

Riktlinje för parkeringstal för Uppsala

Normerande styrdokument

Berörd verksamhet: Uppsala kommuns förvaltningar och bolag

Beslutsfattare: Plan och byggnadsnämnden

Beslutsdatum: 2026-05-21

Diarienummer: PBN-2026-00077-1

Dokumentansvarig: Anna Axelsson

Policy

Riktlinje

Rutin

Vägledning

Innehåll

Sammanfattning	3
Lägesbaserat parkeringstal för bil	3
Parkeringstal kopplas till boarea	3
Flexibilitet	3
Läsanvisning	4
Begreppsförklaring och definitioner	5
Inledning	5
Syftet	6
Lagar och styrdokument	6
Plan- och bygglagen, PBL	6
Plan- och byggförordningen, PBF	7
Parkeringspolitik i Uppsala	8
Parkeringstal – tabeller	10
Parkeringstal för bostäder	10
Parkeringstal för verksamheter	13
Parkeringstal för förskolor, skolor samt platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet	14
Flexibelt tal för bilparkering	14
Hämta- och lämnafunktion	14
Personalparkering	15
Cykelparkering	15
Universitetsbyggnader och andra utbildningslokaler	16
Särskilda parkeringsutredningar	16
Alternativa parkeringslösningar	17
Samnyttjande	17
Parkeringsköp	18
Flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster	18
Mobilitetspaket	19
Bilpool	19
Fler mobilitetstjänster	20
Anvisningar	20
Parkering för boende	20
Parkering för verksamheter	21
Parkering för rörelsehindrade	21
Parkeringsefterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning	21
Markparkeringar och parkeringsanläggningar	22
Parkering som ett styrmedel för ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor ...	22
Uppföljningsperspektiv	22

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 skälig utsträckning finns lämplig plats för parkering på tomten, eller i närheten av den, vid plan- och lovärenden enligt PBL.

Lägesbaserat parkeringstal för bil

Parkeringstalen som antogs 2016 innebar en sänkning jämfört med tidigare parkeringsnorm (2013) för bil, i huvudsak i centrala delar av staden. Detta motiverades av analyser av bilinnehavet i Uppsala kommun samt stadsdelarna inom Uppsala tätort. Trenden pekar mot en minskad användning av bil enligt resvaneundersökningar genomförda av Uppsala kommun. 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 parkeringstalen tillämpas på platser som huvudsakligen har god och långsiktig kollektivtrafikförsörjning samt god tillgång till närservice.

Parkeringstal kopplas till boarea

I den tidigare parkeringsnormen (2013) fanns problem som skapat en tröskeeffekt. Tröskeeffekten gav i vissa fall parkeringstal där rimligheten kunde ifrågasättas för både bil- och cykelparkering då parkeringsnormen ställde krav på mer parkering än behovet. Bedömningen är att denna tröskeeffekt ledde till att parkeringsnormen påverkade lägenhetsfördelningen vid nybyggande. För att undvika denna tröskeeffekt styrs parkeringstalen av den totala boarean och baseras inte på antal lägenheter eller lägenhetsstorlekar. Hanteringen av små och stora lägenheter görs i stället per automatik beroende på ett projekts lägenhetsfördelning. Exempelvis ger ett projekt med många mindre lägenheter ett utfall med färre bilparkeringsplatser/lägenhet jämfört med ett projekt med många större lägenheter som ger fler bilparkeringsplatser/ lägenhet, givet samma boarea för de båda projekten.

Flexibilitet

Parkeringstalen 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 bilparkeringstalet 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 byggaktören och syftar i första hand till att minska bilägandet, då det är bilägandet som skapar behovet av boendeparkering.

Syftet är 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 för bostäder och skolor samt 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 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.

I **Vägledning för hållbar mobilitet riktad till byggaktörer** (externt dokument/länk) finns information om hur kommunen arbetar med hållbar mobilitet i samhällsbyggnadsprocessens olika delar samt vad som förväntas av byggaktörer som bygger i Uppsala.

