

Kommunledningskontoret
Tjänsteskrivelse till kommunfullmäktige

Datum:
2025-06-04

Diarienummer:
KSN-2025-01372

Handläggare:
Oscar Forss, Petter Wallgren

Nya parkeringstaxor i Uppsala

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

1. **att** anta förslag till nya parkeringsavgifter för allmän gatuparkering i Uppsala tätort,
2. **att** anta förslag till nya kriterier för parkeringsavgifter i olika områden, samt
3. **att** anta förslag till ny boendeparkeringstaxa i Uppsala tätort enligt ärendets bilaga 1.

Ärendet

Uppsala kommuns avgifter för parkering har varit oförändrade sedan 2016. Förändrade avgifter föreslås för både för korttidsparkering och boendeparkering på allmän gatuparkering inom Uppsala tätort. I ärendet ingår även förslag till nya kriterier för i vilka områden olika avgiftsnivåer ska tas ut.

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutade 23 april 2025 § 37 att föreslå kommunfullmäktige att anta förslag till nya parkeringstaxor. Protokollsutdrag från nämndens sammanträde finns i ärendets bilaga 5.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen i samråd med Uppsala Parkering AB. Barn-, jämställdhets- och näringslivsperspektivet har beaktats vid framtagandet av förslaget. De nya avgiftsnivåerna för parkeringstaxor bedöms främja verksamheter och näringsliv i centrala Uppsala då tillgängligheten till parkeringsplatser bedöms öka.

Kommunstyrelsen behandlade ärendet den 7 maj 2025 §149 och föreslog kommunfullmäktige besluta i enlighet med förslaget i föreliggande ärende. Kommunfullmäktige beslutade den 26 maj 2025 att återremittera ärendet genom minoritetsåterremiss, med motiveringen att ärendet återremitteras för att utreda ett

system med differentierad taxa baserat på tillgång till boendeparkering i aktuellt område, för att därefter införa anpassade boendeparkeringstaxor. Kommunstyrelsen behandlade ärendet på nytt den 27 maj 2025.

Föredragning

Parkeringstaxor är ett viktigt styrmedel inom Uppsala kommuns trafikarbete. Parkeringsavgifter för korttidsparkering och boendeparkering har stor påverkan på trafiken i Uppsala tätort. Genom nivåerna för parkeringstaxor med tillhörande regelverk kan kommunen påverka och styra trafiken i olika riktningar utifrån både lokala behov, som att styra trafiken till olika strategiskt valda parkeringsplatser, och större strategiska behov som att på ett övergripande plan styra transportsektorn till en ökad grad av hållbarhet.

Uppsala kommuns nuvarande parkeringstaxor för korttidsparkering och boendeparkering bedöms vara i behov av justering. Nuvarande avgiftsnivåer har varit aktiva sedan 2016 och sedan dess har Uppsala kraftigt utvecklats i takt med befolkningsökningen.

Trafiken i en växande stad är dynamisk och samtliga komponenter i ett trafiksystem behöver regelbundet uppdateras utifrån nya förutsättningar, vilket inkluderar översyn av parkeringstaxor. Förvaltningen har utrett frågan om nya parkeringstaxor utifrån dagens förutsättningar och behov, men även utifrån att Uppsalas befolkning kommer att fortsätta växa.

De nya avgiftsnivåerna och förslaget till nya kriterier för zonindelning av avgiftsområden är baserade dels på omvärldsbevakning, dels på lokala områdesförutsättningar och tätortens flerkärnighet. Mer utförlig information finns i bilaga 2.

I bilaga 2 finns en översikt av det förvaltningen bedömer vara prioriterat i framtida arbete kopplat till parkeringsavgifter och boendeparkering, samt vad uppföljningsarbetet ska fokusera på.

Förslaget till nya parkeringstaxor bygger på ett genomarbetat beslutsunderlag. Det saknas skäl att utreda ärendet vidare. Förslaget till beslut bör därför inte ändras.

Ekonomiska konsekvenser

Införandet av de nya parkeringstaxorna uppskattas kosta cirka 500 000 kronor och hanteras inom gatu- och samhällsmiljönämndens budgetram. I kostnaden ingår utredning, kommunikation, material och uppsättning av vägmärken. Intäkterna från kommande parkeringsavgifter tillfaller Uppsala Parkering AB.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 4 juni 2025
- Bilaga 1, Förslag till nya parkeringsavgifter
- Bilaga 2, Nya parkeringstaxor och parkeringsreglering inom Uppsala tätort – utredning
- Bilaga 3, Uppsala kommuns parkeringstaxor – jämförelse med andra kommuner

- Bilaga 4, Parkeringstaxor boende, jämförelser
- Bilaga 5, Protokollsutdrag från gatu- och samhällsmiljönämnden 23 april 2025 § 37
- Bilaga 6, protokollsutdrag från kommunstyrelsen 27 maj 2025

Kommunledningskontoret

Birgitta Pettersson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Stadsbyggnadsförvaltningen
Bilaga 1

Datum:
2025-05-26

Diarienummer:
GSN-2025-00486

Handläggare:
Oscar Forss

Förslag till nya parkeringsavgifter

Förslag till nya parkeringsavgifter för korttidsparkering:

Område	Avgift de första två timmarna	Avgift följande timmar	Avgift 18.00 - 24.00	Avgift 24.00 - 08.00
A	20 kronor/timme	40 kronor/timme	5 kronor/timme	2 kronor/timme
B	20 kronor/timme	35 kronor/timme	5 kronor/timme	2 kronor/timme
C	15 kronor/timme	15 kronor/timme	5 kronor/timme	Avgiftsfritt
D	15 kronor/timme	15 kronor/timme	Avgiftsfritt	Avgiftsfritt
E	5 kronor/timme	5 kronor/timme	5 kronor/timme	Avgiftsfritt

Förändringarna mot dagsläget är rödmarkerade.

I område C – E ska parkeringsavgift fortsatt gälla måndag – lördag (alla dagar utom sön- och helgdagar)

I område A – B ska parkeringsavgift gälla måndag – söndag.

Förslag till kriterier för nya parkeringsområden (zonindelning)

En parkeringstaxa ska i första hand vara samma i en hel stadsdel, annars ska de följa naturliga gränser som järnvägar, större trafikleder eller gator, vattendrag eller naturområden.

Många stadsdelar har blandad bebyggelse som kan stämma in på flera av kriterierna nedan. Vid bedömning av vilken taxa som ska gälla bör den lägre övervägas i första hand.

Taxa A ska gälla centrala delarna av Uppsala, det som är stadsdelen Centrum, Främre Luthagen Fjärdingen, närliggande delar av Fålhagen och Höganäs. Gränsgatorna Väderkvarnsgatan, Strandbodkilen, Strandbodgatan och Kyrkogårdsgatan ingår i området.

I detta område blir det avgift dygnet runt, med en taxa som gäller 8-18 på vardagar och lördag, en annan taxa 18-24 dessa dagar och en tredje på övriga tider.

Taxan 8-18 måndag-lördag blir 20 kr/tim de första två timmarna, därefter 40 kr/tim. Taxan 18-24 måndag-lördag blir 5 kr/tim. Taxan 24-08 måndag-lördag och söndag 00-24 blir 2 kr/tim.

Taxa B ska gälla i områden där nästan alla bostäder byggts eller byggts om under senare år, där parkering för boende enbart sker på kvartersmark och där krav på parkeringstal funnits i bygglov för de fastigheter som uppförts. Områdena har en stadsmässig planering där fastigheterna är byggda både med bostäder och med verksamheter. Parkeringen på gatumark är i dessa områden planerad enbart som besöksparkering.

Taxan 8-18 måndag-lördag blir 20 kr/tim de första två timmarna, därefter 35 kr/tim. Taxan 18-24 måndag-lördag blir 5 kr/tim. Taxan 24-08 måndag-lördag och söndag 00-24 blir 2 kr/tim.

Taxa C ska gälla i områden som mestadels består av flerfamiljshus och där det är varierande tillgång på parkering på kvartersmark. Områdena har byggts i flera faser och olika krav har ställts på fastighetsägarna gällande parkering för de boende. Områden med boendeparkering (utanför det område ska ha taxa A) ska ha denna taxa, men även liknande områden utan boendeparkering.

Taxan 8-18 måndag-lördag blir 15 kr/tim. Taxan 18-24 måndag-lördag blir 5 kr/tim. Övrig tid är parkeringen kostnadsfri.

Taxa D ska gälla i områden som mestadels är arbetsplatser och få eller inga bostäder. Detta är industriområden, campusområden och områden med handel som har besöksparkering på egen fastighet.

Taxan 8-18 måndag-lördag blir 15 kr/tim. Övrig tid är parkeringen kostnadsfri.

Taxa E ska gälla i områden med relativt låg befolkningstäthet, där det mesta av bebyggelsen är enfamiljshus eller låga flerfamiljshus (1-3 våningar). Denna typ av bebyggelse gör att tillgången på parkering på egen fastighet är god.

Stadsdelar som gränsar till området med taxa A ska inte ha taxa E även om ovanstående kriterier är uppfyllda. Dessa ska istället ha taxa C.

Taxan 8-24 måndag-lördag blir 5 kr/tim. Övrig tid är parkeringen kostnadsfri.

Förslag till ny boendeparkeringstaxa

Taxa boende	Dygn	Månad	År	Längsta uppställningstid
2011	10	200	2200	7 dygn 1/12-31/3 Obegränsat 1/4-30/11
2017	20	400	4400	4 veckor
2023	20	400	4400	10 dygn
2025	-	700	(8400)	10 dygn

Förslaget är rödmarkerat längst ner i tabellen.

Boendeparkering kommer endast att kunna betalas per månad.

Stadsbyggnadsförvaltningen
Utredning

Datum:
2025-04-10

Diarienummer:
GSN-2025-00486

Handläggare:
Oscar Forss

Version/DokumentID: 1.0

Nya parkeringstaxor och parkeringsreglering inom Uppsala tätort

Inledning

Stadsbyggnadsförvaltningen har genomfört benchmarkingstudier av hur Uppsalas parkeringsavgifter och boendeparkeringsavgifter står sig mot liknande kommuner och tagit fram ett förslag till nya parkeringsavgifter och zonindelning för Uppsalas tätort.

