

Parkeringstal för Uppsala

Riktvärden för parkering på kvartersmark

Antagen 2016-10-27

Reviderad 2018-12-19



Innehåll

Sammanfattning	sid 3
Läsanvisning	sid 4
Begreppsförklaring och definitioner	sid 5
Inledning	sid 6
1. Lagar och styrdokument	sid 7
Plan och bygglagen, PBL	sid 7
Parkeringspolitik i Uppsala	sid 8
2. Parkeringstal - tabeller	sid 9
Parkeringstal för bostäder	sid 9
Parkeringstal för verksamheter	sid 11
Parkeringstal för skolor och förskolor	sid 11
Särskilda parkeringsutredningar	sid 12
3. Alternativa parkeringslösningar	sid 13
Samnyttjande	sid 13
Parkeringsköp	sid 13
Flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster	sid 14
4. Anvisningar	sid 16
Boende	sid 16
Verksamheter	sid 16
Skolor och förskolor	sid 16
Universitetsbyggnader	sid 17
Parkering för rörelsehindrade	sid 17
Parkeringsafterfrågan vid annan användning	sid 17
5. Generella riktlinjer	sid 18
Markparkeringar och parkeringsanläggningar	sid 18
Parkering som medel för ökad andel gång-, cykel och kollektivtrafikresor	sid 18
Uppföljningsperspektiv	sid 19

Sammanfattning

Syftet med att ha parkeringstal är att ge vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartersmark i Uppsala kommun. Vägledningen sker med hjälp av riktvärden som ska hjälpa till att säkerställa att det i skäligen utsträckning finns lämplig plats för parkering på tomten, eller i närheten av den, vid plan- och lovärenden enligt PBL.

Lägesbaserat parkeringstal för bil

Parkeringsstalen innebär en sänkning jämfört med tidigare parkeringsnorm för bil, i huvudsak i centrala delar av staden. Detta motiveras av analyser av bilinnehavet i Uppsala kommun samt stadsdelarna inom Uppsala tätort. Trenden pekar mot en minskad användning av bil och en fortsatt ökning av resor med kollektivtrafik och cykel enligt resvaneundersökningar genomförda av Uppsala kommun vart femte år. Att ha lägre parkeringstal för bil på platser där behovet att äga bil bedöms vara mindre, följer de tendenser som finns och därmed positivt påverkar utvecklingen mot ett ökat hållbart resande. De lägre parkeringsstalen tillämpas på platser som huvudsakligen har god och långsiktig kollektivtrafikförsörjning samt god tillgång närservice.

Parkeringsstal kopplas till boarea

I den tidigare parkeringsnormen fanns problem som skapat en tröskeffekt. Tröskeffekten gav i vissa fall parkeringstal där rimligheten kunde ifrågasättas för både bil- och cykel-parkering då parkeringsnormen ställde krav på mer parkering än behovet. Bedömningen är att denna tröskeffekt ledde till att parkeringsnormen påverkade lägenhetsfördelningen vid nybyggande. För att undvika denna tröskeffekt styrs parkeringstalen av den totala boarean och baseras inte på antal lägenheter eller lägenhetsstorlekar. Hanteringen av små och stora lägenheter görs istället per automatik beroende på ett projekts lägenhetsfördelning. Exempelvis ger ett projekt med många mindre lägenheter ett utfall med färre bilplatser/lägenhet jämfört med ett projekt med många större lägenheter som ger fler bilplatser/lägenhet, givet samma boarea för de båda projekten.

Flexibilitet

Parkeringsstalen är definierade som riktlinjer för minimala, vilket innebär att fler parkeringsplatser kan ordnas om behov finns.

För att minska behovet av att äga en bil ges byggherren möjlighet att sänka bilparkeringsstalet genom att arbeta med mobilitetstjänster. Mobilitetstjänster är lösningar som ökar boendes och verksammas mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil. Exempel på detta kan vara bilpool och cykelfrämjande åtgärder.

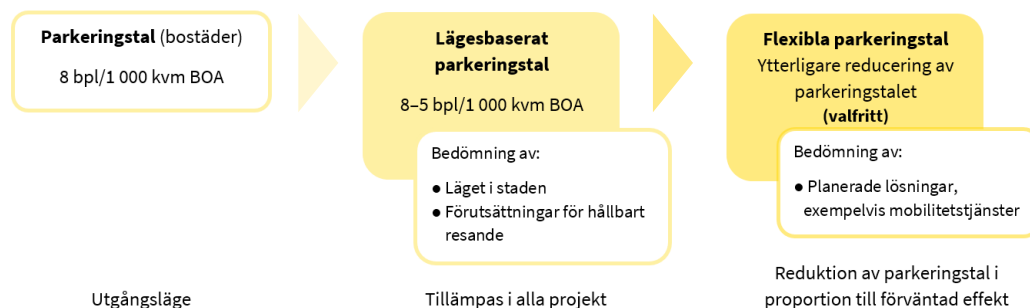


Illustration över tillämpning av parkeringstal i Uppsala.

Mobilitetstjänster är ett frivilligt erbjudande till fastighetsägaren och syftar i första hand till att minska bilägandet, då det är bilägandet som skapar behovet av boendeparkering.

Syftet är alltså inte att tvinga ut boendeparkering eller besöksparkering på gatan genom att medvetet minimera antalet parkeringsplatser. Det faktiska parkeringsbehovet som uppstår ska lösas av byggherren på kvartersmark för den aktuella markanvändningen.

De lägesbaserade och mer flexibla parkeringstalen ger byggherren större möjlighet att prioritera friytor och anpassa antalet parkeringar efter projektets förutsättningar. De flexibla talen bedöms även kunna bidra till lägre boendekostnader och ett ökat byggande.

Läsanvisning

Under rubriken **Inledning** beskrivs syftet med parkeringstalen och dess roll i kommunens strategiska arbete för planering av parkering.

I avsnittet **lagar och styrdokument** redogörs för lagstiftning och kommunala dokument som också hanterar parkeringsfrågan och som dessa riktlinjer utgår ifrån.

I avsnittet **Parkeringstal – tabeller** redovisas de fasta riktvärdena för parkering på kvartersmark.

