

HUDDINGE  
KOMMUN

Remissutgåva

# Parkeringsprogram för Huddinge kommun

December 2014

GK-2012/1173.352

KS-2014/1646.353

Huddinge kommun  
PARKERINGSPROGRAM FÖR HUDDINGE KOMMUN  
Diarienummer: GK-2012/1173.352, KS-2014/1646.353  
Utgåva: 2014-12-12

Författare: Arbetet med att ta fram förslag till parkeringsprogrammet har bedrivits av en arbetsgrupp på Huddinge kommun bestående av: Projektledare Isabelle Stöckel, Nicklas Lord, Joel Edding, Lena Fyrvald, Johanna Pettersson, Signe Wernberg, Kurt Lundvall, Lukas Eliasson, Annika Löfmark, Alexandra Mattsson, Lotta Berggren, Lisa Kroon och Jessica Elmgren. Konsultstöd har erhållits från Trivector Traffic.

# 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 verkkningsfulla 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.

# Innehållsförteckning

<b>1. BAKGRUND</b> .....	<b>5</b>
1.1 Dokumenthierarki.....	5
1.2 Utgångspunkter .....	6
1.3 Syfte.....	6
<b>2. MÅLSÄTTNINGAR</b> .....	<b>6</b>
2.1 Övergripande mål .....	7
2.2 Mål För parkering .....	7
<b>3. HUDDINGES ZONER</b> .....	<b>11</b>
3.1 Zon A – Mycket stationsnära lägen .....	11
3.2 Zon B – Stationsnära lägen .....	12
3.3 Zon C – Övriga kommunen .....	12
<b>4. RIKTLINJER FÖR PARKERING</b> .....	<b>13</b>
4.1 Prioritering mellan användargrupper .....	14
4.2 Acceptabla gångavstånd till parkering.....	14
4.3 Tidsreglering för att prioritera olika grupper .....	15
4.4 Parkeringsavgifter.....	16
4.5 Utformning av cykelparkering vid nybyggnation.....	17
4.6 Utformning av bilparkering vid nybyggnation.....	20
4.7 Parkeringsköp av parkering vid ny- och ombyggnation.....	21
4.8 Infartsparkering/pendlarparkering.....	22
4.9 Parkering för funktionsnedsatta .....	23
4.10 Motorcykel- och moped klass 1-parkering .....	23
4.11 Bilpoolsplatser och laddplatser för elfordon .....	23
4.12 Parkeringstal.....	24
4.13 Flexibla parkeringstal.....	28
<b>5. FÖRSLAG TILL PARKERINGSPLAN</b> .....	<b>31</b>