Uppsala kommuns nuvarande parkeringstaxor för parkering på allmän plats infördes 2016. Då infördes även nya parkeringsområden och en utökning av kommunens boendeparkeringar, samt nya taxor för boendeparkering på allmän plats.

Bakgrund och historik

Uppsala kommun har under flera decennier tagit ut parkeringsavgifter på allmänna gatuparkeringar. I samband med att nya styrdokument för parkering antogs och att Uppsala parkering AB bildades runt år 2012 – 2013 påbörjades ett större arbete med att se över både parkeringsavgifter och parkeringsområden, med tillhörande omdaning av boendeparkeringssystemet.

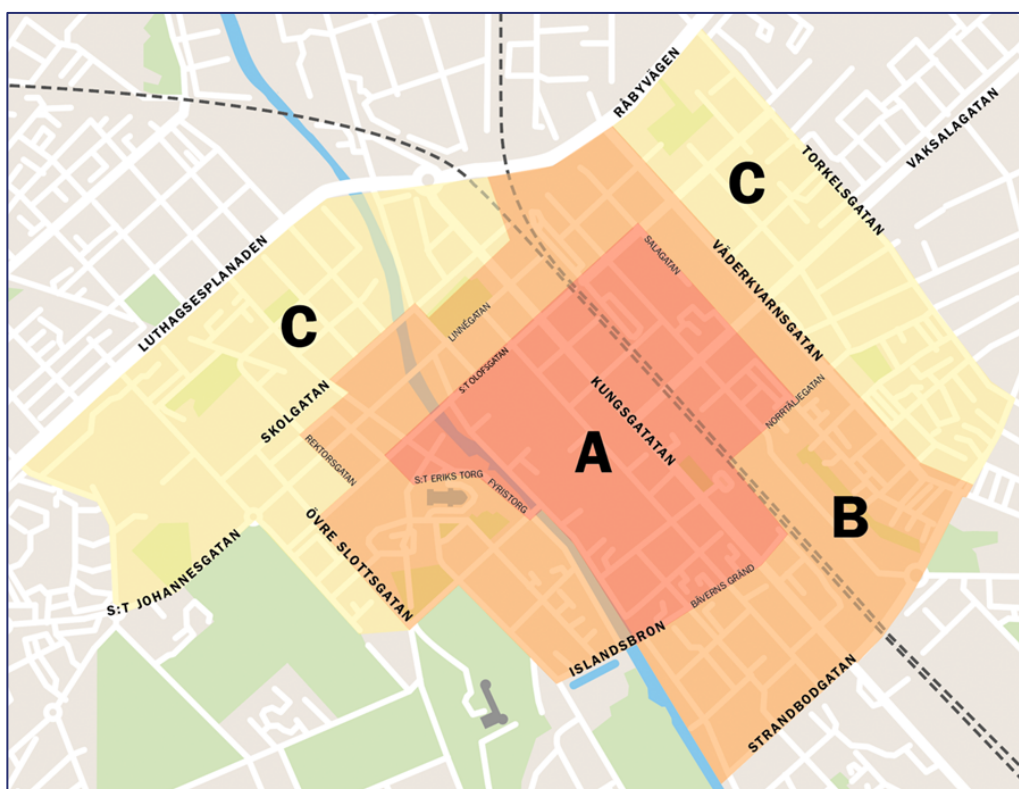
2016 påbörjades också systematisk parkeringsöversyn, vilket innebär löpande översyn och utredning av bland annat behov av parkeringsavgift på allmän plats. Under åren 2020 – 2025 har arbetet främst fokuserat på stadens ytterområden. Våren 2025 bedöms tätorten till stora delar vara utredd parkeringsmässigt och nya parkeringsregler har införts där det funnits behov.

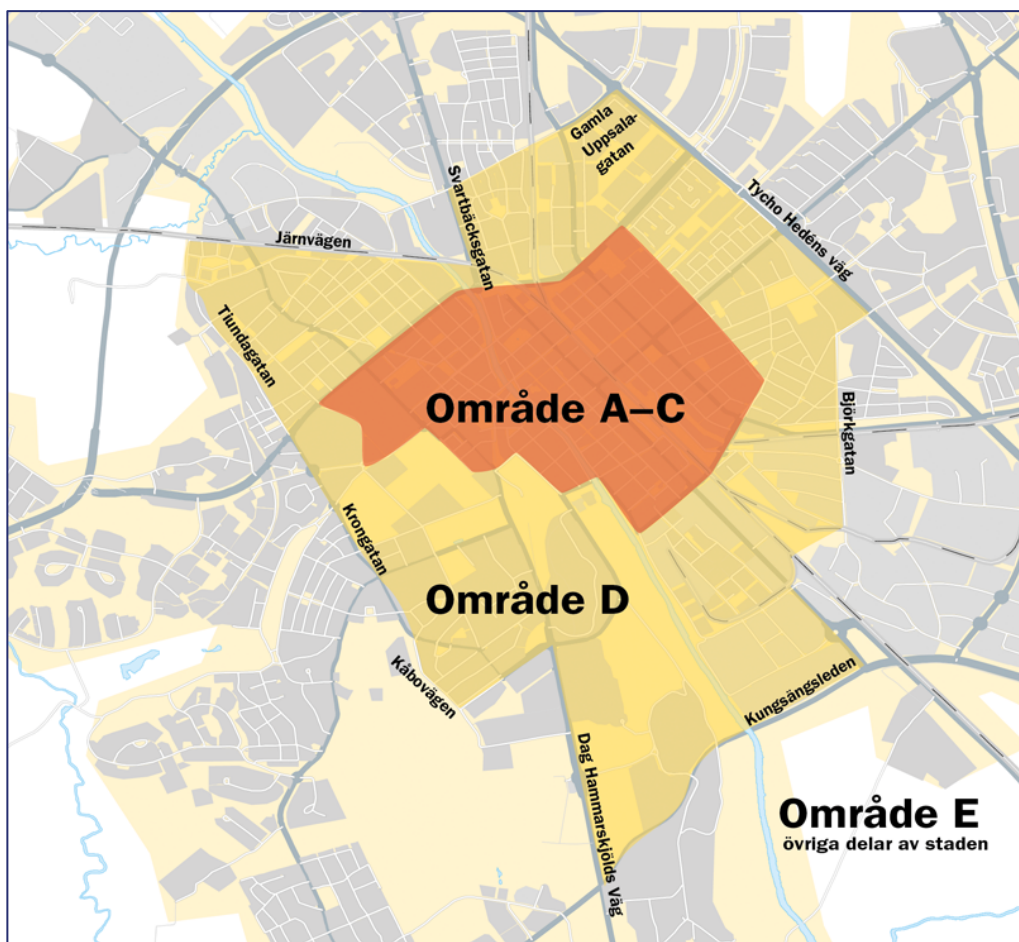
2016 antogs Uppsala kommuns nuvarande parkeringstaxor som implementerades under nästföljande år.

Uppsala kommuns nuvarande parkeringsavgifter och parkeringsområden

Område	Avgift de första två timmarna	Avgift följande timmar
A	20 kronor per timme	35 kronor per timme
B	20 kronor per timme	20 kronor per timme
C	15 kronor per timme	15 kronor per timme
D	10 kronor per timme	10 kronor per timme
E	5 kronor per timme	5 kronor per timme

- Parkeringsavgift gäller generellt måndag – lördag 08.00 – 18.00. Vissa lokala variationer kan förekomma.
- Mellan kl. 18.00 – 24.00 är parkeringsavgiften fem kronor/timme i samtliga parkeringsområden.
- Mellan kl. 00.00 – 08.00 är parkering avgiftsfri.
- Ovanstående gäller för parkeringar på allmän plats (allmänna gatuparkeringar) i parkeringsområde A-E.





Behovsbeskrivning av nya parkeringstaxor

Parkeringstaxor som styrmedel bedöms i trafikplaneringen vara ett viktigt verktyg som kommuner kan använda för att styra trafiken och skapa bättre trafikmiljöer. I Uppsala kommuns *Handlingsplan för parkering* (2016) pekas ett strategiskt användande av parkeringsavgifter ut som viktigt arbetsområde. I handlingsplanen för parkering pekas också en framtida höjning av parkeringstaxorna ut som nödvändigt i takt med att kommunbefolkningen och trafiken ökar.

Uppsala kommuns nuvarande parkeringstaxor beslutades i kommunfullmäktige 2016, i samband med att *Handlingsplan för parkering* beslutades. Parkeringsavgifterna baseras på parkeringsområde A-E och grundar sig i att högst avgift kan tas ut i de mest centrala områdena där efterfrågan på parkeringsplatser bedöms vara som högst. Beslutet reglerar att parkeringstaxorna får uppgå till en maxnivå om 40kr/h.

Nuvarande parkeringstaxor bedöms vara i behov av en justering främst för att vara mer marknadsmässiga, men även för att i större utsträckning styra parkerade fordon till parkeringsgarage och kvartersmark, vilket är en av målsättningarna i kommunens styrdokument för parkering. En annan styrmedelsaspekt är Uppsala kommuns målsättningar inom klimat och trafik hållbara färdmedel ska öka.

En särskild taxa för parkering nattetid på allmänna gatuparkeringar bör införas i stadens mest centrala delar, med syfte att ordna trafiken under dygnets alla timmar. Denna form av taxa är vanligt förekommande i andra kommuner.

Nivån på de nya parkeringsavgifterna är också baserade på en benchmarkingstudie av andra kommuners parkeringsavgifter.

Kommuner har rätt att ta ut en parkeringsavgift för parkeringsplatser belägna på allmän plats enligt *Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.*

Avgiftsnivåerna ska vara skäliga och täcka den kostnad som uppstår för drift och underhåll av parkeringsplatserna. Styrmedelsmässigt är parkeringsavgifter också viktigt och som tidigare nämnt i utredningen kan ett strategiskt användande av parkeringsavgifter bidra till bättre och mer hållbara trafikmiljöer.

Kommunfullmäktige beslutar om nivåerna för parkeringstaxor likt övriga taxor och avgifter som kommunen tar ut.

