



Parkeringsprogram för Huddinge kommun

KS-2014/1646.353
Antagen av kommunfullmäktige den 14 mars 2016

Huddinge kommun
PARKERINGSPROGRAM FÖR HUDDINGE KOMMUN
Diarienummer: KS2014/1646.353
Utgåva: Mars, 2016

Parkeringsprogram för Huddinge kommun

Beställare: Kommunstyrelsen

Styrgrupp: Annika Feychting, chef gatu- och trafiksektionen
Charlotta Thureson Giberg, chef för mark- och exploateringssektionen
Christina Gortcheva, chef för plansektionen
Gunilla Sundström, programansvarig samhällsbyggnadsavd. (fr.o.m. 20151008)
Gunilla Vastesson, chef för staben samhällsbyggnadsavd. (fr.o.m. 20151008)
Heléne Hill, samhällsbyggnadsdirektör (fr.o.m. 20151008)
Linda Hillner, utvecklingsledare samhällsbyggnadsavd. (fr.o.m. 20151008)
Pia Forsberg, näringslivschef (fr.o.m. 20151008)
Sara Andersson, programansvarig samhällbyggnadsavd. (fr.o.m. 20151008)
Signe Wernberg, programansvarig samhällsbyggnadsavd. (fr.o.m. 20151008)

Arbetsgrupp:

Alexandra Mattsson, gatu- och trafiksektionen
Annika Löfmark, gatu- och trafiksektionen
Gustav Hector, mark- och exploateringssektionen
Isabelle Stöckel, projektledare
Jessica Elmgren, gatu- och trafiksektionen
Joel Edding, översiktsplanerare
Johanna Pettersson, staben
Kurt Lundvall, plansektionen
Lena Fyrvald, staben
Lisa Kroon, gatu- och trafiksektionen
Lotta Berggren, gatu- och trafiksektionen
Lukas Eliasson, gatu- och parkdriften
Nazette Strandberg, gatu- och parkdriften
Nicklas Lord, gatu- och trafiksektionen
Maria Springman Kjell, plansektionen
Tora Landgren, projektledare (fr.o.m. 20150203)
Rebecca Bergendahl, gatu- och trafiksektionen
Signe Wernberg, mark- och exploateringssektionen

Konsultstöd har erhållits från Trivector Traffic och Trafikutredningsbyrån AB.

Formgivning: berg.se
Omslagsillustration: Rebecca Elfast
Bilder från Huddinge kommuns bildbank samt Mostphotos.

Sammanfattning

Huddinge kommuns befolkning ökar och Översiktsplan 2030 slår fast att kommunen ska växa i takt med länet. De nya bostäderna ska framförallt skapas genom förtätning i kollektivtrafikhärlägen med spårburen kollektivtrafik. För att kunna ta hand om befolkningstillväxt ställs krav på ett tillgängligt och robust transportsystem. För att kunna planera och utforma framtidens transportsystem tog Huddinge kommun år 2013 fram en trafikstrategi. Trafikstrategin beskriver den riktning som kommunen vill nå genom sitt arbete med trafikfrågor de kommande åren. Följande strategiska huvudinriktning formulerades i trafikstrategin:

- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering.
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

För att strategin ska få effekt måste den preciseras i en konkret åtgärdsplan, även kallad trafikplan. Trafikplanen utgörs av nio olika åtgärdsplaner, varav parkeringsprogrammet är en av dem. Parkeringsprogrammet kommer följas av en handlingsplan för parkering. Syftet med parkeringsprogrammet är att ta fram verkningsfulla och användbara redskap för att kunna fatta väl avvägda beslut som leder mot översiktsplanens inriktning samt trafikstrategins mål och vision. En viktig utgångspunkt för parkeringsprogrammet är att ta till vara på bra kollektivtrafiklägen och därmed göra skillnad på hur parkering bör planeras, utformas och regleras.

Följande inriktningsmål har tagits fram för parkeringsprogrammet:

- Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i goda kollektivtrafiklägen för att marken ska kunna användas effektivare.
- Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka.
- Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader.
- Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter.

Parkeringsprogrammet beskriver vilka åtgärdsförslag och riktlinjer som behövs för en fungerande parkeringssituation i Huddinge kommun. Programmet ska bidra till att fler väljer kollektivtrafik för längre resor och gång- och cykeltrafik för kortare resor. Parkeringsprogrammet är ett viktigt verktyg för att kommunens politiker och tjänstemän ska kunna fatta väl avvägda beslut som bidrar till utvecklingen i enlighet med de mål som anges i kommunens övergripande styrdokument.

Innehåll

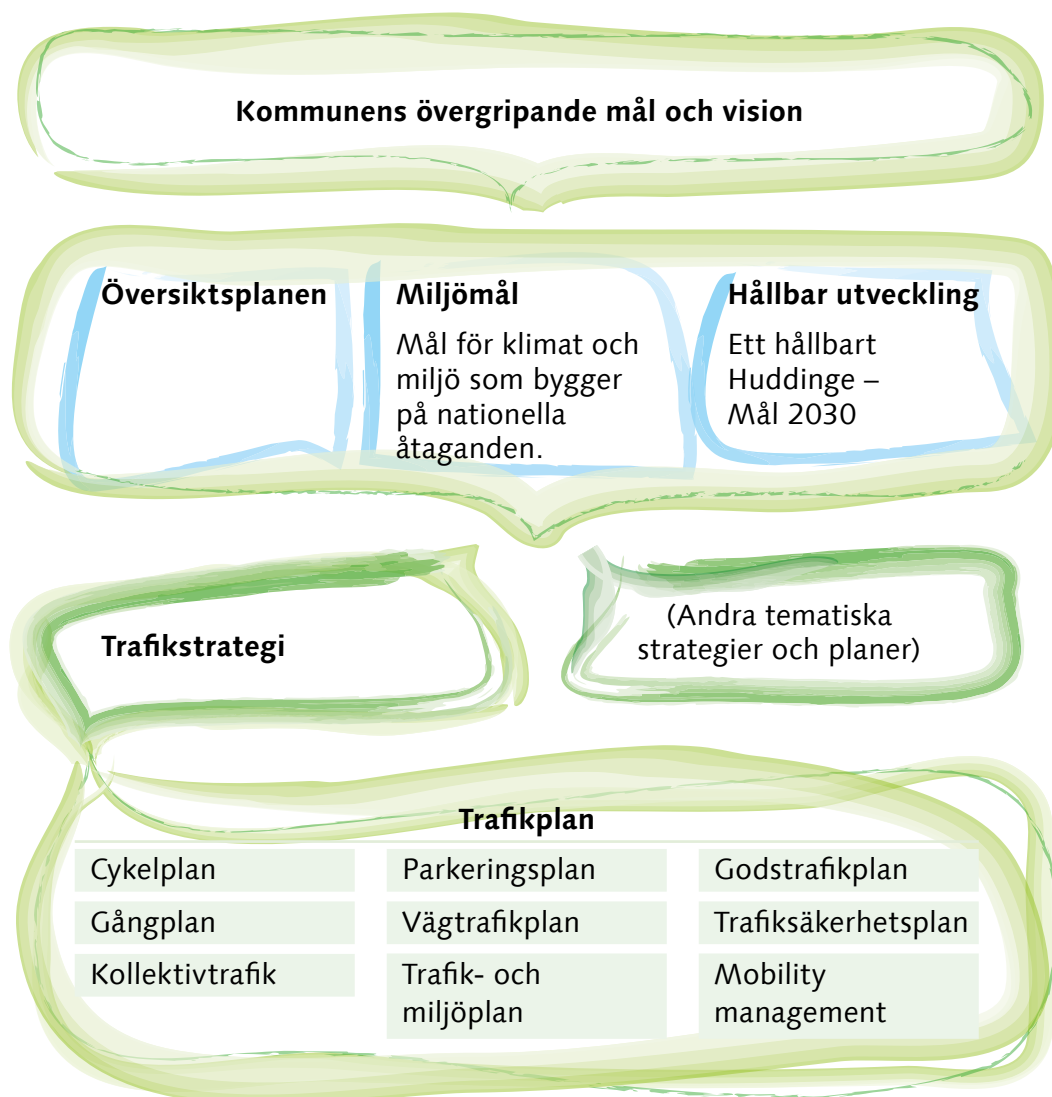
1. Bakgrund	5
1.1 Dokumenthierarki	5
1.2 Utgångspunkter	6
1.3 Syfte	7
2. Målsättningar	8
2.1 Övergripande mål.....	8
2.2 Mål för parkering.....	9
3. Huddinges zoner	12
3.1 Zon A – mycket stationsnära lägen.....	13
3.2 Zon B – stationsnära lägen.....	13
3.3 Zon C – övriga kommunen.....	13
4. Riktlinjer för parkering	14
4.1 Prioritering mellan användargrupper	15
4.2 Acceptabla gångavstånd till parkering	15
4.3 Tidsreglering för att prioritera olika grupper.....	17
4.4 Parkeringsavgifter	17
4.5 Utformning av cykelparkering vid nybyggnation.....	18
4.6 Utformning av bilparkering vid nybyggnation.....	21
4.7 Infartsparkering/pendlarparkering	23
4.8 Parkering för funktionsnedsatta	24
4.9 Motorcykel- och mopedparkering	25
4.10 Bilpoolsplatser och laddplatser för elfordon	25
4.11 Parkeringstal.....	26
4.12 Flexibla parkeringstal.....	27
5. Förslag till parkeringsplan.....	30
Bilaga 1 – Parkeringstal.....	31
Bilaga 2 – Bakgrund till parkeringstalen.....	36
Bilaga 3 – Kartunderlag.....	42