## **BILAGA 1 – BAKGRUND TILL PARKERINGSTALEN**

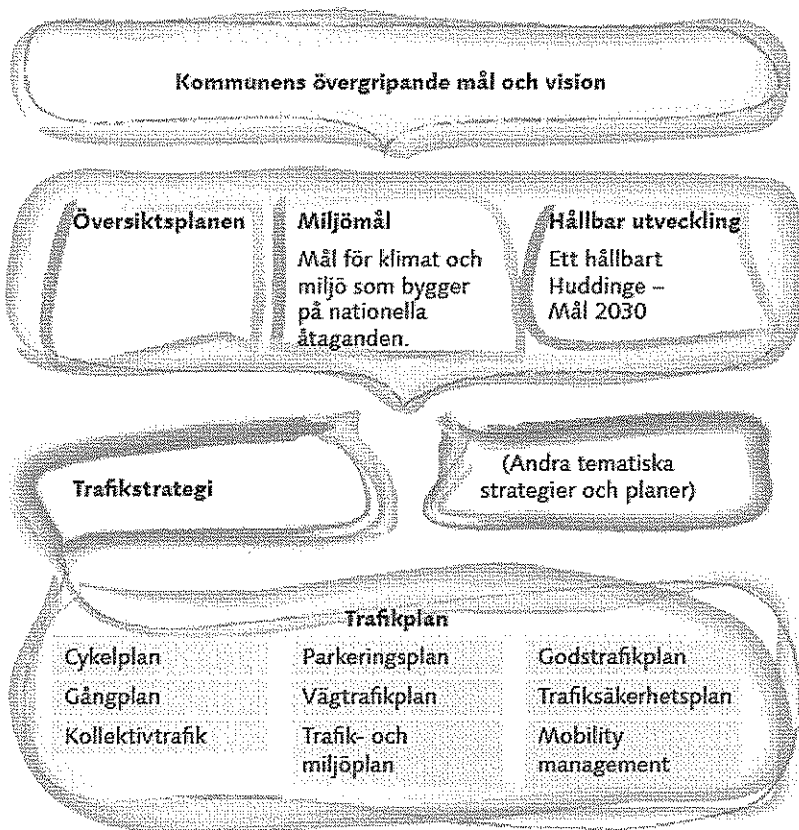
## **BILAGA 2 – ZONINDELNING**

# 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

Trafikstrategintrafikens huvudinriktning är:

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

## 1.2 UTGÅNGSPUNKTER

### En växande region

Stockholm är en region som växer. Befolkningsprognosen från Tillväxt, miljö och regionplanering pekar på att länets befolkning kan öka från drygt 2 miljoner till närmare 3,2 miljoner år 2050. Ökningen beräknas bli som störst fram till år 2020, då Stockholms län väntas öka med 35 000 personer<sup>1</sup> årligen vilket motsvarar två fullsatta SL-bussar varje dag<sup>2</sup>.

I Huddinge kommuns Översiktsplan 2030 slår man fast att kommunen ska växa i takt med länet, vilket kan innebära att befolkningen ökar från drygt 100 000 invånare till någonstans mellan 120 000 till 150 000 invånare år 2030. Detta ska primärt ske genom förtätning i kollektivtrafiknära lägen med spårburen kollektivtrafik eller vid kollektivtrafikstråk som ingår i stamnätet. Fram till år 2020 är det framförallt åldersgrupperna 0-15 år och 70-80 år som väntas öka mest.

### Varför behövs ett parkeringsprogram?

Kommunfullmäktige anger i sitt uppdrag till samhällsbyggnadsnämnden att ett parkeringsprogram med riktlinjer är ett viktigt redskap för att Huddinge kommun ska kunna fatta väl avvägda beslut som leder mot översiktsplanens inriktningsbeslut och mot trafikstrategin.

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

Huddinge kommun har varierad bebyggelse vilket gör bilen till ett viktigt transportmedel även i framtiden. För att trafiksystemet ska fungera effektivt måste andelen bilresor minska. Genom att fler av Huddinges invånare väljer att gå, cykla och åka kollektivt får vi förutsättningar att skapa fungerande och framkomlig biltrafik.

## 1.3 SYFTE

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

---

<sup>1</sup> TMR Rapport 1:2012

<sup>2</sup> Stockholms Handelskammare, SWOT Stockholm 2012

## 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 kollektivtrafiknära lägen
- Vid planläggning och bygglov begränsa antalet arbetsplatsparkeringsplatser i goda kollektivtrafiklägen

- Grundprincipen ska vara att den som nyttjar bilparkeringsplatsen ska betala kostnaden för platsen. Principen ska inte tillämpas där kollektivtrafiken är bristfällig och där det inte råder konkurrens om marken
- Cykelparkering prioriteras före bilparkering

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

INRIKTNINGSMÅL FÖR PARKERING	
<b>A</b>	Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i goda kollektivtrafiklägen för att marken ska kunna användas effektivare. <sup>3</sup>
<b>B</b>	Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka.
<b>C</b>	Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader.
<b>D</b>	Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter. <sup>4</sup>

Figur 3. Inriktningsmål för parkering inom Huddinge kommun.

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

### Uppföljning av målen

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

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

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

*Förslag till indikatorer för uppföljning:*

- Antal markparkeringsplatser inom 600 meters radie från goda kollektivtrafiklägen
- Antal markparkeringsplatser inom 1200 meters radie från goda kollektivtrafiklägen<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Goda kollektivtrafiklägen avser lokala centrum enl. ÖP (Huddinge, Trångsund, Skogås, Stuvsta, Masmö/Vårby Haga och Vårby gård), samt den regionala kärnan Flemingsberg. När busstrafiken utvecklas i stamnätet kan även närhet till tät busstrafik, t ex stombusslinjehållplatser definieras som lägen med god kollektivtrafik.