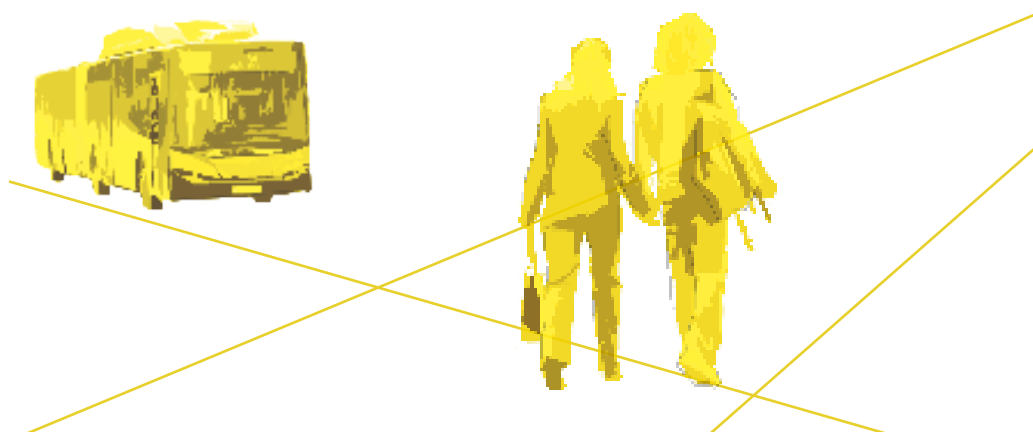
I avsnittet **Alternativa parkeringslösningar** beskrivs sätt att minska behovet av parkeringsplatser samt alternativa sätt att uppnå parkeringstalen – samnyttjande, parkeringsköp, bilpool och flexibla parkeringstal med hjälp av mobilitetstjänster.

I avsnittet **Anvisningar** ges kompletterande upplysningar och anvisningar, till exempel för hur parkering vid förskola och skola bör lösas, eller föreskrifter för parkering för rörelsehindrade.

Under rubriken **Generella riktlinjer** finns en allmän beskrivning av parkeringstalens uppbyggnad samt hur parkeringsplaneringen bör bidra till målen om effektiviserad markanvändning och minskad miljöpåverkan från biltrafiken. De delar av plan- och bygglagen som särskilt berör parkeringsfrågor redovisas här.

Begreppsförklaring och definitioner

<i>BOA</i>	Boarea. Avser bruksarea för utrymmen helt eller delvis ovan mark inrättade för boende.
<i>Bpl</i>	Bilplats.
<i>BTA</i>	Bruttoarea. Avser area av mätvärda delar av våningsplan, begränsade av omslutande byggnadsdelars utsida eller annan för mätvärdhet angiven begränsning.
<i>Lägesbaserat p-tal</i>	Parkeringstal baserat på läget inom kommunen, huvudsakligen avseende på tillgänglighet till kollektivtrafik, tillgänglighet till service samt tillgänglighet med cykel.
<i>Mobilitetstjänst</i>	Mobilitetstjänster är lösningar som ökar boendes och verksammas mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil. Exempel på mobilitetstjänster är integrering av en bilpool vid nybyggnad av bostäder eller rabatt på kollektivtrafikkort.



Inledning

Parkeringstal för Uppsala ersätter *Parkeringsnorm för Uppsala kommun*, antagen av plan- och byggnadsnämnden i december 2013. Syftet med *Parkeringstal för Uppsala* har varit att hantera de problem och frågeställningar som funnits i tidigare parkeringsnorm.

Parkeringstalen anger riktvärden för minsta antalet parkeringsplatser som byggherren ska ordna i samband med bygglovsprövning för nybyggnad och tillbyggnad samt ändrad användning av en fastighet.

Parkeringstal för Uppsala ger vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartermark i plan- och lovärenden enligt plan- och bygglagen, PBL. Parkeringstalen bör kunna prövas efter de speciella förutsättningarna som finns i varje enskilt fall. Varje avvikelser från parkeringstalen ska dock tydligt motiveras.

Parkeringstalen ska hjälpa till att säkerställa att fastighetsägare löser sitt parkeringsbehov på ett sätt som inte belastar allmän plats. Parkeringstalen för bil vid boende syftar till att garantera en fast plats för långtidsparkering, medan parkeringstalen för bil vid verksamheter i större utsträckning kan tjäna som ett medel att påverka val av färdmedel, framför allt vad gäller arbetsresor.

Parkeringstal för Uppsala är en del i kommunens strategiska arbete vad gäller planering av parkering. Parkeringstalen utarbetades parallellt med översynen av *Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun* som antogs i april 2016, med fortsatt inriktning på att kommunen ska ha en harmoniserande reglering av parkering på allmän plats respektive på kvartermark. På detta sätt kan parkeringen planeras utifrån en avvägning mellan de olika trafikslagens utrymmesanspråk i staden, inte utifrån bilens behov.

Denna uppdaterade version av *Parkeringstal för Uppsala* ersätter det dokument som antogs 27 oktober 2016. Denna uppdaterade version ska tillämpas för de projekt som inte har tecknat exploateringsavtal vid dokumentets antagandedatum.

Syfte

Syftet med *Parkeringstal för Uppsala* är att ge vägledning för planering av parkering för bil och cykel på kvartermark. Vägledningen sker med hjälp av riktvärden som ska hjälpa till att säkerställa att det i skäligen utsträckning finns lämplig plats för parkering på tomten, eller i närheten av den, vid plan- och lovärenden enligt PBL.

Parkeringstalen ska bidra till att säkerställa att fastighetsägare löser sitt parkeringsbehov på ett sätt som inte belastar allmän plats. Parkeringstalen för bil vid boende syftar till att garantera en plats för långtidsparkering, medan parkeringstalen för bil vid verksamheter i större utsträckning kan tjäna som ett medel att påverka val av färdmedel, framför allt vad gäller arbetsresor.

Lagar och styrdokument

Plan- och bygglagen, PBL

För att en tomt ska anses vara lämplig för bebyggelse ska det i skälig utsträckning finnas lämpligt utrymme för parkering av fordon på tomten eller i närheten av den. PBL (2010:900) anger följande:

8 kap. 9 §

En obebyggd tomt som ska bebyggas ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärden på platsen.

Tomten ska ordnas så att

1. naturförutsättningarna så långt möjligt tas till vara.
2. betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer.
3. det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten samt anordningar som medger nödvändiga transporter och tillgodoser kravet på framkomlighet för utryckningsfordon.
4. det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola eller annan jämförlig verksamhet ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckligt utrymme för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta.

4 kap. 13 §

I en detaljplan får kommunen bestämma:

5. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
6. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
7. att viss mark eller vissa byggnadsverk inte får användas för parkering.

Parkeringspolitik i Uppsala

Styrdokumenten för parkering i Uppsala kommun, inklusive *Parkeringstal för Uppsala*, baseras på 5 mål. Stadens 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.



Alla styrdokument för parkering listade nedan, samt parkeringstalen för kvartersmark, utgår från dessa 5 ovan nämnda mål.

Parkeringspolicy

Parkeringspolicyen utgår från övergripande mål att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt minska trafikens miljöbelastning.

Riktlinjer för parkering

Riktlinjer för parkering har tagits fram för att ge tydligare direktiv kring parkering för att utvecklingen ska ske i önskvärd riktning. Exempel är att markparkeringsytornas andel av centrala staden ska minska, ett ökat antal parkeringsköp ska eftersträvas samt att arbetsplatsparkering ej bör ske på gatumark.

