsplatser som ska byggas vid bland annat bostäder. Parkeringsstalen baseras främst på hur stor boarea som byggs, men det finns viss flexibilitet beroende på läge i staden. Om det exempelvis byggs i stadskärnan krävs färre parkeringar.⁴¹

Oavsett läge kräver dock kommunen att det ska byggas ett visst antal parkeringar – trots att lagen inte kräver det.⁴² För att helt slippa bygga bilparkeringar måste byggherren ha en särskild mobilitetsplan. Ett bilfritt liv behandlas alltså som något onormalt snarare än

³⁷ Gullberg, A. (2015).

³⁸ SOU 2021:23.

³⁹ Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020).

⁴⁰ Uppsala kommun (2014).

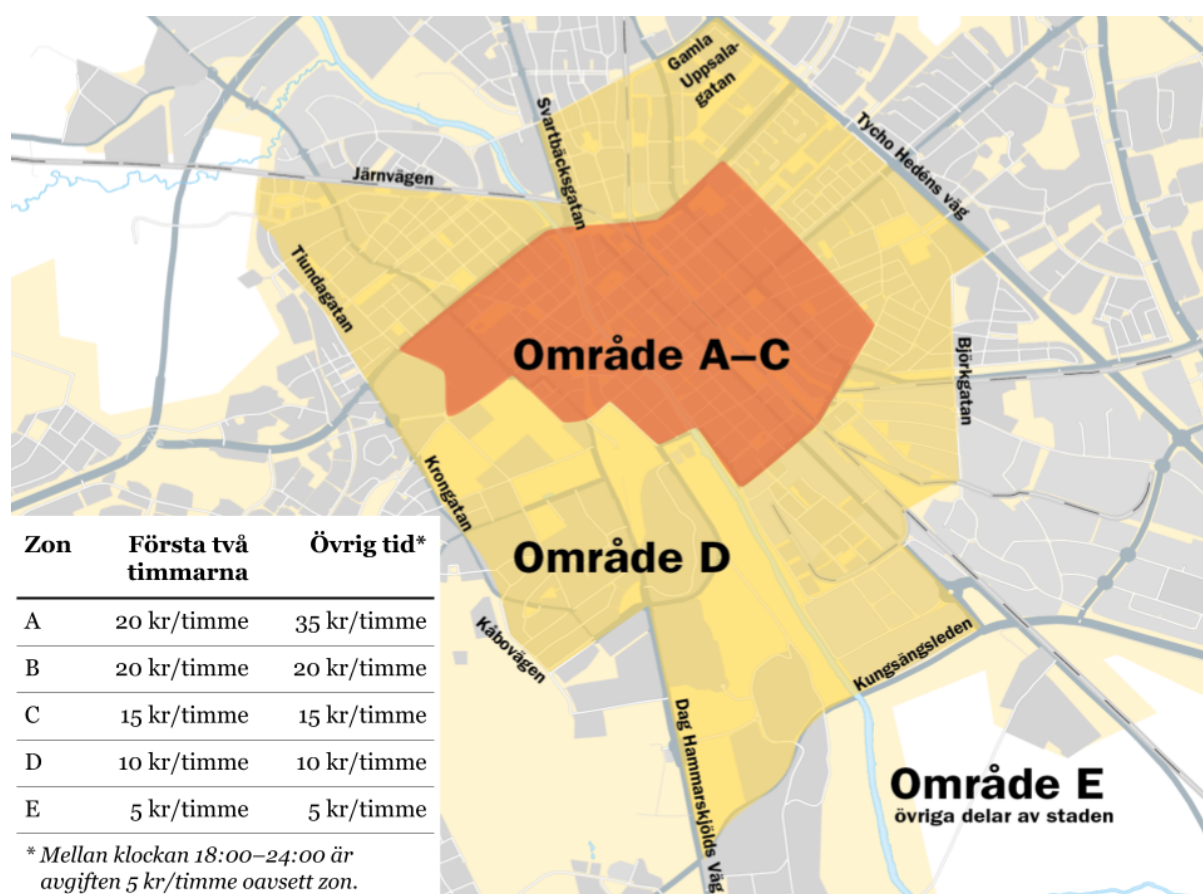
⁴¹ Uppsala kommun (2018b).

⁴² Envall, P. och Johansson, F. (2020).

normen. På grund av parkeringstalen och den ökande befolkningen **väntas det byggas ca 8 000 parkeringsplatser i Uppsala fram till 2029.**⁴³ Det är helt fel väg att gå.

