

Uppsalahem AB

Mobilitetsutredning Eriksberg

Uppdragsnr.: 1096946 Revision: 0.2 Datum: 2025-10-22



Uppdragsgivare: Uppsalahem AB
Uppdragsgivarens kontaktperson: Mikaela Arvidsson
Konsult: Norconsult Sverige AB
Uppdragsledare: Kattie Yousefi
Teknikansvarig: Elin Edstam
Handläggare: Oscar Wärme Sahlin

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
0.1	2025-10-03	Granskningshandling	E. Edstam, K. Yousefi, O. Wärme Sahlin	A. Stenvall	K. Yousefi
0.2	2025-10-22	Slutleverans	E. Edstam, K. Yousefi, O. Wärme Sahlin	K. Yousefi	K. Yousefi

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

Sammanfattning

Uppsala kommun har tagit fram en detaljplan för kvarteren Moränen, Marmorn och Kalkstenen i Eriksberg. Norconsult AB har därför fått i uppdrag av Uppsalahem AB att genomföra en mobilitetsutredning inför att detaljplanen ska ut på samråd.

Syftet med mobilitetsutredningen är att analysera det framtida parkeringsbehovet utifrån den planerade exploateringen inom planområdet. Utredningen omfattar behovsanalys för bil- och cykelparkering, fordonspool samt mobilitetstjänster.

Beräkningarna enligt Uppsala kommuns parkeringstal visar att det totala behovet av bilparkering i området Moränen, Marmorn och Kalkstenen uppgår till 440 platser. Genom att införa ett heltäckande mobilitetspaket antas att antalet platser kan minskas med cirka en femtedel, vilket innebär att antalet bilplatser behöver uppgå till cirka 352 för att täcka parkeringsbehovet. För cykel uppskattas behovet till 719 parkeringsplatser. När det gäller fordonspooler bedöms det finnas ett behov av 23 platser för bilar och lika många för cyklar (avses vanliga cyklar).

De mobilitetstjänster som föreslås i planområdet omfattar bland annat en mobilitetshubb med cykelparkering, cykelservice och gemensamma funktioner. Tillsammans skapar dessa lösningar bättre förutsättningar för de boende att resa hållbart och minskar därmed behovet av egen bil. I bygglovsskedet fastställs hur stor minskningen av antalet bilplatser blir med anledning av föreslagna mobilitetstjänster. I denna utredning har ett antagande om en minskning på cirka 20 % från områdets lägesbaserade parkeringstal tillämpats.

Innehåll

1	Bakgrund och syfte	4
2	Förutsättningar	6
2.1	Målpunkter	7
2.2	Befintlig bebyggelse	8
2.3	Befintlig parkeringssituation	8
2.4	Planerad exploatering	11
3	Parkeringsbehov för bil och cykel	12
3.1	Parkeringsbehov för bostäder	13
3.2	Parkeringsbehov för bil och cykel vid delningspool	14
4	Mobilitetstjänster	15
5	Grundförutsättningar för ökat hållbart resande	17
6	Sammanfattande slutsats	19

1 Bakgrund och syfte

Uppsala kommun har tagit fram en detaljplan för kvarteren Moränen, Marmorn och Kalkstenen i Eriksberg, beläget cirka tre kilometer från centrala Uppsala. Se detaljplanens planområde med markering i Figur 1 nedan. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya bostäder.



Figur 1. Uppsala centrum, med planområdet markerat sydväst i bild. Källa: Lantmäteriet (2025) samt egen bearbetning.

Många av husen i Eriksberg uppfördes under 1960- och 1970-talet, vilket var en tid då stadsplaneringen präglades av miljonprogram och den tidens stadsideal. Bostadsbebyggelse kombinerades då ofta med stora parkeringsytor i direkt anslutning till bostäderna, eftersom bilen hade en central roll i stadsplaneringen. Dåtidens generösa tillgång till parkeringsplatser har bidragit till att det idag är möjligt att omvandla och använda delar av dessa ytor på nya sätt. Det ger goda förutsättningar för förtätning och utveckling av området, där mark kan frigöras för nya bostäder, service, grönområden eller andra kvaliteter som bidrar till en mer attraktiv och hållbar stadsdel.

Framtagen detaljplan omfattar därför en ny bebyggelsestruktur med förtätning av radhus och flerfamiljshus. Förtätningen sker delvis på befintliga markparkeringar i kvarteret Moränen, vilka kommer att tas i anspråk. Samtidigt planeras det även att byggas på höjden på ett befintligt parkeringsdäck.

Inom denna utredning har ett större område än själva planområdet studerats. Det område som ingår i mobilitetsutredningen består av tre kvarter; Moränen, Marmorn och Kalkstenen. Planområdet finns illustrerat i Figur 2 nedan.



Figur 2. Översikt över planområdet. Källa: Uppsalahem (2025) samt egen bearbetning.

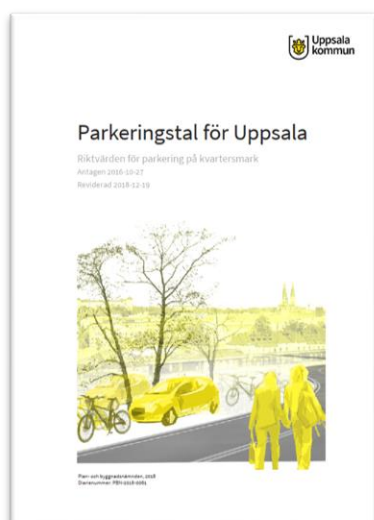
Norconsult AB har fått i uppdrag av Uppsalahem AB att genomföra en mobilitetsutredning inför att detaljplanen ska ut på samråd. Utredningen ska redovisa en nulägesbeskrivning av områdets befintliga parkeringssituation, samt utreda hur många parkeringsplatser som tillkommer respektive bortfaller med anledning av förtätning enligt detaljplanen. En central del av uppdraget består av att föra ett resonemang kring parkeringsriktlinjer samt att föreslå mobilitetstjänster som Uppsalahem och Uppsala kommun önskar att ha i bostadsområdet för att främja ett hållbart resande.