Handlingsplan för parkering

Handlingsplan för parkering hanterar parkering på allmän plats och antogs av gatu- och samhällsmiljönämnden i april 2016. Handlingsplanen ger ett antal olika verktyg för att hantera parkeringsfrågorna, exempelvis att samla parkeringar i anläggningar, parkeringsinformationssystem, synliggöra kostnaderna för att parkera på allmän plats och samtidigt frigöra gatumark för andra ändamål än som uppställning för fordon.

Parkeringsregleringar i Uppsala

Den 14 december 2016 fattade gatu- och samhällsmiljönämnden beslut om nya parkeringsregler i Uppsala. De nya reglerna är ett steg på vägen mot att nå de 5 ovan nämnda målen i kommunens parkeringspolicy.

Parkeringstal – tabeller

På följande sidor redovisas tabeller med parkeringstal för bil respektive cykel. Observera att de anvisningar som redovisas på sidan 15 gäller för samtliga parkeringstal.

Flexibla parkeringstal

De angivna parkeringstalen är riktvärden för minimala, vilket innebär att fler parkeringsplatser får ordnas. Ambitionen ska dock vara att antalet parkeringsplatser ska hållas nere om inte särskilda behov finns så att friyta och liknande funktioner kan prioriteras. Att parkeringstalen är riktvärden och inte en norm innebär också att parkeringstalen är flexibla och kan reduceras om fastighetsägaren genomför åtgärder för ett minskat bilberoende/bilägande, så kallade mobilitetstjänster (se sidan 14). Om parkeringstalen inte bedöms tillämpliga för ett specifikt projekt kan också ett annat parkeringstal användas om det föregås av en utredning som bekräftar ett lägre behov.



Parkeringstal för bostäder

Lägesbaserat parkeringstal

Utgångsläget för parkeringstalet är 8 bilplatser/1 000 kvm BOA enligt *Tabell 1* nedan. Behovet av att äga en bil bedöms vara minst på centrala platser med god tillgång på när-service och långsiktig kollektivtrafik med god turtäthet. I sådana lägen kan ett lägre parkeringstal tillämpas. För bostäder i kommunens ytterområden, som ligger långt från lokala centrum och långt från en hållplats med hög turtäthet, görs inga avdrag från utgångsläget 8 bilplatser/1 000 kvm BOA. Vid tillämpning av ett lägre parkeringstal än utgångsläget ska bedömningen utgå från kriterierna i *Tabell 2*. För mer centrala lägen i staden kan det lägesbaserade parkeringstalet för bostäder (innan eventuell tillämpning av mobilitetstjänster) minska till som lägst 5 bilplatser/1 000 kvm BOA enligt *Tabell 1* nedan.

Parkeringstalen för bostäder är uträknade utifrån BOA för att inte inkludera ytor som inte är en del av boendeytan. BOA antas vara 80 % av BTA i tidiga skeden när BOA ännu inte är känd. Vid bygglovsgranskningen kommer kravet på parkeringsplatser att utgå från den BOA som redovisas i ansökan. Se även exempel på tillämpning i *Tabell 5* på sidan 15.

	Bilparkering		Cykelparkering
	Utgångsläge	Lägesbaserat parkeringstal med 5 som lägsta nivå	
Bostäder (Platser/1 000 kvm BOA)	8	5	40

Tabell 1. Parkeringstal bostäder. Bilparkeringstalet kan sänkas ytterligare med alternativa parkeringslösningar (s. 13-15).

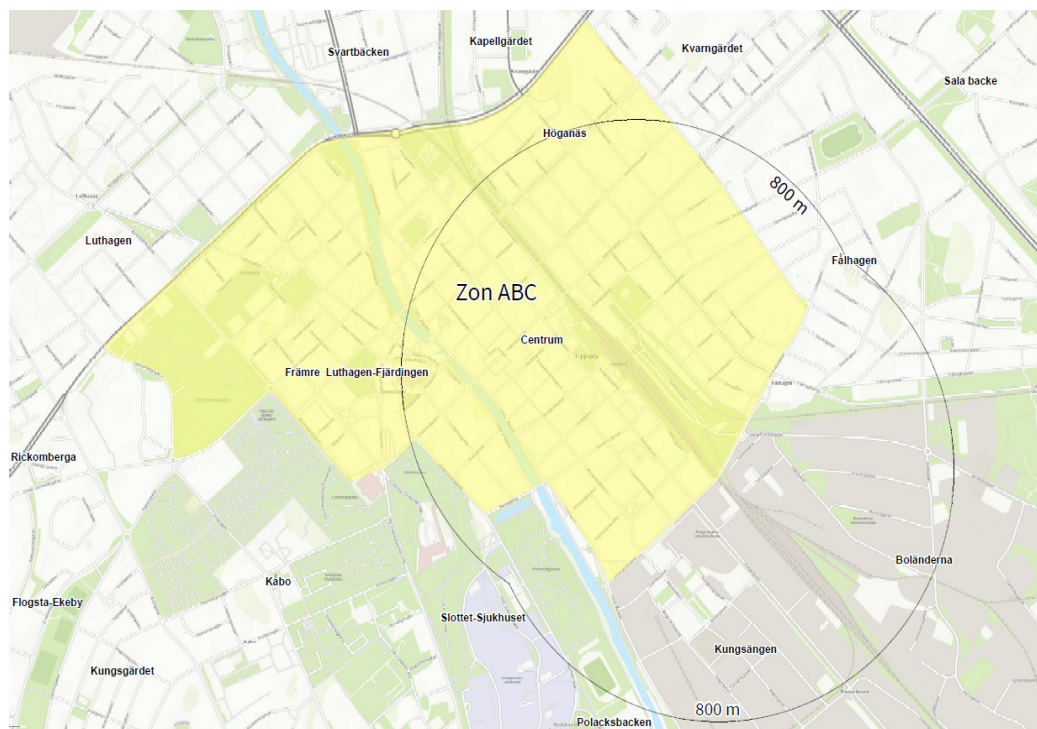
Kriterium	Bilparkering	Radiellt avstånd (se <i>Figur 1 & 2</i> på sid. 10)	Reduktion
Tillgänglighet med kollektivtrafik	Gångavstånd till Resecentrum	≤800 m till Resecentrum	-1
	Gångavstånd till hållplats med hög turtäthet	≤300 m till hållplats med hög turtäthet	-0,5
	Övriga lägen	>800 m till Resecentrum och >300 m till hållplats	0
Tillgänglighet till service	Gångavstånd till innerstaden	Omfattar Zon ABC* i centrala Uppsala (<i>Fig. 1</i>)	-1
	Gångavstånd till innerstaden eller lokalt centrum	≤300 m till Zon ABC* enligt <i>Fig. 1</i> eller till lokalt centrum**	-0,5
	Övriga lägen	>300 m utanför Zon ABC* och >300 m utanför lokalt centrum**	0
Tillgänglighet med cykel***	Områden inom centrum (0 - 2 000 m)	<2 000 m från Uppsala centrum (<i>Fig. 2</i>)	-1
	Centrumnära områden (2 000 - 4 000 m)	Cirka 2 000 - 4 000 m från Uppsala centrum	-0,5
	Övriga lägen	>4 000 m från Uppsala centrum	0

Tabell 2. Kriterier för lägesbaserat bilparkeringstal för bostäder. Angivna avstånd avser radiellt avstånd.

