



**HUDDINGE  
KOMMUN**

Remissutgåva

# **Parkeringsprogram för Huddinge kommun**

December 2014

GK-2012/1173.352

KS-2014/1646.353

# 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 kollektivtrafiknära lägen 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 kollektivtrafikska 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 parkeringsplan. 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. 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 att en fungerande parkeringssituation i Huddinge kommun, samt hur 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.

# 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 ska preciseras i en trafikplan. Trafikplanen utgörs av nio åtgärdsplaner, varav parkeringsprogrammet med efterföljande parkeringsplan är en av dem. 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

Trafikstrategintrafegins huvudinriktning är:

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

## 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 dokumenten *Mål och budget 2014* och *Lokal agenda 21* som behandlar kommunens miljömål. 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, s. 11
Kommunen ska aktivt planera för att öka andelen kollektiv-, cykel- och gångresor genom att bygga där kollektivtrafikens turtäthet främjas.	ÖP 2030, s. 35
Parkeringsprogram med följande parkeringsplan ska tas fram. Genom att ta fram detta kan frågan tydliggöras och säkerställa att kommunens mark nyttjas på bästa sätt utan att äventyra transportsystemets funktion.	ÖP 2030, s. 37
I detaljplane- och bygglovsprocessen ska cykelparkering och bilparkering behandlas likvärdigt men vid utrymmesbrist prioriteras cykelparkering.	ÖP 2030, s. 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 s.17
Koldioxidutsläppen (fossila) per invånare ska minska med 55 procent senast 2020 och 85 procent senast 2050 jämfört med 1990. Koldioxidavtrycket per invånare ska minska från 10,2 ton (senaste mätningen) till 4 ton år 2030.	Lokal Agenda 21 för Huddinge 2009-2015, s.9

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 arbetsplatsparkeringsplatser i goda kollektivtrafiklägen

Inventering bör ske minst vart femte år, samt i samband med exploatering i goda kollektivtrafiklägen. 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 (t.ex. arbetsplatser, besöksmål och handel).

*Förslag till indikatorer och metod för uppföljning:*

- Färdmedelsfördelning för resor som startar eller slutar i kommunen. Mäts genom en resvaneundersökning, förslagsvis vart tredje till vart femte år.
- 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 förhållandet till invånarantalet. Mäts i Miljöbarometern, Agenda 21.

När kommunen genomför större förändringar avseende exempelvis parkeringsreglering bör man undersöka hur färdmedelsandelen förändras. Mätningar bör göras före och efter regleringen/åtgärden. Undersökningen kan t ex bestå av intervjuer på plats där människor får svara på hur de har rest till målpunkten, samt om de ändrat sitt resebeteende och varför.

**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.

En parkeringsplats är aldrig gratis för kommunen i och med anläggnings- och underhållskostnader. Dessutom uteblir eventuella hyreskostnader eller försäljning av marken genom att ha parkering på platsen. Det är därför önskvärt att de som använder parkeringsplatser är med och betalar i större utsträckning än idag. Att parkering på kommunens mark avgiftsbeläggs innebär även att det blir enklare att styra boende och arbetande till parkering på kvartersmark eftersom det inte finns någon alternativ gratisparkering. I bostadsfastigheter i goda kollektivtrafiklägen bör de som inte äger bil inte heller 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 behöver betala parkeringskostnaden.

*Förslag till indikator för uppföljning:*

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

---

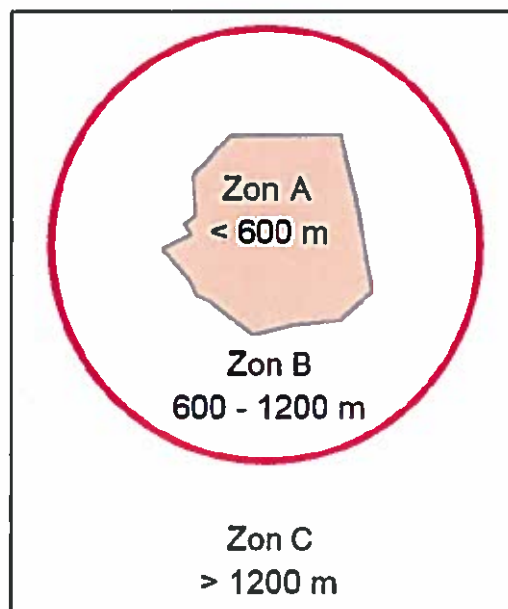
<sup>5</sup> 600 respektive 1200 meters radiellt avstånd nämns i kommunens trafikstrategi som lämpliga planeringsmål för ny bebyggelse i stationsnära lägen.