När det gäller parkeringsavgifter tas de ut på offentliga parkeringar måndag–lördag klockan 08:00–18:00. Söndagar och helgdagar är avgiftsfria. Avgifterna beror på var parkeringen är och är generellt satta till en viss taxa per timme (se figur 2). Undantaget är zon A, där avgiften är lägre de första två timmarna för att gynna centrumhandeln.

Som det kan ses i figur 2 fasas de relativt höga parkeringsavgifterna som används i centrala Uppsala ut ganska snabbt så fort det är utanför stadskärnan. På bara några hundra meter kan parkeringspriset minska med 75 procent. Samtidigt är markvärdet värt många gånger mer än vad parkeringsavgiften föreslår. Exempelvis var beräkningar att **Uppsalas offentliga gatuparkeringar är subventionerade med över 70 procent.**⁴⁴



Figur 2. Uppsalas parkeringsområden och parkeringsavgifter.⁴⁵

Även när det gäller privata parkeringar betalar användaren sällan ens i närheten av den faktiska kostnaden. Exempelvis kostar det 10–15 tkr att anlägga en parkeringsplats på asfalterad yta och 350–450 tkr för en plats i ett nedschaktat garage. Trots det betalar användaren ofta bara en marginell avgift för att få tillgång till parkeringsplatserna. Det

⁴³ Uppsala Parkerings AB (2019).

⁴⁴ Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020).

⁴⁵ Uppsala Parkerings AB (2020).

beror på att kostnaden för de privata parkeringarna slås ut på samtliga boende – oavsett om de äger en bil eller inte.⁴⁶ De övriga boende subventionerar alltså bilägarnas avgifter.

Det enda rimliga är att den som använder parkeringen ska betala för den. När detta har prövats i andra länder har det lett till att bilefterfrågan minskat eftersom användarna då betalar vad parkeringen faktiskt kostar.⁴⁷ Men för att det ska vara möjligt får inte de närliggande allmänna parkeringarna vara så pass billiga att de konkurrerar ut de privata parkeringarna. För att de dessa ska kunna bekostas fullt ut av användarna måste därför även de kommunägda allmänna parkeringarna prissättas efter vad marken är värd.

STOPPA DE SUBVENTIONERADE PARKERINGARNA

Det är orimligt att en boende som inte äger en bil tvingas betala för andras parkeringar. Grön Ungdom menar därför att det behövs ett **tak på antalet bilparkeringar** som maximalt får anläggas vid nybyggnation och att **minimikraven på antalet parkeringar slopas**. Parkeringstalen ska baseras på enskilda bedömningar snarare än generella regler, och ge mer utrymme åt exempelvis cyklar och bilpooler. Kommunen bör också omgående kräva att alla **nya parkeringar ska ha laddmöjligheter** för exempelvis elbilar.

Trots behovet av att minska bilismen kan kommunen inte direkt påverka antalet bilar i staden. Däremot kan den begränsa antalet indirekt genom att begränsa antalet parkeringar. För att minska bilismen bör det därför införas **mål om att minska antalet bilparkeringar i staden** med 15 procent till 2030 och 30 procent till 2050 jämfört med 2020. Genom att ombilda den befintliga ytan i staden från parkeringar till annat minskar behovet att exploatera ny mark, vilket gör att fler kan få närhet till skogen och naturen.

För att täcka transportbehovet bör kommunen fokusera på att främja hållbara resor i stället. Exempelvis **ersätter en bilpoolsbil i genomsnitt 5–10 bilar**, och kan minska mängden parkeringsyta i en fastighet med ca 80 procent.⁴⁸

För att minska bilismen måste även **parkeringsavgifterna höjas**. Studier har visat att 10 procent högre avgifter kan minska antalet bilresor med 3 procent.⁴⁹ Grön Ungdom tycker att **dagens parkeringsområde A–C ska bli ett enda område med ca 50 procent högre avgift** – 30 kr de första två timmarna och 50 kr övriga timmar. **Avgifterna i område D och E bör fördubblas** till 20 respektive 10 kr/timme. På så sätt frigörs yta samtidigt som det blir enklare för samhällsviktiga transporter att hitta en parkering.

Om priset på de allmänna parkeringarna höjs minskar även konkurrensen för de privata parkeringarna, som då kan börja ta ut avgifter som speglar dess faktiska kostnader. För att det ska vara möjligt även framöver måste parkeringsavgifterna **öka i takt med prisutvecklingen**. Därtill måste användarna av **privata parkeringar betala för samtliga**

⁴⁶ Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020).

⁴⁷ Roth, A. m.fl. (2018)

⁴⁸ Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020).