Boendeparkering i Uppsala kommun

Trafikförordningen ger kommuner möjlighet att skapa särskilda bestämmelser för boende inom ett visst område. Det innebär exempelvis att lokala föreskrifter får innehålla särskilda bestämmelser för att underlätta för de som bor i ett visst område att parkera där, vilket oftast innebär att boende får parkera under en längre tid och till ett lägre pris.

I Uppsala infördes boendeparkering i mitten av 1990-talet vilket innebar att boende i tätortens mest centrala delar kunde ansöka om ett särskilt boendeparkeringstillstånd.

I Uppsalas befintliga och äldre stadsdelar behöver ett antal kriterier vara uppfyllda för att boendeparkering ska kunna bli aktuellt. De olika kriterierna samspelar med varandra och är baserade på förvaltningens erfarenheter av hur boendeparkeringssystemet fungerar.

Kriterier som kan motivera boendeparkering:

- området är en äldre stadsdel med liten eller ingen privat parkering
- det finns utrymme längs gatorna
- parkeringen längs gatan är avgiftsbelagd

Kriterier som gör boendeparkering mindre lämplig:

- området ligger nära centrum
- det bor många människor i området

Under 2022 - 2025 har frågan om boendeparkering på allmän gatuparkering blivit aktualiserad i samband med nya parkeringsregler i områdena runt Studentstaden, Eriksberg och Kåbo. Dessa områden har i stort tidigare haft oreglerad parkering, men utredningar har visat på behovet av att införa parkeringsavgift vilket också har införts. Frågan om boendeparkering har blivit utredd inför besluten där förvaltningen bedömt att boendeparkering inte ska införas i ovanstående områden då de inte uppfyller kriterierna för boendeparkering.

Aktiva boendeparkeringstillstånd per område

Bellman: 201

Fålhagen: 2 043

Höganäs: 1 366

Luthagen: 2 820

Salabacke: 1 327

Svarbäcken: 709

Tunabackar: 711

Universitetsområdet: 1 454

Summa antal aktiva boendeparkeringstillstånd 2025-03-01: 10 630

Antalet aktiva boendeparkeringstillstånd är inte representativt för hur många boende som använder boendeparkering, dvs betalar för boendeparkeringsbiljett.

Aktuell status för boendeparkering

Förvaltningen bedömer att dagens boendeparkeringssystem inte fullt ut bidrar till en balanserad parkeringssituation eller uppfyller målen i kommunens styrdokument som berör parkering.

I de områden som i dagsläget har boendeparkering är bedömningen att tillgången till parkeringsplatser generellt är låg och att det är dålig rotation på parkerade fordon. Många kantstensparkeringar upplevs som överfulla med en beläggning på i snitt 90 - 100% vilket i sin tur kan medföra trafikproblem såsom dålig sikt i korsningar, minskad framkomlighet för kollektivtrafik och söktrafik som letar parkering. Denna problematik är särskilt påtaglig i delar av Luthagen, Fålhagen och Sala backe. Förvaltningen får regelbundet in klagomål om upplevd brist på boendeparkeringsplatser.

En annan problematik är att många kantstensparkeringar, där det i dagsläget finns boendeparkering, på sikt kan behöva ersättas med andra mer samhällsnyttiga funktioner såsom gång- och cykelvägar. På kortare sikt behöver många parkeringsplatser tillfälligt stängas av i samband med VA-arbeten eller andra gatuarbeten. Följden då blir tillfälligt eller permanent borttagna boendeparkeringsplatser på gatumarken med platsbrist som följd och tillhörande negativa reaktioner från medborgare med boendeparkeringstillstånd. Platsmässigt kan kommunen oftast inte tillskapa fler boendeparkeringsplatser. Boendeparkering bör därför i framtiden i större utsträckning styras till kvartersmark i de fall där det går och gatumarksparkering bör främst vara kompletterande besöksparkering.

De äldre beslut som togs om att införa boendeparkering i vissa områden skedde när det bodde färre människor i tätorten och då trafiken såg annorlunda ut. Beslut att införa boendeparkering togs även innan kommunens nuvarande målsättningar om klimat och trafik blev antagna, där parkeringsregler är ett viktigt styrmedel. I vilken utsträckning boendeparkering kan hanteras på privat kvartersmark i olika områden behöver klargöras och utredas mer.

Förvaltningen föreslår i detta ärende *ingen ändring av boendeparkeringsområdena* utan fokuserar på att ändra boendeparkeringsavgiften som ett första steg i att göra Uppsalas boendeparkeringssystem mer hållbart och anpassat för den moderna staden. Förvaltningen bedömer att hela boendeparkeringssystemet, inklusive vilka områden där boendeparkering på allmänna gatuparkeringar ska få finnas, i framtiden behöver revideras och anpassas utifrån tätortens nya trafikmässiga förutsättningar.

Beläggingsstudie

Uppsala kommun har genomfört en översiktlig beläggingsstudie i parkeringsgarage och markparkeringar i dagens parkeringszon A. Studien inkluderade privata parkeringsanläggningar längs med Dragarbrunnsgatan och har följande slutsatser:

- Privata publika parkeringsgarage längs med Dragarbrunnsgatan har generellt låg beläggning, ca 50% i snitt enligt de momentana mätningar som förvaltningen gjort.
- Markparkeringar i Zon A har generellt hög beläggning, ca 70-80% i snitt med dålig rotation.
- Uppsala Parkerings ABs två citynära parkeringsgarage, Kvarnen och Centralgaraget, har generellt hög beläggning dagtid ca 80-90%.

Beläggingsstudien indikerar att det styrmedelsmässigt kan behövas högre taxa och kortare max tillåten parkeringstid på kommunens mest centrala markparkeringar, då parkering i större utsträckning ska styras till parkeringsanläggningar enligt tidigare kommunala beslut. Förvaltningen har för avsikt att genomföra en mer omfattande beläggingsstudie efter det att nya parkeringsavgifter har införts.

Förslag till nya parkeringstaxor

Höjning av parkeringsavgifter

En justering av Uppsala kommuns parkeringsavgifter på allmän plats föreslås enligt följande tabell, förändringar markerade i rött:

Område	Avgift de första två timmarna	Avgift följande timmar	Avgift 18.00 - 24.00	Avgift 24.00 - 08.00
A	20 kronor/timme	40 kronor/timme	5 kronor/timme	2 kronor/timme
B	20 kronor/timme	35 kronor/timme	5 kronor/timme	2 kronor/timme
C	15 kronor/timme	15 kronor/timme	5 kronor/timme	Avgiftsfritt
D	15 kronor/timme	15 kronor/timme	5 kronor/timme	Avgiftsfritt
E	5 kronor/timme	5 kronor/timme	5 kronor/timme	Avgiftsfritt

I område C – E ska parkeringsavgift fortsatt gälla måndag – lördag (alla dagar utom sön- och helgdagar)

I område A – B ska parkeringsavgift gälla måndag – söndag.

Förslag till nattaxa

En ny form av parkeringstaxa föreslås att införas i form av en nattaxa. Avgiften ska vara 2kr/h och gälla på allmän plats i parkeringsområde A-B under tidsperioden 24.00 - 08.00 måndag till söndag. Avgiften kan även benämnas som *parkeringsavgift övrig tid* eller *lågtaxa*. Syftet med denna parkeringstaxa är att ordna trafiken under dygnets alla timmar då det finns indikationer på att dagens system med avgiftsfri parkering 24.00 - 08.00 nyttjas på fel sätt och leder till fler parkerade fordon på allmän plats.

Nattaxan föreslås införas först i område A och B för att därefter utvärderas och vid behov införas i andra parkeringsområden.

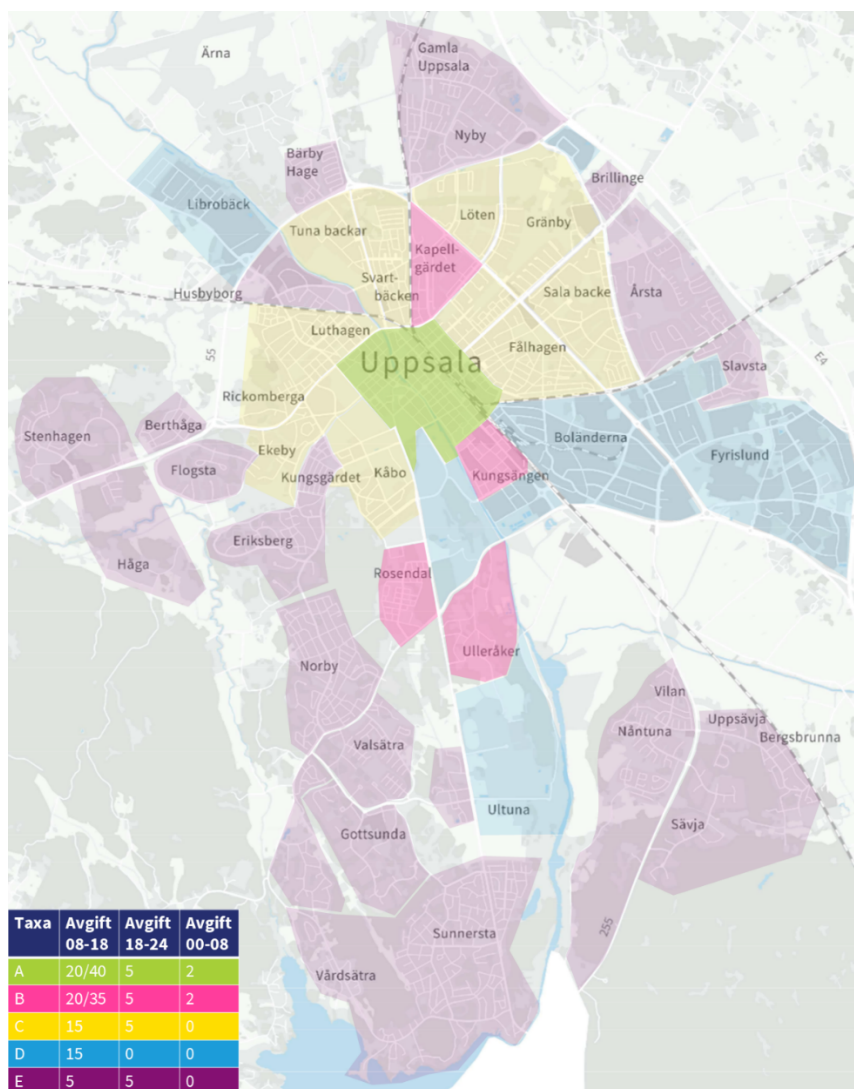
I område C – E föreslås parkering vara avgiftsfri 24.00 – 08.00 måndag – lördag.
Söndagar föreslås vara fortsatt avgiftsfria i område C – E.