<sup>4</sup> Med viktiga målpunkter avses centrumområden och besöksintensiva verksamheter/lokaler.



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 utblir 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 planeringsmått för ny bebyggelse i stationsnära lägen.

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

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

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

*Förslag till indikatorer för årlig uppföljning:*

- Beläggning på cykelparkeringar vid centrum och övriga målpunkter.<sup>6</sup>
- Beläggning på besöksparkering för bil. För en god tillgänglighet bör beläggningen under den mest belastade timmen vara 80-85 procent.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Det är viktigt att ha i åtanke att en låg beläggingsgrad kan indikera att cykelparkeringen inte är tillräckligt nära målpunkten eller av undermålig kvalitet och därför inte utnyttjas.

<sup>7</sup> För besöksparkeringen är en beläggingsgrad på 80-85 procent önskvärd för att det inte ska finnas ett överutbud av parkering samtidigt som det alltid ska finnas ledig parkering så att det är lätt att hitta en parkeringsplats.

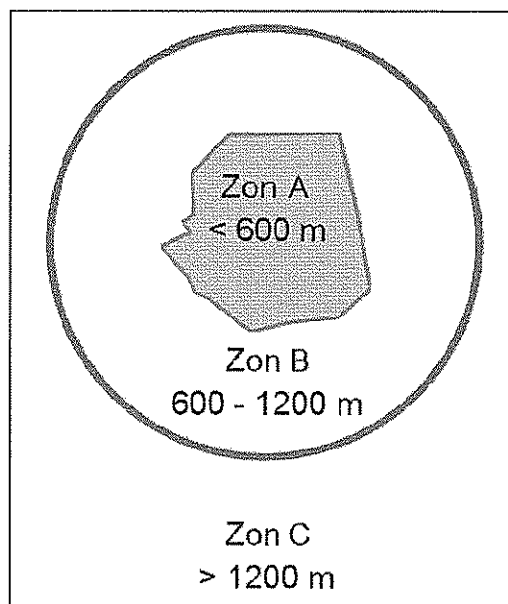
Källa: Donald Soup, *The High Cost of Free Parking*

### 3. Huddinges zoner

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

Kommunen har delats in i tre zoner utifrån närheten till attraktiv kollektivtrafik: A, B och C. Zon A är områden som är mycket stationsnära, zon B är stationsnära lägen och zon C är resterande delar av kommunen. Zonindelningen utgår från översiktsplanen där ett radiellt avstånd (fågelvägen) på 600 meter respektive 1200 meter från spårbunden 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.

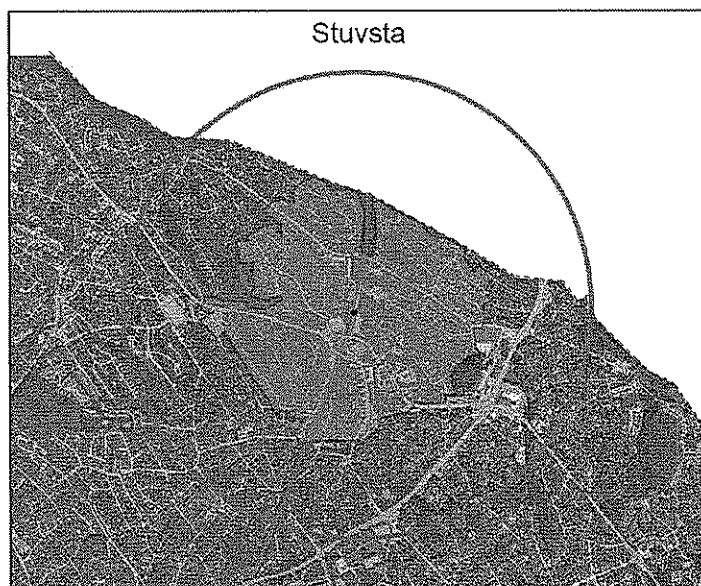
Eftersom all mark inte är exploaterad inom 600 meter från stationerna idag har dock zonen anpassats efter befintlig bebyggelsestruktur för att riktlinjerna för zon A ska appliceras i bebyggda områden. Om ny mark exploateras inom 600 meters radie från station ska också denna inkluderas i zon A.