Begreppsförklaring och definitioner

Boarea	Avser bruksarea för utrymmen helt eller delvis ovan mark inrättade för boende.
Bruttoarea	Avser area av mätvärda delar av våningsplan, begränsade av omslutande byggnadsdelars utsida eller annan för mätvärdhet angiven begränsning.
Lokalarea	Avser area i en byggnad som används för specifika verksamhetsändamål, till exempel kontor, butiker, skolor, vård eller lager.
Lägesbaserat p-tal	Parkeringsstal baserat på läget inom kommunen, huvudsakligen avseende på tillgänglighet till kollektivtrafik, tillgänglighet till service samt tillgänglighet med cykel.
Mobilitetstjänst	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.
Studentbostad	En bostad avsedd för studerande på universitet, högskola, annan eftergymnasial utbildning eller vuxenutbildning.
Parkeringsutredning	En parkeringsutredning analyserar parkeringsbehovet och fastställer ett lämpligt antal bil- och cykelparkeringsplatser samt relevanta mobilitetsåtgärder. En enkel parkeringsutredning används vid ärenden med liten påverkan eller okomplicerade förutsättningar, medan en utförlig parkeringsutredning krävs vid större eller mer komplexa projekt eller vid avvikelser från riktvärden. Plan- och byggnadsnämnden gör den slutgiltiga bedömningen av utredningen.
Hög turtäthet	En hållplats med hög turtäthet definieras som en hållplats där Stadsbussarna avgår frekvent, med 10–15 minuterstrafik eller tätare under dagtid.

Inledning

Parkeringsstal för Uppsala (2016), reviderad 2018-12-19, ersatte Parkeringsnorm för Uppsala kommun, som antogs av plan- och byggnadsnämnden i december 2013. Syftet med *Parkeringsstal för Uppsala* har varit att hantera de problem och frågeställningar som fanns i den tidigare parkeringsnormen.

Dokumentet anger riktvärden för det minsta antal parkeringsplatser som ska anläggas vid nybyggnad, tillbyggnad eller ändrad användning, och fungerar som ett stöd vid plan- och bygglovsärenden enligt PBL. Riktvärdena gäller både bil- och cykelparkering på kvartersmark.

Parkeringsstalen ska spegla det faktiska parkeringsbehovet i varje projekt, och avsteg motiveras tydligt. Antalet bilparkeringsplatser kan minska om mobilitetsåtgärder eller alternativa parkeringslösningar införs. Syftet är att säkerställa att fastighetsägare

hanterar sitt parkeringsbehov utan att belasta allmän plats. Vid bostäder fokuserar parkeringstalen främst på trygg långtidsparkering, medan de vid verksamheter även kan användas för att påverka resvanor och styra bort från bilresor.

Riktlinjen ingår i kommunens strategiska arbete med mobilitet och ska följa inriktningen i handlingsplanerna för trafik och parkering. Revideringen har tydliggjort delar som tidigare varit oklara, bland annat tolkning av parkeringstal för olika boendekategorier, hantering av mobilitetsåtgärder och anpassning till olika områdets förutsättningar.

Denna uppdaterade version av Parkeringstal för Uppsala ersätter det dokument som antogs 2016-10-27, reviderad 2018-12-31.

Syftet

Parkeringstalen ska säkerställa att parkeringsbehovet löses på kvartersmark så att allmän plats inte belastas av överbeläggning eller trafikproblem. För få platser skapar osäker trafikmiljö och driftproblem, medan ett överskott leder till ökat bilresande och ineffektiv markanvändning.

Syftet med Parkeringstal för Uppsala är att ge vägledning för hur parkering för bil och cykel ska planeras vid plan- och bygglovsärenden enligt Plan- och bygglagen. Riktvärdena ska bidra till att det finns tillräckligt med lämpliga parkeringsplatser på eller nära fastigheten.

Parkeringstalen ska också säkerställa att fastighetsägare tar ansvar för sitt eget parkeringsbehov. För bostäder handlar det främst om att garantera långtidsparkering, medan parkeringstal för verksamheter även kan användas för att påverka valet av färdmedel, särskilt vid 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:

4 kap. 13 § PBL

I en detaljplan får kommunen bestämma

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

8 kap. 9 § PBL

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,
5. personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnadsverk och på annat sätt använda tomten, om det med hänsyn till terrängen och förhållandena i övrigt inte är orimligt, och
6. risken för olycksfall begränsas.

Om tomten ska bebyggas med en byggnad som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola 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 tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

8 kap. 4 § 11 PBL

Ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om laddning av elfordon.

Plan- och byggförordningen, PBF

3 kap. 20 b § PBF

För att uppfylla det krav på laddning av elfordon som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska varje parkeringsplats på parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, bostadshus vara utrustad med ledningsinfrastruktur för laddning av elfordon.

Parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, andra byggnader än bostadshus ska vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon samt ledningsinfrastruktur för sådan laddning till minst en femtedel av parkeringsplatserna.

Första och andra styckena gäller dock endast byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet. Kraven gäller inte byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet. Förordning (2020:274).