2 Förutsättningar

Parkeringstal för Uppsala är ett vägledande planeringsdokument för parkering, framtaget av Uppsala kommun. Syftet med att ha parkeringstal är att ge vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartersmark i Uppsala kommun, i plan- och lovärenden enligt plan- och bygglagen (PBL). Vägledning sker med hjälp av riktvärden som ska säkerställa att det i skälig utsträckning finns lämplig plats för parkering på tomt, eller i närheten av den. Parkeringstalen ska bidra till att säkerställa att fastighetsägare löser sitt parkeringsbehov på ett sätt som inte belastar allmän plats.

Styrdokumentet för parkering i Uppsala kommun, inklusive *Parkeringstal för Uppsala*, har en övergripande målbild som innebär att kommunens arbete med parkering ska bidra till:

- **Attraktivare stadsmiljö** - Fokus på oskyddade trafikanter. Parkeringar och dess inkräktande på upplevelsen av stadsmiljön ska begränsas i största möjliga mån.
- **Minska biltrafikens miljöpåverkan** - Inte enbart genom teknikutveckling, utan biltrafikens omfattning i trafikarbete och marknadsandel måste minska.
- **Skapa god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag** - En ökad tillgänglighet med de hållbara transportslagen gång-, cykel- och kollektivtrafik på bekostnad av biltrafiken.
- **Effektiviserad markanvändning** - Förtätning av staden. Samnyttjande.
- **Bidra till en fortsatt stark centrumhandel** - Stärka centrumhandeln. Parkeringsinformationssystem i realtid som exempel för att öka tillgänglighet och attraktivitet.



Figur 3. Styrdokumentet *Parkeringstal för Uppsala* som ligger till grund för utredningen. Källa: Uppsala kommun (2018).

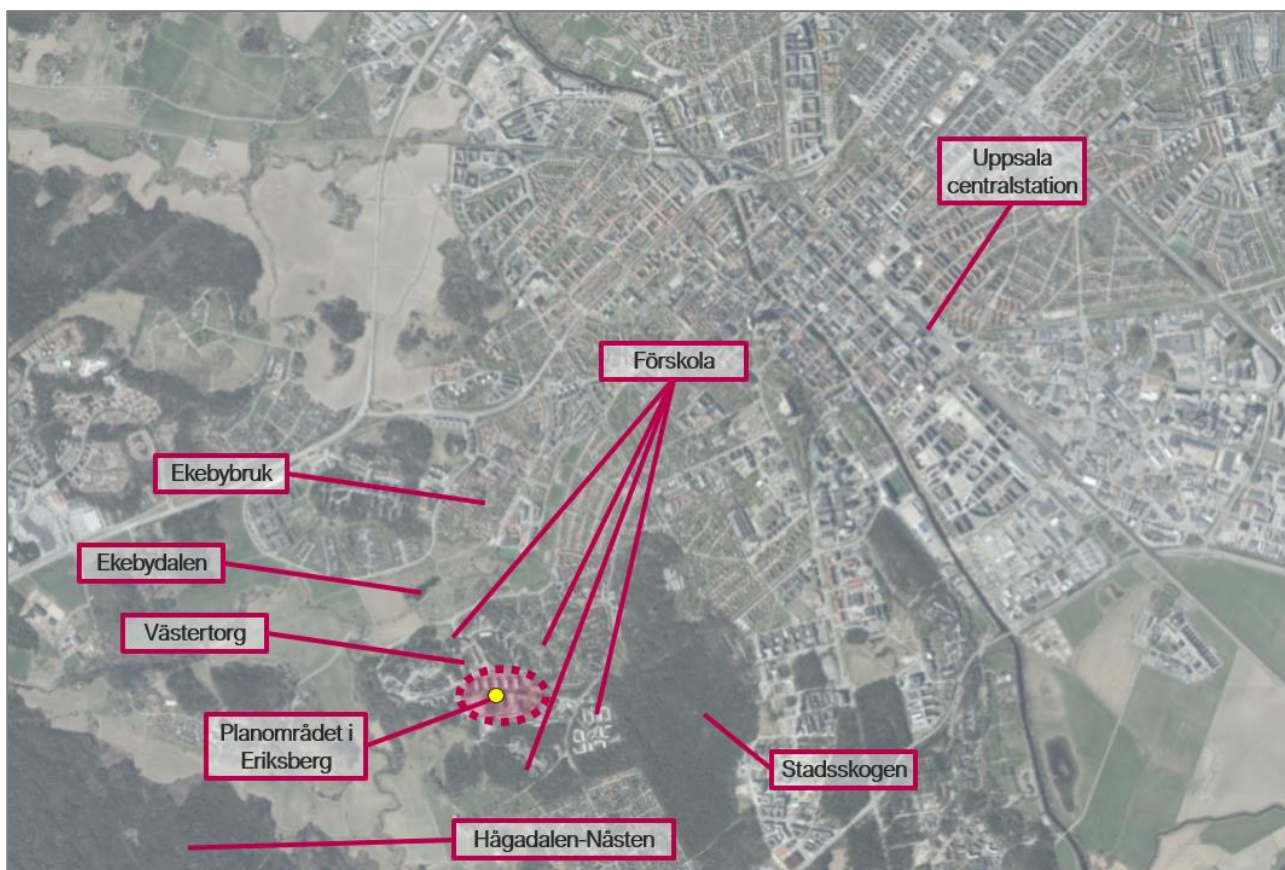
2.1 Målpunkter

Stadsdelen Eriksberg är beläget i den västra delen av Uppsala tätort, cirka 3 km från stadskärnan. Eriksberg karaktäriseras till stor del av bebyggelse i sparad natur. Byggnaderna är i många fall naturligt placerade i förhållande till terrängen och höjder har till stor del lämnats obebyggda.

Närheten till naturen präglar hela området och bidrar till upplevelsen av Eriksberg som en grön stadsdel. I direkt anslutning till Eriksberg finns naturreservaten Stadsskogen och Hågadalen-Nåsten som erbjuder goda möjligheter till rekreation och friluftsliv.

I centrala Eriksberg finns Västertorg med olika servicefunktioner, där finns bland annat vårdcentral, tandvård, apotek och annan kommersiell service i form av livsmedelsbutiker, pizzeria och tobaksaffär. Andra servicefunktioner som restauranger, blomsterhandel och begravningsbyrå finns även längs Norbyvägen.

I Eriksberg finns också flera förskolor och grundskolor. Norr om Eriksberg ligger Ekebydalen som består av idrottsanläggningar, hagmarker, dammar och odlingslotter. Strax norr om Ekebydalen ligger Ekeby bruk där det utöver för- och grundskola även finns ett gymnasium. Se översikt i Figur 4 nedan.