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

När nya spårstationer tillkommer behöver zonindelningen justeras så att även dessa omfattas av zon A. I figuren nedan illustreras hur zonindelningen ser ut för Stuvsta.



Figur 5. Zonindelning i Stuvsta. Orange = zon A, röd = zon B och övriga = zon C.

Samtliga zonkartor finns i Bilaga 2.

### 3.2 ZON B – STATIONSNÄRA LÄGEN

Zon B utgörs av området mellan zon A och zon C, det vill säga området mellan cirka 600 och 1200 meter från spårstationer. Dessa områden har gångavstånd till attraktiv kollektivtrafik, men tillgängligheten är inte lika hög som i zon A.

### 3.3 ZON C – ÖVRIGA KOMMUNEN

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

## 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 stöldsäker 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

- Utformning av bilparkering vid nybyggnation
- Friköp av parkering vid ny- och ombyggnation
- Infartsparkering
- Parkering för funktionsnedsatta
- Parkering för motorcykel och moped klass I
- Bilpoolsplatser och laddplatser för elfordon
- Parkeringstal för cykel och bil
- Flexibla parkeringstal

#### 4.1 PRIORITERING MELLAN ANVÄNDARGRUPPER

##### RIKTLINJE

Cykelparkering ska alltid lokaliseras närmare målpunkt jämfört med bilparkering.

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

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

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

I zon A och B bör bilparkering på kommunens gatemark i första hand prioriteras för besökare. Anledningen är att vi skapar en hög tillgänglighet för de som inte har tillräckligt bra alternativ till att resa med bil. Angöring/leveranser och parkering för funktionsnedsatta har också hög prioritet på kommunal gatemark i och med att deras behov ofta är svårt att tillgodose på annat sätt. Efter besökare är pendlarparkerare en prioriterad användargrupp.

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

#### 4.2 ACCEPTABLA GÅNGAVSTÅND TILL PARKERING

##### Cykelparkering

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

##### RIKTLINJE

Cykelparkering för besökande bör finnas inom 25 meter från målpunkten.

Cykelparkering vid stationer och arbetsplatser ska finnas så nära stationsentré som möjligt och aldrig längre bort än 100 meter.

Cykelparkering ska lokaliseras närmare stationsentré än motsvarande bilparkering.

Cykelparkering ska alltid anläggas så nära målpunkten som möjligt. Om avståndet upplevs för långt kommer cyklar ändå att parkeras nära entrén, fast oordnat på trottoarer eller andra mindre lämpliga ytor, vilket kan medföra svårigheter för personer med funktionsnedsättning

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 exploateringens 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.

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

Genom att ha kort tillåten tid på besöksparkeringen blir situation också mer logisk för boende och arbetspendlare eftersom de styrs till parkering som är mer lämplig och reglerad för långtidsuppställning. Vid arbetsplatser kan parkeringsförbud på natten användas på platser där man vill reservera platser för arbetspendlare eftersom det säkerställer att platserna är lediga på morgonen, samtidigt bör samnyttjande mellan olika användargrupper eftersträvas för att utnyttja de parkeringar som finns så effektivt som möjligt.

#### 4.4 PARKERINGSavgifter

##### RIKTLINJE

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

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

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

Förutom ett mer effektivt markutnyttjande kan parkeringsavgifter bidra till att styra trafiken till andra platser med lägre eller ingen parkeringsavgift. På så vis kan parkeringsavgifter bidra till att lösa trängselproblem i hårt trafikerade områden, som stadsdelscentrum och bidra till mer attraktiva centrummiljöer med mindre negativ påverkan från biltrafik.

Parkeringsavgifter kan även användas i syfte att styra parkerade bilar från gatan till parkeringsanläggningar. För att uppnå det kan avgiften för kantstensparkering sättas högre än i parkeringshus. På så vis kan parkeringsavgifter leda till färre parkerade bilar på gatan vilket i sin tur leder till minskad söktrafik och ökad tillgänglighet för besökare. Att tillgängligheten blir högre med avgifter beror på att omsättningen på parkeringsplatserna blir högre – samma parkeringsplats används av fler under en viss tid.