3 kap. 20 c § PBF

För att uppfylla det krav på laddning av elfordon som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska parkeringar med fler än tjugo parkeringsplatser alltid vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon, om platserna finns i eller på tomten till en annan byggnad än ett bostadshus och energi används för att påverka inomhusklimatet i byggnaden.

Första stycket gäller inte om byggnaden

1. är avsedd för totalförsvaret eller annars är av betydelse för Sveriges säkerhet, eller
2. ägs och används av en ideell organisation som är ett litet eller medelstort företag i den mening som avses i artikel 2.1 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

Med ideell organisation avses även trossamfund och en registrerad organisatorisk del av ett trossamfund i den mening som avses i lagen (1998:1593) om trossamfund. Förordning (2024:1249).

3 kap. 22 § PBF

De krav som gäller laddning av elfordon i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen och 20 b § detta kapitel behöver inte uppfyllas vid annan ändring av en byggnad än

1. ombyggnad som omfattar byggnadens elektriska infrastruktur i fall då parkeringen är belägen i byggnaden, och
2. ombyggnad som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på parkeringen i fall då parkeringen är belägen på tomten till byggnaden. Förordning (2020:274).

Parkeringspolitik i Uppsala

Styrdokumentet för parkering i Uppsala kommun, inklusive Parkeringstal för Uppsala, baseras på fem 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 fem ovan nämnda mål.

Parkeringspolicy

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

Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun

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. Reglerna är ett steg på vägen mot att nå de fem ovan nämnda målen i kommunens parkeringspolicy.

Program för mobilitet och trafik

Den 22 mars 2022 fattade Kommunfullmäktige beslut om programmet för mobilitet och trafik. Programmet visar vägen för arbetet med resor och transporter fram till år 2050. Målet är att alla resor och transporter inom Uppsala kommun ska ske med hållbara färdmedel.

Handlingsplan för mobilitet och trafik

Den 15 december 2021 fattade Kommunstyrelsen beslut om handlingsplan för mobilitet och trafik. I program för mobilitet och trafik pekas handlingsplanen ut som ett av de dokument som ska tas fram. Handlingsplanen innehåller etappmål för färdmedelsandelar och åtgärder för kommunens arbete med trafik, resor och stadsmiljö under de kommande åren. Handlingsplanen gäller fram till 2030.

Riktlinje för hämta- och lämnafunktion vid förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet

Den 16 december 2025 fattade kommunstyrelsen beslut om riktlinje hämta- och lämnafunktion vid förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet. Riktlinjen ska öka trafiksäkerheten och minska biltrafik vid förskolor, skolor och platser för idrott-, kultur- och fritidsverksamhet genom att styra hämta- och lämnafunktioner och främja gång, cykel och kollektivtrafik.

Parkeringstal – tabeller

På följande sidor redovisas tabeller med parkeringstal för bil respektive cykel. Besöksparkering inkluderas i parkeringstalet, vilket betyder att ungefär tio procent av parkeringsplatserna ska tillgängliggöras för besökande till fastigheten.

Observera att de anvisningar som redovisas på sidan 20–23 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 18–20). Om parkeringstalen inte bedöms tillämpbara 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 för bil är minst 8 bilparkeringsplatser/1 000 kvadratmeter boarea enligt *Tabell 1* nedan. Behovet av att äga en bil bedöms vara minst på centrala platser med god tillgång till närservice 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. 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 bilparkeringsplatser/1 000 kvadratmeter boarea enligt *Tabell 1* nedan.

I [Vägledning för hållbar mobilitet riktad till byggaktörer](#) finns mer information om hur kommunen arbetar med hållbar mobilitet i samhällsbyggnadsprocessens olika delar samt vad som förväntas av byggaktörer som bygger i Uppsala.

Bilnehavet bland studenter och andra boendekategorier är generellt lägre än i befolkningen i stort. För dessa boendekategorier tillämpas därför ett särskilt parkeringstal som främst avser att tillgodose behovet för besökare, personal och studenter.

Parkeringstalen för bostäder är uträknade utifrån boarea för att inte inkludera ytor som inte är en del av boendeytan. Boarea antas vara 80 procent av bruttoarea i tidiga skeden när boarea ännu inte är känd. Vid bygglovsgranskningen kommer kravet på parkeringsplatser att utgå från den boarea som redovisas i ansökan.