Nya kriterier för parkeringsområden (zonindelning)

Förvaltningen föreslår att nya kriterier för parkeringsområden införs.

- Inom ramen för justering av parkeringsavgiften föreslås en ny modell för olika taxor, där taxan för varje stadsdel bedöms utifrån situationen lokalt, istället för endast avstånd till centrum som det är nu. Centrum och avståndet dit påverkar naturligtvis och parkeringarna i centrum är de mest attraktiva i hela staden, men Uppsala är en flerkärnig stad med lokala variationer och förutsättningar gällande tillgång och utbud på parkeringsplatser.
- Det ska även i fortsättningsvis vara fem olika taxor. En skillnad mot tidigare är att de föreslås skilja sig åt i vilka tider som är avgiftsbelagda. Differentierad taxa (att timkostnaden är lägre de första timmarna) kommer att finnas i några av områdena.

Nedan följer en översikt på hur taxorna kan komma att tillämpas:



Kriterierna för de olika parkeringstaxorna föreslås enligt följande:

En parkeringstaxa ska i första hand vara samma i en hel stadsdel, annars ska de följa naturliga gränser som järnvägar, större trafikleder eller gator, vattendrag eller naturområden.

Många stadsdelar har blandad bebyggelse som kan stämma in på flera av kriterierna nedan. Vid bedömning av vilken taxa som ska gälla bör den lägre övervägas i första hand.

Taxa A ska gälla centrala delarna av Uppsala, i stadsdelarna Centrum, Främre Luthagen Fjärdingen och i angränsande delar av Fålhagen och Höganäs.

I detta område blir det avgift dygnet runt, med en taxa som gäller 8-18 på vardagar och lördag, en annan taxa 18-24 dessa dagar och en tredje på övriga tider.

Taxan 8-18 måndag-lördag blir 20 kr/tim de första två timmarna, därefter 40 kr/tim. Taxan 18-24 måndag-lördag blir 5 kr/tim. Taxan 24-08 måndag-lördag och söndag 00-24 blir 2 kr/tim.

Taxa B ska gälla i områden där nästan alla bostäder byggts upp eller byggts om under senare år, där parkering för boende enbart sker på kvartersmark och där krav på parkeringstal funnits i bygglov för de fastigheter som uppförts. Områdena har en stadsmässig planering där fastigheterna är byggda både med bostäder och med verksamheter. Parkeringen på gatumark är i dessa områden planerad enbart som besöksparkering.

Taxan 8-18 måndag-lördag blir 20 kr/tim de första två timmarna, därefter 35 kr/tim. Taxan 18-24 måndag-lördag blir 5 kr/tim. Taxan 24-08 måndag-lördag och söndag 00-24 blir 2 kr/tim.

Taxa C ska gälla i områden som mestadels består av flerfamiljshus och där det är varierande tillgång på parkering på kvartersmark. Områdena är sådana där byggande skett i flera faser och där olika krav ställts på fastighetsägarna gällande parkering för de boende. Områden med boendeparkering (utanför det område ska ha taxa A) ska ha denna taxa, men även liknande områden utan boendeparkering.

Taxan 8-18 måndag-lördag blir 15 kr/tim. Taxan 18-24 måndag-lördag blir 5 kr/tim. Övrig tid är parkeringen kostnadsfri.

Taxa D ska gälla i områden som mestadels är arbetsplatser och få eller inga bostäder. Detta är industriområden, campusområden och områden med handel som har besöksparkering på egen fastighet.

Taxan 8-18 måndag-lördag blir 15 kr/tim. Övrig tid är parkeringen kostnadsfri.

Taxa E ska gälla i områden med relativt låg befolkningstäthet, där det mesta av bebyggelsen är enfamiljshus eller låga flerfamiljshus (1-3 våningar). Denna typ av bebyggelse gör att tillgången på parkering på egen fastighet är god.

Stadsdelar som gränsar till området med taxa A ska inte ha taxa E även om ovanstående kriterier är uppfyllda. Dessa ska istället ha taxa C.

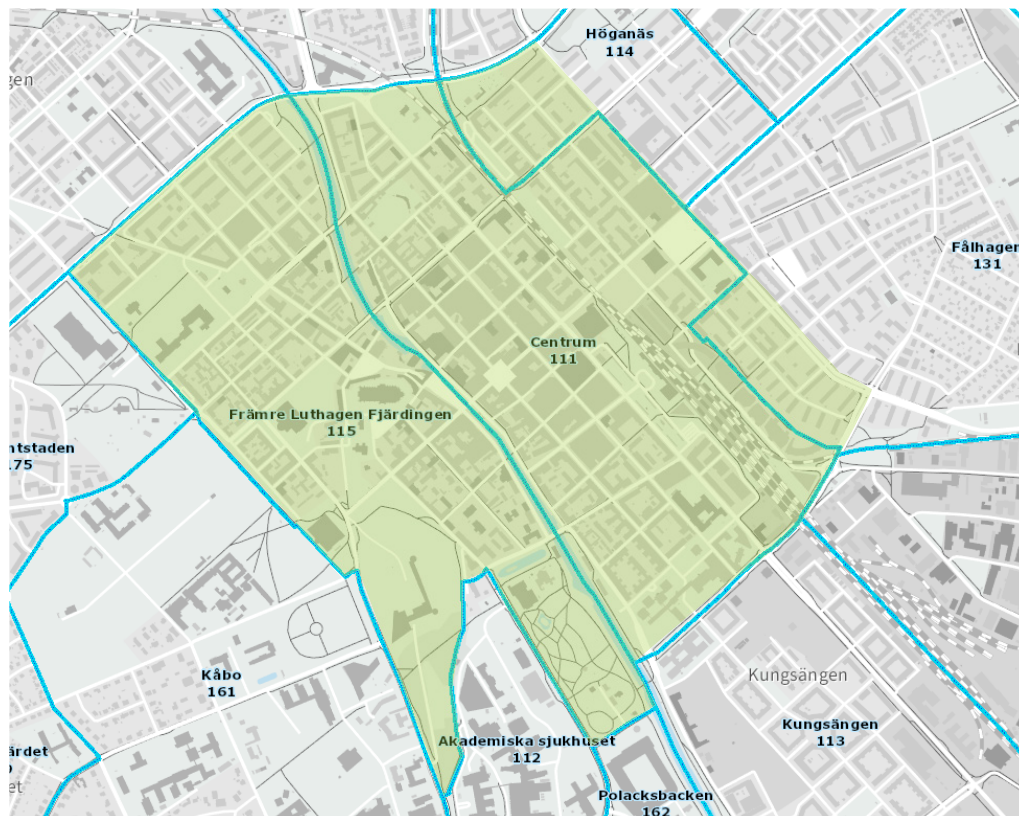
Taxan 8-24 måndag-lördag blir 5 kr/tim. Övrig tid är parkeringen kostnadsfri.

Indelning efter stadsdelar

Kriterierna tillämpas på stadsdelar och områden enligt dessa bedömningar.
Avgränsningen av stadsdelar utgår från NYKO 2023 nivå 3, stadsdelar och bygder.

Taxa A - Centrum, Främre Luthagen Fjärdingen, närliggande delar av Fålhagen och Höganäs

Området inkluderar hela stadsdelarna Centrum och Främre Luthagen Fjärdingen och de närliggande delarna av Fålhagen och Höganäs. Gränsgatorna Väderkvargatan, Strandbodkilen, Strandbodgatan och Kyrkogårdsgatan ingår i området.



Övriga staden

Akademiska sjukhuset – Taxa D. Stadsdelen har inga parkeringar på allmän plats.
Området består enbart av arbetsplatser.

Bergsbrunna – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Berthåga Hällby – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Boländerna – Taxa D. Stadsdelen innehåller arbetsplatser och handelsområden.

Brillinge – Taxa E. Stadsdelen innehåller mest enfamiljshus. Två flerfamiljshus har uppförts i sydöstra delen av området under senare år, med parkeringstal, de utgör en liten del av bebyggelsen i området.

Bäcklösa – Taxa E. Består av blandad bebyggelse med radhus, enfamiljshus och flerfamiljshus. Området är nyplanerat och nybyggt med få parkeringar på allmän plats.

Bärby hage – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Eriksberg – Taxa E. Stadsdelen består av blandad bebyggelse, med flerfamiljshus byggda i olika etapper och med ett område i mitten av stadsdelen med enfamiljshus.

Flogsta Ekeby – Taxa E. Stadsdelen har blandad bebyggelse med studentbostäder, flerfamiljshus och enfamiljshus.

Fyrislund – Taxa D. Stadsdelen innehåller arbetsplatser och handelsområden. Den norra delen har viss parkering på allmän plats, den östra delen är nyare och all parkering där sker på kvartersmark.

Fålhagen – Taxa C. Gäller delen öster om Väderkvarnsgatan och Strandbodkilen. Detta område gränsar till område A och innehåller blandad bebyggelse, med boendeparkering.

Gamla Gottsunda – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Gamla Uppsala – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna. I den östra delen, på gränsen mot Nyby, har flerfamiljshus med parkeringstal byggts de senaste åren.

Gottsunda – Taxa E. Stadsdelen har få parkeringar på allmän plats, dessa är korttidsparkeringar avsedda för korta uppställningar så som hämtning och lämning på skolor och förskolor eller besök till butiker och liknande. Bebyggelsen består av flerfamiljshus och radhus, de flesta fastigheter har gott om parkering på kvartersmark.