## 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 översiktsplanen där ett radiellt avstånd (fågelvägen) på 600 meter respektive 1200 meter från spårbinden kollektivtrafik anges som planeringsmått vid anläggande av nya bostäder och verksamheter.<sup>8</sup>

Zon A har anpassats efter befintlig bebyggelsestruktur, eftersom riktlinjerna ska omfatta urbana miljöer i mycket stationsnära lägen. Detta innebär att avståndet ibland är något kortare och ibland något längre än 600 meter. Vid framtida exploatering inom 600 meters radie från station, men utanför befintlig bebyggelsestruktur, ska denna också omfattas av riktlinjerna för zon A.



Figur 4. Schematisk skiss över zonindelningen.

### 3.1 ZON A – MYCKET STATIONSNÄRA LÄGEN

I zon A, områden som kategoriseras som mycket stationsnära, finns motiv till lägre parkeringstal och annan reglering i och med den goda tillgängligheten till attraktiv och beständig kollektivtrafik och närhet till service. Zon A utgår från 600 meter radiellt avstånd (fågelvägen) från befintliga spårstationer.

Eftersom all mark inte är exploaterad inom 600 meter från stationerna idag har dock zonen anpassats efter befintlig bebyggelsestruktur för att riktlinjerna för zon A ska appliceras i bebyggda områden. Om ny mark exploateras inom 600 meters radie från station ska också denna inkluderas i zon A.

Följande områden ingår i zon A:

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

<sup>8</sup> Ett radiellt avstånd på 600 meter motsvarar ett ungefärligt gångavstånd på 780 meter, medan 1200 meter motsvarar drygt 1500 meters gångavstånd. Ungefärligt gångavstånd beräknas genom att multiplicera fågelvägen med 1,3

## 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
- Arbetspendlare

**Besökare** behöver ha tillgång till cykel- och bilparkering i centrumområden, vid bostäder och verksamheter. Denna grupp parkerar oftast en kortare tid för att kunna uträtta olika ärenden som besök, shopping, bankärenden, lunch och liknande. Besökare har vanligen 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 pendlar med bil till arbetet och således behöver ha parkeringsplats inom gångavstånd från hemmet på morgonen och kvällstid.
- de som inte pendlar med bil till jobbet och behöver ha tillgång till parkeringsplats under hela dygnet.

**Pendlarparkerare** är de som parkerar sin cykel eller bil vid en kollektivtrafikknutpunkt för att sedan fortsätta sin resa med kollektivtrafiken. De som anländer med cykel behöver stödsäker och väderskyddad parkering alldeles i närheten av stationsentrén, medan bilister behöver parkering inom acceptabelt gångavstånd från stationen.

**Arbetspendlare** till Huddinge består av dem som arbetar i kommunen och behöver cykel- eller bilparkering dagtid inom acceptabelt gångavstånd från verksamheter.