	Bilparkering		Cykelparkering	
	Utgångsläge	Lägesbaserat parkeringstal		
Bostäder (platser/1 000 kvadratmeter boarea)	8		5	40
Studentbostäder (platser/1 000 kvadratmeter boarea)		2		40
Bostad med särskild service* (platser/1 000 kvadratmeter boarea)		2		30
Vård- och omsorgsboende (platser/1 000 kvadratmeter boarea)		Särskild parkeringsutredning		30

Tabell 1. Parkeringstal för bostäder. Bilparkeringstalet kan sänkas ytterligare med alternativa parkeringslösningar (sidan. 17-20) *Bostad med särskild service enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) och bostad med särskilt stöd enligt socialtjänstlagen (SoL).

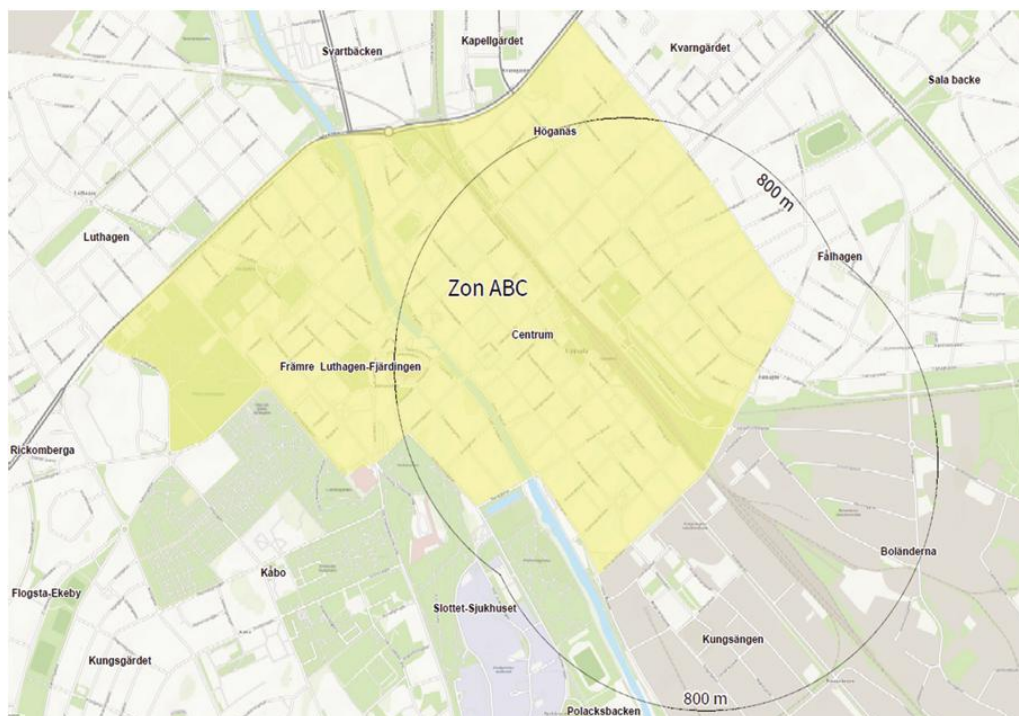
Kriterium	Bilparkering	Radiellt avstånd (se Figur 1 & 2 på sidan 12)	Reduktion
Tillgänglighet med kollektivtrafik	Gångavstånd till Resecentrum	≤800 meter till Resecentrum	-1
	Gångavstånd till hållplats med hög turtäthet	≤300 meter till hållplats med hög turtäthet	-0,5
	Övriga lägen	>800 meter till Resecentrum och >300 meter till hållplats	0
Tillgänglighet till service	Gångavstånd till innerstaden	Omfattar Zon ABC* i centrala Uppsala (Figur 1)	-1
	Gångavstånd till innerstaden eller lokalt centrum	≤300 meter till Zon ABC* enligt Figur 1 eller till lokalt centrum **	-0,5
	Övriga lägen	>300 meter utanför Zon ABC* och >300 meter utanför lokalt centrum **	0
Tillgänglighet med cykel ***	Områden inom centrum (0 - 2 000 meter)	<2 000 meter från Uppsala centrum (Figur 2)	-1
	Centrumnära områden (2 000 - 4 000 meter)	Cirka 2 000 - 4 000 meter från Uppsala centrum	-0,5
	Övriga lägen	>4 000 meter 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 parkerings talet. Det verkliga avståndet motsvaras oftast av det radiella avståndet multiplicerat med en faktor 1,1–1,3.



Figur 2. Svarta cirklar illustrerar 2 kilometer respektive 4 kilometer 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 färdsätt än bil, till exempel god tillgång till kollektivtrafik eller bra cykelinfrastruktur.