Gränby – Taxa C. Stadsdelen har flerfamiljshus uppförda i olika etapper, de som byggts nyligen har parkeringstal.

Håga – Taxa E. Stadsdelen har få parkeringar på allmän plats, de som är allmänna är avsedda för besökare till Hågadal och Nåsten. Bebyggelsen består av låga flerfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Höganäs – Taxa C. Gäller delen öster om Väderkvarnsgatan. Består av flerfamiljshus och har boendeparkering.

Kapellgärdet – Taxa B. Området består av flerfamiljshus uppförda i olika etapper. Den största delen av dessa har byggts under 2000-talet, med parkeringstal.

Kungsgärdet – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Kungsängen, norr om och inklusive Kungsängsesplanaden – Taxa B. Detta område kallas Industristaden och består av nästan helt av flerfamiljshus byggda under 2000-talet, med parkeringstal.

Kungsängen, söder om Kungsängsesplanaden – Taxa D. Detta område innehåller arbetsplatser.

Kvarnbo – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Kvarngärdet – Taxa C. Stadsdelen har flerfamiljshus, med få parkeringar på allmän plats. Ingår i boendeparkeringsområdet Höganäs.

Kåbo – Taxa C. Består av blandad bebyggelse och gränsar till område A.

Librobäck Husbyborg, väster om Bärbyleden – Taxa D. Området innehåller arbetsplatser och handelsområden, med väldigt få parkeringar på allmän plats.

Librobäck Husbyborg, öster om Bärbyleden – Taxa E. Bärbyleden, Dalabanan och Fyrisån utgör naturliga gränser för ett område för denna del tillsammans med norra Luthagen. Området består av blandad bebyggelse.

Luthagen, norr om Dalabanan – Taxa E. Utgör ett område tillsammans med östra delen av Librobäck Husbyborg.

Luthagen, söder om Dalabanan – Taxa C. Den största delen av bebyggelsen är flerfamiljshus. Nästan hela området ingår i boendeparkeringsområdet Luthagen.

Löten – Taxa C. Stadsdelen utgörs av flerfamiljshus, med relativt få parkeringsplatser på allmän plats. I östra delen finns boendeparkering i området Bellman.

Norby – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Nyby – Taxa E. Bebyggelsen är mest radhus och låga flerfamiljshus, med få parkeringar på allmän plats.

Nåntuna Vilan – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Polacksbacken – Taxa D. Stadsdelen har mestadels arbetsplatser, och ingen parkering på allmän plats.

Rickomberga – Taxa C. Väldigt få parkeringar på allmän plats och bebyggelsen består till största delen av flerfamiljshus.

Rosendal – Taxa B. Stadsdelen är nyplanerad och nybyggd med flerfamiljshus med parkeringstal, och få parkeringar på allmän plats.

Sala backe – Taxa C. Stadsdelen har blandad bebyggelse med en majoritet flerfamiljshus. En stor del ingår i boendeparkeringsområdet Sala backe.

Slavsta – Taxa E. En nybyggd stadsdel med väldigt få parkeringar på allmän plats och med blandad bebyggelse.

Stenhagen – Taxa E. Stadsdelen har en blandad bebyggelse med flerfamiljshus, radhus och enfamiljshus. I delarna med flerfamiljshus finns få parkeringar på allmän plats.

Studentstaden – Taxa C. Mestadels flerfamiljshus.

Sunnersta – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Svarbäcken – Taxa C. Stadsdelen har en blandad bebyggelse och boendeparkering.

Sävja – Taxa E. Väldigt få parkeringar på allmän plats och en blandad bebyggelse.

Tuna backar – Taxa C. Stadsdelen består mest av flerfamiljshus och har boendeparkering.

Ulleråker – Taxa B. Stadsdelen står inför en omvandling med planering för nya bostäder i flerfamiljshus.

Ultuna – Taxa D. Få parkeringar på allmän plats och området består till största delen av arbetsplatser, och några studentbostäder.

Valsätra – Taxa E. Stadsdelen består av blandad bebyggelse med en majoritet flerfamiljshus.

Vårdsätra – Taxa E. Stadsdelen består nästan uteslutande av enfamiljshus med gott om parkering på de egna fastigheterna.

Årsta – Taxa E. Stadsdelen har mestadels låga flerfamiljshus och enfamiljshus.

Boendeparkering

För medborgare med boendeparkeringstillstånd föreslås en månadsavgift på 700kr.

Dagens möjlighet till subventionering på årsbasis för ett boendeparkeringstillstånd tas bort. Förslaget är att det endast kommer gå att betala per månad.

Anledningen till att årstaxan tas bort är för att följa marknadsstandard och praxis för boendeparkering på privat mark som generellt är betalning per månad samt för att minska administration i de fall tillståndstagaren flyttar eller byter bil under det förbetalda året.

Konsekvensbeskrivning av höjda boendeparkeringstaxor

Förvaltningen bedömer att taxejusteringarna för boendeparkering på kommunal gatumark kommer att få följande konsekvenser:

- Mer marknadsmässiga priser och högre måluppfyllelse av kommunens styrdokument som berör boendeparkering.
- Fler antal tillgängliga parkeringar då fler väljer att ordna parkering på kvartermark.
- Som ekonomisk konsekvens kommuner kommunens intäkter från boendeparkering potentiellt öka, men taxehöjningen bedöms vara en strikt trafikmässig åtgärd.
- Ev. minskat bilinnehav i vissa bostadsområden.

Avgift för boendeparkering, historik och förslag

Taxa boende	Dygn	Månad	År	Längsta uppställningstid
2011	10	200	2200	7 dygn 1/12-31/3 Obegränsat 1/4-30/11
2017	20	400	4400	4 veckor
2023	20	400	4400	10 dygn
2025	-	700	(8400)	10 dygn

Förslaget innebär att möjlighet till betalning för ett helt år tas bort och den subventionering som årsbiljetten inneburit försvinner. Betalning för boendeparkeringstaxa sker månadsvis.

Konsekvensbeskrivningar av de nya parkeringstaxorna

Förslaget med höjda parkeringsavgifter bedöms få effekter på trafikflödena i centrala Uppsala, men exakt hur de nya parkeringsavgifterna (inklusive höjningen av boendeparkeringsavgifterna) fungerar bör följas upp ungefär ett år efter införandet.

Förvaltningen bedömer att följande effekter är förväntade:

- Ökad rotation av parkerade fordon i parkeringsområde A-B i och med införande av nattaxa samt kortare tillåten parkeringstid.
- Eventuellt fler parkerade fordon i centrala parkeringsanläggningar.
- Eventuellt fler tillgängliga parkeringsplatser på allmän plats under dagtid.
- Möjligtvis marginellt ökad personbilstrafik på grund av den sänkta max tillåtna parkeringstiden.

Förslaget bedöms kosta ca 500tkr att genomföra. I kostnaden ingår nya vägmärken med tillhörande montering, ev. grävarbete och kommunikationsinsatser.

Förslaget bedöms medföra ökade intäkter i form av parkeringsavgifter. Dessa intäkter tillfaller Uppsala Parkering AB. En kommun inte ta ut parkeringsavgifter med syfte att öka intäkterna till kommunen.

Uppföljning

Förvaltningen föreslår att de nya parkeringsreglerna följs upp ungefär ett år efter införande. Uppföljningen kan ske genom sammanställning av betalningsstatistik, intäktsnivåer, manuella räkningar och inventeringar samt genom observationer från parkeringsövervakningen.

Uppföljningen ska därefter presenteras eller skickas till berörda politiska nämnder (GSN och KF)

Genomförande

Genomförande kan ske efter beslut i gatu- och samhällsmiljönämnden samt budgetbeslut i kommunfullmäktige, preliminärt under Q3 - Q4 2025.

Införandet kommer ske i olika etapper och aktivt kommuniceras ut i samtliga av kommunens tillgängliga kommunikationskanaler.

Stadsbyggnadsförvaltningen
PM

Datum:
2024-03-12

Diarienummer:

Handläggare:
Anna Dahlgren, Petter Wallgren

Version/DokumentID: 1

Uppsala kommuns parkeringstaxor – jämförelse med andra kommuner

Innehåll

Hur förhåller sig Uppsala kommuns parkeringstaxor jämfört med andra kommuner? ...	3
Parkeringstaxor innerstad i Stockholm, Göteborg och Malmö	4
Parkeringstaxor ytterområde i Stockholm, Göteborg och Malmö.....	5
Parkeringstaxor innerstad R9	6
Parkeringstaxor ytterområde R9	7
Uppsalas parkeringstaxor – Historik	8
Parkeringstaxor i Uppsala kommuns parkeringshus	8
Kostnad per dygn i förhållande till felparkeringsavgifter	8

Hur förhåller sig Uppsala kommuns parkeringstaxor jämfört med andra kommuner?

I detta PM jämförs Uppsalas parkeringstaxor med Stockholms stad, Göteborgs stad och Malmö stad samt kommunerna som ingår i resultatnätverket R9. Dessa kommuner är förutom Uppsala; Eskilstuna, Gävle, Jönköping, Linköping, Norrköping, Södertälje, Västerås och Örebro.

Jämförelserna i tabellerna visar olika tider på dygnet och klockslagen har valts ut för att kunna jämföra taxorna i möjligaste mån. Detta eftersom tiden för när avgift gäller och när det blir billigare varierar mellan olika kommuner. De flesta städer har avgift till klockan 18, 19 eller 20 och därefter är det gratis att parkera. Några städer har avgift fram till klockan 22 och därefter en nattaxa. Uppsala har en dagstaxa klockan 8-18, en kvällstaxa fram till klockan 24 och gratis parkering under natten.

Vissa städer, inklusive Uppsala, har en progressiv taxa för innerstaden där första timmen eller timmarna är billigare, detta för att uppmuntra kortare parkeringstider och mer omsättning på parkeringsplatserna. I Uppsala är timtaxan de första två timmarna 20 kronor, därefter är den 35 kronor i timmen. Detta kan jämföras med Örebro som har 10 kronor i timtaxa de första två timmarna, varje timme efter det kostar 40 kronor. Detta har tagits med i beräkningen av dygnskostnaden.