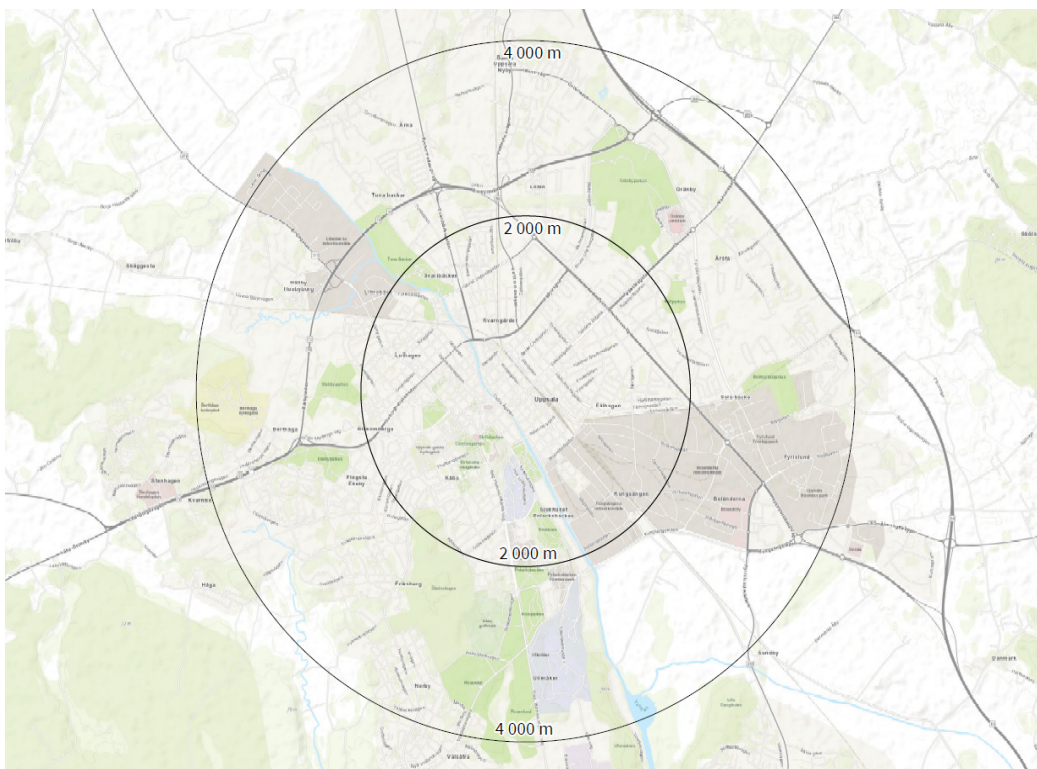
* *Zon ABC* — Utgör en sammanslagning av parkeringsområde A, B och C enligt Uppsala kommuns *Handlingsplan för parkering* (april 2016).

** Lokalt centrum — Med utgångspunkt från på de utpekade stadsdelsnoderna enligt översiktsplanen. Här kan ytterligare lokala centrum tillkomma. Det finns platser utöver stadsdelsnoderna som kan utgöra lokala centrum. Ett exempel är Flogsta centrum, eftersom centrumfunktionerna där bedöms hålla samma nivå som hos flera av stadsdelsnoderna.

*** Tillgänglighet med cykel — Utgår från Uppsala kommuns cykelkarta.



Figur 1. Gult område visar *Zon ABC* enligt Uppsala kommuns *Handlingsplan för Parkering*. Svartmarkerad zon illustrerar 800 meter radiellt avstånd från Resecentrum. Radiellt avstånd används för att underlätta beräkningen av parkeringstalet. Det verkliga avståndet motsvaras oftast av det radiella avståndet multiplicerat med en faktor 1,1-1,3.




Figur 2. Svarta cirklar illustrerar 2 km respektive 4 km från centrum, som grund för diskussion kring lägesbaserat parkeringstal.



Parkeringsstal för verksamheter

Parkeringsstalen för verksamheter är riktvärden för parkeringsbehovet. Vid fastställande av det lägesbaserade parkeringstalet ska den slutliga bedömningen göras utifrån den verksamhet som ska bedrivas och de platsspecifika förutsättningarna. Hänsyn ska tas till läget och möjligheten att använda andra färdmedel än bil, till exempel god tillgång till kollektivtrafik eller bra cykelinfrastruktur.

För att få en effektiv markanvändning och minska trafiken kan efterfrågan på parkeringsplatser så långt som möjligt hanteras genom parkeringsköp och mobilitetstjänster. Centralt i staden, där tillgången på kollektivtrafik är god och kravet på effektiv markanvändning är särskilt stort, bör parkeringsköp och mobilitetslösningar vara huvudinriktningen.

	Bilparkering		Cykelparkering
	Utgångsläge	Lägesbaserat parkeringstal med 3 resp. 2 som lägsta nivå	
Kontor (Platser/1000 kvm BTA)	5		3
Övriga verksamheter (Platser/1000 kvm BTA)	3		2
Handel	Särskild parkeringsutredning (se nästa sida).		
Lager*	Parkeringsstalet för lager bestäms utifrån verksamhetens inriktning.*		

Tabell 3. Parkeringsstal för verksamheter och kontor.

* Lager – Parkeringsstalet för lager bestäms utifrån verksamhetens inriktning. Räkna bort renodlad lagerverksamhet från övrig verksamhetsarea. Om det bara planeras för lager på tomten kan en eller ett par parkeringsplatser för bil respektive cykel anläggas.

Cykelparkering ska vara lättillgänglig, tillgodoses nära entréer, möjliggöra en säker förvaring samt bör vara väderskyddad. Behov av plats för cykel- och transportkärror ska övervägas. För att kunna tillgodose cykelparkering för anställda vid verksamheter i den centrala staden ska parkering i garage vara ett alternativ.



Parkeringsstal för skola och förskola

Om tomten ska bebyggas med lokaler för fritidshem, förskola eller annan jämförbar verksamhet och det inte finns tillräckligt utrymme för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta i enlighet med enligt *PBL 8 kap. 9 §* (se sidan 16).