För att få en effektiv markanvändning och minska trafiken kan efterfrågan på parkeringsplatser för bil 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 stor, bör parkeringsköp och mobilitetslösningar vara huvudinriktningen.

Cykelparkering ska vara lättillgänglig, tillgodoses nära entréer, möjliggöra en säker förvaring samt bör vara väderskyddad. Behov av plats för cykel- och transportkärror ska övervägas. Vid särskilda verksamhetstyper och beroende på läge finns det möjlighet att reducera parkeringstalet för cykelparkering.

	Bilparkering			Cykelparkering
	Utgångsläge	Lägesbaserat parkeringstal		
Kontor > 200 kvadratmeter (kvm) bruttoarea (BTA) (platser/1 000 kvm BTA)	5		3	30
Mindre lokaler för centrumändamål** < 200 kvm BTA (platser/1 000 kvm BTA)	0*			30
Övriga verksamheter *** > 200 kvm BTA (platser/1 000 kvm BTA)	Särskild parkeringsutredning			35
Stormarknad/handel med skrymmande varor (platser/1 000 kvm BTA)				16
Vård (platser/1 000 kvm BTA)				30
Hotell (platser/1 000 kvm BTA)				8
Lager/industri (platser/1 000 kvm BTA)				10

Tabell 3. Parkeringsstal för verksamheter. *På eller i nära anslutning till en tomt som ska vara tillgänglig och användbar, ska det kunna ordnas minst en tillgänglig och användbar parkeringsplats. ** Handel, service, kontor och andra jämförbara verksamheter. Detta parkeringstal är inte lägesbaserat. *** Gäller som ovan, med undantag för kontor, stormarknad/handel med skrymmande varor, vård, hotell, och lager/industri. För idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet se under avsnitt *Parkering för förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur och fritidsverksamhet*.



Parkeringsstal för förskolor, skolor samt platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet

Om tomten ska bebyggas med lokaler för fritidshem, skola, förskola eller annan jämförlig 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 8 kap. 9 § PBL.

Flexibelt tal för bilparkering

För förskolor, skolor samt idrotts-, kultur- och fritidsanläggningar tillämpas inga generella fasta parkeringstal för bilparkering i Uppsala kommun. Utgångspunkten är att dessa verksamheter ska planeras så att hållbara och aktiva resor prioriteras samt att trafiksäkerheten för barn och unga stärks. Planeringen ska bidra till minskat bilberoende och skapa förutsättningar för bilreducerade eller bilfria miljöer där detta är möjligt.

Behovet av bilparkering ska därför alltid utredas särskilt i varje enskilt projekt genom en parkeringsutredning. Skälet är att verksamheternas förutsättningar varierar betydligt mellan olika delar av kommunen och att generella parkeringstal riskerar att ge en missvisande dimensionering. Även verksamheter inom samma geografiska område kan ha olika tillgänglighet till kollektivtrafik, gång- och cykelvägnät, skolskjuts, närhet till bostäder samt lokala trafikförhållanden.

Skillnaderna är särskilt tydliga mellan tätort och landsbygd. För verksamheter lokaliserade på landsbygden kan avstånden vara längre och tillgången till kollektivtrafik, gång- och cykelvägar mer begränsad, vilket påverkar möjligheten för elever, vårdnadshavare och personal att resa till verksamheten utan bil. Samtidigt varierar förutsättningarna även mellan olika landsbygdsområden. Vissa verksamheter kan ha god tillgång till kollektivtrafik eller skolskjuts, medan andra saknar sådana möjligheter. Detta innebär att en zonindelning med fasta parkeringstal är svår att tillämpa eftersom gränsdragningen mellan olika områden blir diffus och inte fångar de lokala variationerna.

Parkeringsutredningen ska därför utgå från den enskilda verksamhetens lokalisering, tillgänglighet med hållbara färdmedel, trafikmiljö och verksamhetens behov samt möjlighet till samnyttjande av redan befintliga parkeringsytor.

Utredningen ska också visa hur parkeringslösningen kan stödja kommunens mål om minskat bilresande samtidigt som verksamheten fungerar i de fall där alternativ till bil är begränsade.

Hämta- och lämnafunktion

Hämta- och lämnafunktion för förskolor, grundskolor och idrotts-, kultur och fritidsanläggningar ska planeras i enlighet med kommunens *Riktlinje för hämta- och lämnafunktion vid förskolor, skolor och platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet*. Utgångspunkten är att skapa en trygg och säker trafikmiljö och bidra till att fler går, cyklar eller reser kollektivt.