Figur 4. Översikt över målpunkter i Uppsala, med planområdet markerat i sydväst. Källa: Lantmäteriet (2025) samt egen bearbetning.

2.2 Befintlig bebyggelse

I detta avsnitt redovisas befintlig bebyggelse för aktuellt område i Eriksberg. Beräkningsunderlaget omfattar områdena Moränen, Marmorn och Kalkstenen, vilka består av 853 bostäder i form av lamellhus, med en total bostadsarea på 49 705 kvadratmeter. Bostäderna är fördelade på tre områden och avser fastigheterna Eriksberg 27:1, 27:2, 33:1, 33:2 samt 36:1. Se Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Befintliga bostäder inom respektive område.

Befintliga bostäder					
Område	Fastighet	Typ	BTA (kvm)	BOA (kvm)	Antal bostäder
Moränen	Eriksberg 27:1-2	Lamellhus	-	17024	315
Marmorn	Eriksberg 33:1-2	Lamellhus	-	23321	382
Kalkstenen	Eriksberg 36:1	Lamellhus	-	9360	156
Totalt		-	-	49705	853

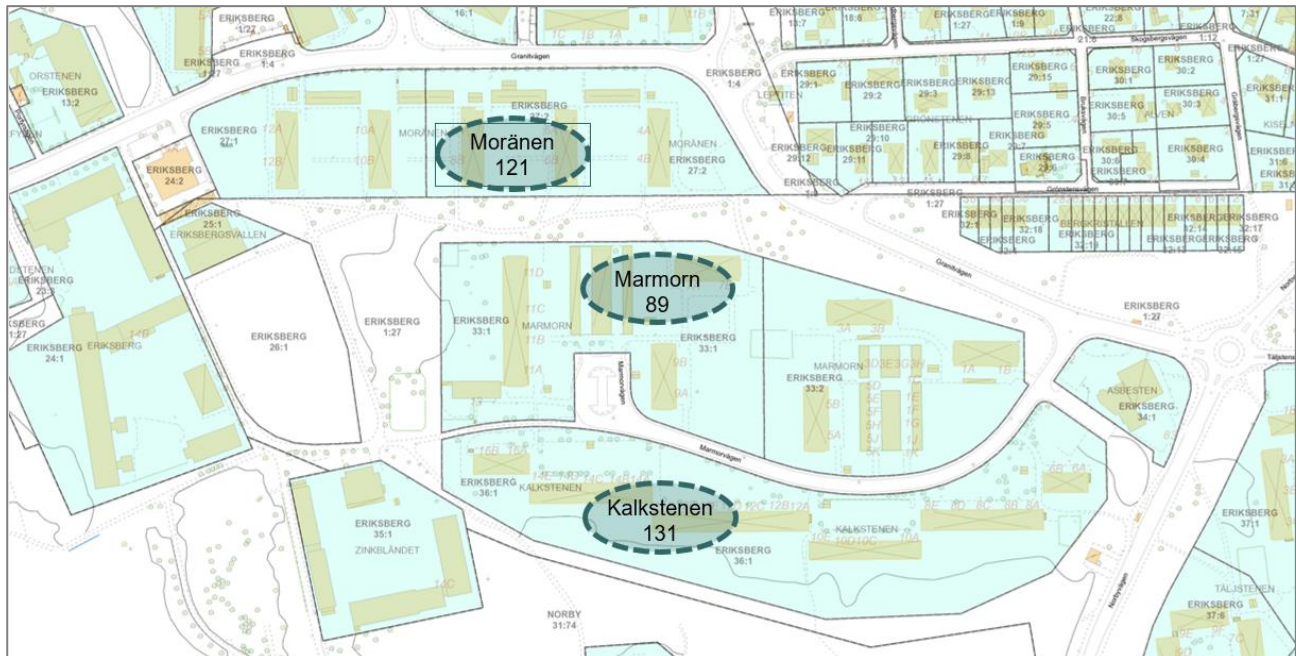
Se Figur 5 nedan för detaljplaneområdet och dess befintliga bebyggelse.



Figur 5. Befintlig bebyggelse för Moränen, Marmorn och Kalkstenen samt planområdet markerat i bild. Källa: Uppsalahem (2025) samt egen bearbetning.

2.3 Befintlig parkeringssituation

Beräkningsunderlaget för parkering omfattar, likt underlaget för befintlig bebyggelse, områdena Moränen, Marmorn och Kalkstenen. Se översikt i Figur 6 nedan.



Figur 6. Befintliga antal parkeringsplatser i Moränen, Marmorn och Kalkstenen. Källa: Uppsalahem (2025) samt egen bearbetning.

I kvarteret Marmorn finns i dag ett parkeringsdäck samt markparkering för bil. Se parkeringsdäcket i Figur 7 nedan.



Figur 7. Befintligt parkeringsdäck.

Parkeringsdäcket rymmer totalt 89 platser medan markparkeringarna omfattar totalt 252 platser, se Tabell 2 nedan. Antalet baseras på mottaget underlag från Uppsalahem (2025). Den nya bebyggelsen tar 121

befintliga markparkeringsplatser vid kvarteret Moränen i anspråk, vilket innebär att 220 befintliga parkeringar behålls.

Tabell 2. Befintlig parkering inom respektive område.

Befintlig parkering		
Område	Typ av parkering	Antal bpl
Moränen	Markparkering	121
Marmorn	Parkeringsdäck	89
Kalkstenen	Markparkering	131
Totalt	-	341

Enligt Uppsalahem (2025) är dagens beläggning på parkeringsplatserna hög. De platser som för tillfället är under uppsägning förväntas bli uthyrda på nytt inom uppsägningstiden, vilket innebär att fria vakanser i princip inte förekommer.

I oktober 2024 infördes parkeringsavgift på gatorna Marmorvägen och Granitvägen. Innan dess har boende kunnat stå gratis på gatorna, vilket innebar att det inte var lönsamt att hyra parkeringsplatser av Uppsalahem. Införandet av avgiftsbelagda parkeringar bidrog till ökad efterfråga på Uppsalahems parkeringar. Av de gällande 329 hyresavtalen hyrs 23 parkeringsplatser av externa parter. Några ytterligare parkeringsplatser nyttjas även av interna parter från Uppsalahem. Den vakanta platsen som finns avser motorcykelparkering med låg efterfrågan. Se översikt i Tabell 3 nedan.