	Bilparkering		Cykelparkering
	Utgångsläge	Inom innerstaden	
Förskola (Platser/barn, elev)	0,1	0,05	0,4***
Skola (Platser/barn, elev)	0,03	0,015	0,55
Universitet**	Särskild parkeringsutredning.		

Tabell 4. Föreslagna parkeringstal för undervisningsverksamhet

** Universitet – Administrationsbyggnader beräknas utifrån parkeringstalen för kontor. För föreläsningssalar finns endast parkeringstal för cykel, 0,7 cpl/sittplats.

*** För cykelparkering vid förskolor kan ett särskilt behov finnas av parkeringsplatser för cykelkärror och dylikt. Detta behov ska beaktas i planering och när behov uppstår.

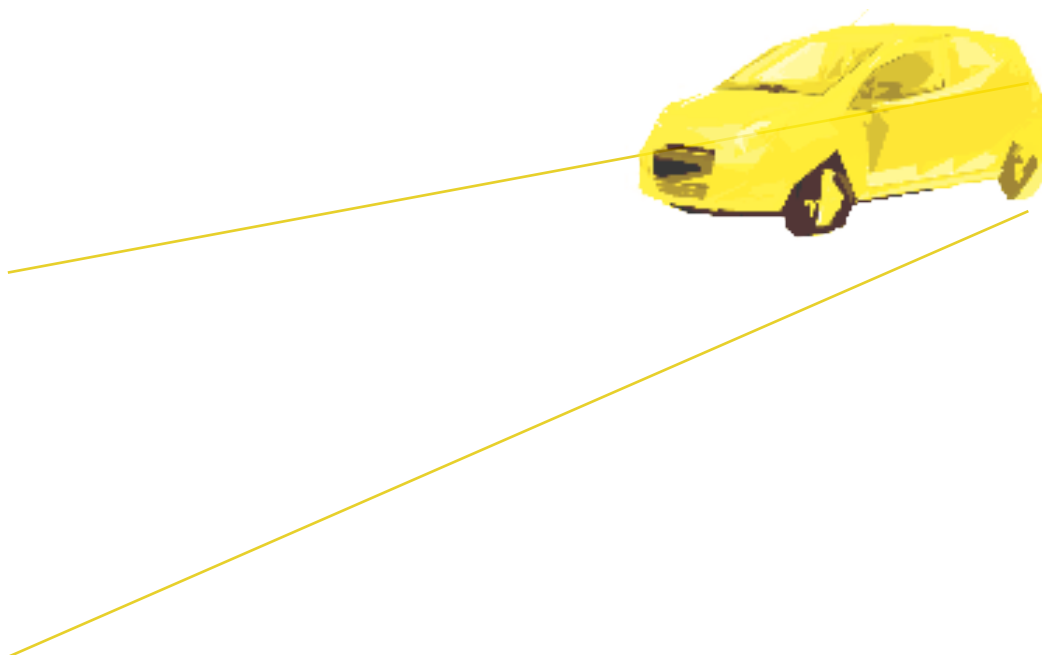
Särskilda parkeringsutredningar

I vissa projekt krävs särskild parkeringsutredning för att klargöra parkeringsbehovet, detta gäller till exempel för handelsverksamheter. Utredningen ska tas fram av byggherren och syftet ska vara att beskriva parkeringsbehovet. I utredningen ska det även ingå hur färdmedelsandelen för cykel eller kollektivtrafik kan öka och därmed begränsa antal bilparkeringar.

Även för nyanläggning av bibliotek, restauranger, biografier, sporthallar, större handelsverksamheter och andra anläggningar som alstrar mycket besöks trafik, saknas ett generellt parkeringstal varför en separat parkeringsutredning behöver göras. Exempelvis kan en restaurang i Boländerna generera ett större parkeringsbehov än en restaurang i innerstaden. För större anläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, till exempel vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av handikapparkeringar också studeras i en särskild parkeringsutredning.

Särskilda parkeringsutredningar kan även utföras för att vid behov frångå parkeringstalen. Detta gäller i huvudsak vid planering av större förtätnings- eller nybyggnadsområden med särskilt goda förutsättningar för hållbart resande, och som föregås av en mobilitetsutredning. Vid samtidig utbyggnad av större områden bör en "parkeringsplan" upprättas för området för att skapa förutsättningar att uppnå goda helhetslösningar istället för att byggherrarna försöker lösa sina parkeringsbehov var för sig. Det ges då möjlighet till gemensamma parkeringslösningar, till exempel i parkeringshus, eller till att minska behovet genom att tillämpa mobilitetstjänster.

Parkeringsstalen ska tillämpas som riktvärden. De har ingen rättsverkan och är inte bindande. Därför finns alltid möjlighet för en byggherre att göra en särskild parkeringsutredning med syfte att sänka parkeringstalen och göra en projektspecifik analys, även i fall som inte anges ovan. Uppsala kommun gör genom plan- och byggnadsnämnden en slutlig bedömning i varje enskilt fall med stöd av Uppsala kommuns styrdokument för parkering.



Alternativa parkeringslösningar

Samnyttjande

För att kunna arbeta mot målet om ett effektivt markutnyttjande är samnyttjande av redan befintliga parkeringsanläggningar för bil något som bör eftersträvas. Samnyttjande förutsätter att olika användargrupper utnyttjar parkeringen under skilda tider på dygnet.

Parkeringar vid kommunala verksamheter såsom förskola och skola kan vara aktuella för samnyttjande där andra verksamheter kan utnyttja parkeringen under kvällstid. Även handelsetableringar, som huvudsakligen efterfrågar parkeringsplatser kvällstid, lämpar sig väl för samnyttjande eftersom parkeringsplatserna dagtid kan nyttjas av arbetspendlare.

Vad gäller parkering för boende lämpar sig inte samnyttjande med andra användargrupper eftersom det är viktigt att kunna möjliggöra en långtidsuppställning av bilen. Däremot kan gemensamma parkeringsanläggningar avsedda endast för boende utnyttjas för att kunna säkerställa parkering för boende från olika fastigheter. Även cykelparkeringar kan samordnas och betjäna flera fastigheter. För att en fastighetsägare ska kunna tillgodoräkna sig platser på annans fastighet krävs dock parkeringstalen uppfylls för båda fastigheterna och att tillgången till bil- eller cykelparkeringsplatserna säkras långsiktigt och att. Platserna kan till exempel säkras genom servitut.

Parkeringsköp

Parkering kopplad enbart till den egna fastigheten ger statiska och dyra parkeringslösningar för fastighetsägaren. För att möjliggöra mer flexibla parkeringslösningar, öka samnyttjandet av parkering och underlätta tillkomsten av ny bebyggelse kan kommunen erbjuda fastighetsägare att göra ett så kallat parkeringsköp.