1. Bakgrund

1.1 DOKUMENTHIERARKI

Huddinge kommuns parkeringsprogram är en följd av Huddinges trafikstrategi – *Trafikstrategi för Huddinge kommun* – med gång-, cykel- och kollektivtrafik i fokus som antogs av kommunfullmäktige i maj 2013. Trafikstrategin förhåller sig i sin tur till ett antal utvecklingsplaner samt nationella och lokala mål.

Trafikstrategin, med eventuellt efterföljande program, ska preciseras i en trafikplan. Trafikplanen utgörs av nio åtgärdsplaner, varav parkeringsplanen är en av dem. Innan parkeringsplanen tas fram behöver inriktningen för denna tydliggöras i ett parkeringsprogram. Planerna ska bidra till att de övergripande målen i trafikstrategin uppfylls. I nedanstående bild kan man se hur de olika dokumenten förhåller sig till varandra.



Figur 1: Schematisk bild över trafikstrategins dokumenthierarki

1. Bakgrund

Trafikstrategins huvudinriktning är:

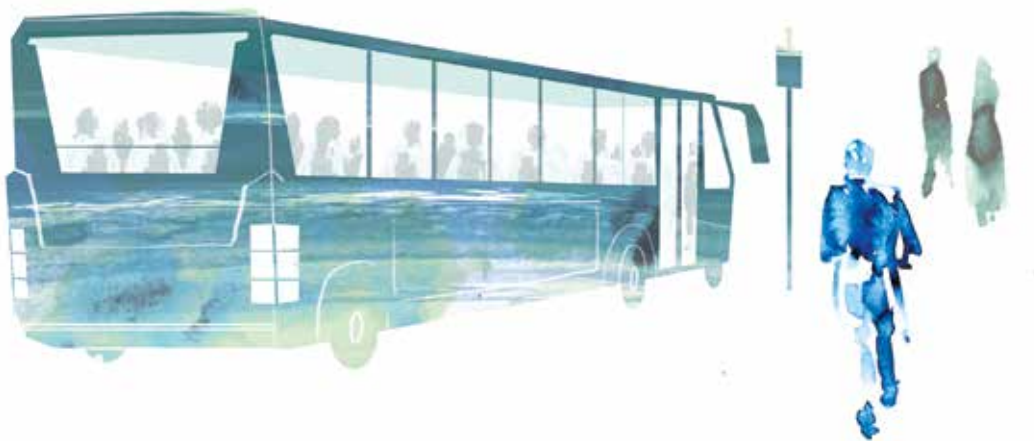
- Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.
- Kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering.
- Bebyggelse- och trafikplaneringen ska vara samordnad.

1.2 UTGÅNGSPUNKTER

En växande region

Stockholm är en region som växer. Befolkningsprognosen från Tillväxt, miljö och regionplanering pekar på att länets befolkning kan öka från drygt 2 miljoner till närmare 3,2 miljoner år 2050. Ökningen beräknas bli som störst fram till år 2020, då Stockholms län väntas öka med 35 000 personer¹ årligen vilket motsvarar två fullsatta SL-bussar varje dag².

I Huddinge kommuns Översiktsplan 2030 slås fast att kommunen ska växa i takt med länet, vilket kan innebära att befolkningen ökar från drygt 100 000 invånare till någonstans mellan 120 000 till 150 000 invånare år 2030. Detta ska primärt ske genom förtätning i kollektivtrafik nära lägen med spårburen kollektivtrafik eller vid kollektivtrafikstråk som ingår i stamnätet. Fram till år 2024 kommer den största relativa befolkningsökningen ske i åldersgrupperna 10–15 år samt 65 år och äldre.³



1 TMR Rapport 1:2012

2 Stockholms Handelskammare, SWOT Stockholm 2012

3 Huddinge kommun, 2015, Befolkningsprognos 2015–2024

Varför behövs ett parkeringsprogram?

Parkeringsfrågorna utgör en viktig del av samhällsplaneringen och kommunen har ett övergripande ansvar för planeringen av parkeringar enligt plan- och bygglagen. I detta ansvar ingår att utforma en parkeringspolitik och en parkeringsplanering för kommunen. Kommunen har dock inget ansvar att ordna parkering. Det ansvaret åligger den enskilda fastighetsägaren. I plan- och bygglagen (2010:900) regleras parkering i 4 kap 13 § och 8 kap 910 §§. För att tydliggöra hur kommunen avser hantera parkeringsfrågorna är ett parkeringsprogram viktigt. Både kommunens översiktsplan och trafikstrategi pekar på behovet av ett förändrat förhållningssätt till planering av parkering.

Kommunfullmäktige anger i sitt uppdrag den 10 april 2012 att ett parkeringsprogram med riktlinjer är ett viktigt redskap för att Huddinge kommun ska kunna fatta väl avvägda beslut som leder mot översiktsplanens inriktningsbeslut och som följer trafikstrategins riktlinjer.

Parkeringsprogrammet ska utgå från att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik. Det ska bland annat ske genom att undvika ytkrävande markparkeringslösningar och genom att begränsa antalet arbetsplatsparkeringar i kollektivtrafikhöga lägen vid planläggning och bygglov. Parkering kräver stora ytor och begränsar ofta storleken på exploateringen, vilket medför mindre ytor för bostäder, service och arbetsplatser i attraktiva lägen. Det här motverkar målen i översiktsplanen på flera områden. En viktig utgångspunkt för parkeringsprogrammet är att ta till vara på bra kollektivtrafiklägen och därmed göra skillnad på hur parkering bör utformas, både med tanke på markutnyttjande och antal parkeringsplatser utifrån hur bra kollektivtrafiken är.

Huddinge kommun har varierad bebyggelse vilket gör bilen till ett viktigt transportmedel även i framtiden. Genom att ta fram ett parkeringsprogram tydliggörs parkeringsfrågorna och säkerställer att kommunens mark används på bästa sätt utan att äventyra transportsystemets funktion. För att trafiksystemet ska fungera effektivt måste andelen bilresor minska. Genom att fler av Huddinges invånare väljer att gå, cykla och åka kollektivt får vi förutsättningar att skapa fungerande och framkomlig biltrafik.

1.3 SYFTE

Syftet med parkeringsprogrammet är att ta fram verkningfulla och användbara redskap för att kunna fatta väl avvägda beslut som leder mot översiktsplanens inriktning samt trafikstrategins mål och vision. Parkeringsprogrammet ska bidra till att fler väljer kollektivtrafik för längre resor och gång- och cykeltrafik för kortare resor.

2. Målsättningar

Målen för parkering har formulerats med utgångspunkt i kommunens styrande dokument samt den inriktning som fullmäktige angivit för parkeringsprogrammet.

2.1 ÖVERGRIPANDE MÅL

Huddinge kommuns övergripande mål anges i kommunens strategiska dokument, främst översiktsplanen, Översiktsplan 2030. Mål finns också formulerade i kommunens trafikstrategi samt dokumentet Mål och budget 2015. I tabellen nedan ges exempel på mål och riktlinjer från dessa dokument som påverkar inriktningen för parkeringsverksamheten i kommunen.