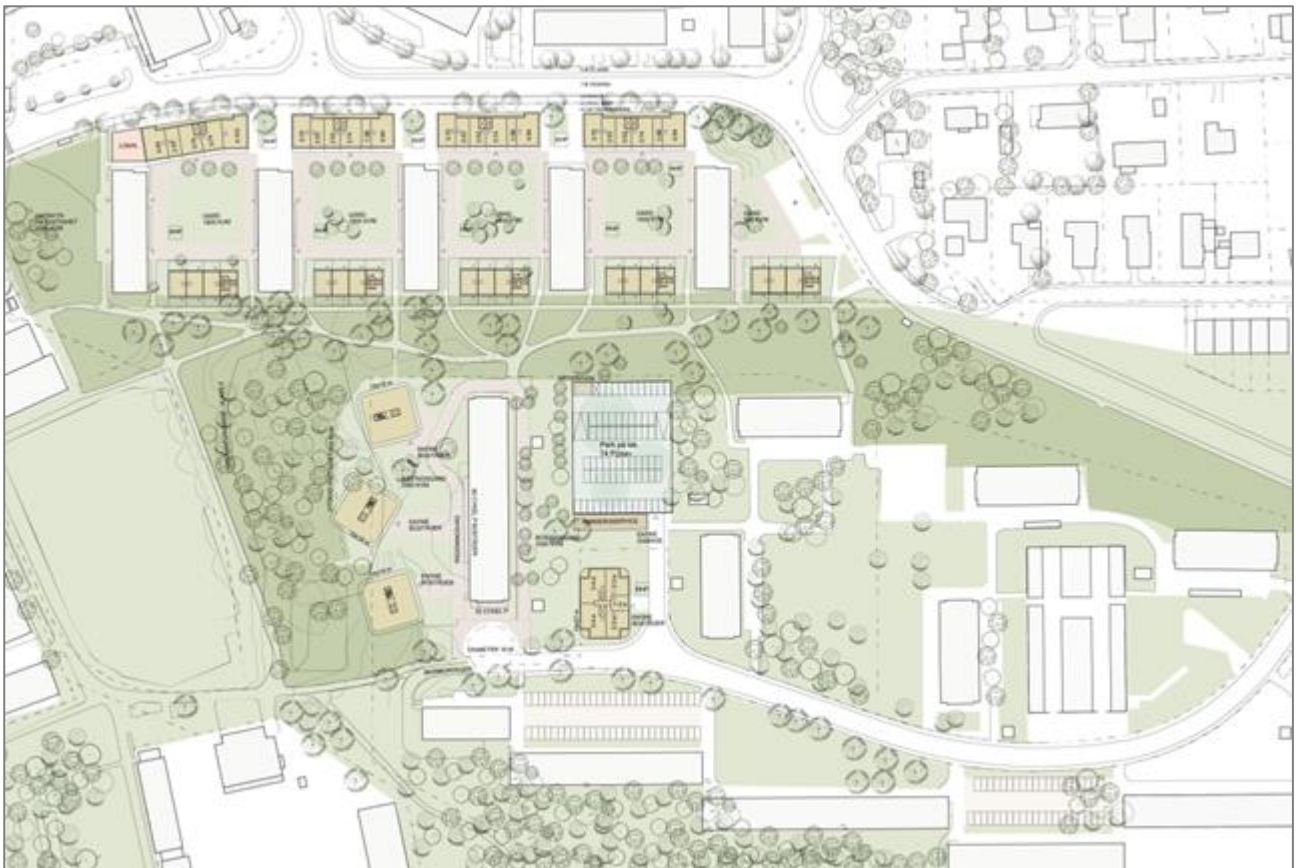
Tabell 3. Beläggning för befintlig parkering inom respektive område.

Befintlig parkering, beläggning				
Område	Typ av parkering	Gällande kontrakt	Externa hyresgäster	Vakanta platser
Moränen	Markparkering	119	15	0
Marmorn	Parkeringsdäck	83	4	1
Kalkstenen	Markparkering	127	4	0
Totalt	-	329	23	1

I dagsläget finns det cykelförråd i samtliga byggnader, varav vissa har bristfällig tillgänglighetsanpassning. Exempelvis finns det på Granitvägen cykelparkering i form av krokar i taket, vilka därför inte nyttjas i större omfattning. De befintliga cykelställ som finns utomhus i anslutning till bostadsentréerna är däremot ofta överbelagda.

2.4 Planerad exploatering

Syftet med detaljplanen är att området ska förtäts med ny bostadsbebyggelse samt ett mobilitetshus. Inom planområdet ska totalt cirka 315 nya bostäder uppföras i blandad form; gatuhus, gårdshus och punkthus. Se Figur 8 nedan för översikt av situationsplanen.



Figur 8. Situationsplan framtagen av Kjellander Sjöberg. Källa: Kjellander Sjöberg (2025).