Parkeringsköpen kan göras för hela eller delar av det totala antalet bilplatser som åläggs fastighetsägaren att anlägga i samband med bygglovsprövning. Ett parkeringsköp innebär att fastighetsägaren betalar en summa motsvarande en del av investeringskostnaden för en parkeringsplats till Uppsala Parkerings AB eller till ett annat parkeringsbolag som tar över ansvaret för att anlägga de efterfrågade parkeringsplatserna. De efterfrågade parkeringsplatserna kommer då att lösas genom ledig kapacitet i närliggande parkeringsanläggning eller i en, i närtid, planerad parkeringsanläggning i närområdet.

Parkeringsplatserna som parkeringsköpen genererar blir inte reserverade för att visst projekt. När parkeringsköpen gjorts så står det var och en fritt, boende eller anställd i fastigheten, att hyra en parkering i anläggningen, på månadsbasis eller erlagga avgift enligt vid varje tid gällande taxa. Drift och underhåll ingår i den avgift som användaren, boende eller anställd, betalar för att använda parkeringsplatsen.

Parkeringsköp görs huvudsakligen för att finansiera en framtida parkeringsanläggning och det krävs därför att den aktör som ska bygga anläggningen har en plan för var och hur anläggningar ska uppföras. Möjligheten att teckna avtal om parkeringsköp avgörs av Uppsala kommun och i första hand i samråd med Uppsala Parkerings AB med hänsyn till om det är möjligt och lämpligt att investera i parkeringsanläggningar eller om det finns kapacitet i befintliga anläggningar i närområdet.

När ansvaret för parkeringsköp ligger på ett kommunalt parkeringsbolag finns möjlighet för Uppsala kommun att få en helhetsbild över parkeringsbeståndet och, i viss mån, rådighet över parkeringsutbudet i staden. Detta gäller såväl lokalisering som antalet platser,

vilket underlättar för en strategisk planering av parkering. I centrumområden kan parkeringsköp vara särskilt lämpligt av den anledningen att det förhindrar uppkomsten av små, förhållandevis ytkrävande, parkeringsanläggningar där dyr central mark kan användas på ett mer kostnads- och yteffektivt sätt. Parkeringsköp kan dock även göras till ett privat bolag om bolaget planerar att uppföra en parkeringsanläggning.

Att arbeta med parkeringsköp synliggör kostnaden för parkering då investeringen och intäkterna frikopplas från fastighetsägaren. Att samla parkeringar i anläggningar ger dessutom ett ökat gångavstånd till parkering vilket uppmuntrar till att använda andra färdmedel än bilen.

Ett avtal om parkeringsköp ska finnas underskrivet av samtliga inblandade parter vid bygglovprövning.

Flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster

Med flexibla parkeringstal erbjuds fastighetsägare en reduktion av parkeringstalet vid genomförande av mobilitetstjänster. Mobilitetstjänster är lösningar som ökar boendes och verksammas mobilitet men minskar både behov och intresse av att äga egen bil. Genom att fastighetsägare uppmuntras till att genomföra och använda mobilitetstjänster skapas förutsättningar för ett hållbart resande samt verkar för att hålla nere kostnaden för nybyggnation. Att tillämpa mobilitetstjänster för att få ett reducerat parkeringstal är dock ett erbjudande som är helt frivilligt.

Ett lågt parkeringstal är positivt eftersom det gör att marken kan utnyttjas på ett bättre sätt. Dessutom kan ett lågt parkeringstal, i kombination med mobilitetstjänster, bidra till en lägre efterfrågan på parkeringsplatser samt på längre sikt bidra till en begränsning av bilberoendet och bilägandet. Det ligger väl i linje med inriktningen för Uppsala. Ett för lågt parkeringstal kan dock leda till att parkeringsbehoven flyttas ut på allmän plats. Exempelvis kan boende välja att parkera på gatumark om den möjligheten finns, eller belasta andra parkeringar på allmän plats. En viktig förutsättning för att flexibla parkeringstal ska ge effekt är att parkering på gatumark regleras genom marknadsmässig prissättning, tidsbegränsning eller tillstånd.

Mobilitetspaket

För att kunna få reduktion av parkeringstalet ska fastighetsägaren visa på åtgärder som vidtas för ett minskat bilberoende/bilägande. En samling av flera mobilitetsåtgärder ger ett *mobilitetspaket*. Eftersom förutsättningarna skiljer sig mellan olika platser kan fastighetsägaren 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. Cykelfrämjande åtgärder värderas till exempel högre där tillgången god på bra cykelstråk.

Mobilitetspaketet bör, för största effekt, innehålla flera åtgärder som kan samverka för att göra hållbara resätt mer attraktiva. Intresset för att ansluta sig till en bilpool kan till exempel stärkas om det samtidigt görs cykelfrämjande åtgärder på fastigheten.

Att åtgärderna i det presenterade mobilitetspaketet förverkligas följs sedan upp i samband med detaljplane- och bygglovsprocessen.

Syftet med ett mobilitetspaket är att boende som väljer att flytta in huset inte önskar äga egen bil utan strävar efter att resa hållbart i så stor utsträckning som möjligt, vilket ska möjliggöras av de erbjudna mobilitetstjänsterna. Den förväntade effekten av mobilitetspaketet är att de boende som har bil upplever att de har attraktiva alternativ till den egna bilen, och boende utan bil upplever att de har ökad tillgång till olika färdmedel. Mobilitetspaketet förväntas öka samtliga boendes upplevda tillgång till olika färdmedel.

Rabatten ges i proportion till den förväntade effekten av mobilitetspaketet.

Bilpool

En bilpool upplåter bilar för gemensam användning och kan antingen vara en ekonomisk förening eller ett vinstdrivande företag. Som medlem i en bilpool delar man på de fasta kostnaderna, såsom inköp, skatt, försäkring och service, som annars skulle betalas av den enskilde bilägaren. Bilarna används också i högre grad än när man äger en egen bil. Eftersom bilarna används i högre grad än när man äger en egen bil samt eftersom bilanvändaren inte behöver betala för all tid som bilen inte används så kan kostnaderna för den enskilde sänkas.

Etablering av bilpooler kan på sikt leda till ett lägre bilinnehav. Därmed kan bilpool reducera antalet parkeringsplatser som behöver anläggas i samband med bostadsbebyggelse. Hur stor reduktionen av parkeringstalet blir bedöms från fall till fall. För att en bil ansluten till bilpool ska utnyttjas effektivt krävs ett visst underlag, det vill säga ett tillräckligt stort antal lägenheter som ansluter sig till bilpoolen samt att de boende använder sig av den. Närhet till service, kollektivtrafik och annan verksamhet såsom skola och förskola är faktorer som påverkar hur väl utnyttjad en bilpool kommer att vara.