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

Hur, var och i vilken omfattning kommunen ska börja ta ut parkeringsavgifter behöver utredas vidare.



## 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.



Figur 6. Boende i kvarteret Fullriggaren i Malmö är anslutna till en cykelpool som finns i området. Genom cykelpoolen kan man bli låna cykelkarror och lådcyklar. Exemplet visar ett cykelparkeringshus som enkelt nås från markplan utomhus. Källa: [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

### För besökare

Cykelparkering för besökare till bostäder bör också uppföras på kvartersmark, alldeles intill bostadsentrén. Vädskydd bör eftersträvas men inte vara ett krav för dessa platser. Däremot ska besökare alltid kunna låsa fast sin cykel i ramen.

### Cykelparkering vid småhus

Vid småhus<sup>11</sup> bör cykelparkering anordnas på egen tomt.

### Cykelparkering vid verksamheter

Vid verksamheter bör cykelparkering för sysselsatta och besökande anordnas utomhus på kvartersmark nära entrén och inomhus i cykelrum. För mer besöksintensiva verksamheter som exempelvis handel i centrumområdena kan en del av behovet behöva lösas på gatemark.

#### RIKTLINJE

För verksamma bör vädskyddad, stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i cykelrum som nås från markplan.

För besökare bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. För att kunna iordningsställa tillräckligt många cykelparkeringar nära entré vid besöksintensiva verksamheter kan en del av behovet anordnas på gatemark.

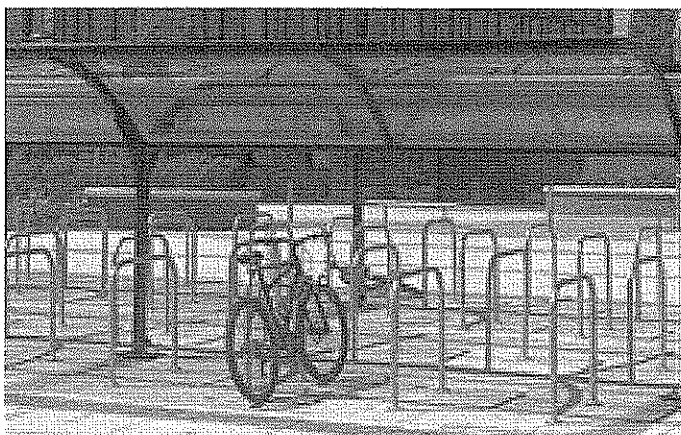
Fastighetsägaren är i samtliga fall ansvarig för anläggandet av cykelparkeringarna

<sup>11</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](http://www.skatteverket.se)

### 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.

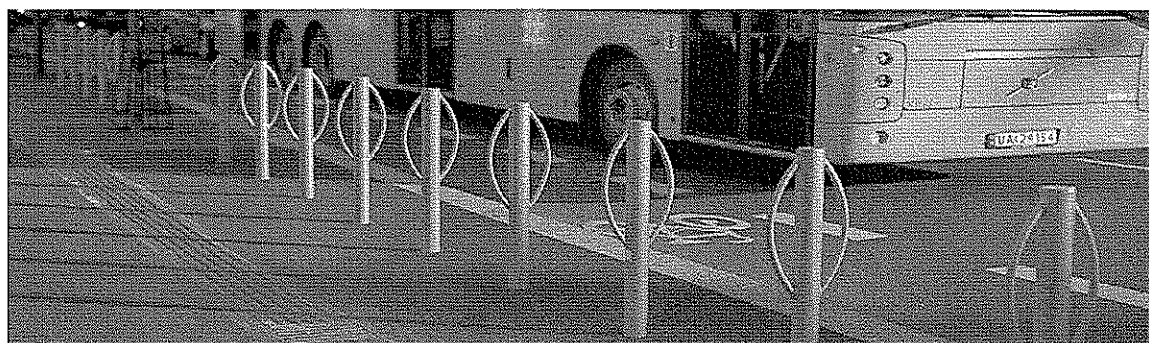


Figur 7. Exempel på cykelparkering med väderskydd och ramlåsning.  
Källa: [www.cykelboxen](http://www.cykelboxen)

### För besökare

Den besöksparkering som behövs vid arbetsplatser, handel och liknande bör anordnas utomhus nära entrén till fastigheten. Dessa cykelparkeringar 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.