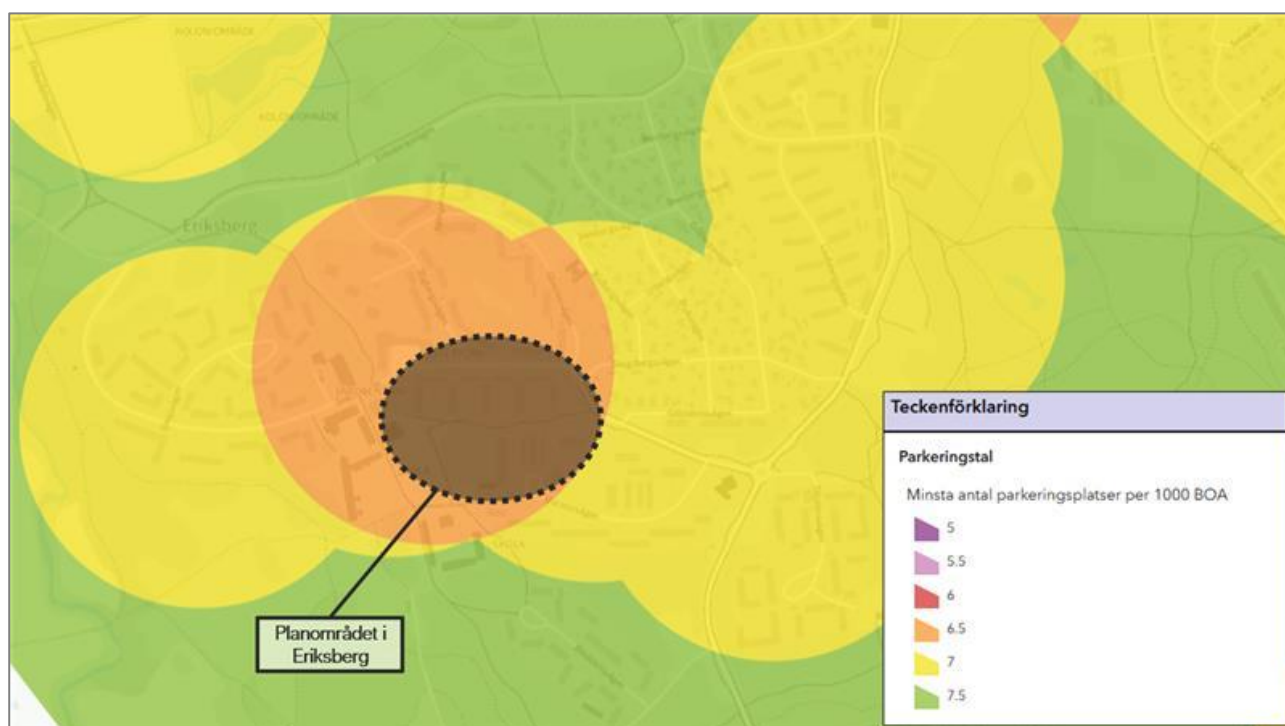
Den totala bruttoarean (BTA) för planerad bebyggelse uppgår till cirka 25 700 kvadratmeter. Den totala tillkommande boarean (BOA) uppgår till cirka 18 000 kvadratmeter*, varav gatuhus står för cirka 6 700 kvadratmeter, gårdshus cirka 1 700 kvadratmeter och punkthus cirka 9 600 kvadratmeter. Se sammanställning i Tabell 4 nedan.

Tabell 4. Planerad exploatering för respektive typ av bostad. *BOA beräknas enligt Kjellander Sjöberg med 70 % av BTA.

Planerad exploatering			
Typ	BTA (kvm)	BOA (kvm)	Antal bostäder
Gatuhus	9619	6733	118
Gårdshus	2394	1676	29
Punkthus	13683	9578	168
Totalt	25696	17987	316

3 Parkeringsbehov för bil och cykel

Beräkningen av parkeringsbehov för bil och cykel baseras på ett scenario där detaljplanen byggs ut enligt framtagna situationsplan. Enligt styrdokument *Parkeringsstal för Uppsala*, arbetar Uppsala kommun med lägesbaserade parkeringstal, vilket anger miniminivån för antalet parkeringsplatser som ska anordnas vid nybyggnation. Utgångsläget för parkeringstalet i Uppsala kommun är 8 bilplatser per 1000 kvadratmeter boarea (BOA), men ett lägre parkeringstal kan tillämpas i centrala lägen, med exempelvis goda kollektivtrafikförbindelser eller god cykelinfrastruktur. För de mest centrala lägen i staden kan det lägesbaserade parkeringstalet för bostäder minska till som lägst 5 bilplatser per 1000 kvadratmeter BOA. Inom planområdet i Eriksberg gäller ett lägesbaserat parkeringstal på 6,5 bilplatser per 1000 kvadratmeter BOA, se översikt i Figur 9 nedan.



Figur 9. Lägesbaserat parkeringstal för bostäder i Uppsala kommun, med planområdet placerat inom streckad markering. Källa: Uppsala kommun (2025) samt egen bearbetning.

Vidare kan fastighetsägare även erbjudas en reduktion av parkeringstal vid tillämpande av mobilitetstjänster. Detta avser åtgärder eller insatser som ökar boendes och verksammas mobilitet och samtidigt minskar behov samt intresse av att äga en egen bil. Exempel på sådana funktioner är bil- och cykelpool, cykelservicestationer och väderskydd.

En samling av mobilitetsåtgärder utgör ett så kallat mobilitetspaket, där områdets läge och förutsättningar avgör vilka åtgärder som är relevanta samt vilken effekt de förväntas få. Effekten avgör i sin tur hur stor reduktion av parkeringstalet som kan erbjudas fastighetsägaren. När flera mobilitetstjänster kombineras och bildar ett omfattande mobilitetspaket, likt ett maximerat scenario, tillämpar Uppsala kommun vanligtvis en reduktion av parkeringstalet med ett schablonavdrag på 20 %. Exakt reduktion av parkeringstalet bestäms i bygglovsskedet.

Enligt styrdokumentet *Parkeringsstal för Uppsala* ska cykelparkering i kommunen vara lättillgänglig och

tillgodoses nära entréer. Cykelparkeringen bör även vara väderskyddad och erbjuda en säker förvaring av cykeln.

3.1 Parkeringsbehov för bostäder

Parkeringsbehov för befintliga bostäder samt ny exploatering är beräknade utifrån Uppsala kommuns styrdokument *Parkeringstal för Uppsala* samt tillhandahållet underlag från Uppsalahem. Beräknat parkeringsbehov för bostäder redovisas under avsnitt 3.1.1 för bil respektive 3.1.2 för cykel.

3.1.1 Parkeringsbehov för bil vid bostäder

Parkeringstalet för bil beräknas med det lägesbaserade parkeringstalet 6,5 bilplatser per 1000 kvadratmeter BOA. Parkeringsbehovet för bil uppgår till 440 platser, se Tabell 5 nedan.

Tabell 5. Parkeringsbehov för bil vid bostäder.

Parkeringsplatser för bil				
Typ	BOA (kvm)	Antal bostäder	P-tal (bpl/1000 kvm BOA)	Bpl
Lamellhus	49705	853	6.5	323
Gatuhus	6733	118	6.5	44
Gårdshus	1676	29	6.5	11
Punkthus	9578	168	6.5	62
Totalt	67692	1169	-	440

3.1.2 Parkeringsbehov för bil vid bostäder, med 20% rabatt

Med det maximerade scenariot för mobilitetstjänster, beräknas behovet av parkeringsplatser för bil i området minska till totalt 352 platser. Se översikt i Tabell 6 nedan.

Tabell 6. Parkeringsbehov för bil vid bostäder, med 20% rabatt.