MÅL	DOKUMENT
Kommunens vision är att Huddinge ska vara en av de tre mest populära kommunerna i Stockholms län att bo, besöka och verka i.	ÖP 2030, sidan 11
Kommunen ska aktivt planera för att öka andelen kollektiv-, cykel- och gångresor genom att bygga där kollektivtrafikens turtäthet främjas.	ÖP 2030, sidan 35
Parkeringsprogram med följande parkeringsplan ska tas fram. Genom att ta fram detta kan frågan tydliggöras och säkerställa att kommunens mark används på bästa sätt utan att äventyra transportsystemets funktion.	ÖP 2030, sidan 37
I detaljplane- och bygglovsprocessen ska cykelparkering och bilparkering behandlas likvärdigt men vid utrymmesbrist prioriteras cykelparkering.	ÖP 2030, sidan 37
Det övergripande målet är att andelen transporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka. Samtliga av kommunens åtgärder i transportsystemet ska bidra till att detta uppnås.	Trafikstrategin sidan 17
Kommunen ska verka för beteendeförändringar och i vissa fall använda ekonomiska styrmedel för att utsläppen från transportsektorn ska minska.	ÖP 2030, sidan 26

Figur 2. Övergripande mål och riktlinjer ur Huddinge kommuns strategiska dokument.

2.2 MÅL FÖR PARKERING

I uppdraget att ta fram ett parkeringsprogram för Huddinge kommun anges att kollektivtrafiken ska prioriteras bland annat genom att:

- Undvika ytkrävande markparkeringslösningar i kollektivtrafikhöga lägen.
- Vid planläggning och bygglov begränsa antalet arbetsplatsparkeringar i goda kollektivtrafiklägen.
- Grundprincipen ska vara att den som nyttjar bilparkeringsplatsen ska betala kostnaden för platsen. Principen ska inte tillämpas där kollektivtrafiken är bristfällig (långt till hållplatser och gles mellan turer) och där det inte råder konkurrens om marken.
- Cykelparkering prioriteras före bilparkering.

Utifrån övergripande målsättningar och ovanstående inriktning för programmet har dessa inriktningsmål tagits fram:

INRIKTNINGSMÅL FÖR PARKERING	
A	Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i goda kollektivtrafiklägen för att marken ska kunna användas effektivare. ⁴
B	Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka.
C	Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader.
D	Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter. ⁵

Figur 3. Inriktningsmål för parkering inom Huddinge kommun.

För respektive mål finns indikatorer och förslag till hur dessa ska följas upp.

4 Goda kollektivtrafiklägen avser lokala centrum enligt ÖP (Huddinge, Trångsund, Skogås, Stuvsta, Masmö/Vårby Haga och Vårby gård), samt den regionala kärnan Flemingsberg. När busstrafiken utvecklas i stamnätet kan även närhet till tät busstrafik, till exempel stombusslinjehållplatser definieras som lägen med god kollektivtrafik.

5 Med viktiga målpunkter avses centrumområden och besöksintensiva verksamheter/lokaler.

Uppföljning av målen

Här ges en beskrivning av vad respektive mål avser och hur målen kan följas upp. Hur arbetet för att nå målen ska bedrivas anges i parkeringsriktlinjerna, se kapitel 4.

Mål A: Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i goda kollektivtrafiklägen för att marken ska kunna användas effektivare.

För att kunna förtäta Huddinge i lägen med attraktiv kollektivtrafik behöver marken användas mer effektivt. Markparkering kräver stora ytor och behöver minska i omfattning så att marken kan nyttjas till andra ändamål. För att åstadkomma detta kan markparkering behöva ersättas med mer yteffektiva parkeringslösningar, så som parkeringshus eller garage, gärna integrerat med andra verksamheter. Ny markparkering bör undvikas.

Förslag till indikatorer för uppföljning:

- Antal markparkeringsplatser inom 600 meters radie från goda kollektivtrafiklägen.
- Antal markparkeringsplatser inom 1200 meters radie från goda kollektivtrafiklägen.⁶

Inventering bör ske minst vart annat år samt vid behov i samhällsbyggnadsprojekt. Den inventering som genomförts under 2014 fungerar som referens för nuläget för att kunna följa upp att en minskning sker över tid.

Mål B: Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka.

Förutsättningarna för att öka andelen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer är bäst i tätbebyggda områden med attraktiv kollektivtrafik. För att stödja detta ska planering och reglering av parkering – tillsammans med övrig stads- och trafikplanering – bidra till att fler väljer att gå, cykla och åka kollektivt till målpunkter (till exempel arbetsplatser, besöksmål och handel).

Förslag till indikatorer och metod för uppföljning:

- Färdmedelsfördelning för resor som startar eller slutar i kommunen. Mäts genom en resvaneundersökning.⁷
- Färdmedelsfördelning till specifika målpunkter före och efter att en förändring som rör parkering genomförs. Mäts genom exempelvis intervjuer och enkäter med berörda.
- Antalet resenärer i kollektivtrafiken i förhållande till invånarantalet.⁸

6 600 respektive 1200 meters radiellt avstånd nämns i kommunens trafikstrategi som lämpliga planeringsmått för ny bebyggelse i stationsnära lägen.

7 Mäts i kommunens övergripande resvaneundersökning som sker vart femte år i samband med uppföljning av kommunens Trafikstrategi. Mätningen ska användas för att följa upp denna indikator.

8 Gemensamt mått för Sveriges Ekokommuner där Huddinge kommun är medlem. Mäts i kommunens miljömålsuppföljning. Mätningen ska användas för att följa upp denna indikator.

Mål C: Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader.

I goda kollektivtrafiklägen är det ofta stor konkurrens om marken. I dessa lägen finns det skäl att ha en mer marknadsmässig kostnad för parkering för att efterfrågan inte ska bli konstlat hög. Att avgiftsbelägga parkering är ett sätt att påverka efterfrågan på parkeringsplatser.

En parkeringsplats är aldrig gratis vare sig den anläggs och/eller underhålls av kommunen eller enskild. Det är önskvärt att de som använder parkeringsplatser är med och betalar i större utsträckning än idag. Att parkering på kommunens gatumark avgiftsbeläggs innebär att det blir enklare att styra boende och arbetande till parkering på exempelvis kvartersmark eftersom alternativet till att parkera avgiftsfritt på gatumarken försvinner. I bostadsfastigheter i goda kollektivtrafiklägen bör de som inte äger bil inte behöva vara med och subventionera parkeringsplatser vid bostaden. Hela kostnaden för parkering bör därför vara skild från ordinarie bostadshyra så att endast de som väljer att nyttja en parkeringsplats betalar parkeringskostnaden. Gästparkering och parkering för rörelsehindrade bör undantas från denna princip.

Förslag till indikator för uppföljning:

- Andel nybyggda bostäder och verksamheter där hela parkeringskostnaden frikopplas från hyran.

Mål D: Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter.

Vid viktiga målpunkter med stort besöksantal (exempelvis centrumområden och besöksintensiva verksamheter) ska tillgängligheten för besökare som reser med cykel alltid vara mycket hög. Det kräver att tillräckligt mycket cykelparkering av god kvalitet finns nära målpunkten.

Även de som måste resa med bil ska ha en hög tillgänglighet. För att åstadkomma en hög tillgänglighet på bilparkering behöver parkeringsplatserna regleras så att det alltid finns ett rimligt antal lediga platser. Genom en väl avvägd reglering av bilparkering kan omsättningen öka och samma parkeringsplats användas av fler bilister under dygnet. Det bidrar till att tillgängliggöra målpunkten för bilburna besökare och skapa ett större kundunderlag för handeln.

Förslag till indikatorer för årlig uppföljning:

- Beläggning på cykelparkeringar vid centrum och övriga målpunkter.⁹
- Beläggning på besöksparkering för bil. För en god tillgänglighet bör beläggningen under den mest belastade timmen vara 80–85 procent.¹⁰

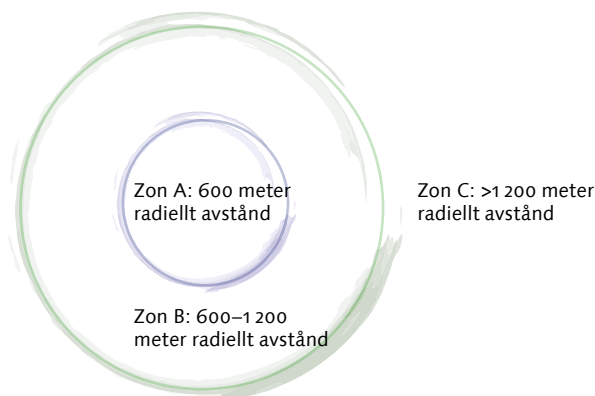
⁹ Det är viktigt att ha i åtanke att en låg beläggingsgrad kan indikera att cykelparkeringen inte är tillräckligt nära målpunkten eller av undermålig kvalitet och därför inte utnyttjas.

¹⁰ För besöksparkeringen är en beläggingsgrad på 80-85 procent önskvärt för att det inte ska finnas ett överutbud av parkering samtidigt som det alltid ska finnas ledig parkering så att det är lätt att hitta en parkeringsplats. Källa: Donald Soup (2005), *The High Cost of Free Parking*.

3. Huddinges zoner

I och med att kommunen består av områden med skiftande karaktär och förutsättningar, används en zonindelning i detta parkeringsprogram för att kunna ställa olika krav på parkering utifrån möjligheten att resa på annat sätt än med bil.

Kommunen har delats in i tre zoner utifrån närheten till attraktiv kollektivtrafik: A, B och C. Zon A är områden som är mycket stationsnära, zon B är stationsnära lägen och zon C är resterande delar av kommunen. Zonindelningen utgår från kommunens översiktsplan och Trafikstrategi där ett radiellt avstånd (fågelvägen) på 600 meter respektive 1 200 meter från spårbunden kollektivtrafik anges som planeringsmått vid anläggande av nya bostäder och verksamheter.¹¹ Typskissen nedan visar zonindelningens princip. Mittpunkten utgår från respektive spårstations entré/er. Vid de spårbundna stationer som har fler än en entré har de radiella avstånden för respektive stationsentré tillsammans bildat en zon. Zonkartor har tagits fram av Spacescape i rapporten Stationsnära lägen (2012) som används för att följa upp Trafikstrategin.¹² Zonindelningen görs tillgänglig som ett skikt i Solen, Huddinge kommuns geografiska informationssystem.



Principskiss över zonindelningen.

Det har även gjorts en anpassning till befintlig bebyggelsestruktur av zon A. Anpassningen till den befintliga bebyggelsen syftar till att kunna följa upp det faktiska gångavståndet till stationen. När ny bebyggelse planeras inom 600 meters radie från spårstation kan det faktiska gångavståndet vara olika långt beroende på hur den befintliga bebyggelsestrukturen ser ut. Gång- och gatuvägnätets sträckning kan begränsas av både kvartersformer, barriärer och avstängda områden. Det faktiska gångavståndet till station ska beaktas i exploateringsprojekt som ett komplement till det radiella avståndet. Det är dock de radiella avstånden som ska vara gällande inriktning vid planering. Även det uppmätta gångavståndet görs tillgängligt som ett skikt i Solen, Huddinge kommuns geografiska informationssystem.

¹¹ Ett radiellt avstånd på 600 meter motsvarar ett ungefärligt gångavstånd på 780 meter, medan 1 200 meter motsvarar drygt 1 560 meters gångavstånd. Ungefärligt gångavstånd beräknas genom att multiplicera fågelvägen med 1,3.

¹² Stationsnära lägen – Utgångsläge 2012 och förslag på uppföljningsrutiner för Huddinge kommun. Spacescape (2012).

Vart efter området inom 600 meters radie exploateras kommer det faktiska gångavståndet från stationerna att förändras. Zonerna som är anpassade till bebyggelse bör därför uppdateras i takt med att bebyggelse tillkommer eller exempelvis vart femte år.

3.1 ZON A – MYCKET STATIONSNÄRA LÄGEN

I zon A, områden som kategoriseras som mycket stationsnära, finns motiv till lägre bilparkeringstal och annan reglering än i zon B och C. Detta i och med den goda tillgängligheten till attraktiv och beständig kollektivtrafik. Att reglera på ett annat sätt innebär en anpassning av tidsreglering och avgiftsbeläggning till förutsättningarna i denna zon. Det är ofta högre konkurrens om marken i mycket stationsnära lägen. Detta medför högre krav på effektivt markutnyttjande än på de platser där det inte är lika stor konkurrens om marken. Yteffektiva parkeringslösningar bör eftersträvas i denna zon och markparkering undvikas.

Följande områden ingår i zon A:

- Flemingsberg
- Huddinge centrum
- Stuvsta
- Trångsund
- Skogås
- Masmö/Vårby Haga
- Vårby gård

När nya spårstationer tillkommer behöver zonindelningen justeras så att även dessa omfattas av zon A.

3.2 ZON B – STATIONSNÄRA LÄGEN

Zon B utgörs av området mellan zon A och zon C, det vill säga området mellan cirka 600 och 1200 meter (radiellt avstånd) från spårstationer. Dessa områden har ett maximalt gångavstånd på 1500 meter till attraktiv kollektivtrafik, men tillgängligheten är inte lika hög som i zon A. Bilparkeringstalen kan därför motiveras att vara något högre i zon B än i zon A. Konkurrensen om marken är i dessa lägen fortfarande hög och yteffektivitet bör eftersträvas även i denna zon. Parkeringsregleringen i zon B anpassas till förutsättningarna med ett längre gångavstånd till spårbunden kollektivtrafik än i zon A.

3.3 ZON C – ÖVRIGA KOMMUNEN

Zon C utgörs av övriga kommunen, det vill säga de områden som inte täcks in av zon A eller B. Här är tillgängligheten till spårbunden kollektivtrafik lägre, vilket motiverar högre bilparkeringstal än i de två andra zonerna samt en anpassad parkeringsreglering till förutsättningarna i zon C.

4. Riktlinjer för parkering

I detta kapitel beskrivs riktlinjer för arbetet med parkering. Vissa riktlinjer är tillämpbara i en zon, medan andra riktlinjer är mer generella och tillämpbara i hela kommunen. Syftet med riktlinjerna är att beskriva hur arbetet för att uppnå de mål som formulerats ska bedrivas.

Vilka parkerar i kommunen?

För att kunna föreslå verkningsfulla riktlinjer och åtgärder kopplat till parkering krävs att man vet vilka grupper som parkeringen är avsedd för. Följande grupper parkerar i kommunen:

- Besökare
- Boende
- Pendlarparkerare
- Arbets- och studiependlare

Besökare behöver ha tillgång till cykel- och bilparkering i centrumområden, vid bostäder och verksamheter. Denna grupp parkerar oftast en kortare tid för att kunna utträta olika ärenden som besök, shopping, bankärenden, lunch och liknande. Besökare har krav på att parkeringen finns nära målpunkten.

Boende behöver ha tillgång till cykel- och bilparkering. Vid bostaden behövs cykelparkering inomhus och utomhus för att skapa en hög attraktivitet. De boende som äger bil kan delas upp i två grupper:

- De som använder bilen i stort sett dagligen. Hit räknas exempelvis de som pendlar till och från arbetet med bil och således behöver ha parkeringsplats inom gångavstånd från hemmet på morgonen och på kvällstid.
- De som inte använder bilen dagligen utan snarare veckovis eller månadsvis och som av den anledningen behöver en parkeringsplats under hela dygnet.

Pendlarparkerare är de som parkerar sin cykel eller bil vid en kollektivtrafikknutpunkt för att sedan fortsätta sin resa med kollektivtrafiken.

Arbets- och studiependlare till Huddinge består av dem som arbetar eller studerar i kommunen och behöver cykel- eller bilparkering dagtid inom acceptabelt gångavstånd från en arbetsplats/studieplats.

4. Riktlinjer för parkering

Följande riktlinjer har tagits fram:

- Prioritering mellan användargrupper
- Acceptabla gångavstånd till parkering
- Tidsreglering för att prioritera olika grupper
- Parkeringsavgifter
- Utformning av cykelparkering vid nybyggnation
- Utformning av bilparkering vid nybyggnation
- Infartsparkering
- Parkering för funktionsnedsatta
- Parkering för motorcykel och moped
- Bilpoolsplatser och laddplatser för elfordon
- Parkeringstal för cykel och bil
- Flexibla parkeringstal

4.1 PRIORITERING MELLAN ANVÄNDARGRUPPER

RIKTLINJE

Cykelparkering ska alltid lokaliseras närmare målpunkt jämfört med bilparkering.

Bilparkering på kommunal gatumark prioriteras för besökare, angöring/leveranser och parkering för funktionsnedsatta.

Bil- och cykelparkering för boende, arbetande och pendlare bör ske på kvartersmark.

Denna riktlinje beskriver vilka användargrupper som bör prioriteras för parkering i de olika zonerna. Hur prioriteringen ska ske beskrivs i följande riktlinjer.

I zon A och B bör bilparkering på kommunens gatumark i första hand prioriteras för besökare, angöring/leveranser och funktionsnedsatta. Det skapar en hög tillgänglighet för de som inte har tillräckligt bra alternativ till att resa med bil. Behoven för små leveranser och kortare angöring och funktionsnedsatta är ofta svårt att tillgodose på annat sätt än på gatumark, varför de också är högt prioriterade. Större varuleveranser och angöring för exempelvis livsmedelsbutiker och dylikt löses i första hand på kvartersmark.

Bilparkering för boende och arbetande bör ske på kvartersmark. Arbetande i zon A och B har också god möjlighet att åka kollektivt till arbetet i och med att målpunkter i dessa zoner är inom gångavstånd från spärstation. I zon C finns ingen uttalad prioriteringsordning.

4.2 ACCEPTABLA GÅNGAVSTÅND TILL PARKERING

Cykelparkering

Närhet är den absolut viktigaste faktorn vid planering av cykelparkering. Det är bättre med många mindre cykelparkeringar i nära anslutning till varje entré än en stor cykelparkering längre ifrån entré.

RIKTLINJE

Cykelparkering för korttidsparkerare bör finnas inom 25 meter från målpunkten.

Cykelparkering för långtidsparkerare ska finnas så nära målpunkt som möjligt och aldrig längre bort än 100 meter.

Cykelparkering ska lokaliseras närmare stationsentré än motsvarande bilparkering.

4. Riktlinjer för parkering

Cykelparkering ska alltid anläggas så nära målpunkten som möjligt. Om avståndet upplevs för långt kommer cyklister ändå att parkeras nära entrén, fast oordnat på trottoarer eller andra mindre lämpliga ytor. Det kan medföra svårigheter för personer med funktionsnedsättning och för drift och underhåll. Med korttidsparkerare menas här exempelvis shoppingkunder, restauranggäster och liknande *besökare* som parkerar sin cykel kortare tid än två timmar. 25 meter från målpunkt är ett lämpligt övre mått gällande gångavstånd till målpunkt för cyklister.¹³

Med långtidsparkerare menas exempelvis pendlare, anställda, studenter eller cyklister som har för avsikt att parkera under längre tidsperioder. För långtidsparkering accepteras ofta ett något längre gångavstånd från cykelparkering till målpunkt. En målpunkt kan exempelvis vara en stationsentré.¹⁴ 100 meter bedöms vara lämpligt som längsta avstånd från cykelparkering till stationsentré.¹⁵ Det bör säkerställas att cykel-parkering finns närmare än eller på samma avstånd som bilparkering.

Bilparkering

RIKTLINJE

I samband med ny exploatering bör gångavståndet från bilparkering till målpunkt maximalt vara:

Besökare 200 meter¹⁵

Boende 400 meter

Arbetspendlare* 600 meter¹⁶

* Arbetspendlare avser de som reser med bil till sitt arbete i Huddinge.

För att uppnå en god tillgänglighet för besökare är det viktigt att gångavståndet mellan bilparkering och målpunkt inte är för långt. Ett gångavstånd på upp till 200 meter bedöms vara rimligt. Det är rimligt att avståndet till bilparkering motsvarar avståndet till närmaste busshållplats/station. Boende kan acceptera ett något längre gångavstånd från bostad till bilparkering.

Vid arbetsplatser är det rimligt att gångavståndet från bilparkering till målpunkt motsvarar, eller är något längre än acceptabelt avstånd från kollektivtrafikhållplats till målpunkt. Detta ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft och bidrar till att det inte behövs bygga parkering i direkt anslutning till arbetsplatser, vilket frigör mark till andra ändamål.

Riktlinjerna är även lämpliga att använda när en exploatering ska ske i närheten av en befintlig parkeringsanläggning för att kunna avgöra om exploateringen bilparkeringsbehov kan lösas i parkeringsanläggningen, eller om gångavståndet blir för långt.

¹³ I enkät till stockholmscyklister visade det sig att cyklister parkerar sin cykel inom en radie av högst 25 meter från målpunkten. Examensarbete i samarbete med Stockholms gat- och fastighetskontor (1997), *Cyklisters parkeringsvanor*.

¹⁴ I en studie från Uppsala resecentrum (Trafikverket och Uppsala kommun (2010) *Erfarenheter av arbetet med cykelparkering vid Uppsala resecentrum*) konstaterades att alla cyklar stod parkerade inom 200 meter från stationen, däremot var beläggningen på parkeringarna närmast station högre än de närmare 200 meter. I Huddinge bör kommunen eftersträva kortare gångavstånd.

¹⁵ För besökare vid skolor kan detta avstånd vara längre.

¹⁶ Acceptabelt gångavstånd för pendlarparkerare utreds vidare i kommande handlingsplan för parkering i samband med var och i vilken omfattning infartsparkering bör finnas.

4.3 TIDSREGLERING FÖR ATT PRIORITERA OLIKA GRUPPER

RIKTLINJE

Säkerställ att tidsregleringen på all kommunal bilparkering i zon A och B leder till att avsedd målgrupp prioriteras.

Tidsreglering är ett effektivt sätt att prioritera vilken grupp som ska ha tillgång till vissa parkeringsplatser. Behovet av att prioritera olika grupper är störst i zon A och B. På parkeringsplatser avsedda för besökare bör det sättas en kort tillåten tid, exempelvis 15 minuter till tre timmar. Detta ökar tillgängligheten och omsättningen i och med att risken minskar att platserna används av boende eller som arbetsplatsparkering.

Genom att ha kort tillåten tid på besöksparkeringen styrs boende och arbetspendlare till parkering som är mer lämplig och reglerad för långtidsuppställning. Vid arbetsplatser kan parkeringsförbud på natten användas på platser där man vill reservera platser för arbetspendlare. Det säkerställer att platserna är lediga på morgonen när de arbetande kommer. Samtidigt bör samnyttjande mellan olika användargrupper eftersträvas för att utnyttja de parkeringar som finns så effektivt som möjligt, se avsnitt 4.6.

4.4 PARKERINGSavgIFTER

RIKTLINJE

Huddinge kommun bör med hjälp av parkeringsavgifter, på kommunal parkering i Zon A och B, säkerställa att avsedd användargrupp prioriteras.

Kommunens rätt att avgiftsbelägga parkering på gatumark regleras i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats. 2 §: *”I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering. Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige.”*

Parkeringsavgifter för bil kan användas som ett sätt att påverka efterfrågan på bilparkering där konkurrensen om marken är stor, samt där alternativen till att åka bil är goda. En minskad efterfrågan på bilparkering i dessa lägen leder till att antalet parkeringsplatser för bil kan begränsas, eller i varje fall inte behöver utökas och att marken istället kan användas till andra samhällsändamål.

Bilparkeringsavgifter kan användas i syfte att styra parkerade bilar från gatan till parkeringsanläggningar eller andra platser som mer är ämnade för ändamålet, exempelvis kvartersmark. På så vis kan parkeringsavgifterna leda till färre parkerade bilar på gatan vilket i sin tur leder till minskad söktrafik och ökad tillgänglighet för besökare. Att tillgängligheten blir högre med avgifter beror på att omsättningen på parkeringsplatserna blir högre – samma parkeringsplats används av fler under en viss tid.

Att det begränsade utbudet av bilparkeringsplatser i centrumområdena får en högre omsättning, och inte används som boende- eller arbetsplatsparkering, får även positiva effekter för den lokala handeln.

Hur, var och i vilken omfattning kommunen ska börja ta ut parkeringsavgifter på gatumark utreds vidare i kommande handlingsplan för parkering.

4.5 UTFORMNING AV CYKELPARKERING VID NYBYGGNATION

Vid bostäder och verksamheter finns behov av cykelparkering för boende, verksamma och besökare. Nedan beskrivs vilka utformningskrav som bör gälla för cykelparkeringen och ska säkerställas vid nybyggnation. Hur *många* platser som behöver iordningsställas återfinns i *bilaga 1*, parkeringstal.

Cykelparkering vid flerbostadshus

Vid bostaden finns behov av både parkering som är lättillgänglig för den som använder sin cykel ofta och långtidsförvaring för den som använder cykeln mer sällan eller vill ställa undan den över vintern. Cykelparkering behöver dessutom anordnas för besökande.

RIKTLINJE

För boende bör stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i förråd som nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas.

För besökare bör stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Är cykelparkeringen förlagd inomhus bör den nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas.

På följande sidor beskrivs mer i detalj hur cykelparkering bör utformas vid bostäder för boende och besökare. För kommunens inriktning gällande trygghetsskapande åtgärder för kommunens cykelparkering hänvisas till kommunens cykelplan.



Figur 3. Boende i kvarteret Fullriggaren i Malmö är anslutna till en cykelpool som finns i området. Genom cykelpoolen kan man bland annat låna cykelkärror och lådcyklar. Bilden från kvarteret Fullriggaren visar ett cykelparkeringshus som enkelt nås från markplan utomhus. Källa: www.malmo.se

4. Riktlinjer för parkering

För boende

Cykelparkering vid bostäder bör uppföras på kvartersmark. För att erbjuda boende attraktiv cykelparkering bör platser anordnas både inomhus och utomhus. Utomhusparkeringen bör lokaliseras nära bostadsentrén och alltid närmare än motsvarande bilparkering samt vara försedd med väderskydd, ramlåsning och belysning.

Inomhusparkeringen bör anordnas i förrådsutrymme som nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas eller bäras i trappor. För att underlätta in- och utpassering med cykel bör de dörrar som måste passeras med cykeln gå att ställa upp på ett smidigt sätt. Detta kan exempelvis ske med automatiska dörröppnare från både in- och utsida. Att erbjuda inomhusparkering underlättar för de med två cyklar som exempelvis vill förvara den ena stölsäkert och väderskyddat.

I inomhusparkeringen bör en viss yta avsättas för cykelkärror och lådcyklar (cirka 2 kvm per kärra eller lådcykel). Dessutom bör parkeringen för cykelkärror och lådcyklar vara utrustad med eluttag så att man kan ladda sin elcykel över natten. Parkeringen bör också erbjuda möjlighet till ramlåsning för att öka skyddet mot stöld.

För besökare

Cykelparkering och parkering för besökare till bostäder bör också uppföras på kvartersmark. Cykelparkeringen bör uppföras alldeles intill bostadsentrén. Väderskydd bör eftersträvas för dessa platser. Däremot bör besökare alltid kunna låsa fast sin cykel i ramen.



Figur 4. Exempel på cykelparkering med ramlåsning. Källa: www.cykelboxen.se.

4. Riktlinjer för parkering



Figur 5. Exempel på cykelparkering som smälter in i stadsbilden och där cykeln kan låsas fast i ramen.
Källa: vestre.com/se

Cykelparkering vid verksamheter

Vid verksamheter bör cykelparkering för sysselsatta och besökande anordnas utomhus på kvartersmark nära entrén och/eller inomhus i cykelrum.

RIKTLINJE

Vid verksamheter bör väderskyddad, stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar förslagvis anordnas i cykelrum som nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas eller bäras i trappor.

För besökare bör stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark.

För anställda

Cykelparkering utomhus för anställda bör vara väderskyddad och erbjuda ramlåsning. Samma standard bör gälla vid skolor eftersom det är elevers arbetsplats.

Likt för bostadsfastigheter bör en del av cykelparkeringsbehovet anordnas inomhus. Detta skapar en trygghet och gör det enklare att cykla till jobbet men exempelvis åka kollektivt hem eftersom cykeln kan lämnas kvar tryggt. Det ger de anställda högre flexibilitet när det kommer till val av transportslag till och från arbetet. Dessa platser bör vara utrustade med eluttag för att erbjuda möjlighet till laddning av elcyklar.

För besökare

Den besöksparkering som behövs vid arbetsplatser, handel och liknande bör anordnas nära entrén till fastigheten. Dessa cykelparkeringar bör alltid vara försedda med möjlighet till ramlåsning.

Vid verksamheter där det finns ett särskilt behov bör platser för cykelkärror och lådcyklar ingå. Detta gäller inte minst förskolor (där kärror kan användas både av personal och av föräldrar), samt vid livsmedelsbutiker. Cykelparkering vid förskolor bör utformas på ett sådant sätt att den kan nyttjas av både vanliga cyklar, lådcyklar och cyklar med cykelkärra. Vid förskolor finns också behov av anordnade platser för barnvagnsuppställning under tak.

4. Riktlinjer för parkering



Figur 6. Parkeringshus i kvarteret Fullriggaren i Malmö där parkering har kombinerats med en matbutik i bottenvåningen. Källa: www.pmalmo.se

4.6 UTFORMNING AV BILPARKERING VID NYBYGGNATION

RIKTLINJE

I zon A och B bör tillkommande bilparkering för bostäder och verksamheter anordnas på kvartersmark, i parkeringshus eller parkeringsgarage.

Bilparkeringar ska utformas på ett sådant sätt att de upplevs trygga.

Markparkering bör undvikas i zon A och B i och med att det leder till ett ineffektivt markutnyttjande. När nya parkeringsanläggningar uppförs, antingen av kommunen eller privat fastighetsägare, måste stor hänsyn tas dels till den omgivande miljöns utseende. Detta gäller inte minst exploatering i centrum, dels till den framtida trafikallstringen till och från anläggningen.

Bättre möjlighet till samnyttjande med gemensamma parkeringsanläggningar

Vid exploatering kan flera olika fastigheter lösa sitt parkeringsbehov i en större gemensam parkeringsanläggning så länge denna finns inom acceptabelt gångavstånd, se riktlinje 4.2.

Samnyttjande av parkering innebär att samma parkeringsplats används av flera olika verksamheter vid olika tidpunkter. Samnyttjande ger på så vis en mer effektiv parkeringshantering jämfört med om varje bil ska ha sin egen tilldelade parkeringsplats. Samnyttjande underlättas om parkeringsanläggningen är stor, tids- och avgiftsreglerad och om den drivs som en separat verksamhet och inte ingår som en del av bostadshyran eller lönen.

Samnyttjande av parkeringsanläggningar bör i första hand tillämpas på parkeringar vid arbetsplatser som även kan nyttjas för handelsverksamhet eller andra verksamheter som har sin tyngdpunkt utanför kontorstid som exempelvis idrottsanläggningar. Boendeparkering bör också anordnas i parkeringsanläggningar, däremot är det inte önskvärt att samnyttja en för stor del av boendeparkeringen i och med att det

4. Riktlinjer för parkering

”tvingar” boende att ta sin bil till jobbet för att lämna parkeringsplatsen åt exempelvis verksamma som parkerar i anläggningen. Hur stor andel av parkeringsplatserna i en anläggning som kan samnyttjas beror på beläggningen under olika tider på dygnet.

Samnyttjande måste vara praktiskt möjligt utifrån följande huvudkrav:

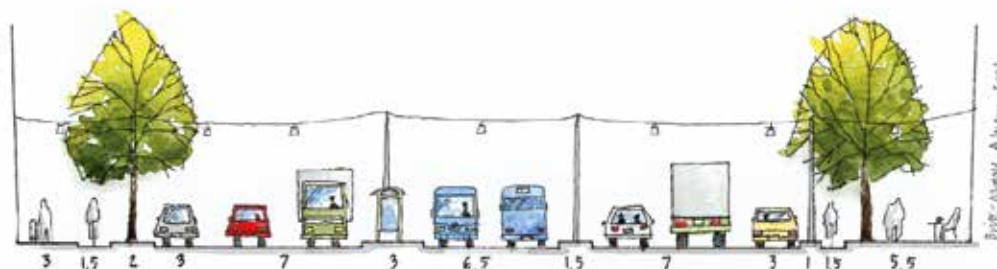
- Flera olika typer av lokaler/funktioner delar på platserna i en gemensam parkeringsanläggning.
- Fördelningen av parkeringsefterfrågan mellan olika lokaltyper/funktioner är någorlunda jämn.
- Bilplatserna är inte reserverade för särskilda användare eller kundgrupper.
- Bilplatserna finns inom acceptabelt gångavstånd (riktlinje 4.2.).
- Samnyttjandet är varaktigt och bestående.

Trygghetskapande åtgärder för bilparkering

Alla bilparkeringsanläggningar bör upplevas som trygga och säkra. Trygghetskapande åtgärder kan bland annat vara bra belysning och utformning för trygga parkeringar, alternativt parkeringscertifiering. En sådan kan bland annat belysa om parkeringarna är väl upplysta, välskötta, översiktbara, hur skyltning ser ut, om och hur de är bevakade samt att rätt lås finns.

Oavsett om kommunen eller andra fastighetsägare bygger parkeringsgarage kan kameraövervakning vara ett alternativ för för bra överblickbarhet. Kommunen ska se över möjligheten att använda åtgärdslistor att bidra till trygga och stöldsäkra platser. Att kameraövervaka offentliga platser är dock en inskränkning i medborgarnas personliga integritet varför kameraövervakning alltid ska tillämpas med återhållsamhet. Kameraövervakning är en åtgärd som är tillståndspliktig när det gäller platser dit allmänheten har tillträde varför det noga ska övervägas vilken form av kameror som är bäst lämpade samt hur kamerorna ska vara placerade.

Bilparkeringsplatser vid förskolor och skolor ska upplevas som trygga. Kommunen arbetar med trafiksäkerhet och trygghet vid utformning av parkering vid alla skolor i kommunen. I detta arbete ingår fysisk utformning och beteendepåverkande åtgärder. Hantering av fysiska åtgärder återfinns i kommunens handbok för gator och trafik. Arbetet med beteendepåverkande åtgärder, säkra skolvägar beskrivs i kommunens mobility managementplan.



4.7 INFARTSPARKERING/PENDLARPARKERING

RIKTLINJE

Cykelparkering ska alltid lokaliseras närmare entré än bilparkering.

Pendlarparkering för bil bör regleras på ett sätt som säkerställer att rätt användare får tillgång till parkeringen.

Pendlarparkering är framförallt ett sätt för att göra kollektivtrafiken mer flexibel och attraktiv – för både cyklister och bilister. Genom att göra det enklare att parkera vid bytespunkten till kapacitetsstark kollektivtrafik blir hela resan smidigare för resenären.

Viktiga användargrupper är invånare som bor inom cykelavstånd till bytespunkten, samt invånare som måste resa med bil till spårstation beroende på otillgänglig buss- trafik vid sitt bostadsområde eller för långa gång- och cykelavstånd.

Cykelparkering

Vid bytespunkten bör cykelparkeringen alltid lokaliseras nära stationsentrén (inom 100 meter) och alltid närmare jämfört med bilparkeringen. Om en station har flera entréer bör cykelparkering anordnas vid varje entré för att underlätta för cykling till stationen från olika håll.

Förutom cykelparkeringens lokalisering är det viktigt att dess standard är god för att cyklister ska uppleva det säkert att lämna sin cykel över dagen. Följande standard bör gälla för cykelparkering vid större bytespunkter:

- Möjlighet till ramlåsning
- Väderskydd
- Belysning
- God anslutning till omgivande cykelvägnät

Det är även viktigt att platsen där cykelparkeringen ordnas är överblickbar och inte ligger undangömd. Samma standard bör gälla vid kommunens bytespunkter.¹⁷

Bilparkering

Infartsparkering för bil är ett bra komplement för de som bor i kommunens mer glesa områden utan någon attraktiv busstrafik till stationer och större hållplatser. Bilparkeringens lokalisering är viktig för dess funktion som bytesplats. Eftersom majoriteten av infartsparkeringarna i Huddinge finns i närhet av ett centrumområde eller en handelsetablering finns det risk för att den används för annan typ av parkering än infartsparkering. Centrumnära infartsparkering hamnar ofta i målkonflikt med kommunens ambition om att förtäta i stationsnära lägen. Å andra sidan kan infartsparkeringen för bil inte lokaliseras för långt från stationen eftersom det då blir mer attraktivt att åka bil hela vägen. En annan risk med infartsparkeringar är att de lockar till sig parkerade bilar från andra parkeringar med högre avgifter, till exempel parkering för boende på kvartersmark.

För att minimera dessa risker och tillgängliggöra parkeringen för rätt målgrupp bör infartsparkering tids- och avgiftsregleras på ett sätt som gynnar pendlare. Detta kan

¹⁷ En plats med goda förutsättningar för byten mellan kollektiva färdmedel.

4. Riktlinjer för parkering

även ske i kombination med att den som parkerar måste uppvisa SL-biljett/accesskort. Kommunfullmäktige fattade beslut (20 juni 2011 § 136) om avgiftsbeläggning av infartsparkeringarna. Hanteringen av infartsparkeringarna sker i samarbete med Trafikförvaltningen i Stockholms län. Vid lokalisering bör det beaktas var trafiken kommer ifrån så att de som kör till och från stationen inte mer än nödvändigt belastar det vägnät som nyttjas av gående och cyklister till stationen.

Var och i vilken omfattning infartsparkeringar för både cykel och bil bör finnas utreds vidare i kommande handlingsplan för parkering.

4.8 PARKERING FÖR FUNKTIONSNEDSÄTTA

RIKTLINJE

Vid nybyggnation ska bilparkering för funktionsnedsatta anordnas inom 25 meter från huvudentré/er.

Vid befintligt fastighetsbestånd ska bilparkering för funktionsnedsatta anordnas inom 25 meter från en tillgänglig entré.

Bilparkering för funktionsnedsatta bör säkerställas i lägen som ger så korta avstånd till målpunkt som möjligt. För att möjliggöra detta i praktiken behöver en viss andel kantstensparkering på gatumark reserveras för funktionsnedsatta, samt de parkeringsplatser som ligger närmast entréer och hissar i parkeringsanläggningar.

I Boverkets byggregler anges att:

”En angöringsplats ska finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana platser ska vara fast, jämn och halkfri.”¹⁸

I vanliga projekt bör cirka 5 procent av samtliga bilplatser, dock minst en, anpassas för rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. För större anläggningar och lokaler där stor andel av besökarna kan antas ha rörelsehinder, exempelvis vårdinrättningar och myndigheter, behöver behovet av parkering för funktionsnedsatta studeras i särskild parkeringsutredning. Vid behov bör särskilda parkeringsplatser anordnas för funktionsnedsatta med elfordon.

4.9 MOTORCYKEL- OCH MOPEDPARKERING

RIKTLINJE

Parkering för motorcyklar och moped klass I ska regleras på samma sätt som bilparkering för att säkerställa att rätt användargrupp prioriteras. Motorcykelparkering ska utformas efter motorcyklistens behov.

¹⁸ BFS 2014:3- BBR 21

4. Riktlinjer för parkering

Motorcykelparkering bör främst inrättas där det finns en särskild efterfrågan, likt populära sommarturistmål. När nya bilparkeringar planeras bör det samtidigt säkerställas plats för tvåhjuliga motorfordon så som motorcykel och moped klass I och II.

Motorcykelparkering ska helst vara i samma nivå som vägen och vara på en plan och hårdgjord yta. Om man måste köra upp på en trottoar eller liknande kan det uppstå problem för motorcyklar med låg markfrigång.

Eftersom de flesta inte kör motorcykel och/eller moped under vintermånaderna kan en motorcykelparkering omvandlas till bilplats under vintern vilket idag sker i ett antal svenska kommuner. Motorcykel och moped klass I får inte parkeras på trottoar. Parkeras motorcykel eller moped på en parkeringsplats för bil gäller samma reglering som för bil. För att fästa parkeringsbiljett på fordonet finns speciella platsfickor att köpa. Avgiften för motorcykel i ordningställda motorcykelplatser ska utredas i kommande handlingsplan för parkering. Motorcykelföraren ansvarar då för att en parkeringsbiljett finns väl synlig på motorcykeln. Avgiftsbeläggning underlättas om det finns möjlighet att betala parkeringsplatsen med SMS.

4.10 BILPOOLSPLATSER OCH LADDPLATSER FÖR ELFORDON

RIKTLINJE

När nya bilparkeringsanläggningar uppförs bör de mest attraktiva platserna reserveras för bilpoolsbilar, elbilar och/eller andra eldrivna fordon som förses med laddstolpar.

Som ett led mot ett mer hållbart transportsystem bör Huddinge kommun uppmuntra användandet av bilpoolsbilar samt miljöbilar. Möjligheter för användning av bilar som laddas med bränsleceller eller solceller ska utredas vidare i kommande handlingsplan för parkering.

För att uppmuntra och möjliggöra bilpool och elfordonsanvändning i kommunen bör både bilpoolsplatser och laddplatser införas på strategiska lägen. Införandet av bilpool kan minska bilinnehavet och därmed även minska parkeringsbehovet.

Laddplatser bör uppföras på både gatumark och i parkeringsanläggningar. Oavsett om det är på gatumark eller i en parkeringsanläggning bör dessa placeras på attraktiva platser, nära målpunkten, för att ytterligare stimulera användandet.

Laddplatsen ska endast kunna användas av elbilar eller andra eldrivna fordon.¹⁹ Detta sker genom skyltning och kontrolleras av parkeringsvakter. Avgiften bör vara densamma som för övrig parkering. Utan en särskild utredning är det svårt att svara på hur många parkeringsplatser som ska omvandlas till laddplatser eller hur stor andel laddplatser som ska uppföras vid nybyggnation. Förslagsvis bör ett mindre antal installeras till att börja med för att sedan kunna utvärdera försöket och efterfrågan.

¹⁹ Regleras i Trafikförordningen (1998:1276) 3 kap § 54.

4. Riktlinjer för parkering

Vilken typ av laddning som bör införas behöver också utredas vidare. Vid bostäder och verksamheter kan exempelvis majoriteten av laddplatserna vara för långsam-laddning (6–8 timmar) och ett visst antal kan vara snabbladdningsplatser för erbjuda en attraktiv och flexibel infrastruktur.

4.11 PARKERINGSTAL

Parkeringsstal anger hur *många* parkeringsplatser för cykel och bil som byggherre och/eller fastighetsägare har ansvar för att anlägga vid nyanläggning av bostäder eller verksamheter. Byggherren/fastighetsägaren ansvarar för att cykel- och bilparkeringsplatser ska säkerställas inom tomt eller i närheten av denna.²⁰ Byggherren/fastighetsägaren ska i samband med bygglovets redovisa att parkeringstalen för både cykel och bil är uppfyllda. Parkeringsstalen redovisas i *bilaga 1*. Vilka antaganden som ligger till grund för parkeringstalen redovisas i *bilaga 2*.



²⁰ 8 kap. 9 § Plan- och bygglagen

4.12 FLEXIBLA PARKERINGSTAL

RIKTLINJE

Huddinge kommun erbjuder möjlighet till flexibla parkeringstal vid ny- och ombyggnation av bostäder och verksamheter

Flexibelt parkeringstal innebär att en sänkning av parkeringstalen erbjuds mot att byggherren/fastighetsägaren åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering. För att en sänkning ska bli aktuell behöver exploateringen ske i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik. Till dessa lägen räknas zon A och zon B.

Att erbjudas möjlighet till flexibla parkeringstal i zon A eller B är ingen rättighet byggherren/fastighetsägaren har, utan avgörs av kommunen. Upplägget medför totalt sett en subvention för byggherren/fastighetsägaren i form av lägre anläggningskostnader. Samtidigt som kommunen får fastighetsbestånd där potentialen är större att dess användare ska använda hållbara färdmedel.

Det är dock viktigt att poängtera att det krävs olika åtgärder för att minska efterfrågan på parkering vid bostäder och verksamheter.

Vid tillämpning av flexibla parkeringstal ska andelen parkeringsplatser för funktionsnedsatta beräknas innan reducering görs. Ingen reducering görs på antal platser för funktionsnedsatta.

Flexibla parkeringstal vid ny- och ombyggnation av bostäder

För att minska efterfrågan på parkering vid bostäder måste alternativen till att äga bil för de boende vara mycket goda, eftersom det i princip endast är de boendes bilinnehav som påverkar efterfrågan på parkeringsplatser vid bostäder.

Exempel på åtgärder som kan bli aktuella är införande av bilpool för fastigheten, satsningar på beteendepåverkande kampanjer (Mobility Management), marknadsföring och kvalitativa cykelfaciliteter. Åtgärderna genomförs och finansieras av byggherren/fastighetsägaren, i gengäld får denne rabatt i form av lägre krav på antal uppförda bilparkeringsplatser.

För att kunna diskutera en sänkning av bilparkeringstalet ska några eller alla av åtgärderna som beskrivs nedan genomföras av byggherren/fastighetsägaren vid ny- och ombyggnation:

- En cykelpool inrättas för de boende där de får möjlighet att låna lådcyklar, cykelkärror och elcyklar.²¹
- Medlemskap i bilpool garanteras för de boende i minst fem år och årsavgiften för bilpoolen inkluderas i bostadshyran/avgiften.

²¹ Om det är en mindre bostadsfastighet kan detta lösas genom samarbete med annan fastighet.

4. Riktlinjer för parkering

- Är exploateringen mindre där förutsättningarna för en bilpool är lägre kan detta kompenseras genom att anlägga bilpoolsplatser som möjliggör för en framtida bilpool i området.
- Parkering sker i en större anläggning.
- Verklig investerings- och driftkostnad för parkering särskiljs från bostadshyran/avgiften.
- Startpaket för nyinflyttade – cykelkarta, SL-kort (minst ett månadskort i SL-trafiken ingår vid inflyttning), och information om kollektivtrafiken, cykelrum och andra mobilitetsåtgärder som görs i samband med exploateringen med mera.
- Kontinuerlig marknadsföring av de olika Mobility Managementåtgärderna som erbjuds, riktad till varje hushåll två gånger årligen.
- Egna mobilitetslösningar (exempelvis leverans/kylrum).
- Årlig uppföljning av bilinnehavet bland de boende i fastigheten för att kunna följa upp efterfrågan på parkering, inrapporteras till kommunen under minst fem år efter att samtliga lägenheter är inflyttade.

Hur stor reduktion som är aktuell behöver bedömas från fall till fall. Ju mer åtgärder byggherren/fastighetsägaren tar på sig och ju mer långsiktighet som finns i åtagandet, desto mer kan parkeringstalet sänkas.

Åtgärderna är ofta enklare att införa vid exploatering i samband med ett större stadsbyggnadsprojekt eftersom det då finns tydliga skalfördelar med exempelvis en bilpool, cykelpool och att bygga gemensamma parkeringsanläggningar.

Flexibla parkeringstal vid ny- och ombyggnation av verksamheter

För att minska efterfrågan på parkering vid verksamheter behöver alternativen att resa till och från verksamheten på annat sätt än med bil vara mycket goda. För verksamheter spelar inte de anställdas bilinnehav någon större roll – det som avgör efterfrågan på parkering är hur många som reser dit med bil.

För att kommunen ska kunna medge avsteg från parkeringstalen krävs därför att exploateringen sker i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik (zon A och B), samt att byggherre/fastighetsägaren åtar sig att genomföra åtgärder som förenklar för anställda och besökare att resa dit på annat sätt än med bil.

Byggherren/fastighetsägaren ska säkerställa att hyresgästerna/arbetsgivarna tar fram en grön resplan för att kommunen ska kunna acceptera en sänkning av parkeringstalet vid ny- och/eller ombyggnation av verksamheter. Gröna resplaner kan beskrivas som ett åtgärds paket som implementeras av arbetsgivare för att uppmuntra mer hållbara färdmedelsval bland anställda. Gröna resplaner brukar främst vara fokuserade på de anställdas arbetspendling, även om flertalet också innehåller åtgärder för tjänsteresor, leveranser, resor som görs av besökare till företaget eller verksamheten med mera.

4. Riktlinjer för parkering



En grön resplan kan tas fram för en enskild arbetsplats eller för ett större arbetsplatsområde.

Nedan listas åtgärder som resplanen kan innehålla:

- Införande av parkeringsavgifter på arbetsplatsen (önskvärt om brukaren av parkeringsplatsen betalar per gång och inte genom månadsabonnemang).
- Bra dusch- och omklädningsrum för att underlätta för gående och cyklister.
- Individuell transportrådgivning till de anställda.
- Tjänstebilpool som minimerar behovet av att pendla med egen bil till jobbet för att den behövs i tjänsten.
- Tjänstecyklar till de anställda.
- Genomföra årliga ”prova på”kampanjer, till exempel testresenärskampanjer för kollektivtrafik och testtramparkampanjer för cykling.
- Subventionerat kollektivtrafikkort till anställda.²²

Hur stor reduktionen kan bli behöver bedömas i varje enskilt fall. Ju mer åtgärder byggherren/fastighetsägaren tar på sig och ju mer långsiktighet som finns i åtagandet, desto mer kan parkeringstalet sänkas.

Vanligtvis skrivs ett avtal mellan kommunen och byggherren och/eller fastighetsägaren där den senare bekostar och garanterar att en grön resplan tas fram och att beteendepåverkande åtgärder kommer att genomföras kopplat till de nyttjande av fastigheten. I gengäld kan då kommunen sänka parkeringstalet för exploateringen, i och med att man anser att åtgärderna är så pass attraktiva och effektiva att det kommer att leda till ett minskat bilresande till och från fastigheten och därmed lägre efterfrågan på parkeringsplatser.

Flexibla parkeringstal hanteras vidare i mobility managementplanen och kommer då också behandla hur gröna resplaner och andra mobility managementåtgärder kan användas på befintliga verksamheter och bostäder.

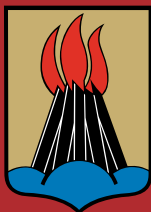
²² Om det är en mindre bostadsfastighet kan detta lösas genom samarbete med annan fastighet.

5. Förslag till parkeringsplan

Nedan finns förslag på delar som bör ingå en framtida handlingsplan för arbetet med parkering. I vissa fall rör det konkreta åtgärder som bör genomföras medan det i andra fall finns behov av ytterligare utredning:

- Utreda hur ett system för parkeringsavgifter bör utformas och hur detta ska organiseras.
- Utöka och permanenta försöket med avgifter på infartsparkeringar.
- Utreda var och i vilken omfattning infartsparkeringar för cykel och bil bör finnas.
- Ta fram rutiner för hur kommunen kan tillämpa flexibla parkeringstal.
- Inventera behov av tillkommande cykelparkering vid stationer och centrum.
- Se över tidsreglering på befintliga bilparkeringsplatser för att styra till rätt användning och öka tillgängligheten.
- Följa upp den inventering som har genomförts för att se var det finns ledig parkering som kan användas som parkering av tillkommande bebyggelse alternativt nyttjas till andra ändamål.
- Utreda efterfrågan på laddplatser och bilpoolsplatser inför uppförande av framtida parkeringsanläggningar, samt möjligheten att komplettera befintliga anläggningar med laddplatser och bilpoolsplatser.
- Möjligheter för användning av bilar som laddas med bränsleceller eller solceller utreds vidare.





**HUDDINGE
KOMMUN**