⁴⁹ SOU 2021:23.

anläggnings- och underhållskostnader. Tillsammans kan detta minska både bilismen och byggkostnaderna, och ge mer plats för gång, cykel, kollektivtrafik och natur.

7. SLUTHANDLAT FÖR EXTERNA KÖPCENTRUM

Historiskt har den växande bilismen gått hand i hand med byggandet av allt fler externa köpcentrum. De många köpcentrum och handelsplatser som finns utanför städerna, inte minst i Uppsala, cementerar bilberoendet och motverkar utvecklingen mot en hållbar stad. Samtidigt är de faktorer som lett till ökad externhandel, såsom avstånd för att handla och regional koncentration av handel, möjliga att förändra via politik.⁵⁰ För att uppnå klimatmålen måste vi därför tänka om och tänka rätt gällande köpcentrum.

Till och med Trafikverket menar att externa köpcentrum har förlorat sin funktion. De som byggdes för 20 år sedan bedöms vara förlegade till 2030, mycket på grund av behovet av att minska växthusgasutsläppen som ger ökade bränslepriser och minskade bilinnehav. Dessutom håller köpcentrumen på att konkurreras ut av förändrade inköpsvanor i form av en växande e-handel och samordnade hemtransporter.⁵¹

De befintliga etableringarna kan då komma att byggas om till lagerlokaler, ge plats åt jordbruk eller annan ny bebyggelse, som tillsammans med färre parkeringsplatser frigör stora stadsnära ytor. Om vi når hållbarhetsmålen till 2050 visar ett scenario att **köpcentrumen med deras stora parkeringsytor kommer att vara ett minne blott.**⁵²

FÖRBUD NYETABLERING AV EXTERNA KÖPCENTRUM

För att uppnå detta krävs kraftfulla styrmedel. De befintliga köpcentrumen tillkom i en tid då miljöprövningarna inte var lika skarpa som idag. Vi kräver därför att kommunen **omprövar miljötillstånden hos samtliga befintliga externa köpcentrum** och redan planerade byggnationer samt **förbjuda nya etableringar av externa köpcentrum.**

Omprövningarna av miljötillstånden ska ske utifrån skärpta klimatkrav, exempelvis genom krav på minskat antal bilparkeringsplatser och bättre tillgänglighet för kollektivtrafiken. Detta är också åtgärder som Trafikverket föreslagit.⁵³ Kraven ska även gälla etableringar av andra transportintensiva verksamheter, som exempelvis externa lager. Tillsammans med bland annat trängselskatt och höjda parkeringsavgifter kan detta minska bilismen avsevärt.

⁵⁰ Amcoff, J., Mohall, M., Waxell, A. och Östh, J. (2015).

⁵¹ Trafikverket (2012).

⁵² Ibid.

⁵³ Ibid.

REFERENSER

Amcoff, J., Mohall, M., Waxell, A. och Östh, J. (2015). *Detaljhandelns förändrade geografi*. Uppsala universitet, Kulturgeografiska institutionen.

Bergsten, J-E. (2021). *Så mycket bättre blev luften med miljözoner på Hornsgatan*. Hämtat 25/4-2021 från <https://teknikensvarld.se/nyheter/miljo-och-teknik/sa-mycket-bättre-blev-luften-med-miljozonen-pa-hornsgatan>

Burman, L., Elmgren, M. och Johansson, C. (2020). *Fordonsmätningar på Kungsgatan i Uppsala*.

Börjesson, M. och Kristoffersson, I. (2015). *The Gothenburg congestion charge. Effects, design and politics*. Transportation Research Part A, volym 75, sida 134–146.

Eliasson, J., Hultkrantz, L., Nerhagen, L. och Smidfeldt Rosqvist, L. (2009). *The Stockholm congestion – charging trial 2006: Overview of effects*. Transportation Research Part A, volym 43, sida 240–250.

Envall, P. och Johansson, F. (2020). *Kommuners krav på parkering och mobilitet i nybyggda lägenheter – en översikt*.

Europeiska kommissionen (2016). *Science for Environmental Policies: Car-free cities: Healthier Citizens*

Fastighetsägarna, Hyresgästföreningen och Naturskyddsföreningen (2020). *Framtiden för parkering och nya bostäder*.

Gullberg, A. (2015). *Här finns den lediga kapaciteten i storstadstrafiken*. KTH.

Gustafsson, M., Lindén, J., Tang, L., Forsberg, B., Orru, H., Åström, S. och Sjöberg, K. (2018). *Quantification of population exposure to NO₂, PM_{2.5} and PM₁₀ and estimated health impacts*.