Parkeringsplatser för bil (med 20% rabatt)				
Typ	BOA (kvm)	Antal bostäder	P-tal (bpl/1000 kvm BOA)	Bpl
Lamellhus	49705	853	6,5	323
Gatuhus	6733	118	6,5	44
Gårdshus	1676	29	6,5	11
Punkthus	9578	168	6,5	62
Totalt	67692	1169	-	352

Då 121 utav de 341 befintliga markparkeringsplatser tas i anspråk, återstår det 220 befintliga parkeringsplatser. Utöver dessa behöver det tillkomma 132 nya parkeringsplatser i mobilitetshus samt ytterligare platser för bilpool.

3.1.3 Parkeringsbehov för cykel vid bostäder

Parkeringsstalet för cykel beräknas med parkeringstalet 40 cykelplatser per 1000 kvadratmeter BOA. Parkeringsbehovet för cykel uppgår till 719 platser. Se översikt i Tabell 7 nedan.

Tabell 7. Parkeringsbehov för cykel vid bostäder.

Parkeringsplatser för cykel				
Typ	BOA (kvm)	Antal bostäder	P-tal (cpl/1000 kvm BOA)	Cpl
Gatuhus	6733	118	40	269
Gårdshus	1676	29	40	67
Punkthus	9578	168	40	383
Totalt	67692	1169	-	719

3.2 Parkeringsbehov för bil och cykel vid delningspool

En bil- och cykelpool innebär att fordon delas av flera användare i stället för att varje hushåll äger sina egna fordon. På så sätt kan poollösningar bidra till ett minskat bilinnehav samt reducera behovet av parkeringsplatser i samband med ny bostadsbebyggelse. Hur stor reduktionen av parkeringstalet kan bli varierar och behöver alltid bedömas utifrån förutsättningarna i det enskilda projektet, exempelvis områdets läge, kollektivtrafikutbud och befolkningens resvanor.

Antalet bilpoolplatser beräknas enligt Uppsala kommuns riktlinjer utifrån 1 bilpoolplats per 50 lägenheter, vilket ger en kvot på 0,02 bilparkeringsplatser per lägenhet. För det aktuella området med totalt 1 169 lägenheter uppgår detta till ett behov av 23 bilpoolplatser. Cykelpoolplatser beräknas utifrån samma kvot, det vill säga 0,02 cykelparkeringsplatser per lägenhet, vilket resulterat i ett behov av 23 cykelpoolplatser. Se översikt i Tabell 8 nedan.

Tabell 8. Parkeringsbehov för bil och cykel vid bil- och cykelpool.

Bil- och cykelpoolplatser			
Typ	Antal bostäder	P-plats/lgh	P-plats
Bilpoolplats	1169	0.02	23
Cykelpoolplats	1169	0.02	23

Ett införande av 23 bilpoolplatser i ett tidigt skede riskerar att bli överdimensionerat och medföra ineffektiv markanvändning. Eftersom efterfrågan på poolfordon ofta växer successivt i takt med förändrade resvanor och ökat förtroende för systemet, är en stegvis utbyggnad ett mer resurseffektivt och flexibelt alternativ. På så sätt kan bilpoolen utvecklas organiskt och bli en naturlig del av områdets mobilitetssystem. En mer balanserad strategi är därför att införa bilpoolplatser stegvis. Ett första steg kan vara att etablera 25 % av det beräknade behovet, vilket i detta fall motsvarar omkring 6 platser.

4 Mobilitetstjänster

I detta avsnitt redogörs för vilka mobilitetstjänster som föreslås i planområdet i syfte att uppnå en 20 procentig reduktion av parkeringstalen. Mobilitetstjänster är som tidigare nämnt ett samlingsbegrepp för fysiska och beteendepåverkande åtgärder som möjliggör eller gynnar ett hållbart resande. Åtgärderna kan antingen minska behovet av att resa eller påverka valet av färdmedel för de resor som görs. Mobilitetsåtgärder kan fungera attitydpåverkande, ledande eller styrande.

Enligt styrdokumentet *Parkeringsplan för Uppsala* ska fastighetsägare visa på åtgärder som vidtas för ett minskat bilägarande för att kunna uppnå en reduktion av parkeringstalen. En samling av flera mobilitetsåtgärder ger ett så kallat *mobilitetspaket*. Då förutsättningarna skiljer sig mellan olika platser, kan fastighetsägare utforma sitt mobilitetspaket på valfritt sätt. Hur stora avdrag på parkeringstalen som sen kan göras beror på val av åtgärder samt vilka förutsättningar platsen har. Rabatten ges i vanliga fall i proportion till den förväntade effekten av mobilitetspaketet.

Mobilitetstjänsterna, och därmed mobilitetspaketet, som föreslås för planområdet i Eriksberg, är förslag som ofta återfinns i utredningar framtagna av Uppsalahem och som anses lämpliga för planområdets framtida exploatering. Föreslagna åtgärder kan ersättas med andra likvärdiga åtgärder, som Uppsalahem tillsammans med Uppsala kommun bedömer ge samma effekt. Se föreslagna mobilitetstjänster nedan:

○ **Mobilitetshubb**

En mobilitetshubb är en samlingsplats för delningsfordon och delningstjänster. Syftet med en mobilitetshubb är att förenkla och underlätta resandet för de boende i kvarteret och erbjuda flera olika alternativa transportfordon som möjliggör resande och transport till och från boendet på ett modernt, klimatsmart och hållbart sätt. Mobilitetshubben innehåller ett samlat erbjudande av flera olika typer av mobilitets- och delningstjänster:

- Väderskyddad parkering för vanliga cyklar
- Väderskyddad parkering för lådcykelparkering (både för privata lådcyklar och poollådcyklar)
- Taxiplats med sittplatser för hyresgäster som väntar på taxi
- Gemensamhetsyta för social samverkan på ett spontant sätt (på taket av mobilitetshubben planeras för en mindre sportyta)
- Cykelpumpstation
- Cykelkök med verktyg för enklare reparationer
- Plats avsedd för cyklar som hyresgäster beställt reparation och service på som hämtas av cykelreparatör
- Plats där hyresgäster hämtar återbrukade cyklar som beställts från samarbetspartner som reparerar och återbrukar cyklar
- Elcyklar och cykelkärror

○ **Tillgänglig och attraktiv cykelparkering**

Tillgänglig och attraktiv cykelparkering föreslås även ordnas i direkt anslutning till bostäderna, utöver de som planeras i mobilitetshubben. Syftet är att underlätta vardagscykling och öka bekvämligheten för de boende genom att erbjuda korta avstånd mellan bostad och cykelparkering.