### Riktlinjer som behandlas i programmet

Följande riktlinjer har tagits fram:

- Prioritering mellan användargrupper
- Acceptabla gångavstånd till parkering
- Tidsreglering för att prioritera olika grupper
- Parkeringsavgifter
- Utformning av cykelparkering vid nybyggnation

och för drift och underhåll. 25 meter från målpunkt är ett lämpligt övre mått gällande gångavstånd till målpunkt för cyklister.<sup>9</sup>

För långtidsparkering, exempelvis vid pendeltågsstationer och arbetsplatser, accepteras ofta ett något längre gångavstånd från cykelparkering till målpunkt. 100 meter bedöms vara lämpligt som längsta avstånd från cykelparkering till stationsentré<sup>10</sup>. Det bör säkerställas att cykelparkering 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 meter**

**Boende 400 meter**

**Pendlarparkerare\* 400 meter**

**Arbetspendlare\* 600 meter**

\* Med pendlarparkerare avses här de som reser med bil till en pendlarparkering i Huddinge och fortsätter sin resa med kollektivtrafiken. 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 parkering och målpunkt inte är för långt. Ett gångavstånd på upp till 200 meter bedöms vara rimligt. Boende kan acceptera ett något längre gångavstånd från bostad till bilparkering. Det är rimligt att avståndet till bilparkering motsvarar avståndet till närmaste busshållplats/station.

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.

Vid en station måste pendlarparkering finnas inom gångavstånd för att erbjuda god tillgänglighet för de som behöver ta bil som anslutning till kollektivtrafik. Om det finns anslutande busstrafik till stationen bör avståndet mellan busshållplats och stationsentré alltid vara kortare än avstånd mellan pendlarparkering och stationsentré.

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

## 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.

<sup>9</sup> 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 gatu- och fastighetskontor (1997), *Cyklisters parkeringsvanor*

<sup>10</sup> I en studie från 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.



## 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 beskrivs under 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. Dessutom behöver cykelparkering anordnas för besökande.

#### RIKTLINJE

För boende bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i förråd som nås från markplan.

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

Nedan beskrivs mer i detalj hur cykelparkering bör utformas vid bostäder för boende och besökare.

#### 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. Att erbjuda inomhusparkering underlättar för de med två cyklar som exempelvis vill vinterförvara den ena stöldsäkert och väderskyddat. Att inomhusparkeringen är i markplan underlättar eftersom man inte behöver lyfta sin cykel eller bära den i trappor.

I inomhusparkeringen bör en viss yta avsättas för cykelkärror och lådcyklar (ca 2 kvm per källa eller lådcykel). Dessutom bör parkeringen vara utrustad med eluttag så att man kan ladda sin elcykel över natten, samt erbjuda möjlighet till ramlåsning för att öka säkerheten.

### 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 det vara ett krav att en del av cykelparkeringsbehovet anordnas inomhus, detta skapar en trygghet för de med dyrare cyklar och gör det enklare att cykla till jobbet men åka kollektivt hem om exempelvis vädret försämras under dagen. Dessa platser bör vara utrustade med eluttag för att erbjuda möjlighet till laddning av elcyklar.

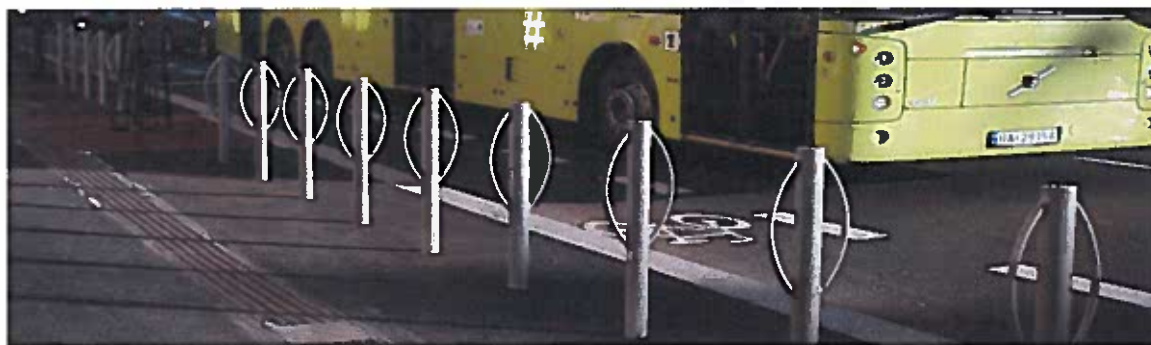


Figur 7 .Exempel på cykelparkering med väderskydd och ramlåsning.  
Källa: [www.cykelboxen](http://www.cykelboxen)

### För besökare

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

För butiker och andra besöksintensiva verksamheter kan en del av cykelparkeringsbehovet, behöva anordnas på kommunens mark, det ska då bekostas av fastighetsägaren.



Figur 8. Exempel på cykelparkering som smälter in i stadsbilden och där cykeln kan låsas fast i ramen.  
Källa: <http://vestre.com/se>

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. Vid förskolor finns också behov av anordnade platser för barnvagnsuppställning under tak.

## 4.7 PARKERINGSKÖP AV PARKERING VID NY- OCH OMBYGGNATION

### RIKTLINJE

Huddinge kommun erbjuder parkeringsköp som ett alternativ vid förhandlingar med fastighetsägare om parkeringstal vid ny- och ombyggnation.

I planering av större nyproduktionsområden bör det finnas utrymme för parkeringsanläggningar finansierade med parkeringsköp. Det bör ses över om ett kommunalt parkeringsbolag behöver skapas för att göra det enkelt och smidigt att hantera parkeringsköp.

Parkeringsköp innebär att en fastighetsägars åtagande i ett bygglov om att bygga parkering fullgörs av en annan aktör på en annan fastighet och att fastighetsägaren betalar ett bestämt belopp per parkeringsplats istället för att bygga parkeringsplatser. Den aktör som tar över ansvaret kan vara kommunen, ett parkeringsbolag eller en annan fastighetsägare. Parkeringsköp regleras i Plan och Bygglagen (2010:900) 8 kap. 9 § och måste godkännas av kommunen och är ingen rättighet för fastighetsägaren.

Läget av parkeringsutrymmet måste vara *preciserat* till en fastighet i närheten av tomten<sup>12</sup>. Däremot ska inte de enskilda bilplatserna öronmärkas för en viss fastighet utan det viktiga är att ett bestämt antal platser finns tillgängliga på en bestämd fastighet. Detta skapar möjlighet för samnyttjande i större gemensamma parkeringsanläggningar.

Storleken på parkeringsköpsbeloppet bestäms av kommunen. Avgiften för parkeringsköp sätts ofta så att det blir billigare för fastighetsägaren än att bygga egna garage eller p-hus men samtidigt dyrare än att anlägga markparkering.

Parkeringsköp är ett verktyg som används för parkering på kvartersmark och främst vid nyproduktion men det kan även tillämpas vid omvandlingen av fastigheter i centrumområdena.

### Friköp och avlösen

De två vanligaste formerna av parkeringsköp är friköp respektive avlösen<sup>13</sup>.

Vid friköp betalar fastighetsägaren ett engångsbelopp per bilplats till kommunen för parkeringsanläggningen och kommunens ansvar är att, genom att anlägga en ny eller i en redan befintlig, hålla tillräckligt antal bilplatser tillgängliga i den gemensamma parkeringsanläggningen. Fastighetsägaren förfogar sedan över det antal bilplatser som den ålagts att anordna, enligt eventuell parkeringsnorm, även om det inte är bestämda platser i anläggningen.

Den andra formen av parkeringsköp är så kallad avlösen. I detta fall åtar sig fastighetsägaren att betala en årlig avgift till kommunen, som ska motsvara parkeringsanläggningens kostnader. I praktiken innebär detta att fastighetsägaren istället för att anlägga parkeringsplatser hyr motsvarande platser på lång tid, oftast minst 25 år.

---

<sup>12</sup> Kommunen avgör vad som anses vara i närhet av tomten. Riktlinjen kring acceptabla gångavstånd i kapitel bör användas i detta sammanhang.

<sup>13</sup> A Wingfors m.fl., Parkeringsköp – ett verktyg vid plangenomförande? Examensarbete, Högskolan Väst

infartsparkeringarna för pendlare bör den totala efterfrågan på parkeringsplatserna minska något i och med att de idag används av andra grupper i stor utsträckning.

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.

#### 4.9 PARKERING FÖR FUNKTIONSNEDSATT

##### RIKTLINJE

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

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

Parkering 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. Avståndet max 25 meter från huvudentrén gäller i båda fallen. Är det ett flerbostadshus med flera huvudentréer gäller max 25 meter från varje huvudentré.”

#### 4.10 MOTORCYKEL- OCH MOPED KLASS 1-PARKERING

##### RIKTLINJE

Motorcykelparkering ska regleras på samma sätt som bilparkering för att säkerställa att rätt användargrupp prioriteras. Motorcykelparkering ska utformas efter motorcyklistens behov.

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.

Motorcykelparkeringen 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 allra flesta inte kör motorcykel och moped klass I under vintermånaderna kan en motorcykelparkering omvandlas till bilplats under vintern vilket idag sker i ett antal svenska kommuner. Motorcykel bör ha samma reglering och avgift som bil. Motorcykelföraren ansvarar då för att en parkeringsbiljett finns väl synlig på motorcykeln. Avgiftsbeläggning underlättas om det finns möjlighet att betala parkeringsplatsen med SMS.

För moped klass II gäller samma regler som för cykel.

#### 4.11 BILPOOLSPLATSER OCH LADDPLATSER FÖR ELFORDON

##### RIKTLINJE

När nya parkeringsanläggningar uppförs bör de mest attraktiva platserna reserveras för bilpoolsplatser och för elbilar som förses med laddstolpar.

Vid flerbostadshus finns behov av att parkera lådcykel. Om de boende nyttjar privata lådcyklar, det vill säga inget samnyttjande, bör 0,05 lådcykelparkeringar per lägenhet anläggas. Om det finns en gemensam lådcykelpool eller motsvarande ska minst 2 lådcykelparkeringar per 50 lägenheter anläggas för fastigheten.

Tabell 2. Antal cykelparkeringar per 1000 kvm BTA – internt planeringsmått

	Antal cykelparkeringar
Generellt	22,2
Besöksparkering	5,6

### Studentbostäder

För studentbostäder gäller samma cykelparkeringstal som för en liten lägenhet.

### Småhus

Vid småhus<sup>15</sup> bör minst 3 cykelparkeringar kunna anordnas på egen tomt.

### Verksamheter

Tabell 3. Antal cykelplatser per 1000 kvm BTA (om inte angivet per person) – anställda och besökare

	Zon A	Zon B	Zon C	Kommentar
Kontor	13	10	8	Platser/1000 kvm BTA
Handel*	15	13	13	Platser/1000 kvm BTA
Restaurang	24	23	19	Platser/1000 kvm BTA
Förskola**	0,4cpl/arb + 0,4cpl/barn	0,4cpl/arb + 0,4cpl/barn	0,4cpl/arb + 0,4cpl/barn	Platser/anställd + Platser/barn
Matvarubutik	13	11	10	Platser/1000 kvm BTA
Skola åk F-5	0,4cpl/arb + 0,6cpl/elev	0,4cpl/arb + 0,5cpl/elev	0,3cpl/arb + 0,4cpl/elev	Platser/anställd + Platser/elev
Skola åk 6-9	0,4cpl/arb + 0,7cpl/elev	0,4cpl/arb + 0,6cpl/elev	0,3cpl/arb + 0,6cpl/elev	Platser/anställd + Platser/elev
Gymnasium	0,3cpl/arb + 0,8cpl/elev	0,3cpl/arb + 0,8cpl/elev	0,3 cpl/arb+ 0,8 cpl/elev	Platser/anställd + Platser/elev
Högskola	0,2cpl/arb + 0,25cpl/helårsstud ent	0,2cpl/arb + 0,25cpl/helårsstu dent	0,2cpl/arb + 0,25cpl/helårsstudent	Platser/anställd + Platser/helårsstudent
Simhall/idrottsanläggning	0,4cpl/besökande	0,4cpl/besökande	0,3cpl/besökande	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanl.
Industri***	Särskild utredning		8	Platser/1000 kvm BTA
Lager***	Särskild utredning		8	Platser/1000 kvm BTA

\* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

\*\* Yta bör även reserveras för uppställning av barnvagnar

Vid förskolor och matvarubutik ska två lådcykelparkeringar anläggas utöver behovet för "vanliga" cyklar

<sup>15</sup> Ett småhus är en byggnadstyp som kan innehålla en bostad eller två bostäder. Friliggande villor, radhus, kedjehus och parhus är vanliga exempel på småhus, liksom också fritidshus. Källa: www.skatteverket.se

	Zon A	Zon B	Zon C
Generellt	0,05	0,05	0,05
Besöksparkering	0,02	0,05	0,05

### Småhus

Tabell 7. Antal bilplatser per småhus (inkl. besöksparkering)

	Zon A	Zon B	Zon C
Parkering på tomt	2	2	2
Gemensam parkering (ej fasta platser)	0,8	0,9	1,0

### Verksamheter

Tabell 8. Antal bilplatser per 1000 kvm BTA (om inte angivet per person) – anställda och besökare

	Zon A	Zon B	Zon C
Kontor	10	12	20
Handel*	15	15	21
Restaurang	17	17	22
Förskola	7 bpl/1000 kvm BTA Alt. 2 bpl per avdelning	8 bpl/1000 kvm BTA Alt. 2,5 bpl per avdelning	10 bpl/1000 kvm BTA Alt. 3 bpl per avdelning
Matvarubutik	13	15	21
Lågstadium	0,3 bpl/lärare + 1bpl/30 elever	0,3 bpl/lärare + 1 bpl/30 elever	0,4 bpl/lärare + 1 bpl/30 elever
Mellan-/högstadium	0,3 bpl/lärare + 1 bpl/50 elever	0,3 bpl/lärare + 1 bpl/50 elever	0,4 bpl/lärare + 1 bpl/50 elever
Gymnasium	0,3 bpl/lärare + 1bpl/50 elever	0,4 bpl/lärare + 1 bpl/50 elever	0,5 bpl/lärare + 1bpl/40 elever
Högskola	0,3 bpl/lärare + 0,05 bpl/helårs- student	0,4bpl/lärare + 0,05bpl/helårs-student	0,5bpl/lärare + 0,05bpl/helårs-student
Simhall/idrottsanläggning	Särskild utredning	Särskild utredning	Särskild utredning
Industri**	Särskild utredning	Särskild utredning	20
Lager**	Särskild utredning	Särskild utredning	5

\* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

\*\* Samma parkeringstal som idag, särskild utredning om etablering i zon AB

Vilka antaganden som ligger till grund för parkeringstalen redovisas i Bilaga 1.

- Startpaket för nyinflyttade - cykelkarta, SL-kort (minst ett månadskort i SL-trafiken ingår vid inflyttning), och info om kollektivtrafiken, cykelrum och andra mobilitetsåtgärder som görs i samband med exploateringen m.m.
- Kontinuerlig marknadsföring av de olika MM-åtgärderna som erbjuds, riktad till varje hushåll två gånger årligen.
- Egna mobilitetslösningar (exempelvis leverans-/kylrum) – hur stor reduktion som kan bli aktuell diskuteras i varje enskild exploatering
- 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 exploatören 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 skal fördelar med exempelvis en bilpool, cykelpool och att bygga gemensamma parkeringsanläggningar.

### **Flexibla parkeringstal vid nybyggnation 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 exploatören åtar sig att genomföra åtgärder som förenklar för anställda och besökare att resa dit på annat sätt än med bil.

Exploatören ska säkerställa att hyresgästerna/arbetsgivarna tar fram en grön resplan för att kommunen ska kunna acceptera en sänkning av parkeringstalet vid nybyggnation av verksamheter. Gröna resplaner kan beskrivas som ett åtgärds paket som implementeras av arbetsgivare för att uppmuntra mer hållbara färdmedelsval bland anställda. Det främsta syftet är att minska ensamåkning i bil. 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 mm.

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 cyklisterna.
- 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.