Parkerings taxor innerstad i Stockholm, Göteborg och Malmö

Innerstad storstäder - sammanfattning

Genomsnittlig dygntaxa på vardagar är 620 kr. På vardagar har Uppsala lägst dygntaxa med 350 kr/dygn. Uppsala är ensam om gratis parkering på nätter och söndag - helgdag.

Vardagar

Taxa innerstad Vardagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl. 20.00	1 timme Kl. 01.00	Kostnad/dygn
Uppsala	20 kr/tim	5 kr/tim	Gratis	350 kr
Stockholm	55 kr/tim	55 kr/tim	55 kr/tim	1320 kr
Göteborg	30 kr/tim	20 kr/max 30 min	2 kr/tim	440 kr
Malmö	25 kr/tim	25 kr/tim	2 kr/tim	370 kr

Lördag - dag före helgdag

Taxa innerstad Vardagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl. 20.00	1 timme Kl. 01.00	Kostnad/dygn
Uppsala	20 kr/tim	5 kr/tim	Gratis	350 kr
Stockholm	55 kr/tim	55 kr/tim	55 kr/tim	1320 kr
Göteborg	30 kr/tim	20 kr/max 30 min	2 kr/tim	440 kr
Malmö	25 kr/tim	25 kr/tim	2 kr/tim	370 kr

Söndag - helgdag

Taxa innerstad Söndagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl. 20.00	1 timme Kl. 01.00	Kostnad/dygn
Uppsala	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Stockholm	55 kr/tim	55 kr/tim	55 kr/tim	1320 kr
Göteborg	30 kr/tim	20 kr/max 30 min	2 kr/tim	440 kr
Malmö	2 kr/tim	2 kr/tim	2 kr/tim	48 kr

Parkeringsstaxor ytterområde i Stockholm, Göteborg och Malmö

Ytterområde storstäder - sammanfattning

På vardagar har Stockholm lägst dygnstaxa med 60 kr/dygn och Malmö ligger högst med 120 kr/dygn. På lördagar och dag före helgdag, samt söndag och helgdag är det gratis att parkera i Stockholm. Göteborg har samma dygnstaxa oavsett dag. Uppsala är ensam om att inte ta ut avgift på nätter och söndag - helgdag.

Vardagar

Taxa ytterområde Vardagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl 20.00	1 timme Kl 01.00	Kostnad/dygn
Uppsala	5 kr/tim	5 kr/tim	Gratis	80 kr
Stockholm	5 kr/tim	Gratis	Gratis	60 kr
Göteborg	5 kr/tim	5 kr/tim	2 kr/tim	90 kr
Malmö	10 kr/tim	2 kr/tim	2 kr/tim	120 kr

Lördag - dag före helgdag

Taxa ytterområde Lördagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl 20.00	1 timme Kl 01.00	Kostnad/dygn
Uppsala	5 kr/tim	5 kr/tim	Gratis	80 kr
Stockholm	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Göteborg	5 kr/tim	5 kr/tim	2 kr/tim	90 kr
Malmö	10 kr/tim	2 kr/tim	2 kr/tim	120 kr

Söndag - helgdag

Taxa ytterområde Söndagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl 20.00	1 timme Kl 01.00	Kostnad/dygn
Uppsala	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Stockholm	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Göteborg	5 kr/tim	5 kr/tim	2 kr/tim	90 kr
Malmö	2 kr/tim	2 kr/tim	2 kr/tim	48 kr

Parkerings-taxor innerstad R9

Innerstad R9 - sammanfattning

Genomsnittlig dygnstaxa på vardagar är 240 kr. Det är bara Västerås och Örebro som har högre dygnstaxa på vardagar än Uppsala. På lördagar och dag före helgdag har Uppsala högst dygnstaxa jämfört med övriga städer. Söndag och helgdag är det gratis att parkera i alla städer utom Linköping som har en dygnstaxa på 300 kr.

Vardagar

Taxa innerstad Vardagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl 20.00	1 timme Kl 01.00	Kostnad/ dygn	Felparkerings- avgift
Uppsala	20 kr/tim	5 kr/tim	Gratis	350 kr	600 kr
Eskilstuna	20 kr/tim	Gratis	Gratis	160 kr	
Gävle	10 kr/tim	Gratis	Gratis	90 kr	500 kr
Jönköping	22 kr/tim	Gratis	Gratis	198 kr	
Linköping	20 kr (10 kr/30 min)	20 kr (10 kr/30 min)	2 kr/tim	300 kr	
Norrköping	20 kr/tim	Gratis	Gratis	80 kr	
Södertälje	20 kr/tim	Gratis	Gratis	200 kr	
Västerås	20 kr/tim	Gratis	Gratis	365 kr	500 kr
Örebro	10 kr/tim	Gratis	Gratis	420 kr	500 kr

Lördag - dag före helgdag

Taxa innerstad Lördagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl 20.00	1 timme Kl 01.00	Kostnad/ dygn
Uppsala	20 kr/tim	5 kr/tim	Gratis	350 kr
Eskilstuna	20 kr/tim	Gratis	Gratis	140 kr
Gävle	10 kr/tim	Gratis	Gratis	60 kr
Jönköping	22 kr/tim	Gratis	Gratis	132 kr
Linköping	20 kr (10 kr/30 min)	20 kr (10 kr/30 min)	2 kr/tim	300 kr
Norrköping	20 kr/tim	Gratis	Gratis	80 kr
Södertälje	20 kr/tim	Gratis	Gratis	160 kr
Västerås	20 kr/tim	Gratis	Gratis	245 kr
Örebro	10 kr/tim	Gratis	Gratis	180 kr

Söndag - helgdag

Taxa innerstad Söndagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl 20.00	1 timme Kl 01.00	Kostnad/ dygn
Uppsala	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Eskilstuna	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Gävle	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Jönköping	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Linköping	20 kr (10 kr/30 min)	20 kr (10 kr/30 min)	2 kr/tim	300 kr
Norrköping	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Södertälje	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Västerås	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Örebro	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis

Parkeringsstaxor ytterområde R9

Ytterområde R9 - sammanfattning

Genomsnittlig dygnstaxa på vardagar är 73 kr. Uppsalas dygnstaxa är 80 kr. Dyrast är det att parkera i Linköping där det kostar 160 kr/dygn oavsett veckodag. Genomsnittlig dygnstaxa på lördag och dag för helgdag är 52 kr. Bortsett från Linköping ligger Uppsala och Norrköping i topp med 80 kr/dygn. På söndag och helgdag är det gratis att parkera i alla städer utom i Linköping.

Vardagar

Taxa ytterområde Vardagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl 20.00	1 timme Kl 01.00	Kostnad/dygn
Uppsala	5 kr/tim	5 kr/tim	Gratis	80 kr
Eskilstuna	8 kr/tim	Gratis	Gratis	96 kr
Gävle	2 kr/tim	Gratis	Gratis	18 kr
Jönköping	10 kr/tim	Gratis	Gratis	50 kr
Linköping	10 kr/tim	10 kr/tim	2 kr/tim	160 kr
Norrköping	10 kr/tim	Gratis	Gratis	80 kr
Södertälje	2 kr/tim	Gratis	Gratis	20 kr
Västerås	6 kr/tim	Gratis	Gratis	54 kr
Örebro	10 kr/tim	Gratis	Gratis	100 kr

Lördag - dag före helgdag

Taxa ytterområde Lördagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl 20.00	1 timme Kl 01.00	Kostnad/dygn
Uppsala	5 kr/tim	5 kr/tim	Gratis	80 kr
Eskilstuna	8 kr/tim	Gratis	Gratis	56 kr
Gävle	2 kr/tim	Gratis	Gratis	12 kr
Jönköping	10 kr/tim	Gratis	Gratis	50 kr
Linköping	10 kr/tim	10 kr/tim	2 kr/tim	160 kr
Norrköping	10 kr/tim	Gratis	Gratis	80 kr
Södertälje	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Västerås	6 kr/tim	Gratis	Gratis	36 kr
Örebro	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis

Söndag - helgdag

Taxa ytterområde Söndagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl 20.00	1 timme Kl 01.00	Kostnad/dygn
Uppsala	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Eskilstuna	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Gävle	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Jönköping	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Linköping	10 kr/tim	10 kr/tim	2 kr/tim	160 kr
Norrköping	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Södertälje	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Västerås	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis
Örebro	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis

Uppsalas parkeringstaxor – Historik

Sedan 2017 har Uppsala en progressiv taxa för innerstaden, vilket gör att parkeringstaxan för en timme är billigare jämfört med tidigare år men dygnskostnaden har stigit.

Uppsala Taxa innerstad Vardagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl. 20.00	1 timme Kl. 01.00	Kostnad/dygn	Felparkeringsavgift
2011	25 kr/tim	Gratis	Gratis	250 kr	350 kr
2014	25 kr/tim	Gratis	Gratis	290 kr	500 kr
2017	20 kr/tim	5 kr/tim	Gratis	350 kr	500 kr
2024	20 kr/tim	5 kr/tim	Gratis	350 kr	600 kr

Parkeringstaxor i Uppsala kommuns parkeringshus

Taxa P-garage i Uppsala Vardagar	1 timme Kl. 12.00	1 timme Kl. 20.00	1 timme Kl. 01.00	Kostnad/dygn
Plus	60 kr/tim	30 kr/tim	30 kr/tim	300 kr
Smeden	60 kr/tim	20 kr/tim	20 kr/tim	300 kr
Centralgaraget	36 kr/tim	9 kr/tim	9 kr/tim	220 kr
Kvarnen	30 kr/tim	30 kr/tim	30 kr/tim	220 kr
S:t Per	60 kr/tim	30 kr/tim	30 kr/tim	300 kr
Grimhild	56 kr/tim	56 kr/tim	56 kr/tim	240 kr

Kostnad per dygn i förhållande till felparkeringsavgifter

Felparkeringsavgiften har en betydelse för hur höga parkeringstaxorna kan bli. Om felparkeringsavgiften bara är något högre än kostnaden för att parkera under en dag blir det fler som chansar på att inte betala avgiften och då minskar effekten av avgiftsregleringen.