Jans, J. och Nilsson, P. (2021). *Luftkvalitet och barns hälsa. Erfarenheter från två naturliga experiment*. SNS analys 70.

Länsstyrelsen Uppsala län (2021). *Föreskrifter i trafiken*. Hämtat 5/5-2021 från <https://www.lansstyrelsen.se/uppsala/samhalle/trafik-och-infrastruktur/foreskrifter-i-trafiken.html>

Naturvårdsverket (2021). *Territoriella utsläpp och upptag*. Hämtat 2/5-2021 från <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-territoriella-utslapp-och-upptag/>

Neergaard, K. Bergman, L. (2003). *Bilfria centrumgator - litteraturstudie och enkät i svenska kommuner*. Trivector Traffic AB.

Nieuwenhuijsen, M. J. och Khreis, H. (2016). *Car free cities: Pathway to healthy urban living*. Environmental International.

Nordén, M. (2021). *Hastigheten måste sänkas till 30 km/tim i städerna*. Hämtat 5/5-2021 från <https://www.dn.se/debatt/hastigheten-maste-sankas-till-30-km-tim-i-staderna/>

Roth, A., Hult, C., Hult, Å., Vikengren, T. och Koucky, M. (2018). *Sänkt p-tal som drivkraft för attraktiv stadsbyggnad och hållbar mobilitet*. IVL rapportnummer C 276.

Saber, J. (2017). *En plats att vara på*. Kungliga Tekniska Högskolan.

Sirobian, S. (2018). Utvärdering av Levande Stockholm. Svar på uppdrag från kommunfullmäktige. Stockholms Stad.

SOU 2021:23. Stärkt planering för en hållbar utveckling.

Stockholms Luft- och Bulleranalys (2021). *Luftföroreningskartor*. Hämtat 25/4-2021 från <https://www.slb.nu/slbanalys/luftfororeningskartor/>

Stroh, E., Isaxon, C., Oudin, A. och Malmqvist, E. (2021). *Luftföroreningshalter på förskolegårdar*.

Trafikanalys (2017). *Sänkt bashastighet i tätort*. Rapport 2017:16

Trafikverket (2021a). *Vägtrafikens utsläpp 2020*. Hämtat 20/3-2021 från <https://www.trafikverket.se/contentassets/ac3df8a1b07a49f09230c64189ccba4b/pm-vagtrafikens-utslapp-210224.pdf>

Trafikverket (2021b). *Trängselskatt i Stockholm*. Hämtat 3/4-2021 från <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/vag/Trangselskatt--infrastrukturavgifter/trangselskatt-i-stockholm/>

Trafikverket (2021c). *Trängselskatt i Göteborg – Västsvenska paketet*. Hämtat 3/4-2021 från <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/Vastsvenska-paketet/Trangselskatt-i-Goteborg---Vastsvenska-paketet/>

Trafikverket (2012). Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Publikationsnummer: 2012:105

Transportstyrelsen (2021). *Miljözoner*. Hämtat 25/4-2021 från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/miljo/miljozoner/>

Tomtom (2021). *Uppsala traffic*. Hämtat 20/3-2021 från https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/upsala-traffic/

Ugge, E. (2019). *Sveriges smutsigaste kommuner 2018*. Hämtat 20/3-2021 från <https://www.sverigesnatur.org/aktuellt/sveriges-smutsigaste-kommuner-2018/>

Uppsala kommun (2020a). *Luftkvalitet i Uppsala*.

Uppsala kommun (2020b). *Rapportering av åtgärdsprogrammet för luft 2019*.

Uppsala kommun (2018a). *Mål och budget 2020 med plan för 2021–2022*.

Uppsala kommun (2018b). *Parkeringstal för Uppsala*.

Uppsala kommun (2017). *Befolkningsprognos för Uppsala kommun 2017–2050*.

Uppsala kommun (2015). *Miljö- och klimatprogram 2014–2023*.

Uppsala kommun (2014). *Parkeringspolicy i Uppsala kommun*.

Uppsala Parkerings AB (2020). *Parkeringsområden och avgifter*. Hämtat 14/04-2021 från <http://uppsalaparkering.se/vara-parkeringar-test/betala-parkering/parkeringsavgifter/>

Åhman, E. (2021). *Volvos löfte: 2030 gör vi bara elbilar*. Hämtat 6/5-2021 från <https://www.expressen.se/dinapengar/volvos-lofte-2030-gor-vi-bara-elbilar/>

GRÖN UNGDOM

UPPSALA LÄN

**Bangårdsgatan 13
753 20 Uppsala
www.gronungdom.se**