Behovet av angöringsplatser för hämtning och lämning med bil ska bedömas i parkeringsutredningen utifrån den enskilda verksamhetens lokalisering, tillgänglighet med hållbara färdmedel, trafikmiljö och verksamhetens behov samt möjlighet till samnyttjande av redan befintliga parkeringsytor. Korttidsparkering ska utformas så att den inte skapar konflikter med barns rörelsemönster eller försämrar trafiksäkerheten i verksamhetens närmiljö.

Vid dimensionering av bilparkering för gymnasieskolor ska behovet av hämta- och lämnafunktion normalt bedömas som lägre än för yngre skolformer.

Det beror på att resvanorna till och från gymnasiet skiljer sig från förskola och grundskola, då gymnasieelever i högre grad antas klara sina resor självständigt. Andelen elever som hämtas och lämnas med bil bedöms därför vara betydligt lägre än vid förskolor och grundskolor. Samtidigt är andelen resor med kollektivtrafik normalt högre, eftersom gymnasieskolor ofta har större upptagningsområden och eleverna i högre utsträckning använder kollektivtrafik, cykel eller gång som färdmedel.

Parkeringsutredningen ska särskilt beakta tillgången till kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur samt skolans geografiska upptagningsområde. Även för gymnasieskolor ska utgångspunkten vara att främja hållbara färdmedel och begränsa biltrafik i anslutning till verksamheten.

För idrottsanläggningar ska behovet av parkering och angöring för hämta- och lämna samt besökare dimensioneras utifrån verksamhetens vardagsanvändning och de besöksflöden som normalt uppstår under en vanlig vardag. Dimensioneringen bör utgå från anläggningens ordinarie verksamhet och inte från tillfälliga toppbelastningar vid större evenemang eller särskilda arrangemang.

Mobilitetsåtgärder ska prioriteras för att minska behovet av bilresor till anläggningen. Detta kan omfatta god tillgång till cykelparkering, säkra gång- och cykelanslutningar, närhet till kollektivtrafik samt samordnade lösningar för angöring och tillgänglighet. Anläggningen bör förses med så få bilparkeringsplatser som lokaliseringen och verksamhetens faktiska behov medger, samtidigt som tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga säkerställs.

Personalparkering

Ett eventuellt behov av bilparkering för personal ska bedömas särskilt inom ramen för parkeringsutredningen, där kommunen ansvarar för bedömningen. Den ska utgå från kommunens mål att främja hållbara resval till och från arbetet samt i tjänsten, och även beakta tillgången till kollektivtrafik, gång- och cykelvägnät, arbetstider samt lokala förutsättningar för ett hållbart resande.

Cykelparkering

För cykelparkering tillämpas parkeringstal eftersom det ska vara enkelt och attraktivt att välja cykel som färdmedel till och från verksamheten. Parkering ska anordnas i tillräcklig omfattning och med god standard för elever, besökare och personal.

Parkering ska vara lättillgänglig och placerad nära entréer. Omkring hälften av cykelparkeringen ska vara väderskyddad och möjliggöra fastlåsning av cykelns ram. Parkering för tjänstecyklar ska i huvudsak tillgodoses på kvartermark inomhus eller i annat avskilt och väderskyddat utrymme med god säkerhet.

För förskolor ska cykelställen planeras med hänsyn till behovet av plats för cykelkarror och lastcyklar. Detta ställer krav på utformning av cykelparkeringen, ramper och bredd på grindar samt dörrar. En sådan utformning är viktig för att möjliggöra för både vårdnadshavare och personal att använda cykel som ett naturligt färdmedel i vardagen.

	Bilparkering	Cykelparkering
Förskola (platser/barn, elev)	Särskild parkeringsutredning***	0,4
Skola* och idrott-, kultur och fritidsverksamhet (platser/barn, elev)		0,55
Universitet**	Särskild parkeringsutredning	

Tabell 4. Föreslagna parkeringstal för undervisningsverksamhet. Cykelparkering avser både elev, personal och besökare. *Skola avser båda grundskolor och gymnasieskolor. ** Universitet – Administrationsbyggnader beräknas utifrån parkeringstalen för kontor. ***Riktvärdet för förskolor kan vara mellan 0,1 och 0,05 bilparkeringsplatser, och för skolor samt idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet mellan 0,03 och 0,015 bilparkeringsplatser.