- **Paketboxar för att hämta och lämna paket**

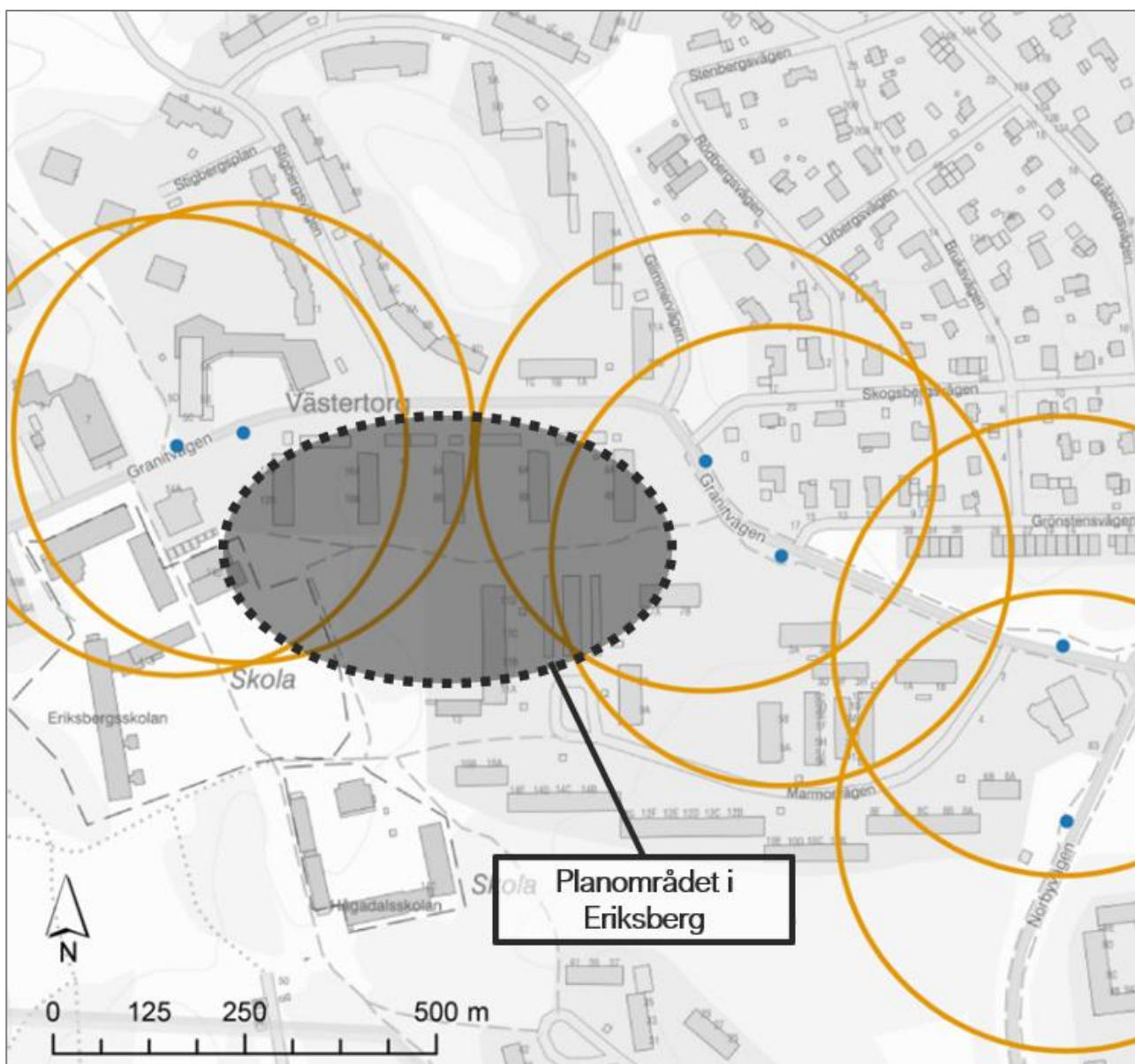
Därutöver föreslås paketboxar för att hämta och lämna paket. Som boende i Eriksberg ska du inte behöva ta bilen för att hämta eller lämna paket. I området ska det därför finnas plats för paketboxar från olika leverantörer som gör det möjligt att enkelt och smidigt för de boende i området att få och skicka paketleveranser, direkt i anslutning till boendet.

- **Fordonspool (bil- och cykelpool)**

I bostadsområdet föreslås även en fordonspool som ska innehålla både bilar och cyklar av varierande slag och drivmedel. Fordonspoolen ska vara flexibel och skalbar, vilket innebär att den snabbt kan utökas med ytterligare eller andra fordon i takt med att behovet ökar. Poolen ska vara öppen för grannfastigheter i området och kan delas med andra företag och organisationer i området. Parkeringsplatserna föreslås vara placerade vid befintlig markparkering och lådcyklarna föreslås vara placerade i mobilitetshubben.