Taxa innerstad Vardagar	Kostnad/dygn	Felparkerings- avgift
Uppsala	350 kr	600 kr
Stockholm	1320 kr	900 kr
Göteborg	440 kr	600 kr
Malmö	370 kr	600 kr

Parkeringstaxor boende, jämförelser

Petter Wallgren

SBF Trafikplanering och reglering

2025-02-13

Uppsalas boendetaxa - Historik

Uppsala Taxa boende	Dag	Månad	År	Längsta uppställningstid
2011	10	200	2200	7 dygn, 1/12 - 31/3 Obegränsat, 1/4 – 30/11
2017	20	400	4400	4 veckor
2023	20	400	4400	10 dygn

Boendetaxor, jämförelser stora städer

Taxa boende	Dag	Månad	År	Ansöknings- avgift	Längsta uppställningstid
Uppsala	20	400	4400	0	10 dygn
Stockholm	20-90	300-1600	3600-19200 (ingen särskild årstaxa)	300	7 dygn
Göteborg	10-33 (endast månadstaxa)	295-975	3540-11700 (endast månadstaxa)	0	14 dagar
Malmö	15-25	450-750 (endast dygnstaxa)	5475-9125 (endast dygnstaxa)	0	7 dagar

I Uppsala parkerar boende gratis lördagar och söndagar, så månadstaxan är 20 gånger dygnstaxan. I övriga kommuner är dygns-/månadstaxan beräknad på 30 dygn/månad, årstaxan är 365 gånger dygnstaxan.

Boendetaxor, jämförelser R9

Taxa boende	Dag	Månad	År	Ansöknings-avgift	Längsta uppställningstid
Uppsala	20	400	4400	0	10 dygn
Eskilstuna	17 (endast månadstaxa)	500	6000 (endast månadstaxa)	0	
Gävle	12-22 (endast månadstaxa)	350-650	4200-7800 (endast månadstaxa)	50	
Jönköping	8-10 (endast månadstaxa)	250-300	3000-3600 (endast månadstaxa)	0	7 dygn
Linköping	14 (endast månadstaxa)	420	5040 (endast månadstaxa)	0	7 dygn
Norrköping	12-14 (7-dygnstaxa)	300-360	3600-4320 (månadstaxa)	0	6 dygn
Södertälje	20 (endast månadstaxa)	600	7200 (endast månadstaxa)	0	6 dygn (15/10-15/5) 14 dygn (16/5-14/10)
Västerås	63-99 (timtaxa, 9 tim/dag)	450-525	5400-6300 (månadstaxa)	0	Obegränsat
Örebro	20 (endast månadstaxa)	600	7200 (endast månadstaxa)	250	7 dygn

I Uppsala parkerar boende gratis lördagar och söndagar, så månadstaxan är 20 gånger dygnstaxan. I övriga kommuner är dygns-/månads-taxan beräknad på 30 dygn/månad.



Gatu- och samhällsmiljönämnden
Protokollsutdrag

Datum:
2025-04-23

§ 37

Nya parkeringstaxor i Uppsala

GSN-2025-00486

Beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** anta förslag till nya parkeringsavgifter för allmän gatuparkering i Uppsala tätort,
2. **att** anta förslag till nya kriterier för parkeringsavgifter i olika områden, samt
3. **att** anta förslag till ny boendeparkeringstaxa i Uppsala tätort enligt ärendets **bilaga 1**.

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar för egen del

1. **att** förvaltningen får i uppdrag att utreda ett system med differentierad taxa baserat på tillgång till boendeparkeringar i aktuellt område, för att därefter införa anpassade boendeparkeringstaxor.

Sammanfattning

Uppsala kommuns avgifter för parkering har varit oförändrade sedan 2016. Förändrade avgifter föreslås för både för korttidsparkering och boendeparkering på allmän gatuparkering inom Uppsala tätort. I ärendet ingår även förslag till nya kriterier för i vilka områden olika avgiftsnivåer ska tas ut.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 10 april 2025
- Bilaga 1, Förslag till nya parkeringsavgifter
- Bilaga 2, Nya parkeringstaxor och parkeringsreglering inom Uppsala tätort – utredning
- Bilaga 3, Uppsala kommuns parkeringstaxor – jämförelse med andra kommuner
- Bilaga 4, Parkeringstaxor boende, jämförelser

Arbetsutskottet har inte behandlat ärendet.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Gatu- och samhällsmiljönämnden
Protokollsutdrag

Datum:
2025-04-23

Föredragning av Oscar Forss och Petter Wallgren.

Yrkanden

Mats Gyllander (M), Fredrik Björkman (M), Nora Karlsson (C), Sara Vamne (C) och Carl Berlin (KD) yrkar på följande tillägg: *att förvaltningen får i uppdrag att utreda ett system med differentierad taxa baserat på tillgång till boendeparkeringar i aktuellt område, för att därefter införa anpassade boendeparkeringstaxor.*

Rafael Waters (S), ordförande, yrkar bifall till Mats Gyllander (M), Fredrik Björkman (M), Nora Karlsson (C), Sara Vamne (C) och Carl Berlins (KD) tilläggsyrkande.

Stefan Berggren (L) yrkar bifall till Mats Gyllander (M), Fredrik Björkman (M), Nora Karlsson (C), Sara Vamne (C) och Carl Berlins (KD) tilläggsyrkande.

Thomas Blomqvist (UP) yrkar avslag till liggande förslag.

Thomas Blomqvist (UP) yrkar avslag till Mats Gyllander (M), Fredrik Björkman (M), Nora Karlsson (C), Sara Vamne (C) och Carl Berlins (KD) tilläggsyrkande.

Beslutsgång

Ordföranden ställer inledningsvis liggande förslag mot avslag och finner att nämnden beslutar i enlighet med liggande förslag.

Ordföranden ställer därefter Mats Gyllander (M), Fredrik Björkman (M), Nora Karlsson (C), Sara Vamne (C) och Carl Berlins (KD) tilläggsyrkande mot avslag och finner att nämnden bifaller tilläggsyrkandet.

Reservation

Thomas Blomqvist (UP) reserverar sig mot beslutet till förmån för det egna avslagsyrkandet.

Särskilda yttranden

Thomas Blomqvist (UP) anmäler följande särskilda yttrande:

UP anser att parkeringsregleringens mål bör vara att erbjuda prisvärd lättillgänglig parkering till kommunens alla invånare. Höjda taxor står i strid till detta önskemål. De senaste åren har ett stort antal p-platser försvunnit från kommunens gator. Det leder till att utbudet på parkeringsplatser minskar. Att samtidigt höja taxorna gör att Allt färre kan finna prisvärda parkeringar i staden. Vi förslår därför att man ej höjer taxorna samt att man återställer de parkeringsplatser som man tagit bort de senaste åren. Att i princip fördubbla priset för boendeparkering är direkt hänsynslöst mot det boende vilka behöver

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Gatu- och samhällsmiljönämnden
Protokollsutdrag

Datum:
2025-04-23

sin bil. De senaste årens prishöjningar och borttagna parkeringsplatser slår extra hårt mot de med en svag ekonomi. Vi anser att det är önskvärt att staden skall vara tillgänglig för alla oavsett ekonomi.

Nora Karlsson (C) och Sara Vamne (C) anmäler följande särskilda yttrande:

I grunden delar Centerpartiet ambitionerna i förslaget och vi är glada att tilläggsyrkandet om differentiering vann bifall i nämnden. Taxorna har varit oförändrade sedan 2016 och har därmed inte följt med i varken befolkningstillväxten och kommunens fysiska utveckling. Därför är denna justering nödvändig och positiv.

Centerpartiet anser dock att boendeparkeringstaxan måste differentieras beroende på områdets förutsättningar, dess utbud och efterfrågan av parkering och dess karaktär. Vi motsätter oss inte en höjning av taxan, tvärtom tror vi det är nödvändigt för att öka tillgängligheten och göra denna typ av parkering mer ändamålsenlig. Men det måste vila på en välgrundad analys över parkeringsbehov och utbud. Vi ser därför fram emot förslaget som kommer från utredningen om en differentierad parkeringstaxa för boendeparkering.

På sikt tror vi även att kommunen behöver se över begränsningar av antalet fordon per hushåll som kan ha boendeparkering. Man ska inte kunna anmäla tillgång till ett obegränsat antal bilar eftersom effekten av boendeparkeringstaxan och syftet med parkeringsformen då blir mer ineffektiv och orättvis. Detta är ett arbete som kommer behöva fortlöpa vid sidan av taxorna.

Mats Gyllander (M) och Fredrik Björkman (M) anmäler följande särskilda yttrande:

Det råder olika förutsättningar för tillgång till parkeringar i de olika områdena med boendeparkeringar. I en del områden finns ingen tillgång utöver på allmän gatuparkering och i andra områden finns en bättre tillgång även på kvartersmark.

Jag fick en klar uppfattning vid delgivningen på AU att ett av huvudkriteriet för att öka bonde parkeringsavgiften var att komma åt de nyttjare som i stället skulle kunna köpa parkering på kvartersmark inom sitt boendeområde.

Jag ställde frågan till förvaltningen om man tittat på differentierade förutsättningar beroende på tillgång till parkeringar i olika områden, och fick till svar att man tittat på det perspektivet under handläggningen av ärendet, men inte gått vidare med det.

Att kommunen med detta underlag inte tar någon som helst hänsyn till de olika geografiska förutsättningarna menar vi är en brist. Innan man generellt höjer taxan för boendeparkering så borde man inför ett system med lokal anpassad differentierad taxa anpassad efter tillgång till parkeringar i området.

Yrkande

Därför yrkar vi avslag på att sats 3:

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Gatu- och samhällsmiljönämnden
Protokollsutdrag

Datum:
2025-04-23

att anta förslag till ny boendeparkeringstaxa i Uppsala tätort enligt ärendets bilaga 1.

Och i stället yrka bifall till följande tilläggsattsats:

att inte höja boendeparkeringstaxa innan man utvecklat ett system med differentierad taxa baserat på tillgång till boendeparkeringar i aktuellt område.