Universitetsbyggnader och andra utbildningslokaler

Universitetsbyggnader innehåller ofta lokaler för flera olika verksamheter, exempelvis administration, kontor, undervisningslokaler och/eller föreläsningssalar. Eftersom dessa verksamheter har skilda förutsättningar och genererar olika typer av resor behöver parkeringsbehovet bedömas utifrån byggnadens faktiska användning för att ge en så precis uppskattning som möjligt av antalet parkeringsplatser som ska anläggas.

För undervisningslokaler och föreläsningssalar finns inga fasta parkeringstal för bil, eftersom parkeringsbehovet varierar beroende på verksamhetens omfattning, lokalisering och resvanor. Därför krävs en särskild parkeringsutredning för att bedöma behovet av bilparkering i varje enskilt fall.

Om möjligt bör en uppskattning göras av hur stor andel av byggnaden som används för respektive verksamhet, för att få fram ett relevant parkeringstal

De delar som rymmer administration och kontorsverksamhet kan exempelvis beräknas utifrån gällande parkeringstal för kontor inom aktuellt område.

Föreläsningssalar är ofta ytkrävande och genererar främst resor av studenter, en grupp där bilandelen normalt är låg. Parkeringsplaneringen bör samtidigt utformas för att främja hållbart resande genom att säkerställa god tillgång till cykelparkering med hög säkerhet och tillgänglighet, där del av cykelparkeringsplatserna är väderskyddade.

Särskilda parkeringsutredningar

I vissa projekt krävs särskild parkeringsutredning för att klargöra parkeringsbehovet för bil, detta gäller till exempel för handelsverksamheter, parkeringar vid förskola/skola samt platser för idrotts-, kultur- och fritidsverksamhet. Utredningen ska tas fram av byggaktören 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 besöksstrafik, saknas ett generellt parkeringstal varför en separat parkeringsutredning behöver göras. Exempelvis kan en restaurang i Boländerna generera ett större parkeringsbehov för bil

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 parkering för rörelsehindrade också studeras i en särskild parkeringsutredning.

Särskilda parkeringsutredningar kan även utföras för att vid behov frånga parkeringstalen för bil. Detta gäller i huvudsak vid planering av större förtättnings- 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 i stället 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.

Parkeringstalen 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 är möjligheten till samnyttjande mindre då parkeringen oftast används under större delen av dygnet. Det är också viktigt att kunna möjliggöra för en långtidsuppställning av bilen så att bilresorna minskar. Däremot kan gemensamma parkeringsanläggningar avsedda endast för boende utnyttjas för att kunna säkerställa parkering för boende från olika fastigheter. Även andra kundgrupper än boende kan nyttja samma anläggning, till exempel parkering för handel eller kontor där man reglerar platser med avgift för korttidsparkering. Exempel på detta är mobilitetshuset i Rosendal. För att en fastighetsägare ska kunna tillgodoräkna sig parkeringsplatser på annans fastighet krävs att parkeringstalen uppfylls för båda fastigheterna samt att tillgången till bil- och cykelparkeringsplatserna säkras långsiktigt, exempelvis 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 eller andra aktörer erbjuda fastighetsägare att göra ett så kallat parkeringsköp. Att arbeta med parkeringsköp synliggör kostnaden för parkering. Att samla parkeringar i anläggningar ger dessutom ett ökat gångavstånd till parkering vilket uppmuntrar till att använda andra färdmedel än bilen.

Parkeringsköpen kan göras för hela eller delar av det totala antalet bilparkeringsplatser 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 kravställda parkeringsplatserna. Dessa kommer då att lösas genom ledig kapacitet i närliggande befintlig eller i en 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 på mark som kan användas på ett mer kostnads- och yteffektivt sätt. Parkeringsköp kan dock även göras till ett privat bolag om fastighetsbolaget redan har eller planerar att uppföra en parkeringsanläggning.

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

Flexibla parkeringstal och mobilitetstjänster

Med flexibla parkeringstal erbjuds fastighetsägare en reducering 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 fungera är att det finns höga ambitioner att arbeta med mobilitetstjänster, både i planerings- och förvaltningskedet.

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 åt 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 är god på bra cykelstråk.

Rabatten ges i proportion till den förväntade effekten av mobilitetspaketen.

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

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. Mobilitetspaketen förväntas öka samtliga boendes upplevda tillgång till olika färdmedel.

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.

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 reduceringen 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 bindningstid 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. För mer information, se *Vägledning för hållbar mobilitet riktad till byggaktörer* för ytterligare information.

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

Anvisningar

Parkering för boende

Bilparkering ska i första hand ordnas på kvartersmark. När det inte finns möjlighet att ordna dessa på kvartersmark kan parkering i stället lösas genom friköp av platser i närliggande parkeringsanläggningar, servitutsavtal eller nyttjanderättsavtal (minst 25 år).

Uppsala kommun införde boendeparkering i centrala delar under 1990-talet. Det finns inga planer på att utöka systemet till fler områden. Centrumnära parkering ska främst användas för korttidsparkering, inte långtidsuppställning.

Om gatuparkeringar upptas av långtidsparkerade fordon minskar tillgängligheten, vilket underminerar boendeparkeringens syfte. Kommunen erbjuder inga generella lösningar för boende utan parkeringsmöjlighet inom den egna fastigheten.

Besöksparkering inkluderas i parkeringstalet, vilket betyder att ungefär tio procent av parkeringsplatserna ska tillgängliggöras för besökande till fastigheten. 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 Boverkets nya byggregler. Generellt ska friyta prioriteras över cykelparkering på tomtmark i enlighet med 8 kap. 9 § PBL. 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. Besöksparkering för cykel inkluderas i parkeringstalet för cykel. Besöksparkering kan placeras exempelvis på förgårdsmark, eller på utvalda begränsade delar av bostadsgården.

Parkering för verksamheter

Personalparkering, för både bil och cykel, ska ordnas på kvartersmark eftersom det är fråga om uppställning under längre tid. När det inte finns möjlighet att ordna bilparkeringsplatser på kvartersmark, kan parkering i stället ordnas genom friköp av platser i närliggande parkeringsanläggningar, servitutsavtal eller nyttjanderättsavtal.

För att inte ta upp plats i cykelställen på allmän plats 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 byggnaden eller på kvartersmark vara ett alternativ.

Besöksparkering för bil ska lösas i första hand på kvartersmark eller genom friköp av platser i närliggande parkeringsanläggningar. Om detta inte är möjligt kan verksamheten hänvisa besökare till befintliga allmänna parkeringsanläggningar i området. För verksamheter med många bilburna besökare är det dock inte lämpligt att enbart hänvisa till parkeringsanläggningar, eftersom det kan skapa kapacitetsbrist och ökad trafikbelastning i området.

Cykelparkering för verksamheter bör anläggas så nära entréer som möjligt. Möjligheten bör övervägas att ersätta kantstensparkering till förmån för attraktivt placerade cykelparkeringsplatser.

Parkering för rörelsehindrade

I enlighet med Boverkets byggregler, på eller i nära anslutning till en tomt som ska vara tillgänglig och användbar, ska det kunna ordnas minst en tillgänglig och användbar parkeringsplats för fordon. Parkeringsplatsen ska utformas och placeras så att det är möjligt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att självständigt använda parkeringsplatsen. Det gäller samtliga bostads- och verksamhetstyper.

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 fem meter bred.

För bostäder ska parkeringsplatser för personer med rörelsehinder kunna anordnas på kvartersmark vid behov. På eller i nära anslutning till en tomt som ska vara tillgänglig och användbar, ska det kunna ordnas minst en tillgänglig och användbar parkeringsplats. Vid samlade parkeringsanläggningar bör det gå att anordna parkeringsplatser för personer med rörelsehinder inomhus i nära anslutning till hissar. Utformningskriterierna för parkeringsplats för rörelsehindrade enligt Boverkets nya byggregler ska följas. En anpassning ska också göras utifrån verksamheten, exempelvis kan en vårdinrättning behöva fler antal besöksplatser för personer med rörelsehinder.

Parkeringsefterfrågan vid ombyggnation eller ändrad användning

Om parkeringsefterfrågan ökar vid ombyggnad eller ändrad användning av en byggnad 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 det endast ställs krav på de extra parkeringsplatser som ombyggnaden eller den ändrade användningen medför.

Parkeringsköpsbelopp för bilparkeringsplatser som redan är friköpta kan inte betalas tillbaka om parkeringsefterfrågan minskar vid ombyggnad eller ändrad användning. Gällande avtal kan med anläggningsägarens medgivande sägas upp eller överlåtas, då gäller vanliga civilrättsliga avtalsregler.

Markparkeringar och parkeringsanläggningar

Ytkrävande markparkering ska undvikas så långt det är möjligt. Genom att reglera frytan kan man begränsa möjligheten att anlägga markparkering. I stadens ytterområden kan markparkering verka vara det enda alternativet ur ekonomiskt hänseende. Vid utrymmeskonflikt mellan frytor och parkering ska man i första hand ordna fryta enligt 8 kap. 9 § PBL.

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 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 byggnaden.

Parkering som ett styrmedel 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.