5 Grundförutsättningar för ökat hållbart resande

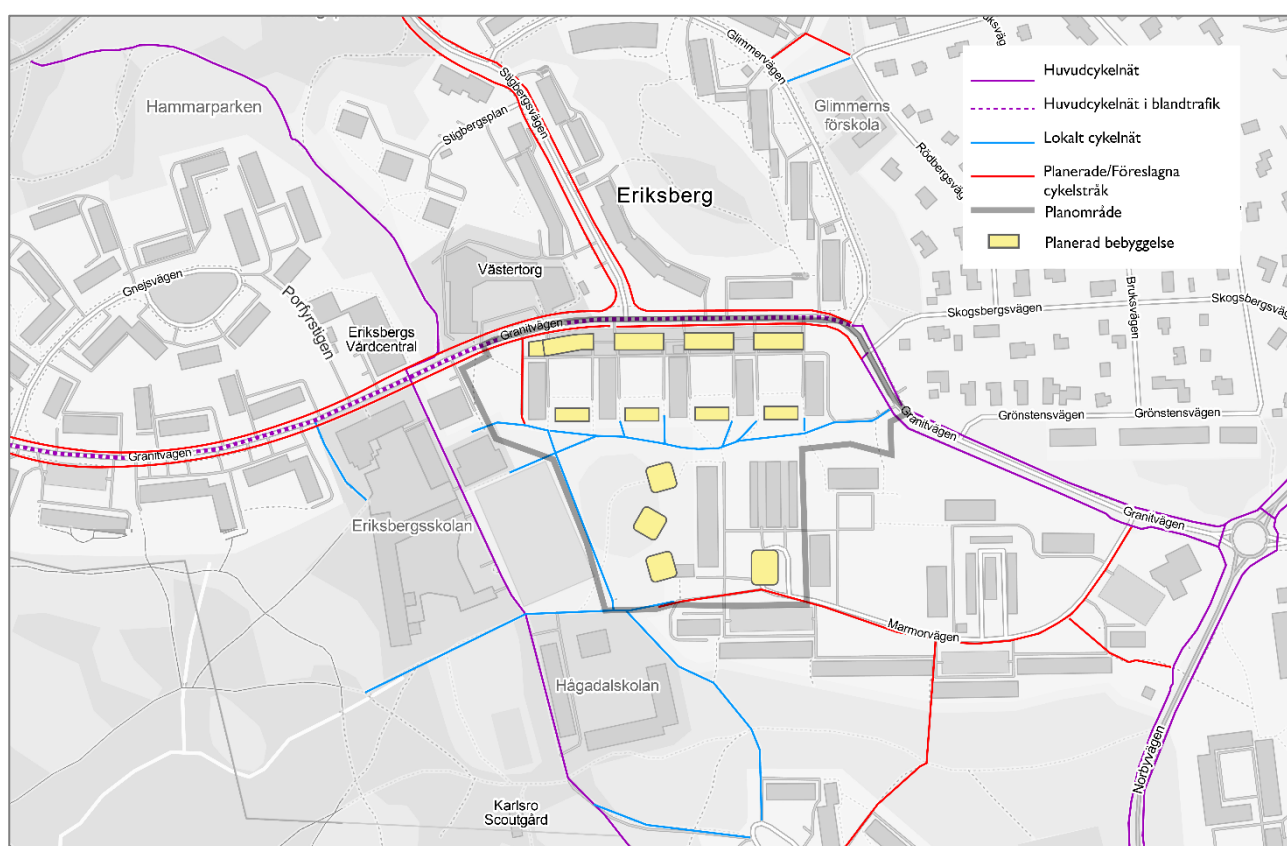
Den befintliga infrastrukturen i Eriksberg erbjuder goda förutsättningar för ett hållbart resande. Området ansluter till huvudcykelnätet och lokala cykellänkar, vilka knyter ihop bostadskvarter, grundskola och andra servicefunktioner. Avståndet mellan Uppsala centrum och Eriksberg innebär en cykelresa på cirka 10–15 minuter och en översiktlig analys indikerar att en stor del av området ligger inom cirka 300 meter från närmaste busshållplats, se Figur 10 nedan.



Figur 10. Avstånd mellan planområdet och busshållplats inom en radie på 300 meter. Källa: Norconsult (2025).

Planerade mobilitetstjänster kompletterar den fysiska infrastrukturen, exempelvis mobilitetshubb, delade fordon och cykelservice. Tjänsterna ska vara lättillgängliga för boende och syftar till att minska behovet av att äga en egen bil, genom att erbjuda alternativa färdmedel vid resans start. Inriktningen överensstämmer med *Program för mobilitet och trafik* (2022), som syftar till att stärka gång-, cykel- och kollektivtrafik genom både fysisk utformning och olika mobilitetslösningar.

En förstärkt länk via Marmorvägen skulle kunna ge en mer sammanhängande och gen anslutning mellan områdets södra del och huvudcykelnätet mot Uppsala centrum. Planerade cykelparkeringar bör placeras i direkt anslutning till bostadsentréer och i närhet till kollektivtrafikpunkter samt vara väl synliga från cykelstråk. Se översikt av cykelnätet i Figur 11 nedan.



Figur 11. Cykelnät inom och nära planområdet Källa: Uppsala kommun (2025) samt egen bearbetning.

Kollektivtrafikbarometerns årsrapport (2024) visar att många regelbundna resenärer i Uppsala väljer kollektivtrafik för att slippa parkera samt av miljöskäl. Bland kunderna som reser minst 1 gång per månad, uppger omkring 36 % att de reser kollektivt för att slippa parkera medan 35 % anger miljöskäl. Rapporten avser Uppsala region som helhet och är inte områdesspecifika, men indikerar en öppenhet för nya resvanor och hållbara transportmedel.

6 Sammanfattande slutsats

Mobilitetsutredningen har analyserat parkeringsbehovet för både bil och cykel utifrån Uppsala kommuns parkeringstal och de planerade mobilitetstjänsterna. Beräkningarna visar att parkeringsbehovet för bostäder uppgår till 440 bilplatser, men kan reduceras till 352 platser vid införande av ett omfattande mobilitetspaket som medger en 20 % rabatt på parkeringstalet. Då 121 utav de 341 befintliga markparkeringsplatser tas i anspråk, återstår det 220 befintliga parkeringsplatser. Utöver dessa behöver det tillkomma 132 nya parkeringsplatser samt ytterligare platser för bilpool, för att tillgodose beräknat parkeringsbehov.

För cykel uppgår behovet till totalt 719 parkeringsplatser för de tillkommande bostäderna. En inventering av befintligt antal cykelparkeringar behöver genomföras för att kunna uppskatta hur många fler platser som behövs.

Förutom traditionella parkeringslösningar föreslås en rad mobilitetstjänster, bland annat mobilitetshubb, bil- och cykelpool, väderskyddade cykelparkeringar samt paketboxar. Dessa insatser syftar till att minska bilinnehav och främja ett mer hållbart resande. Beräknat behov av bil- och cykelpoolsplatser uppgår till 23 stycken vardera, men en stegvis utbyggnad av bilpoolen rekommenderas, för att undvika överdimensionering och för att successivt anpassa utbudet efter efterfrågan.

Planområdet har redan idag goda förutsättningar för hållbart resande genom närhet till kollektivtrafik, tillgängliga gång- och cykelstråk samt avståndet till Uppsala centrum. De föreslagna mobilitetstjänsterna förstärker dessa kvaliteter och kan bidra till att fler resor sker med cykel, gång eller kollektivtrafik.

Sammanfattningsvis möjliggör mobilitetspaketet en minskning av parkeringsbehovet, en mer effektiv markanvändning samt en förbättrad stadsmiljö. Kombinationen av mobilitetstjänster och en tätare bebyggelsestruktur bedöms skapa goda förutsättningar för ett attraktivt och hållbart Eriksberg.