Ajournering

Under behandlingen av ärendet ajourneras sammanträdet kl. 13:58-14:02.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen
ProtokollsutdragDatum:
2025-05-27

§ 188

Nya parkeringstaxor i Uppsala

KSN-2025-01372

Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

1. **att** anta förslag till nya parkeringsavgifter för allmän gatuparkering i Uppsala tätort,
2. **att** anta förslag till nya kriterier för parkeringsavgifter i olika områden, samt
3. **att** anta förslag till ny boendeparkeringstaxa i Uppsala tätort enligt ärendets bilaga 1.

Sammanfattning

Uppsala kommuns avgifter för parkering har varit oförändrade sedan 2016. Förändrade avgifter föreslås för både för korttidsparkering och boendeparkering på allmän gatuparkering inom Uppsala tätort. I ärendet ingår även förslag till nya kriterier för i vilka områden olika avgiftsnivåer ska tas ut.

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutade 23 april 2025 § 37 att föreslå kommunfullmäktige att anta förslag till nya parkeringstaxor. Protokollsutdrag från nämndens sammanträde finns i ärendets bilaga 5.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad den 26 maj 2025
- Bilaga 1, Förslag till nya parkeringsavgifter
- Bilaga 2, Nya parkeringstaxor och parkeringsreglering inom Uppsala tätort – utredning
- Bilaga 3, Uppsala kommuns parkeringstaxor – jämförelse med andra kommuner
- Bilaga 4, Parkeringstaxor boende, jämförelser
- Bilaga 5, Protokollsutdrag från gatu- och samhällsmiljönämnden 23 april 2025 § 37

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen
Protokollsutdrag

Datum:
2025-05-27

Yrkanden

Therez Almerfors (M), Ehsan Nasari (C) och Jonas Segersam (KD) yrkar i första hand att återremittera ärendet för att utreda ett system med differentierad taxa baserat på tillgång till boendeparkering i aktuellt område, för att därefter införa anpassade boendeparkeringstaxor.

Therez Almerfors (M) och Jonas Segersam (KD) yrkar i andra hand avslag till föreliggande förslag.

Maria Rosander (SD) yrkar
att parkeringsavgifterna för korttidsparkering justeras till att vara som högst 20 kronor/timme.
att i bilaga 2 stryka införandet av nattaxa.
att inte höja boendeparkeringstaxan från 2023 års nivåer.

Erik Pelling (S), Tobias Smedberg (V) och Linda Eskilsson (MP) yrkar bifall till föreliggande förslag.

Beslutsgång

Ordföranden ställer först Therez Almerfors (M) med fleras återremissyrkande mot att avgöra ärendet idag och finner att kommunstyrelsen beslutar att avgöra ärendet idag.

Ordföranden ställer därefter Maria Rosanders (SD) yrkanden mot avslag och finner att kommunstyrelsen avslår yrkandena.

Ordföranden ställer slutligen föreliggande förslag mot avslag och finner att kommunstyrelsen bifaller förslaget.

Reservationer

Närvarande ledamöter (M) reserverar sig mot beslutet med följande motivering:
Det råder olika förutsättningar för tillgång till parkeringar i de olika områdena med boendeparkeringar. I en del områden finns ingen tillgång utöver på allmän gatuparkering och i andra områden finns en bättre tillgång även på kvartersmark. Att kommunen med detta underlag inte tar någon som helst hänsyn till de olika geografiska förutsättningarna menar vi är en brist. Innan man generellt höjer taxan för boendeparkering så borde man inför ett system med lokal anpassad differentierad taxa anpassad efter tillgång till parkeringar i området. En lösning för hela Uppsala kommer passa väldigt få.

I Uppsala kommun ska alla kunna förverkliga sina livsdrömmar. Uppsala ska vara en attraktiv, hållbar och växande kommun med frihet för invånarna att forma sina liv och fatta sina egna beslut. Vi Moderater ser därför istället att fler laddstolpar kommer på

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen
ProtokollsutdragDatum:
2025-05-27

plats och på så sätt uppmuntra fler till att välja att köra mer klimatsmart. Vidare ser vi att vi förenklar reglerna som styr kriterierna för boendeparkering och att de anpassas efter de lokala förutsättningarna.

Uppsala kommun har stora framkomlighetsproblem och dessa måste lösas, däremot anser vi att detta förslag inte kommer att bidra till det.

De som väljer att köra bil och bosätta sig i de centrala delarna av staden ska inte straffas för det. Uppsala ska vara till för alla. Vissa hushåll behöver två bilar - det kan antingen vara för att arbetsplatsen ligger på sådant avstånd att det krävs, obekväma arbetstider kan förekomma, barn som har aktiviteter efter skolan. Oavsett hur ens vardag ser ut ska man kunna få ihop livspusslet.

Närvarande ledamöter (C) reserverar sig mot beslutet med följande motivering:
Uppsala är en växande kommun. I takt med att staden utvecklas behöver även infrastrukturen och stadsbilden anpassas för att möjliggöra hållbara och effektiva resor inom kommunen. Det är därför avgörande att det finns välfungerande pendelparkeringar för invånare på landsbygden som är beroende av bilen för att ta sig in till staden, liksom att boendeparkeringar motsvarar det faktiska behov som finns. Samtidigt måste kommunen underlätta för fler att välja hållbara transportalternativ såsom gång, cykel och buss.

De nuvarande nivåerna av parkeringstaxor har inte justerats under flera år och är lägre än i många jämförbara kommuner. Kommunen bör dessutom inte snedvrida konkurrensen mot privata aktörer som tillhandahåller parkeringsgarage eller bostadsrättsföreningars egna parkeringslösningar genom att erbjuda kommunala parkeringar till subventionerat pris. De nya parkeringstaxorna är därför en välbehövad justering och i grunden ett steg i rätt riktning. Syftet att styra användningen av gatuparkeringar så att dessa i högre grad nyttjas för kortare ärenden, medan långtidsparkering hänvisas till boendeparkeringar, är positivt. Dock ser vi en betydande brist i att de nya taxorna inte tar hänsyn till de geografiska skillnaderna i tillgång till parkering. I vissa områden finns endast allmän gatuparkering, medan andra har god tillgång till parkering på kvartersmark. Ett av huvudargumenten för att höja avgiften för boendeparkering är att styra användare mot privata alternativ där sådana finns – men detta förutsätter att sådana alternativ faktiskt är tillgängliga. Vi anser att det är problematiskt att en generell höjning genomförs utan att ta hänsyn till lokala förutsättningar. Centerpartiet reserverar sig därför till förmån för att ärendet återremitteras. Vi menar att ett system med lokalt anpassade och differentierade taxor, baserat på faktisk tillgång till parkering i respektive område, bör införas samtidigt som en generell höjning av taxorna genomförs.

Maria Rosander (SD) reserverar sig mot beslutet med följande motivering:
För Sverigedemokraterna är det en prioritet att värna framkomligheten och parkeringsmöjligheterna i Uppsala. Kommunen behöver underlätta för fler parkeringsplatser med lägre avgifter. Landsbygdsbefolkningen är till stor del beroende av bilen för att få ihop livspusslet, även de ska kunna besöka och verka i staden utan att

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen
ProtokollsutdragDatum:
2025-05-27

det ska kosta för mycket. Att underlätta för privatbilismen främjar en levande innerstad, det är något som kommer till gagn för besöksnäringen, detaljhandeln och övriga näringslivet. Det förslag som nu presenteras kommer höja parkeringsavgifterna och göra det ännu svårare att parkera mer stadigvarande. SD tycker inte kommunen skall avskaffa möjligheten att betala dygnsvis för boendeparkeringar. Vi tycker inte heller att en ny natttaxa ska införas. Parkeringsavgifterna föreslås bli alldeles för höga, att kunna resa med bil ska inte vara en klassfråga.

Jonas Segersam (KD) reserverar sig mot beslutet med följande motivering:
Antal parkeringsplatser som avgiftsbeläggs har under flera år utökats i hela Uppsala, också i de delar där parkering på gatan inte är något problem. Samtidigt har inga nya permanenta platser i centrala Uppsala tillskapats (förutom att man tillgängliggjort några skolparkeringar på kvällar och helger), utan i stället ett stort antal platser tagits bort eller kommer tas bort (Österplan, Odinslund, sommartorg/julmarknader och gatuparkeringar mm). Det har också lagts parkeringsavgifter vid onödiga tider, såsom kvällar och helger då det inte finns så stor efterfrågan på platser. För att säkra tillgängligheten för besökande och tillresande till staden så måste det finnas fungerande parkeringsmöjligheter.

Det är på ett sätt bekymmersamt att inga förändringar av taxan gjorts sedan 2016, ska man göra förändringar så bör dessa ske i mindre steg och inte alltför kraftigt på en gång. Vi anser dock att med bakgrund i de begränsade parkeringsmöjligheterna i centrala Uppsala, de onödiga avgiftsbeläggningarna i stadens kringområden (Luthagen, Salabacke, Svartbäcken, Norby och så vidare) och de omfattande avgifterna på kvällar och helger så börjar man här i fel ända. Vi behöver först se över var och hur parkeringar ska avgiftsbeläggas, och sedan se på vilka nivåer dessa avgifter ska ligga.

Särskilda yttranden

Jennie Claesson (L) lämnar följande särskilda yttrande:

Uppdaterade parkeringstaxor behövs för att möta en växande stads behov av tillgänglighet och hållbara trafiklösningar. En tydligare prissättning i centrala lägen kan bidra till ökad rulljängs på parkeringsplatser, något som näringslivet länge efterfrågat för att underlätta för kunder och besökare. Samtidigt är det avgörande att förändringarna inte slår oproportionerligt mot hushåll som är beroende av bilen – exempelvis boende på landsbygden, barnfamiljer, äldre och personer med oregelbundna arbetstider. Parkeringspolitiken ska inte bara vara ett styrmedel, utan också bidra till ett tillgängligt och jämlikt Uppsala.

Det är dessutom viktigt att Uppsala kommun inte medvetet utformar parkeringssystem som konkurrerar ut bostadsrättsföreningars eller privata aktörers egna parkeringslösningar. Kommunens roll bör vara att komplettera och inte ersätta befintliga parkeringsmöjligheter.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande