

Utredning

Infartsparkeringar för bil i Huddinge kommun



	HANDLÄGGARE:		DATUM / VERSION:
	Ellen Fredholm		2011-02-10 rev 2011-04-04
	GRANSKAD (DATUM / SIGNATUR):		UPPDRAKSLEDARE:
	15/3 MADA		Jesper Skiöld

REVISION:	DATUM:	BESKRIVNING:	GODKÄND:

Innehåll

Kapitel	Sida
Sammanfattning	3
Definitioner av begrepp	4
1. Bakgrund, syfte och disposition	5
2. Tidigare och pågående utredningar	5
Infartsparkeringar i Huddinge - Utredning 2009	5
Smart infartsparkering i Sickla köpkvarter – Rapport 2010	7
Pågående utredning Trafikverket/SL	8
Stockholm Parkering och SL – Försök med gratis parkering med SL-accesskort	8
SL strategiöversyn	8
3. Behov av ett förändrat förhållningssätt kring infartsparkeringar	9
4. Underlag för reglering	11
Juridisk grund för parkering på allmän platsmark och kvartersmark	11
Tillämpning för reglering av infartsparkeringar i Huddinge	11
Tekniska förutsättningar	12
Regleringsform	13
Lokala förutsättningar för respektive infartsparkering	15
5. Kostnader och intäkter	18
Kostnader	18
Intäkter	18
Kostnadsbedömning	18
6. Slutsatser och rekommendationer	19
Slutsatser	19
Rekommendationer	19
Källor	21
Skriftliga källor:	21
Digitala källor:	21
Muntliga källor:	21
Källhänvisningar i text:	22

Bilagor

Bilaga 1: Sammanställning över infartsparkeringar för bil i Huddinge samt gällande avtal med Storstockholms Lokaltrafik AB

Sammanfattning

Samhällsbyggnadsnämnden fattade den 3 december 2009, beslut om att ge Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram underlag för avgiftsbeläggning av kommunens infartsparkeringar för bil. Syftet med denna utredning är att vidare utreda och tydliggöra förutsättningarna för att reglera befintliga infartsparkeringar för bil i Huddinge kommun.

Infartsparkeringarna i Huddinge har mycket hög beläggning. Så som de används idag, nyttjas de i hög grad för annat än dess avsikt. Andelen som använder infartsparkeringarna i enlighet med avsett ändamål understiger 50 %. Det finns ett starkt behov av att styra hur infartsparkeringarna används och problematiken har uppmärksammats i flera kommuner i länet. Kostnaden behöver tydliggöras för användaren. Tekniken för effektivare styrning finns tillgänglig.

Inom ramen för denna utredning har fyra olika regleringsformer för hur infartsparkeringarna kan regleras prövats mot befintlig reglering med 24 timmas avgiftsfri parkering. Ett alternativ med avgiftsfri parkering för resenärer som innehar SLs accesskort och avgiftsbelagd parkering för övriga bilister synes ha högst genomförbarhet och utifrån gällande situation på bästa sätt bidra till måluppfyllelse. Alternativet ger god tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer men möjliggör samtidigt för andra bilister att mot avgift parkera på anläggningarna. Alternativet synes även genomförbart i relation till gällande avtal med SL. Dock finns ett behov av att ändra gällande detaljplan för flertalet anläggningar. För att kunna avgiftsbelägga parkeringsplatserna krävs även ett beslut om avgift i Kommunfullmäktige.

Definitioner av begrepp

Bostadsparkering	Parkeringsplats för uppställning av fordon i anslutning till bostad.
Infartsparkering	Parkeringsplats eller parkeringsanläggning anordnad för uppställning av fordon för byte till kollektivt färdmedel vid resa in till tätort
Parkering	Uppställning av fordon med eller utan förare av annan anledning än som föranleds av trafikförhållandena, sker för att undvika fara, eller sker för på- eller avstigning eller på- eller avlastning av gods.
Parkeringsplats	Anläggning avskild från vägbanan och avsedd för kortare eller längre uppställning av ett fordon.
Parkeringsanläggning	Anläggning avskild från vägbanan, som ger trafikanter möjlighet att stanna och parkera fordon. I parkeringsanläggningen ingår alla komponenter: belagda ytor, grusytor, planteringar, skyltar, möbler, avvattningsystemet etc.
Uppställningsplats	Anläggning i anslutning till väg som utgörs av parkeringsplats.

1. Bakgrund, syfte och disposition

Samhällsbyggnadsnämnden gav den 22 januari 2009 i uppdrag åt Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att utreda kommunens infartsparkeringar. Syftet med uppdraget var att ta fram ett förslag för Samhällsbyggnadsnämnden innehållande riktlinjer för hur infartsparkeringar för både bil och cykel inom kommunen ska hanteras.

Förvaltningen presenterade utredningen för Samhällsbyggnadsnämnden den 3 december 2009. Nämnden fattade beslut om att godkänna förvaltningens utredning angående infartsparkeringar, att i kommande verksamhetsplan prioritera investeringsmedel för upprustning och utbyggnad av infartsparkeringar för cykel under förutsättning att erforderliga medel avsätts i Mål och budget samt gav förvaltningen i uppdrag att ta fram underlag för avgiftsbeläggning av kommunens infartsparkeringar för bil.

Atkins Sverige AB har på uppdrag av Gatu- och trafikavdelningen vidare utrett förutsättningarna för att reglera kommunens infartsparkeringar för bil i enlighet med Samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Syftet med utredningen är att vidare utreda och tydliggöra förutsättningarna för att reglera befintliga infartsparkeringar för bil i Huddinge kommun i enlighet med Samhällsbyggnadsnämndens beslut.

Utredningen är disponerad enligt följande: I kapitel 2 sammanfattas tidigare utredningsunderlag för Huddinge kommuns infartsparkeringar, Storstockholms Lokaltrafiks försöksverksamhet för "smart infartsparkering" i Sickla köp kvarter samt betydande pågående utredningar. Kapitel 3 diskuterar och tydliggör det sammantagna behovet kring ett ändrat förhållningssätt för infartsparkeringar. I kapitel 4 redovisas juridiska och tekniska förutsättningar för alternativa regleringsformer. I det fjärde kapitlet sker en jämförelse mellan fyra olika regleringsformer. Kapitel 5 innehåller en översiktlig kostnadsbedömning. Utredningens slutsatser samt rekommendationer för genomförande presenteras i kapitel 6.

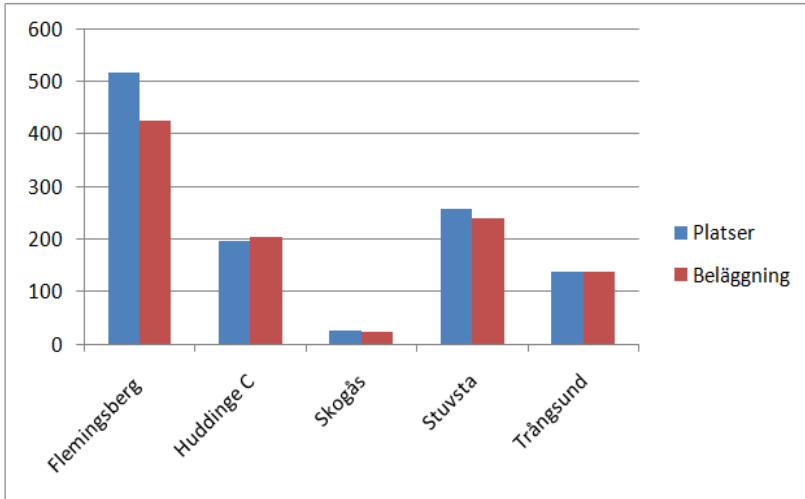
2. Tidigare och pågående utredningar

Infartsparkeringar i Huddinge - Utredning 2009

Inom Huddinge kommun finns infartsparkeringar för bil lokaliserade vid pendeltågsstationerna i Huddinge (2 infartsparkeringar), Stuvsta (2 infartsparkeringar), Trångsund (3 infartsparkeringar) samt Flemingsberg och Skogås. Infartsparkering för cykel finns i skiftande omfattning vid samtliga stationer. Totalt finns inom kommunen 1135 parkeringsplatser för infartsparkering med bil och 1037 iordningsställda infartsparkeringar för cykel.

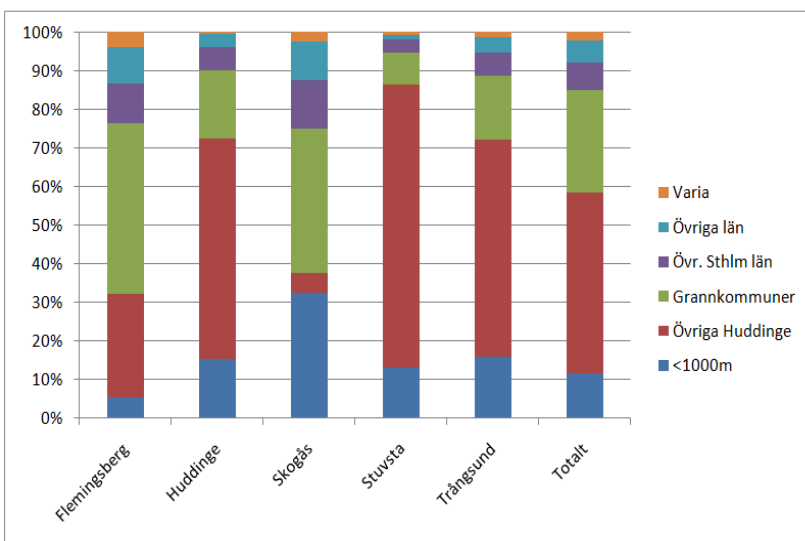
Utredningen över Huddinges infartsparkeringar genomfördes i syfte att ta fram ett förslag innehållande riktlinjer för hur infartsparkeringar för bil och cykel inom kommunen ska hanteras. Inom utredningen genomfördes en omvärldsanalys, litteraturstudie samt en inventering av samtliga parkerade bilar på Huddinges infartsparkeringar vid tre olika tidpunkter under mars 2009. 2 272 fordon kontrollerades genom nummerskrivning. På så sätt kunde beläggning, uppställningstid samt härkomst för respektive fordon kontrolleras.¹ Som underlag för utredningen genomfördes även ett resultatuttag för Huddinge kommun från Storstockholms lokaltrafik och Stockholms stad länsövergripande utredning från 2008. Kompletterande studier genomfördes även för Stuvsta stations omgivande gatunät samt målpunkter för de som parkerar vid Flemingsbergs station.

Andelen infartsparkeringsplatser inom Huddinge kommun är högre än för länet som helhet. I Huddinge finns 12 infartsparkeringsplatser per 1000 invånare, jämfört 7 platser per 1000 invånare för hela länet. Antalet infartsparkeringsplatser per invånare i länet exklusive Stockholms stad är 8,5. Samtidigt är efterfrågan av parkeringsplatserna högre i Huddinge än för länet. På frågan om det händer att du inte får plats på den här infartsparkeringen svarar 63 % ja i Huddinge, jämfört 40 % i hela länet.



Figur 1: Beläggning på infartsparkeringsplatserna vid Huddinges fem pendeltågsstationerⁱⁱ

Infartsparkeringarna för bil i Huddinge hade vid inventeringstillfället sammantaget 91 % beläggning, vilket är mycket högt. 42 % av de som parkerar på infartsparkeringarna kommer från andra kommuner än Huddinge, varav en tredjedel kommer från Stockholms stad. D.v.s. 13 % av de som parkerar på infartsparkeringarna i Huddinge är resenärer som bor mer centralt och tar bilen ut från staden för att parkera på infartsparkeringar i Huddinge. Drygt 12 % bor inom gångavstånd från stationen (mindre än 1 km).



Figur 2: Härkomst för de som parkerar på respektive infartsparkering^{iii,iv}

Huddinges infartsparkeringar nyttjas på olika sätt. Parkeringarna används i högre grad än i resten av länet som bostadsparkering, framförallt i Skogås och på Huddinge stations östra parkering. Drygt hälften av de som parkerar på infartsparkeringen i Flemingsberg åker inte vidare med kollektivtrafik.

Av de som parkerade på infartsparkeringarna i Huddinge stod 71 % uppställda under vad som kan betecknas som "normal" arbetstid, mellan klockan 10.00 – 15.00. 16 % korttidsparkerar (under 5 timmar uppställningstid). 5 % av bilarna var långtidsuppställda. Nattetid var det 6 % beläggning på infartsparkeringarna. Vid ett par anläggningar, exempelvis Huddinge C var beläggningen 25 % nattetid, vilket indikerar att parkeringsplatserna används som boendeparkering.

Flertalet av parkeringarna i Huddinge ligger direkt angränsande mot avgiftsbelagd eller tidsreglerad parkering, vilket medför ojämlika parkeringsförutsättningar. Infartsparkeringarna medger 24 timmars uppställning. Dess kostnader tydliggörs inte för dem som parkerar. Infartsparkeringar i kommunen nyttjas i hög grad för andra ändamål än dess avsikt. Andelen som använder infartsparkeringarna i

enlighet med avsett ändamål understiger 50 %. Användningsområden är bl.a. gratis parkering för närboende, arbetsplatsparkering samt besöksparkering till närliggande verksamheter och affärer i anslutning till stationerna.

Den attraktiva marken som infartsparkeringar står på kräver mer utvecklade lösningar för att möjliggöra förbättrad tillgänglighet, kostnadstäckning samt effektivare användning. Befintliga infartsparkeringar kan på sikt omvandlas till mer mark-, miljö- och kostnadseffektivt nyttjande i form av kontor eller bostäder i enlighet med kommunens mål om hållbar samhällsutveckling, att: "...förtäta och komplettera befintlig bebyggelse där infrastruktur och kommunal service är utbyggd." På kort sikt behöver parkeringsplatserna regleras för att möjliggöra ett användande som i högre grad överensstämmer med infartsparkeringarnas avsikt.

Infartsparkeringarna har för det totala resandet i kommunen och länet en relativt marginell betydelse för arbetsresor. Andelen kollektivtrafikresenärer som infartsparkerar som en del av sin färdväg är cirka 1 % av dem som dagligen nyttjar kollektivtrafiken. Däremot kan parkeringarna ha en symbolisk betydelse även om uppmärksamheten kring dessa ofta är oproportionerligt stor.

Smart infartsparkering i Sickla köpkvarter – Rapport 2010

Under 2009-2010 genomförde SL, Trafikverket, Nacka kommun och Sickla Köpkvarter projektet "Smart infartsparkering". Syftet med projektet var att utveckla, demonstrera och testa en ny lösning för infartsparkering. Platsen för försöket var SLs infartsparkering i parkeringsgaraget vid Sickla Köpkvarter, en anläggning med omkring 100 infartsparkeringsplatser. Före försöket stannade mer än hälften av de som använde SLs infartsparkering i Sickla utan att fortsätta resan med kollektivtrafik.

Vid infarten till parkeringshuset monterades en bom. För att komma in på infartsparkeringen som var på plan 3 i parkeringsgaraget var bilisterna tvungna att ha ett SL-access kort laddad med en giltig färdbiljett. Inga extra avgifter togs ut. Några av platserna var bokningsbara i förväg.

160 testförare, boende i Nacka eller Värmdö, rekryterades till försöket. Hälften var män och hälften kvinnor. För att uppmuntra till infartsparkering fick testförarna även tillgång till en informationstjänst i mobiltelefonen. Testförarnafick olika förmåner, som exempelvis en månads gratis resande med SL samt rabatter och erbjudanden i Sickla köpkvarter. Utöver mobiltjänsten och garanterad tillgång till plats sattes även informationsskyltar upp i närheten av infartsparkeringen och i köpkvarteret, vilka angav nästkommande avgångar för Saltsjöbanan och bussar. En VMS-skylt (variabel informationsskylt) sattes även upp vid Värmdöleden. Totalt pågick försöket i 3 månader.



Figur 3: Entré till infartsparkeringen^v



Figur 4: SL:s accesskort användes vid kortläsaren för att öppna bommen^{vi}

Fyra av fem testförare var efter försöket ganska eller mycket nöjda med hur infartsparkeringen fungerade. Mest nöjda var de som infartsparkerade redan innan försöket. Nästan nio av tio testförare ville att systemet med Smart infartsparkering skulle behållas i Sickla Köpkvarter. 96 % ville att systemet skulle införas även på andra infartsparkeringar runt Stockholm. Andelen resenärer som före försöket åkt bil till arbete och skola varje dag halverades. Av de som före försöket dagligen åkte med SL till arbete och skola valde ungefär en fjärdedel att börja ta bilen till infartsparkeringen som en del av sin resa. En mindre grupp som innan försöket åkt kollektivt började köra bil hela vägen till arbetet eller skolan.

Pågående utredning Trafikverket/SL

Trafikverket genomför tillsammans med SL en utredning som syftar till att utreda förutsättningarna för ett eventuellt införande av "Smart infartsparkering" på befintliga anläggningar. Fokus har varit att identifiera lämpliga områden, sammanställa olika aktörers behov och närmare studera möjligheter och hinder för ett införande. I arbetet har lämpliga kommuner och enskilda parkeringsanläggningar identifierats. I arbetet har lämpliga kommuner och parkeringsanläggningar identifierats. Utredningen tar fram underlag för bland annat införandetakt, lämpliga införandepunkter, tekniska och juridiska förutsättningar samt drift- och förvaltningsfrågor. Utredningen ska även identifiera vilka behov olika slags beslutsfattare som exempelvis SL, Trafikverket och kommuner men även ägare till köpcentra och andra aktörer har. Slutrapporten, som förväntas vara färdigställd under våren 2011, kan tänkas komma att användas av kollektivtrafikmyndigheter, kommuner och privata aktörer.

Stockholm Parkering och SL – Försök med gratis parkering med SL-accesskort

Mellan den 1 oktober 2010 och den 31 augusti 2011 pågår ett försök på sju av Stockholm Parkerings infartsparkeringar där de SL-resenärer som har en biljett för 30 dagar eller längre laddad på sitt accesskort kan parkera avgiftsfritt. En läsare på parkeringsautomaten läser av SL-accesskortet varpå en biljett löses. Stockholm Parkering ansvarar för drift och underhåll av biljettautomaterna och parkeringsytorna.

För detta försök har Stockholm Parkering slutit avtal med SL att giltigt accesskort medger avgiftsfri parkering. Stockholm parkering och SL delar på kostnaden att subventionera parkeringen för SL-resenärer. För övriga resenärer är parkeringskostnaden 15 kr per dag. Följande parkeringar ingår i försöket: Farsta strand, Hanviken (Skrubba), Hökarängen, Johannelund, Råcksta, Rågsved och Norra Sköndal (vilken utgått på grund av att det byggs bostäder på platsen). SL och Stockholm Parkering letar efter en ny anläggning för att ersätta denna. Samtliga anläggningar är på tomtmark.

Innan försöket initierades var det låg eller mycket låg beläggning på anläggningarna. Beläggningen har ökat markant under försöket även om en utvärdering ännu inte är genomförd.^{vii}



Figur 5: Biljettautomat med avläsare för SL-accesskort^{viii}

SL strategiöversyn

Storstockholms Lokaltrafik AB genomgår för närvarande en verksamhetsöversyn och omorganisation. Målet är att renodla kärnverksamheten och utveckla SL till en tydlig och effektiv beställare. Översynen syftar till att ta reda på vad som behöver göras organisatoriskt samt ansvars- och rollfördelning mellan SL, trafikoperatörer och underhållsleverantörer. Ett strategiupplägg och ändrat förhållningssätt för länets infartsparkeringar är en trolig följd effekt av pågående översyn.

3. Behov av ett förändrat förhållningssätt kring infartsparkeringar

Infartsparkeringar skapar en möjlighet för kollektivtrafikresenärer att ta bilen till stationen för vidare färd med kollektivtrafik, ofta spår men även med buss. I takt med att bilanvändningen och behovet för arbetspendlare att effektivisera sin tid ökat har efterfrågan av infartsparkeringar tilltagit.

Trots den relativt snabba och fortgående utbyggnaden av infartsparkeringar har förhållandevis lite forskning och utredning skett kring dess effekter och konsekvenser. Infartsparkering som företeelse vilar på antagandet att en ökad andel parkeringsplatser i kollektivtrafiknära lägen i städernas halvcentrala och perifera lägen minskar biltrafiken och ökar kollektivtrafikandelen.

Det uttalade syftet för infartsparkeringar har generellt varit att de ska:

- Avlasta innerstaden från bilar "som annars hade åkt ända in"
- Avlasta vägnätet totalt (trängsel, utsläpp)
- Vara ett komplement till kollektivtrafiken

Huruvida detta syfte uppnås har inte tydliggjorts av inblandade aktörer.

För att en infartsparkering ska uppnå uppställt syfte behöver den ligga utmed stomtrafiken, så nära individens boende som möjligt. Den delsträcka av resan som individen gör med bil bör vara så kort som möjligt i syfte att minska trafikarbetet. Infartsparkeringar ska komplettera kollektivtrafiken där lokala matarbussar saknas. För riktigt korta avstånd är gång eller cykel att föredra.

Genomförda studier över hur infartsparkeringarna faktiskt används i relation till uppställt syfte påvisar att korrelationen generellt är ganska låg. För de flesta som infartsparkerar är det i verkligheten inte något alternativ att göra en bilresa hela vägen till innerstaden. "Ganska många resor till infartsparkeringar (har) karaktären av att åka bil så långt det går och sedan parkera."^{xix} Erfarenheten säger dock att infartsparkeringar snarare ökar det totala antalet bilresor, eftersom alternativet till att parkera bilen vid infartsparkeringen inte alltid är att åka bil hela vägen till arbetet."^x Enligt en studie som Storstockholms Lokaltrafik genomfört över vilka som börjar parkera på en nybyggd infartsparkering hade endast 14 % av infartsparkerarna tidigare åkt bil hela vägen till arbetet. Resterande tog sig tidigare till kollektivtrafiken med hjälp av buss, cykel eller som gående.^{xi}

Nyanläggning av infartsparkeringar för bil medför ett ökat bilanvändande av resenärer som tidigare gått, cyklat eller åkt kollektivt till stationen. För dessa individer är infartsparkeringen inte avgörande för val av färdmedel men medför ett flexiblare resande och individuella tids- och kostnadsvinster. Anläggande av en infartsparkering garanterar inte fler kunder för kollektivtrafiken, däremot bidrar de till att möjliggöra fler nöjda kunder genom en större valmöjlighet för de som nyttjar infartsparkeringarna som en del av sin resa. med SL.^{xii}

Genom att infartsparkera kan enskilda individer göra tidsvinster, kostnadsbesparingar och genomföra flera ärenden per resa. De som infartsparkerar upplever positiva effekter och flexibilitet. Tre av fyra anger att de sparar pengar på att infartsparkera, 70 % anger att de sparar tid. Infartsparkeringar för såväl bil som cykel förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken.^{xiii} Parkeringarna möjliggör för de 7 % i Huddinge som inte har tillgänglig god kollektivtrafik att nyttja kollektivtrafiken för del av resan.^{xiv} Bilister som väljer att infartsparkera istället för att ta bilen hela vägen bidrar till att minska trafikarbetet och dess negativa påverkan på miljön.

Enligt genomförda analyser och utredningar framgår det att infartsparkeringar inte ökar antalet kollektivtrafikresenärer. Däremot bidrar de till en omfördelning av trafiken. Vissa fordonsförflyttningar kan undvikas i centrala delar. Samtidigt uppmuntras nya bilresor till städernas halvcentrala och yttre delar. Bilresor som minskar ersätts av andra bilresor. Sammantaget medför de en ökad bilanvändning som helhet och bidrar till fler bilresor från längre avstånd.^{xv} Ingenstans i världen har någon långtidspåverkan med minskade fordonsflöden som följd kunnat påvisas som resultat av utbyggda infartsparkeringar. Andelen infartsparkerare som skulle ta bilen hela vägen in till stadskärnan om infartsparkeringen inte fanns är generellt anmärkningsvärt låg. När möjligheten skapas att använda

bilen som en del av resan börjar resenärer som tidigare gått, cyklat eller åkt kollektivt till stationen att använda bilen som en del av resan.

Infartsparkeringar, så som de används idag, nyttjas i hög grad för annat än dess avsikt. Det går inte att styra vilka som parkerar vid avgiftsfri parkeringsplats som medger 24 timmars uppställning. Eftersom infartsparkeringarnas kostnader inte tydliggörs för dem som nyttjar dessa möjliggör anläggningarna "gratis" parkering för närboende, verksamma och besökare.

Infartsparkeringar medför dessutom att kollektivtrafiken förlorar resenärer på busslinjer som matar till och från spårbunden trafik. Det kan finnas en risk att kundunderlaget för matarbussar blir för litet för att upprätthålla trafiken på enskilda sträckor.^{xvi}

Parkeringsanläggningarna är även problematiska av andra skäl. Ofta är platserna statiska där fordon anländer på morgonen, står parkerade hela dagen och försvinner under eftermiddagen. Under sen kväll och nattetid är parkeringsytan ofta ödsligt tom vilket kan skapa otrygghet i anslutning till stationen samt är förfulande för stadsmiljön.

Ett huvudsakligt problem med infartsparkeringarna är dess krav på närhet till stationen samt att de är mycket ytkrävande. Förutom att vara kostsamma i investering, drift, underhåll och övervakning ockuperar parkeringsplatserna den mest värdefulla marken i kollektivtrafiknära lägen. I takt med att Storstockholm växer blir marken allt mer attraktiv. Detta medför ett ökat tryck på annan markanvändning och mer utvecklade lösningar. Alternativkostnaderna behöver tydliggöras.

En högre grad av samutnyttjande av parkeringsplatser krävs för effektivare användning. Befintliga anläggningar bör på sikt omvandlas till mer mark-, miljö- och kostnadseffektivt nyttjande i form av kontor eller bostäder. Detta är en central fråga i länet vilken även belyses i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010).

Inom Stockholms län har SL och flera kommuner börjat uppmärksamma problematiken kring infartsparkeringarna. SL:s försök med Smart infartsparkering påvisade behovet och effekten av att reglera hur infartsparkeringarna används. Försöket påvisade även att tekniken för effektivare styrning numera finns tillgänglig. En införandestrategi för länet är under bearbetning.

Efterfrågan men även behovet av infartsparkering inom Huddinge kommun kommer att finnas kvar på längre sikt, men dess värde måste framgå. Infartsparkering kan bli en naturlig del vid ny- och ombyggnad av fastigheter i stationsnära lägen. Exempelvis kan enskilda våningsplan för infartsparkering regleras genom tredimensionell fastighetsbildning, vilket dock förutsätter att det finns en marknadsmässig betalningsvilja bland bilister. Antalet infartsparkeringsplatser inom kommunen kommer sannolikt att behöva minskas på sikt.

Infartsparkeringarna i en enskild kommun är endast en mindre del av utbudet i länet. Eftersom parkeringarna många gånger nyttjas kommunöverskridande behöver dessa sättas i ett större sammanhang inom kommunen men även i relation till länet.

4. Underlag för reglering

Juridisk grund för parkering på allmän platsmark och kvartersmark

En grundläggande funktion för detaljplanering är att avgränsa allmän platsmark från kvartersmark. Här särskiljs vad som staden/kommunen ansvarar för gentemot vad som åvilar den enskilda fastighetsägaren. I Plan och bygglagen (PBL) vilken trädde ikraft 1987 deklareras att det är kommunens uppgift att i detaljplaner särskilja markanvändningen mellan; allmänna platser, kvartersmark och vattenområden^{xvii}. Med allmänna platser avses i plan- och bygglagen gator, vägar, torg och andra områden som är allmänt tillgängliga och avsedda för gemensamma behov. Till de allmänna platserna är genom andra lagar och förordningar knutna olika grungläggande rättigheter och skyldigheter.^{xviii}

En offentlig plats inom detaljplanlagt område får inte utan tillstånd av polismyndigheten användas på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget.^{xix} 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.^{xx} Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige^{xxi} även om det är Samhällsbyggnadsnämnden, (kommunens nämnd för trafikfrågor), som har befogenhet att reglera hur parkering ska upplåtas.

I stort sett ger lagstiftningen stort utrymme för att tillgodose lokala önskemål om reglering, men det finns en viktig begränsning; Kommunen får inte reservera parkeringsplats på allmän platsmark för en enskild, fysisk eller juridisk person. Bestämmelsen innebär i grunden att alla trafikanter som parkerar ett fordon på allmän platsmark ska behandlas lika och att avgifter får tas ut efter samma villkor.^{xxii} Denna regel utgår från den kommunala likställighetsprincipen som i detta fall innebär att alla kommuninvånare ska ha i princip lika tillgång till alla parkeringsplatser på mark som regleras med lokal trafikföreskrift. Dock finns vissa möjligheter till särbehandling av näringsidkare, boendeparkering och rörelsehindrade.^{xxiii} Särskilda trafikregler får av kommunen meddelas genom lokala trafikföreskrifter gällande tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering.^{xxiv}

På allmän platsmark tillämpas ett offentligrättsligt system för reglering samt övervakning av parkering och övrig uppställning. Det innebär att samhället i form av staten eller kommunen är den ena parten, medan trafikanten/den enskilde är den andra parten. Enligt lagen om kommunal parkeringsövervakning bestämmer kommunen själv om den ska svara för parkeringsövervakningen på gatumark.

Kvartersmark å andra sidan är mark avsedd för bebyggelse eller annat ändamål. Kvartersmark inom ett planområde omfattar all mark som inte är allmän platsmark eller vattenområden. Inom kvartersmark är det den enskilde fastighetsägaren som är ansvarig för att parkering anordnas i tillräcklig utsträckning för boende, anställda och besökande.^{xxv} Det är alltså för nämnda verksamheter inte ett kommunalt ansvar. På kvartersmark gäller civilrättsliga regler för reglering och övervakning av parkering.^{xxvi} Vid reglering av parkering på enskild mark på kvartersmark finns inga krav på likställighet mellan brukarna. Särreglering kan därmed ske och avgift kan tas ut på olika grunder. Vid civilrättsligt förfarande är markägaren den ena parten medan trafikanten/den enskilde är den andra parten.^{xxvii}

Gällande lagstiftning för reglering och bestämmelser av parkering grundar sig från 1957. Lagstiftningen är i mångt och mycket i behov av en uppdatering utifrån dagens villkor. Flertalet kommuner, bl.a. Stockholms stad, har tillskrivit Regeringen med önskemål om en översyn gällande lagstiftningens begränsning för särreglering på allmän platsmark.

Tillämpning för reglering av infartsparkeringar i Huddinge

För att möjliggöra avgiftsbelagd parkering på allmän platsmark men även som grund för att avgiftsreglera parkeringsplatser på kvartersmark i allmän regi krävs ett beslut i kommunfullmäktige. Beslutet ska hantera högsta avgiftsnivå för parkering samt tydliggöra Samhällsbyggnadsnämndens delegation för tillämpning genom reglering av enskilda parkeringsplatser.

Efter att kommunfullmäktige fattat beslut i frågan kan de infartsparkeringar som är belägna på kvartersmark regleras med avgift och/eller krav på gällande accesskort för parkering.

Merparten av infartsparkeringarna i Huddinge kommun är dock belägna på allmän platsmark. För dessa parkeringar finns möjlighet att, efter kommunfullmäktigebeslut, reglera för avgiftsbelagd parkering. Med hänsyn till gällande lagstiftning är det dock inte möjligt att på allmän platsmark avtala om enskild upplåtelse eller reservera parkering för innehavare av giltigt accesskort. För att så ska vara möjligt krävs alternativt förändrad lagstiftning eller att nya detaljplaner tas fram för respektive parkeringsanläggning där berörd mark enligt detaljplan regleras som enskild.^{xxviii}

Infartsparkeringarna i Huddinge har byggts och/eller underhållits genom avtal mellan Huddinge kommun och Storstockholms Lokaltrafik. Infartsparkeringar som SL investerat i utgör en del av SL:s infrastruktur och parkeringarna i Huddinge ägs av SL även om de formellt är anlagda på kommunens mark samt att ett samarbete sker kring drift och underhåll. För merparten av anläggningarna gäller att infartsparkeringen och alla till denna hörande tillbehör, inklusive men inte begränsat till, fundament, ytbeläggning, stängsel, dagvattenledningar, belysning och elinstallationer och skyltar utgör SL:s egendom.^{xxix}

Enligt tidigare politiska beslut i Landstinget ska parkering på infartsparkeringar vara gratis för användare. Huruvida detta ska tillämpas framöver är dock en fråga som för närvarande hanteras inom SL:s strategiöversyn. Däremot menar SL att det finns ett gemensamt intresse av att infartsparkeringarna används av infartsparkarerare.^{xxx} Införande av avgifter eller krav på accesskort för infartsparkarerare behöver ske i samarbete med SL.

Tekniska förutsättningar

I försöket med "Smart Parkering" som genomfördes i Sickla användes en bom som öppnades genom att accesskortet lästes av. För försöket som SL och Stockholm parkering driver mellan den 1 oktober 2010 och 31 augusti 2011 används parkeringsautomater. Accesskortet läses av och på så vis erhåller kunden en parkeringsbiljett. Det finns därmed beprövade tekniska förutsättningar för att kunna lösa en biljett med accesskort. Tekniskt finns möjlighet att styra parkeringen för alla resenärer som har ett giltigt accesskort. Undantag kan dock vara lämpligt för exempelvis kort som är betalade med reducerad avgift (ungdomsbiljetter) eller kortare tidsperioder.

I dagsläget finns inte förutsättningar för att koppla en infartsparkeringsbiljett till kollektivtrafikresenärer som reser med kontantkupong, sms-biljett och förköpsremsa, d.v.s. periodbiljett kortare än 24 timmar. Kollektivtrafikresenärer med motsvarande biljetter kan därmed inte betala parkering med accesskort. SL avser dock inom något år införa accesskort även för kortare tidsperioder, varvid denna fråga kan hanteras tekniskt. Förköpsremsan för engångsresor, så som den tillämpas idag, är på väg att fasas ut. SL arbetar även med att ta fram teknik som även kan möjliggöra en koppling till sms-biljetten. Idéer med att till accesskort och/eller remsa koppla en infartsparkeringsbiljett, motsvarande "accesskort plus" har prövats men hitintills avfärdats..^{xxxi}

En teknisk lösning med en bom vid parkerings infart (motsvarande den vid försöket i Sickla) stänger på ett effektivt sätt ute de som inte har rättighet att parkera på anläggningen. Nackdelen med en fysisk bom är att lösningen medför en högre anläggningskostnad samt normal även högre driftkostnader. Bommen som användes i Sickla-försöket blev påkörd vid ett tillfälle under försökets 3-månadsperiod. En annan betydande nackdel med en bom-lösning är att den är platskrävande och genererar köer vid parkeringsanläggningens infart. Med hänsyn till att samtliga infartsparkeringar i Huddinge har infart från allmän väg medför en lösning med bom en risk för köbildning ut på det allmänna nätet vilket stör den allmänna trafiken och kan medföra trafiksäkerhetsrisker.

En biljettautomat är betydligt mindre platskrävande och medför inte samma risk för köbildning av fordon. Driftkostnader för reparation och underhåll finns även för biljettautomater men är erfarenhetsmässigt lägre än för bomsystem.^{xxxii} Nackdelar med biljettautomater är att de inte fysiskt stänger ute de som inte har behörighet på parkeringen. De medför även ett krav för bilisten att hämta biljett i automaten och gå tillbaka till fordonet, vilket innebär en större insats för resenären.

I försöket i Sickla erbjöds infartsparkeringarna en sms-tjänst som gav de möjlighet att boka vissa platser i förväg. Via sms kunde infartsparkeringarna även få erbjudanden från butiker i närheten. Detta för att göra

parkeringen så attraktiv som möjligt. De tekniska förutsättningarna för att upprätta motsvarande tjänster för någon eller några av parkeringarna finns även i Huddinge. Tjänsterna kan skraddarsys för att göra parkeringen så attraktiv som möjligt för resenären.

Regleringsform

Med hänsyn till att parkeringarna används för andra ändamål än dess avsikt samt att dess kostnader inte tydliggörs för användarna har Samhällsbyggnadsnämnden i Huddinge gett Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att utreda hur parkeringarna kan avgiftsregleras för bättre nyttjande och högre tillgänglighet.

En avgiftsreglering måste dock sättas i ett större sammanhang och i relation till omkringliggande gatunät och hur närbelägna parkeringsplatser är reglerade. I dagsläget finns avgiftsbelagd eller tidsreglerad parkering på fastighetsmark i direkt anslutning till samtliga infartsparkeringar i Huddinge.

Ett alternativ till avgift är att reglera parkeringarna med parkeringsförbud nattetid. På så sätt motverkas att parkeringarna användas för boendeparkering nattetid. Fördelen är att tidiga infartsparkeringar i princip blir garanterade plats. Nackdelen är att parkeringen står outnyttjad nattetid. Att införa parkeringsförbud nattetid löser inte heller problem med att parkeringsplatserna används som arbetsplatsparkering eller besök till närliggande verksamheter. Alternativet har tidigare utretts och avfärdats.

I SLs riktlinjer för infartsparkeringar framgår att huvudparten av de infartsparkeringar som bekostats av SL idag är avgiftsfria och att ambitionen är att de ska så förbli för SLs kunder. Syfte är att infartsparkeringar ska vara ett komplement till den övriga SL-trafiken. Om det uppstår problem med att en infartsparkering används av andra än infartsparkeringar kan en reglering av platserna vara nödvändig. Som exempel föreslås att ett inpasseringssystem införs som medför gratis parkering endast för den som har SL:s periodkort (giltigt accesskort).^{xxxiii}

Infartsparkeringarna i Huddinge är för närvarande reglerade med 24-timmars avgiftsfri parkering. Förutsatt att de juridiska förutsättningarna och avtalet med SL så medger finns möjlighet att finna en regleringsform som på ett bättre sätt styr att anläggningarna i högre grad nyttjas enligt dess avsikt.

Alternativa regleringsformer för infartsparkeringar i Huddinge:

1. Avgiftsbelagd parkering för samtliga som parkerar

Alternativet innebär att en enhetlig avgift införs för samtliga som parkerar på anläggningarna. Samma kostnad uppstår för resenären oavsett om denne ska fortsätta med kollektivtrafik eller ej. Avgiftsnivån påverkar vilken uttryckningseffekt regleringsformerna får och måste anpassas till marknadsläget för motsvarande anläggningar. Kostnaden tydliggörs för den som parkerar även om intäkterna sannolikt ändå inte kan täcka de faktiska kostnaderna. Med hänsyn till gällande kostnadsnivåer för avgiftsbelagda anläggningar i länet samt civilrättsliga anläggningar i anslutning till befintliga infartsparkeringar har en kostnadsnivå på 15 kronor/dygn för trafikanten funnits som väl anpassad.^{xxxiv}

Fördelar: Kostnaden tydliggörs för den som parkerar. Regleringsformen medför att anläggningarna i högre grad nyttjas enligt dess avsikt. Tillgängligheten till infartsparkeringsplatserna ökar för infartsparkeringar men även andra trafikanter.

Nackdelar: Samma villkor gäller för bilister oavsett ändamålet med att nyttja parkeringarna. Kollektivtrafikresenärer som infartsparkeringar får en förhöjd kostnad. Bilister kan tryckas ut från de iordningställda anläggningarna och söker sig till parkeringar på kringliggande lokalgator där parkering är avgiftsfritt.

2. Avgiftsfri parkering för resenärer med giltigt SL-accesskort

Alternativet innebär att de som har giltigt accesskort parkerar avgiftsfritt. För övriga trafikanter råder parkeringsförbud. Alternativet förutsätter att parkeringsanläggningen är belägen på kvartersmark.

Fördelar: Regleringsformen medför att parkering endast är möjligt för resenärer med giltigt accesskort. Tillgängligheten till infartsparkeringsplatserna ökar för infartsparkeringar. Alternativet bidrar i hög utsträckning till att uppfylla syftet med infartsparkeringar.

Nackdelar: Bilister som inte har accesskort trycks ut från de iordningställda anläggningarna och kan söka sig till parkeringar på kringliggande lokalgator där parkering är avgiftsfri. Resenärer som köper periodbiljett kortare än 24 timmar kan för närvarande inte nyttja parkeringarna även om de parkerar och avser fortsätta resan med kollektivtrafik. Resenärer med giltigt accesskort parkerar avgiftsfritt på anläggningarna även om de inte avser fortsätta sin resa med kollektivtrafik.

3. Avgiftsfri parkering för resenärer med SL kort, avgiftsbelagd parkering för övriga

Alternativet innebär att resenärer med giltigt accesskort parkerar avgiftsfritt på infartsparkeringarna. För övriga trafikanter är parkeringen avgiftsbelagd. Med hänsyn till gällande kostnadsnivåer för avgiftsbelagda anläggningar i länet samt civilrättsliga anläggningar i anslutning till befintliga infartsparkeringar har en kostnadsnivå på 15 kronor/dygn för trafikanten funnits som väl anpassad.^{xxxv} (Alternativet motsvarar vad som för närvarande prövas i det pågående försöket av Stockholm Parkering.) Alternativet förutsätter att parkeringsanläggningen är belägen på kvartersmark.

Fördelar: Kostnaden tydliggörs för trafikanterna, även om SL-resenärer parkerar avgiftsfritt. Regleringsformen medför att anläggningarna i högre grad nyttjas enligt dess avsikt. Tillgängligheten till infartsparkeringsplatserna ökar för infartsparkerare. "Övriga trafikanter" kan lockas att köpa accesskort för att kunna parkera avgiftsfritt på anläggningen, vilket kan bidra till ökat kollektivtrafikresande.

Nackdelar: Bilister kan tryckas ut från de iordningställda anläggningarna och söka sig till parkeringar på kringliggande lokalgator där parkering är avgiftsfri. Resenärer med giltigt accesskort parkerar avgiftsfritt på anläggningarna även om de inte avser fortsätta sin resa med kollektivtrafik.

4. Avgiftsbelagd parkering för alla som parkerar, varav resenärer med giltigt accesskort medges subventionerat pris.

Alternativet innebär att parkeringsplatserna avgiftsbeläggs för samtliga trafikanter. Resenärer med giltigt accesskort parkerar dock till reducerat pris i relation till övriga trafikanter. Avgiftsnivån påverkar vilken uttryckningseffekt regleringsformern får och måste anpassas till marknadsläget för motsvarande anläggningar. Kostnaden tydliggörs för samtliga trafikanter även om resenärer med giltigt accesskort subventioneras. Med hänsyn till gällande kostnadsnivåer för avgiftsbelagda anläggningar i länet samt civilrättsliga anläggningar i anslutning till befintliga infartsparkeringar föreslås en kostnadsnivå på 10 kronor/dygn för resenärer med giltigt accesskort och 20 kronor/dygn för övriga trafikanter^{xxxvi}

Fördelar: Kostnaden tydliggörs för samtliga trafikanter, även om SL-resenärer parkerar till reducerad avgift. Regleringsformen medför att anläggningarna i högre grad nyttjas enligt dess avsikt. Tillgängligheten till infartsparkeringsplatserna ökar för infartsparkerare. Kostnaden för SL-resenärer kan bidra till att en högre andel resenärer väljer gång, cykel eller buss för att färdas till stationen. "Övriga trafikanter" kan lockas att köpa accesskort för att kunna parkera till lägre kostnad på anläggningen, vilket kan bidra till ökat kollektivtrafikresande. Alternativet medför en bättre kostnadstäckning för huvudmannen.

Nackdelar: Bilister kan i högre grad tryckas ut från de iordningställda anläggningarna och söka sig till parkeringar på kringliggande lokalgator där parkering är avgiftsfri.

Tabell 1: Matris över alternativa regleringsformer

Alternativ						
Noll alternativ	Dagens reglering om avgiftsfri parkering i 24 timmar bibehålls.					
1	Avgiftsbelagd parkering för samtliga som parkerar					
2	Avgiftsfri parkering för resenärer med giltigt SL-accesskort					
3	Avgiftsfri parkering för resenärer med SL kort, avgiftsbelagd parkering för övriga					
4	Avgiftsbelagd parkering för alla som parkerar, varav resenärer med giltigt accesskort medges subventionerat pris					
Alternativ	Kostnader*	Intäkter*	Tillgänglighet **	Uppfyller uttalat syfte***	Möjligt enligt detaljplan****	Möjligt enligt avtal med SL *****
Noll-alternativ	0	0	-	--	++	++
1	0/+	+	+	0	++	-
2	+	0	++	+	--	++
3	+	0/+	+	0/+	--	++
4	+	++	++	+	--	0

* Se även Kapitel 5 för kostnader och intäkter.

** Avser tillgänglighet till parkering för kollektivtrafikresenärer

*** Se kapitel 3.

**** Undantag för Flemingsberg, Skogås samt anläggningen i Trångsund vid Trångsundsvägen (kvartersmark) där samtliga alternativ är möjliga.

***** Baserat på tolkning av gällande avtal samt diskussion med SL. ^{xxxvii}

++	mkt högt
+	högt
0	Varken eller
-	lågt
--	mkt lågt

Lokala förutsättningar för respektive infartsparkering

En översiktlig inventering har gjorts för respektive parkerings lokala förutsättningar i syfte att belysa eventuella effekter för infartsparkeringens närområde till följd av ändrad reglering.

Stuvsta (262 parkeringsplatser)

Den västra parkeringen (1) är belagd på allmän platsmark (trafikområde för allmän parkering). Den östra parkeringen (2) är belagd på allmän platsmark (trafikområde för allmän parkering och park).

I anslutning till infartsparkeringarna i Stuvsta är flertalet gator (Stuvsta torgväg, Byalagsvägen m.fl.) belagda med parkeringsförbud i syfte att motverka infartsparkering på gatumark. Vid genomförd inventering av parkerade bilar på lokalgatunätet i anslutning till Stuvsta station framkom att hälften av de parkerade bilarna tillhörde boende i Huddinge och hälften boende i andra kommuner, varav flertalet var skrivna i Stockholms stad.

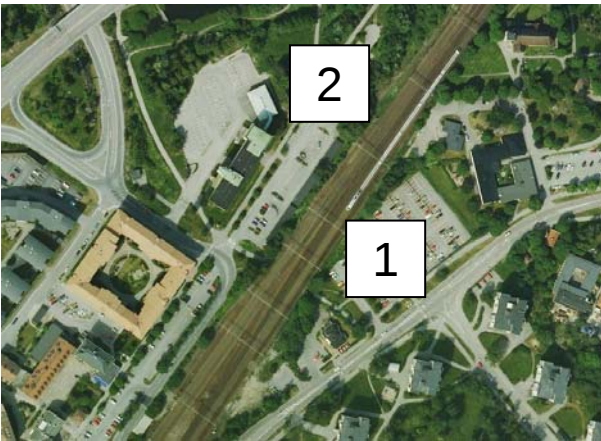


Figur 6: Anläggningar för infartsparkering i Stuvsta Huddinge (198 parkeringsplatser)

Merparten av bilisterna hade därmed sannolikt Stuvsta som målpunkt (boende eller besökande).

Huruvida parkeringsförbud kan behöva införas på fler lokalgator bör behovsprövas efter beslut om vilken regleringsform som ska gälla för infartsparkeringarna .

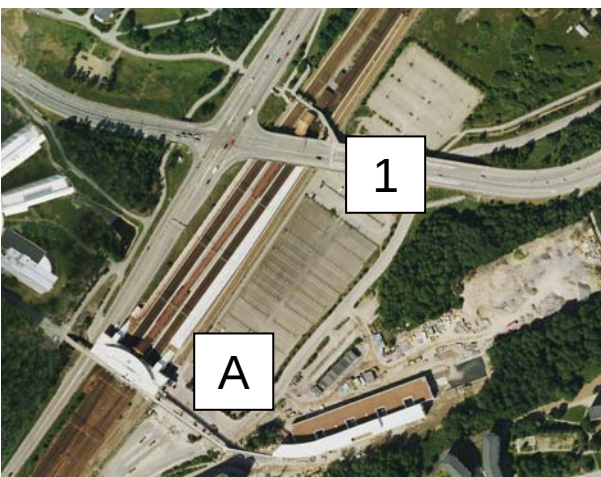
Gator som kan vara aktuella för reglering med parkeringsförbud under dagtid är bl.a. Staffansvägen, Prästskogsvägen och Heimdalsvägen. Beaktande bör dock göras att detta försvårar bilburna besök till fastigheter längs berörda gator.



Figur 7: Anläggningar för infartsparkering i Huddinge Flemmingsberg (550 parkeringsplatser)

Den östra parkeringen i Huddinge är belagda på allmän platsmark (trafikområde för allmän parkering). Även den västra parkeringen är belagd på allmän platsmark (specialområde för järnväg samt gata/ plantering/park).

De allmänna gatorna i anslutning till infartsparkeringarna är antingen reglerade med parkeringsförbud alternativt för tidsreglerad uppställning. Inga kompletterande regleringar av allmänna ytor synes nödvändiga.



Figur 8: Anläggningar för infartsparkering i Flemmingsberg

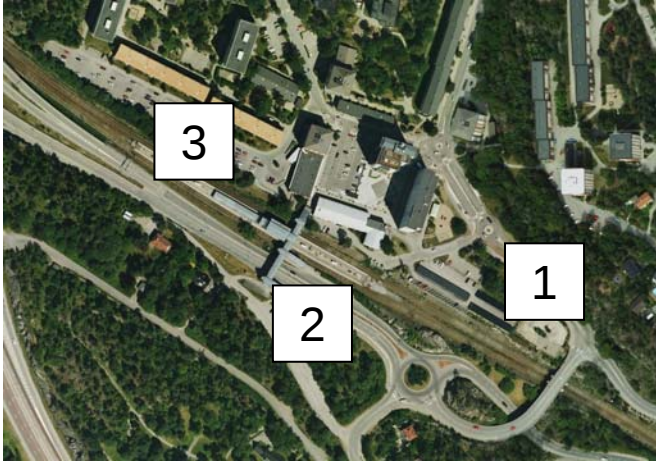
Infartsparkeringen i Flemmingsberg (1) är enligt detaljplan från 1990 reglerad för kvartersmark (kontor). Enligt samrådsshandling av detaljplan för Flemmingsberg 1 (Del av Generatoren 1 m.fl.) är större delen av nuvarande infartsparkering detaljplanlagd med planbeteckningen "Centrum". Detaljplanen anger ett behov av 220 infartsparkeringsplatser. Vidare anges att "det behövs något system som hindrar gratisparkering för arbetande, studerande m.fl."^{xxxxviii} Skanska är fastighetsägare. Ett avtal finns mellan Huddinge kommun och SL för infartsparkering . Avtalet kan med tre månaders uppsägningstid sägas upp av fastighetsägaren. Avtal för markens nyttjande finns även mellan Skanska och Järnhusen (SJ).

Flemmingsberg station trafikeras förutom av lokaltåg (pendeltåg) även av regionaltåg och fjärrtåg. Stationen är en viktig regional knutpunkt med ett större parkeringsbehov än övriga stationer inom kommunen. Parkering för kort- och långtidsuppställning för resor med regional- och fjärrtåg tillgodoses via Järnhusens parkeringsanläggning (A).

De allmänna gatorna i anslutning till infartsparkeringen är reglerade med parkeringsförbud. Inga kompletterande regleringar av allmänna ytor synes nödvändiga.

Trångsund (166 parkeringsplatser)

Vid Trångsundsvägen finns en infartsparkering (1) vilken tillkom 2006. Denna är enligt detaljplan belägen på kvartersmark (kontor och småföretag). Avsikten var att parkeringen skulle ersätta infartsparkeringen vid Gamla Nynäsvägen (2) då denna avsågs bebyggas med bostäder (Fållan 3:21 m.fl). Infartsparkering (2) är i dagsläget belagd på mark avsedd för lokalgata samt delvis mark relgerad för kvartersmark (bostäder).



Längs Murvägen finns en allmän parkeringsyta vilken i dagsläget delvis nyttjas för infartsparkering (3). Parkeringen är belägen på allmän platsmark och är enligt detaljplan reglerad för infartsparkering. Parkeringen är inte reglerad i avtal med SL.

De allmänna gatorna i anslutning till infartsparkeringarna är antingen reglerade med parkeringsförbud alternativt för tidsreglerad uppställning. Inga kompletterande regleringar av allmänna ytor synes nödvändiga.

Figur 9: Anläggningar för infartsparkering i Trångsund

Skogås (25 parkeringsplatser)



Infartsparkeringen i Skogås (1) är belagd på mark som enligt stadsplan är reglerad för kvartersmark(planbeteckning "Bg" vilket avser parkering, garage, byggnadskvarter). Hüge är fastighetsägare. Ett 25-årigt avtal finns mellan Hüge och Huddinge kommun.

De allmänna gatorna i anslutning till infartsparkeringen är reglerade med parkeringsförbud. Inga kompletterande regleringar av allmänna ytor synes nödvändiga.

Figur 10: Anläggningar för infartsparkering i Skogås

5. Kostnader och intäkter

Kostnader

Storstockholms Lokaltrafik har stått för investerings- samt underhållskostnader för samtliga infartsparkeringar i Huddinge (parkeringsanläggningen vid Murvägen i Trångsund exkluderad). Huddinge kommun ansvarar enligt avtal för drift, löpande underhåll, skötsel och övervakning.

Vid reglering av befintliga anläggningar tillkommer investeringskostnader för parkeringsautomater, elanslutning, belysningsarmatur vid parkeringsautomat, rivning av befintliga skyltar samt uppsättning av nya skyltar. I syfte att underlätta för trafikanter samt av driftsäkerhetsskäl föreslås två parkeringsautomater uppföras på respektive anläggning (undantaget Skogås, vilket är en mindre anläggning där endast en parkeringsautomat synes nödvändig). Därtill tillkommer administrativa kostnader för upprättande av lokala trafikföreskrifter samt projekthantering. Vid ett införande tillkommer även kostnader för informationsinsats gentemot allmänheten.

En översiktlig beräkning över förväntade investeringskostnader per anläggning inklusive administrativa kostnader och information beräknas till cirka 230 000 kronor (inklusive tillägg om 20% för osäkerhet).

Befintliga driftkostnader förväntas öka till följd av drift av parkeringsautomater samt eventuell kontanthantering. Ökade kostnader förväntas även för utökad övervakning. Driftkostnaderna bedöms öka med cirka 9 200 kronor per anläggning per månad, varav cirka en tredjedel är kostnader för utökad övervakning.

Intäkter

Beroende på vilken regleringform som tillämpas enligt kapitel 4 kan olika nivåer av intäkt förväntas genereras från anläggningarna. Förväntade intäkter är framräknade med förutsatsen att parkeringsanläggningarna har en beläggning på 75 %. För de alternativ där parkering även medges för trafikanter som saknar accesskort har 80 % av parkerade fordon antagits vara tillhörande resenärer som innehar ett giltigt accesskort.

Förväntade intäkter för en anläggning, motsvarande 100 parkeringsplatser^{xxxix}:

Alternativ 1: 24 750 kr/månad

Alternativ 2: 0 kr/månad

Alternativ 3: 4 950 kr/månad

Alternativ 4: 16 500 kr/månad

Med en ökad övervakning av infartsparkeringarna följer sannolikt ett ökat antal felparkerings- och kontrollavgifter. Hur stor intäkt detta kan generera är beroende av nivån av övervakningen. Normalt genererar dock parkeringsövervakning större intäkter än kostnader.

Efter en dom i kammarrätten den 14 januari 2010 ska moms (25 %) tas ut på parkeringsavgifter för parkering på allmänna platser. Även parkering på enskild mark är momsbelagd. Kostnaden ska vara inkluderad i parkeringsavgiften varför denna ska dras av från förväntade intäkter.

Kostnadsbedömning

Alternativ 2 förväntas inte generera några intäkter för Huddinge kommun då betalning för parkering sker med SL-kort. Intäkter för dessa tillfaller Stockholms läns landsting. För alternativ 3 förväntas intäkterna i princip täcka de kostnader som uppstår för hantering av parkeringsautomater. Alternativ 1 och 4 genererar högre löpande intäkter än utgifter. För alternativ 1 och 4 förväntas investeringskostnaderna kunna skrivas av på 14 respektive 26 månader.

Hur kostnader och intäkter ska fördelas mellan Huddinge kommun och Stockholms Lokaltrafik är ännu inte klarlagt. Här krävs ett nytt avtal mellan parterna.

En alternativ finansieringsmodell kan även skapas med hjälp av extern parkeringsövervakning. Genom att ett avtal skrivs med en extern operatör för parkeringsövervakning kan investeringskostnaden hållas nere. Ett företag som arbetar med parkeringsövervakning kan påta sig investeringskostnader för parkeringsautomater och skyltning samt övervakning mot en procentandel av intäkter.^{xl} Detta förutsätter fördjupad kontakt med lämplig part.

6. Slutsatser och rekommendationer

Slutsatser

Infartsparkeringarna i Huddinge har mycket hög beläggning. Så som de används idag, nyttjas de i hög grad för annat än dess avsikt. Andelen som använder infartsparkeringarna i enlighet med avsett ändamål understiger 50 %. Det finns ett starkt behov av att styra hur infartsparkeringarna används och problematiken har uppmärksammats i flera kommuner i länet. Kostnaden behöver tydliggöras för användaren. Tekniken för effektivare styrning finns tillgänglig.

En införandestrategi för länet är under bearbetning. WSP avser leverera en slutrapport till SL under våren 2011. Med hänsyn till att användning av infartsparkeringar är en regional fråga finns motiv att ha en länsövergripande synsätt på hur anläggningarna ska regleras. Närmare hälften av de som parkerar på infartsparkeringarna i Huddinge är bosatta i andra kommuner. Beroende av hur en länsövergripande strategi utformas bör resultatet beaktas och tillämpas utifrån hur det bidrar till att lösa frågan med ökad tillgänglighet för infartsparkeringarna i Huddinge.

Alternativa möjligheter för hur infartsparkeringarna bör regleras för bättre styrning och ökad tillgänglighet har prövats i och med denna utredning. Parkeringarna kan avgiftsbeläggas och/eller subventioneras för resenärer med giltigt accesskort. Beroende på regleringsform och avgiftsnivå uppnås varierande effekter och konsekvenser.

Med hänsyn till att infartsparkeringarna delvis är skattefinansierade finns motiv för att inte särreglera dessa exklusivt för resenärer med giltigt accesskort (motsvarande alternativ 2). SL är positiva till att finna en regleringsform vilken prioriterar kollektivtrafikresenärer. Däremot är tiden inte mogen att pålägga resenärerna en extra kostnad för infartsparkering (alternativ 4), med hänsyn till gällande beslut i Stockholms läns landsting att infartsparkeringarna ska vara avgiftsfria för kund. Detta även om förväntade intäkter understiger huvudmännens kostnader för infartsparkeringarna. Alternativ 1 är möjlig att genomföra i enlighet med befintliga detaljplaner. Detta alternativ medför en ökad tillgänglighet till parkering men bidrar inte till en styrande lösning för prioritering av kollektivtrafikresenärer. Sammantaget synes alternativ 3, "avgiftsfri parkering för resenärer med SL kort, avgiftsbelagd parkering för övriga", ha högst genomförbarhet och utifrån gällande situation på bästa sätt bidra till målluppfyllelse.

Enligt gällande lagstiftning får inte kommunen reservera parkeringsplats på allmän platsmark för en enskild, fysisk eller juridisk person. På kvartersmark är detta däremot fullt möjligt. Befintliga anläggningar för infartsparkering kan därmed inte särregleras för resenärer med giltiga accesskort. Undantaget är infartsparkeringarna i Flemingsberg och Skogås samt en anläggning i Trångsund, vilka är belagda på kvartersmark. Samtliga alternativa regleringsformer, exklusive alternativ 1, kräver därmed förändrade detaljplaner för övriga anläggningar.

Förändrad reglering av berörda infartsparkeringar i Huddinge kommun kommer att medföra konsekvenser för hur boende, verksamma och pendlare reser. Med hänsyn till att parkeringarna under längre tid medgett uppställning för bilister oavsett om de avser färdas vidare med kollektivtrafik eller inte krävs en betydande informationsinsats i samband med ändrad reglering. Erfarenheter från försöket i Sickla påvisar en acceptans för ändrad reglering av infartsparkeringar samt tydliggör att de som infartsparkerar är mycket positiva till en ökad tillgänglighet till parkeringarna. Genom tidig information medges övriga bilister möjlighet att exempelvis finna alternativa färdvägar samt lösa sin boendeparkering.

Rekommendationer

I syfte att tillgängliggöra infartsparkeringarna i Huddinge och på ett bättre sätt styra dess användning föreslås med hänsyn till gällande lagstiftning, parkeringarnas planbestämmelser och gällande avtal med Storstockholms Lokaltrafik följande strategi för reglering:

1. Med hänsyn till att SL avser färdigställa en införandestrategi för reglering av infartsparkeringar under våren 2011 föreslås Huddinge avvakta med kommunala beslut för ändrad reglering av

infartsparkeringarna. Reglering och användning av infartsparkeringar är en regional fråga även om vald regleringsform är ett kommunalt beslut, vilket dock behöver ske i samarbete med SL. Utifrån framtagna införandestrategi kan Huddinge på ett bättre sätt fatta ett väl avvägt beslut för hur parkeringarna bör regleras.

2. Ett underlag för beslut bör tas fram till kommunfullmäktige för att fastställa grunderna för beräkning av parkeringsavgift i Huddinge. Detta beslut kan framskrivas i avvaktan på resultatet av SL:s införandestrategi.
3. Infartsparkeringarna i Flemingsberg, Skogås och i Trångsund (anläggningen vid Trångsundsvägen) är belagda på kvartermark. För dessa anläggningar kan reglering enligt alternativ 3 införas så snart ett beslut för avgiftsbeläggning är taget i kommunfullmäktige.

Med hänsyn till att förslagen förändring av infartsparkeringarna medför ett nytt förhållningssätt för Huddinge kommun, tillämpning av ny teknik samt påverkan på de trafikanter som i dagsläget parkerar på anläggningarna kan det vara lämpligt att börja tillämpa regleringsformen för en anläggning i taget.

4. Om samtliga infartsparkeringar ska regleras med subventionerade kostnader för kollektivtrafikresenärer med giltigt accesskort krävs att nya detaljplaner tas fram för de infartsparkeringar som i dagsläget är belägna på allmän platsmark. Detta arbete skulle kunna påbörjas omgående.
5. I avvaktan på att nya detaljplaner tas fram för infartsparkeringar som är belägna på allmän platsmark kan parkeringarna, efter beslut i kommunfullmäktige, avgiftsbeläggas enligt alternativ 1. På detta sätt kan en ökad tillgänglighet för resenärer tillskapas inom en relativt snar framtid. Genom att avgiftsbelägga parkeringarna kan även en större kostnadstäckning nås för anläggningarna och systemet. Med ett beslut i grunden om att inom cirka ett år kunna medge avgiftsfri parkering för resenärer med giltigt accesskort bör även acceptans kunna uppnås hos användarna.
6. Information! Med en förändrad regleringsform för infartsparkeringarna behöver en betydande informationsinsats genomföras. Dels behöver befintliga användare nås genom direktinformation vid parkeringarna och dels behöver information gå ut genom kommunens vedertagna kanaler. Detta behov blir ännu större om infartsparkeringarna initialt regleras på olika sätt eller om genomförande sker vid olika tidpunkter.

Källor

Skriftliga källor:

AB Storstockholms Lokaltrafik, Trafikplan 2020, 2010-07-31

AB Storstockholms lokaltrafik *"Infartsparkeringar, fördjupade studier 1999-10-20"*

AB storstockholms lokaltrafik *"Ripark -06 Riktlinjer för SL:s infartsparkeringar"*,
(http://sl.se/Global/Pdf/Rapporter/riktlinjer_for_infartsparkeringar.pdf)

AB Storstockholms lokaltrafik i samarbete med Trafikverket, Nacka kommun, Sickla köp kvarter och WSP, 2010, *"Smart infartsparkering – Resultat av ett försök i Sickla köp kvarter, slutrapport 2010"*

Huddinge kommun, 2009, *"GIS-studie över relation befolkning och god kollektivtrafik inom 500 m"*

Huddinge kommun, Infartsparkeringar i Huddinge, MSB, 2009-11-13

Lindström Olsson, Anna-Lena: *"Factors that influence choice of travel mode in major urban areas"*, KTH 2003

Lindström Olsson, Anna-Lena: *"Factors influencing the choice of travel mode"*, KTH 2004

Parkhurst Graham, Park and ride: could it lead to an increase in car traffic?, University of Oxford, 1995

Regionplanenämnden, 20090624, *"Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2010, utställningsförslag"*

Svenska Kommunförbundet, *"Boken om P"*, 1995

Sveriges kommuner och Landsting, 2010, *"Parkering på gatumark 2010"*

Transek 2006:46, *"Infartsparkeringar – en kunskapsinventering"*

WSP, Rapport 2008:15, *"Infartsparkeringar i Stockholms län – utbud och efterfrågan i nuläget"*

Digitala källor:

www.huddinge.se/

www.sl.se/

www.stockholmparkering.se

www.notisum.se/

Muntliga källor:

Lars Ahlman, SKL, 2011-01-31

Vesna Lucassi, Uppdragsledare WSP Smart infartsparkering, 2011-01-16 & 2011-02-20

Anders Björlinger, SL, 2011-02-04

Mats Nyström, Projektledare Smart infartsparkeringar, SL, 2011-02-07

Anders Edlund, Marknadschef Stockholm Parkering, 2011-02-11

Peter Bowin, Q-park, 2009-09-05

Källhänvisningar i text:

-
- ⁱ Inventering mellan den 16-19 mars, 2009, kl. 09-10, kl.14-15, samt kl. 22-23 under en dag. Inventerade registreringsnummer har kontrollerats av Transportstyrelsen.
- ⁱⁱ Huddinge kommun, infartsparkeringar i Huddinge, MSB, 2009-11-13
- ⁱⁱⁱ Huddinge kommun, infartsparkeringar i Huddinge, MSB, 2009-11-13
- ^{iv} Med ”varia” avses utlandsregistrerade fordon samt leasingbilar registrerade på ej geografisk adress.
- ^v Foto från rapporten ” Smart infartsparkering – Resultat av ett försök i Sickla Köpkvarter, slutrapport 2010”
- ^{vi} Foto från rapporten ” Smart infartsparkering – Resultat av ett försök i Sickla Köpkvarter, slutrapport 2010”
- ^{vii} Anders Edlund, marknadschef på Stockholm Parkering.
- ^{viii} www.stockholmparkering.se
- ^{ix} Infartsparkeringar i Stockholms län – utbud och efterfrågan i nuläget, WSP Rapport 2008:15.
- ^x Transek 2006:46, Infartsparkeringar – en kunskapsinventering
- ^{xi} AB Storstockholms lokaltrafik, Infartsparkeringar, fördjupade studier 1999-10-20
- ^{xii} Ripark: http://sl.se/Global/Pdf/Rapporter/riktlinjer_for_infartsparkeringar.pdf
- ^{xiii} Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFS 2010, utställningsförslag, Regionplanenämnden,
- ^{xiv} GIS-studie över relation befolkning och god kollektivtrafik inom 500 m, MSB, 2009
- ^{xv} Graham Parkhurst, Park and ride: could it lead to an increase in car traffic?, University of Oxford, 1995
- ^{xvi} Lindström Olsson, Anna-Lena: Factors that influence choice of travel mode in major urban areas, KTH 2003 och Lindström Olsson, Anna-Lena: Factors influencing the choice of travel mode, KTH 2004
- ^{xvii} Plan och bygglagen (1987:10) 1:2 och 5:3
- ^{xviii} Bl.a. ordningslagen, brottsbalken, lokala ordningsstadgar.
- ^{xix} Ordningslag (1993:1617) 3 kap. 1 § Allmän ordning och säkerhet. Användningen av offentlig plats
- ^{xx} Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. 1 §
- ^{xxi} Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. 2 §
- ^{xxii} Svenska kommunförbundet, Boken om P, 1995
- ^{xxiii} Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. 2 §
- ^{xxiv} Trafikförordning (1998:1276) 10 kap.
- ^{xxv} Plan och bygglag (1987:10) 3. Kap 15 §
- ^{xxvi} Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering
- ^{xxvii} Sveriges kommuner och landsting, parkering på gatumark, 2010
- ^{xxviii} Lars Ahlman, SKL, 2011-01-31
- ^{xxix} Anders Björlinger, SL, 2011-02-14
- ^{xxx} Anders Björlinger, SL, 2011-02-14
- ^{xxxi} Mats Nyström, SL, 2011-02-07
- ^{xxxii} Anders Edlund, Stockholm Parkering, 2011-02-11
- ^{xxxiii} AB storstockholms lokaltrafik ”Ripark -06 Riktlinjer för SL:s infartsparkeringar”
- ^{xxxiv} Föreslagen avgiftsnivå grundar sig på en utredning kring aktuellt kostnadsläge för allmän avgiftsbelagd parkering i länet samt civilrättsliga avgiftsnivåer inom Huddinge kommun (2011-02-10)
- ^{xxxv} Föreslagen avgiftsnivå grundar sig på en utredning kring aktuellt kostnadsläge för allmän avgiftsbelagd parkering i länet samt civilrättsliga avgiftsnivåer inom Huddinge kommun (2011-02-10)
- ^{xxxvi} Föreslagen avgiftsnivå grundar sig på en utredning kring aktuellt kostnadsläge för allmän avgiftsbelagd parkering i länet samt civilrättsliga avgiftsnivåer inom Huddinge kommun (2011-02-10)
- ^{xxxvii} Anders Björlinger, SL, 2011-02-14
- ^{xxxviii} Detaljplan för Flemingsberg 1, utställningshandling, MSB, Huddinge
- ^{xxxix} Bedömningen utgår från att angivna kostnadsnivåer i kap 4 för respektive alternativ införs.
- ^{xl} Peter Bowin, Q-park, 2009-09-05

Bilaga 1: Sammanställning över infartsparkeringar för bil i Huddinge samt gällande avtal med Storstockholms Lokaltrafik AB

	Flemingsberg	Huddinge	Stuvsta V	Stuvsta Ö	Trångsund S	Trångsund N	Trångsund Murv.	Skogås
Antal parkeringsplatser	550	113 + 85	165	97	70	58	38	25
Fastighetsägare	Skanska	Huddinge kommun	Huddinge kommun	Huddinge kommun	Huddinge kommun	Huddinge kommun	Huddinge kommun	Huge fastigheter
Avtal med fastighetsägare	Skanska har skriftligt godkänt kommunens avtal med SL.	2 avtal reglerar relation mellan kommunen och Huge	-	Avtal finns med SLL om 16 platser vilka ska reserveras för Stuvsta vårdcentral	-	-	-	Nyttjanderättsavtal med Huge t.o.m. 2030.
Avtal tecknat med SL	2008	1999	1997	2005	1995	2006	-	2004
Avtalstid	5 år	Så länge P kvarliggert och nyttjas för avsett ändamål	Så länge P kvarliggert och nyttjas för avsett ändamål	10 år	Så länge P kvarliggert och nyttjas för avsett ändamål. Minst 5 år.	25 år. SL har rätt att säga upp avtal i förtid.	-	Så länge P kvarliggert och nyttjas för avsett ändamål
Uppsägningstid	1 år*	-	-	1 år	-	1 år	-	-
Trafikföreskrifter	I samråd med SL och Skanska	I samråd med SL	I samråd med SL	I samråd med SL	I samråd med SL	I samråd med SL	LTF. Kan ändras av kommun	I samråd med SL
Möjlig att avgiftsbelägga	Ej reglerat i avtal. Kräver fullmäktigebeslut och fastighetsägarens godkännande.	Ej reglerat i avtal. Kräver fullmäktigebeslut.	Ej reglerat i avtal. Kräver fullmäktigebeslut.	Efter överenskommelse med SL. Kräver fullmäktigebeslut.	Ej reglerat i avtal. Kräver fullmäktigebeslut.	SL beslutar om avgift. Intäkter tillfaller SL.	Kräver fullmäktigebeslut.	Ej reglerat i avtal. Kräver fullmäktigebeslut.

* - 3 månaders uppsägningstid på fastighetsägarens begäran