För att anslutningen till bilpool ska kunna ge möjlighet till nya vanor och minska bilinnehavet bör fastighetsägaren ansluta sig till en bilpool med en bindingstid på minst fem år.

Fler mobilitetstjänster

Nedan listas fler förslag på mobilitetstjänster. Observera dock att andra åtgärder än de som exemplifieras här kan genomföras. Fastighetsägaren kan själv komma på åtgärder för att minska bilberoendet/bilägandet och få en reduktion av parkeringstalet utifrån en sammanvägd bedömning.

- Tydlig beskrivning av samnyttjande med detaljerad kalkyl av förväntad beläggning och efterfrågan.
- Fastighetsägaren åtar sig att betala för kollektivtrafikkort.
- Intelligenta leveransskåp, utrymme för hemleverans i fastigheten.
- Låncyklar.
- Lastcykelpool (lådcyklar som underlättar egen varutransport).
- Information i fastigheten om kollektivtrafikavgångar.
- Möjlighet till samordnade parkeringsanläggningar.
- Boendeparkering på distans (i parkeringsanläggning en bit ifrån bostaden)

Exempel på tillämpning av parkeringstal			
Utgångsläge 8 bpl/1 000 kvm BOA	Platsspecifika egenskaper	Reduktion	Valfritt: Flexibla parkeringstal
Projekt X: Bostadsexploatering på en plats i Svartbäcken, 5 000 kvm BOA	≤300 m till hållplats med hög turtäthet	-0,5	Byggherren väljer att genomföra en rad mobilitetstjänster för att minska de boendes behov att äga en bil. Den förväntade effekten bedöms i detta fall motsvara 20 % reduktion av parkeringstalet.
	≤300 m till Zon ABC* enligt Fig. 1 eller till lokalt centrum	-0,5	
	<2 000 m från Uppsala centrum (Fig. 2)	-1	
Behov = 40 bpl som minimalt	Nytt lägesbaserat parkeringstal: 6 bpl/1 000 kvm BOA Nytt behovstal: 30 bpl som minimalt		Fastställt parkeringstal: 24 bpl

Tabell 5. Exempel på tillämpning av *Parkeringstal för Uppsala* för ett fiktivt projekt, *Projekt X*. *Projekt X* inkluderar även ett mobilitetspaket som i just detta fall bedöms sammantaget motsvara en reduktion av parkeringstalet med 20 %.

Anvisningar



Boende

Parkering för boende ska lösas på kvartersmark. Besöksparkering för boende ingår inte i parkeringstalen för bil, men ska kunna anordnas på kvartersmark i skäligen utsträckning. Besöksparkering ska, om möjligt, kunna samnyttjas inom kvartersmark eller på allmänna parkeringsytor/parkeringsanläggningar. Det finns ingen skyldighet för kommunen att ordna besöksparkering på allmän plats.

Cykelparkeringens utformning är projektspecifik, men cykelparkeringen ska alltid vara enkel att nå och vara utformad enligt kraven i BBR med tillhörande standarder. Generellt ska friyta prioriteras över cykelparkering på tomtmark i enlighet med PBL 8 kap. 9 §. För cykelparkering gäller att platser ska finnas både för långtidsuppställning och korttidsparkering. Platsen för långtidsparkering ska möjliggöra en säker förvaring och vara väderskyddad. Korttidsparkering ska vara lättillgänglig och placerad nära entréer. Cykel- och transportkärror är också viktiga att planera för, dels i anslutning till entréer och dels i cykelförråd.



Verksamheter

Personalparkering ska lösas på kvartersmark eftersom det är fråga om uppställning under längre tid.

För att inte ta upp plats i cykelställen som är avsedda för besökare ingår cykelparkering för anställda i parkeringstalen. Detta blir särskilt viktigt för den centrala staden då det råder brist på uppställningsplatser för cykel. För att kunna tillgodose cykelparkering för anställda vid verksamheter i den centrala staden ska parkering i garage vara ett alternativ.

Besöksparkering för bil för verksamheter som planeras i bottenvåningarna i samband med bostadsbebyggelse anordnas på gatumark där det är möjligt och lämpligt. Antalet ska vara begränsat och platserna ska vara reglerade på så sätt att det motverkar att boende och de som arbetar i närområdet nyttjar dessa platser. Detta för att skapa hög omsättning på parkeringsplatserna vilket ger god tillgänglighet till verksamheterna. Cykelparkering för verksamheter i bottenvåningar bör anläggas så nära entréer som möjligt. Möjligheten bör övervägas att ersätta kantstensparkering till förmån för attraktivt placerade cykelplatser.

Besökare till kontor och industri hänvisas till de privata eller kommunala parkeringsalternativ som finns att tillgå. Till verksamheter som kan antas vara mer besöksintensiva såsom hotell, livsmedelshandel samt lokaler för förskola och skola, ska särskild besöksparkering planeras på kvartersmark.



Parkering för förskola och skola

Platsen för hämtning och lämning ska ordnas på kvartersmark inom fastigheten eller på en plats en bit bort från skolan om det finns en trafiksäker väg mellan hämta- och lämningsplatsen och skolan. Barnen ska kunna gå till och från platsen utan sällskap av förälder. Med ett avstånd mellan skola och platsen för hämtning och lämning ökar attraktiviteten för att ta sig till skolan med andra färdmedel än bil. Dessutom blir trafikmiljön kring skolan eller förskolan mer trafiksäker. För att platserna ska kunna ha hög omsättning och inte utnyttjas

till andra ändamål bör parkeringen vara korttidsreglerad. Cykelparkering för föräldrar som hämtar och lämnar bör ligga i anslutning till entréer för att underlätta för cyklande. I anslutning till cykelställen bör det beredas plats för cykelkärror med möjlighet att låsa fast dessa. För att cykelställen inte ska blockeras av barnvagnar är det viktigt att parkering för barnvagnar anläggs separat. För förskolor bör parkeringsplatserna utformas med hänsyn till behovet av plats för cykelkärror, som gärna får stå väderskyddade.



Universitetsbyggnader

- Universitetsbyggnader rymmer ofta lokaler för olika ändamål såsom kontor och föreläsningssalar. Då det rör sig om skilda verksamheter bör man se till användningen av byggnaden, för att få en så precis bedömning som möjligt av antalet parkeringar som ska anläggas. Om möjligt bör en uppskattning göras av hur stor del av byggnaden som respektive verksamhet rymmer. Föreläsningssalar är ytkrävande och genererar besök av studenter.
- Bilförarandelen i denna grupp är marginell och bör inte beaktas i planering för bilparkering. De delar som rymmer administration kan beräknas utifrån parkeringstalen för kontor i det aktuella området.