## 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:

- Utredda hur ett system för parkeringsavgifter bör utformas och hur detta ska organiseras.
- Utöka och permanenta försöket med avgifter på infartsparkeringar.
- Ta fram rutiner för hur kommunen kan tillämpa flexibla parkeringstal.
- Utredda hur kommunen kan skapa en organisation för att hantera parkeringsköp.
- 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.
- Utredda efterfrågan på laddplatser bilpoolsplatser inför uppförande av framtida parkeringsanläggningar, samt möjligheten att komplettera befintliga anläggningar med laddplatser och bilpoolsplatser.



## Bostäder

### Flerbostadshus

Utifrån behovstalsberäkningar för de tre zonerna har följande parkeringstal för flerbostadshus räknats fram.

Tabell 1.1 Parkeringstal för bil vid flerbostadshus.

	Zon A	Zon B	Zon C
Generellt	0,45	0,55	0,70
Liten ( < 45 kvm)	0,25	0,30	0,40
Mellan (45-70 kvm)	0,45	0,50	0,60
Stor (70kvm <)	0,75	0,80	0,90
Besöksparkering	0,05	0,10	0,10

Förslagen till parkeringstal ovan baseras på det faktiska bilinnehavet (antal privatbilar per person) och boendetätheten i Huddinge för zon A och B, i zon C har en uppskattning gjorts.

Tabell 1.2 Bilinnehav och boendetäthet per zon.

	Zon A	Zon B	Zon C
Boendetäthet*	2,17	2,17	2,32
Bilinnehav*	0,22	0,25	0,30

\* Zon A och B faktiska, zon C uppskattad

### Från parkeringstal per bostad till parkeringstal per 1000 kvm BTA

Översättning från parkeringstal per lägenhet till parkeringstal per 1000 kvm BTA bygger på antagande om en genomsnittslägenhet på 65 kvm BOA vilket motsvarar 84 kvm BTA.

### Studentbostäder

Bilinnehavet i studentbostäder i Flemingsberg (Hälsovägen 20 och Röntgenvägen 5) är 0,06 per person.<sup>18</sup> I studentbostäder antas en person per lägenhet.

För besöksparkering vid studentbostad antas halva behovet jämfört med vanliga flerbostadshus.

### Småhus

	Zon A	Zon B	Zon C
--	-------	-------	-------

<sup>18</sup> Intervjustudie genomförd av Trivector Traffic, år 2013, vid studentlägenheter på Hälsovägen 20 och Röntgenvägen 5 i Flemingsberg

resvaneundersökning men har justerats, dels för att kunna hantera en högre framtida cykelandel, dels för att säkerställa att samtliga som väljer att cykla under goda väderförhållanden ska kunna ha en anordnad cykelparkering. I besökare ingår elever, studenter och föräldrar som skjutsar barn till förskola.

Tabell 1.4 Uppskattad cykelandel bland anställda och besökande till verksamheter. Baseras på maximalt andel cyklister under bra väderförhållanden.

Cykelandel arbetande	Zon A	Zon B	Zon C
Kontor	35 %	25 %	20 %
Handel*	30 %	30 %	25 %
Restaurang	30 %	25 %	15 %
Förskola	40 %	40 %	40 %
Matvarubutik	30 %	25 %	20 %
Skola åk F-5	40 %	40 %	30 %
Skola åk 6-9	40 %	40 %	30 %
Gymnasium	30 %	30 %	30 %
Högskola	20 %	20 %	20 %
Simhall/idrottsanläggning	<i>Uttrycks per besökare</i>		

Cykelandel besökande	Zon A	Zon B	Zon C
Kontor	10 %	10 %	10 %
Handel*	30 %	25 %	25 %
Restaurang	30 %	30 %	25 %
Förskola	40 %	40 %	40 %
Matvarubutik	25 %	20 %	20 %
Skola åk F-5	60 %	50 %	40 %
Skola åk 6-9	70 %	60 %	60 %
Gymnasium	80 %	80 %	80 %
Högskola	25 %	25 %	25 %
Simhall/idrottsanläggning**	40 %	40 %	30 %

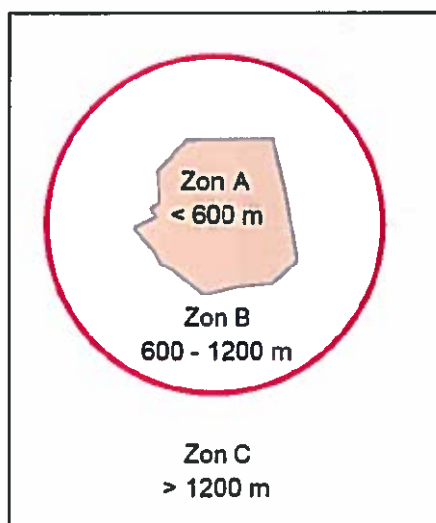
\* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

\*\* Särskild utredning bör genomföras

# Bilaga 2 – Zonindelning

I figurerna på nästkommande sidor illustreras de föreslagna parkeringszonerna i kommunen. Zon A illustreras i orange, zon B avgränsas av den röda cirkeln. Zon C består av resterande delar av kommunen. När nya spårstationer uppförs behöver zon A och B anpassas.

Zon A motsvarar cirka 600 meter (fågelväg) till spårstation. Zonen har anpassats efter befintlig bebyggelsestruktur, därför är avståndet ibland något kortare och ibland något längre än 600 meter. När ny bebyggelse planeras inom 600 meter från spårstation ska parkeringstalet för zon A användas.



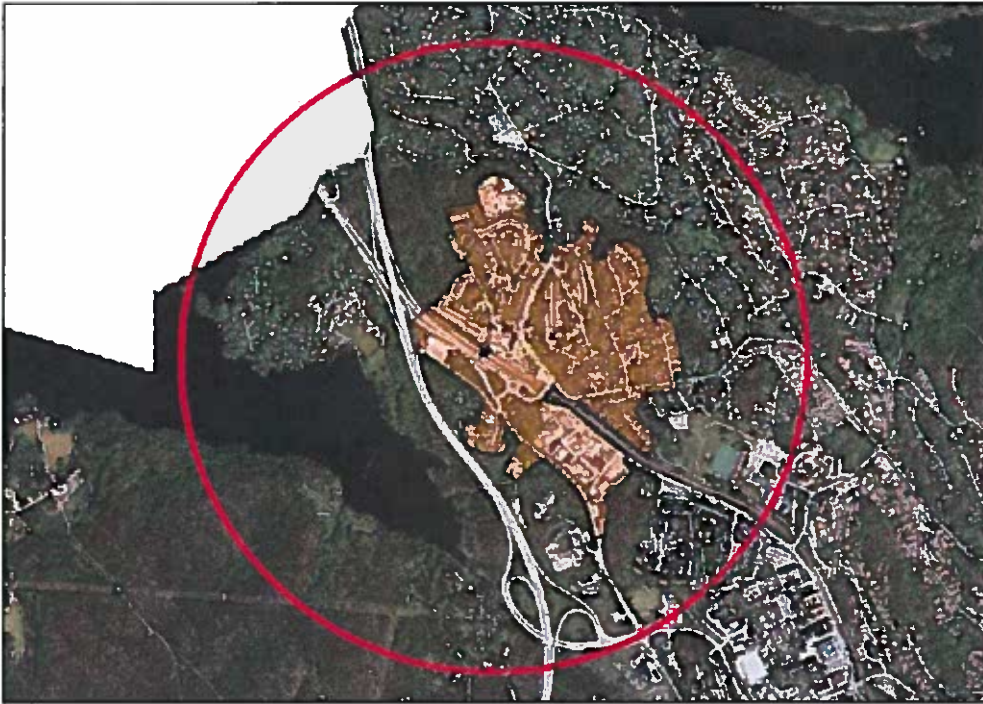
Figur 2.1. Illustration av zonindelningen i Huddinge kommun.

## Flemingsberg



Figur 2.2. Zonindelning Flemingsberg.

## Trångsund



Figur 2.5 Zonindelning Trångsund

## Skogås



Figur 2.6 Zonindelning Skogås