Parkering för rörelsehindrade

- I enlighet med Boverkets byggregler ska avståndet mellan parkering för rörelsehindrade personer till målpunkter inte överstiga 25 meter. Avståndet ska mätas utifrån gångavstånd och markbeläggningen ska vara fast, jämn och halkfri. Lutningen i längs- och sidled på angöringsplatser och parkeringsplatser för rörelsehindrade bör inte överstiga 1:50 enligt BBR. Platsen ska utformas så att den medger att rullstolen, med ramp eller lift, tas in från sidan av ett fordon. Om inte intilliggande yta kan användas ska parkeringsplatsen vara 5 meter bred.
- För bostäder ska parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga kunna anordnas på kvartersmark vid behov. Gångavståndet mellan parkeringsplats och en tillgänglig och användbar entré får inte överstiga 25 meter. Vid samlade parkeringsanläggningar bör det gå att anordna parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelseförmåga inomhus i nära anslutning till hissar. Utformningskriterierna för parkeringsplats för rörelsehindrad enligt BBR ska följas. En anpassning ska också göras utifrån verksamheten, exempelvis kan en vårdinrättning behöva fler antal besöksplatser för funktionsnedsatta.



Parkeringsefterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning

- Om parkeringsefterfrågan ökar vid ombyggnad eller ändrad användning av en fastighet kan det krävas nya parkeringsplatser som motsvarar skillnaden mellan det gamla och nya behovet. För äldre fastigheter kan det också hända att parkeringsefterfrågan för den befintliga fastigheten inte är tillgodosedd. Kommunen har då rätt att hävda plan- och bygglagens parkeringskrav för hela fastigheten i skälig utsträckning. Praxis är dock att man endast ställer krav på de extra parkeringsplatser som ombyggnaden medför.
- Parkeringsköpsbelopp för bilplatser som redan är friköpta kan inte betalas tillbaka om parkeringsefterfrågan minskar vid ombyggnad. Gällande avtal kan med anläggningsägarens medgivande sägas upp eller överlåtas, då gäller vanliga civilrättsliga avtalsregler.

Generella riktlinjer

Parkeringsstalen syftar till att säkerställa att parkeringsbehovet tillgodoses på kvartersmark för att det inte ska uppstå en överbeläggning på allmän plats, i enlighet med *Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun*. Ett alltför litet antal parkeringsplatser på kvartersmark leder till en oönskad trafiksituation på allmän plats med osäker trafikmiljö och driftproblem som följd. Samtidigt kan ett överutbud av parkeringsplatser på kvartersmark leda till att bilresorna ökar samt utgöra en ineffektiv markanvändning.

En grundförutsättning för att välja andra färdmedel än bilen vid olika typer av resor är dock att bostäder och verksamheter, så långt det är möjligt, förläggs till stråk och områden där det finns god tillgång till service och långsiktig kollektivtrafik med hög turtäthet.

Parkeringsstalen anger riktvärden. Utifrån riktvärdena beräknar man hur många parkeringsplatser som ska anläggas vid boende eller verksamheter. Parkeringsstalen ska harmonisera med efterfrågan på parkeringsplatser i det aktuella projektet. En reduktion av parkeringsstalen för bil kan bli aktuell om alternativa parkeringslösningar eller mobilitetstjänster används i ett projekt.

Markparkeringar och parkeringsanläggningar

Ytkrävande markparkering ska undvikas så långt det är möjligt. Genom att reglera friytan kan man begränsa möjligheten att anlägga markparkering. I stadens ytterområden kan markparkering verka vara det enda alternativet ur ekonomiskt hänseende. Samtidigt innebär markparkeringsytor en kostnad för byggherren i form av minskad byggmöjlighet. Vid utrymmeskonflikt mellan friytor och parkering ska man i första hand ordna friyta enligt *PBL 8 kap. 9 §*.

För att få en effektivare markanvändning bör kommunen i sin planläggning sträva efter lösningar som leder till att parkeringsanläggningar för mer än enstaka byggprojekt byggs i form av parkeringshus eller garage. Detta i enlighet med *Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun*.

Parkeringshus är långsiktigt sett en mer flexibel parkeringslösning än underjordiskt garage. Om parkeringarna inte längre behöver utnyttjas kan ett parkeringshus rivas och marken användas för andra ändamål.

Om en och samma fastighetsägare redan äger eller hyr ledig parkering ska dessa parkeringar kunna ingå i beräkningen av parkeringstalen. För att detta ska kunna vara en lösning måste fastighetsägaren genomföra en beläggningsstudie eller visa att parkeringstalen uppfylls för helheten. Vidare måste parkeringen ligga inom rimligt avstånd från det aktuella projektet. Cykelparkering ska dock anläggas enligt parkeringstalen för cykel och ligga i anslutning till fastigheten.

Parkering som ett medel för ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor

Bilens flexibilitet är dess största konkurrensfördel gentemot kollektiva färdmedel. Med ett längre avstånd till parkeringen kan bilens attraktivitet minska, i detta avseende.

Alla som väljer cykel som färdmedel till arbetsplatsen ska ha tillgång till en parkering som säkerställer utrymme, säkerhet och komfort.

Uppsala kommun har även ett mål att öka antalet elever som cyklar, går eller åker kollektivt till förskolan och skolan. Förutom att arbeta med de anställdas resor kan det även vara viktigt att se till barnens resor i förskolan och i grundskolan. I linje med målet att öka antalet gångtrafikanter, cyklande och kollektivt resande till och från skolor är det också motiverat att bereda plats för cykelparkeringar nära skolans entréer.

Vid handel i mer bilorienterat läge bör man, för att öka andelen cykelresor till dessa målpunkter, planera för cykelparkering.

Uppföljningsperspektiv

Genom att erbjuda möjligheten till flexibla parkeringstal behöver ett system tas fram för hur fastighetsägare som tillämpat flexibla parkeringstal ska göra mätningar och följa upp efterfrågan på parkering. Arbetet med parkeringstal är långsiktigt och effekten av Uppsala kommuns parkeringsriktvärden ska följas upp och utvärderas kontinuerligt. En faktor som ska studeras särskilt i uppföljningen är utfallet i de planeringsfall där flexibla parkeringstal använts. Faktorerna bilpool, mobilitetspaket, övriga mobilitetstjänster och samnyttjande bidrar var och en till en reduktion av parkeringstalen för bil. Kunskapen om hur faktorerna sinsemellan påverkar efterfrågan på parkering är under utveckling. Därför är det mycket viktigt att följa upp utvecklingen av parkeringsefterfrågan vid genomförda exploateringar, så att reduktionsfaktorerna efterhand kan anpassas efter faktiskt utfall.



Uppsala kommun

Postadress: 753 75 Uppsala
Besöksadress: Stationsgatan 12

Telefon: 018-727 00 00
E-post: uppsalakommun@ uppsala.se

www.upsala.se