## 4.6 UTFORMNING AV BILPARKERING VID NYBYGGNATION

### RIKTLINJE

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

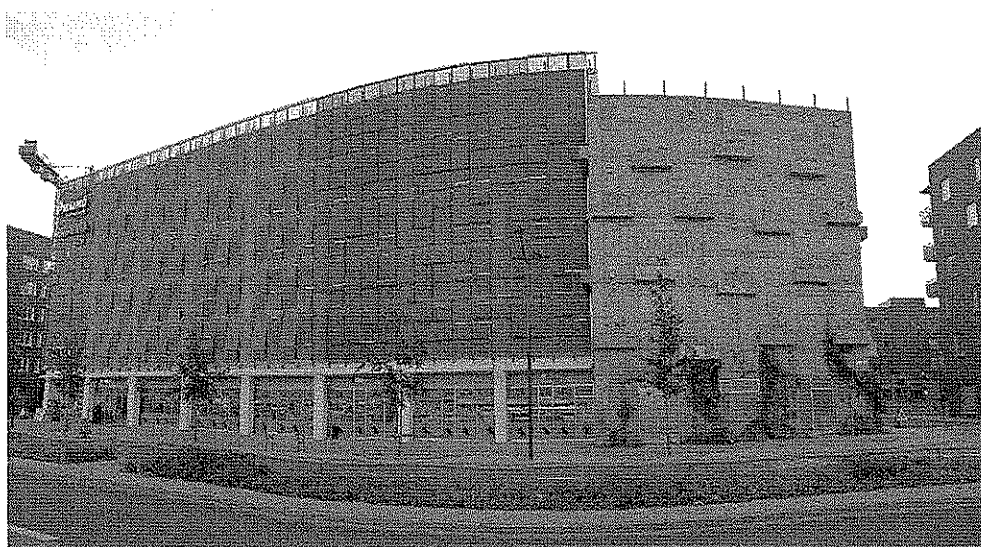
Markparkering bör undvikas i zon A och B i och med att det leder till ett ineffektivt markutnyttjande. När nya parkeringsanläggningar uppförs, antingen av kommunen eller privat fastighetsägare, måste man ta stor hänsyn dels till den omgivande miljöns utseende, detta gäller inte minst exploatering i centrum,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

### Bättre möjlighet till samnyttjande med gemensamma parkerings-anläggningar

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

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

Samnyttjande av parkeringsanläggningar bör i första hand tillämpas på parkeringar vid arbetsplatser som även kan nyttjas för handelsverksamhet eller andra verksamheter som har sin tyngdpunkt utanför kontorstid som exempelvis idrottsanläggningar. Boendeparkering bör också anordnas i parkeringsanläggningarna, däremot är det inte önskvärt att samnyttja en för stor del av boendeparkeringen i och med att det "tvingar" boende att ta sin bil till jobbet för att lämna parkeringsplatsen åt exempelvis verksamma som parkerar i anläggningen. Hur stor andel av parkeringsplatserna i en anläggning som kan samnyttjas beror på beläggningen under olika tider på dygnet.



Figur 9. Parkeringshus i kvarteret Fullriggaren i Malmö där parkering har kombinerats med en matbutik i bottenvåningen.  
Källa: [www.pmalmo.se](http://www.pmalmo.se)

## 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

## 4.8 INFARTSPARKERING/PENGLARPARKERING

### RIKTLINJE

Cykelparkering ska alltid lokaliseras närmare entré än bilparkering.

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

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

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

### Cykelparkering

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

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

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

Samma standard bör gälla vid kommunens större busshållplatser.

### Bilparkering

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

För att minimera dessa risker och tillgängliggöra parkeringen för rätt målgrupp bör infartsparkering tids- och avgiftsregleras på ett sätt som gynnar pendlare. Detta kan även ske i kombination med att den som parkerar måste uppvisa SL-biljett/accesskort. Genom att reglera

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 FUNKTIONSNEDSÄTTA**

##### **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 KLAS 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.

Som ett led mot ett mer hållbart transportsystem bör Huddinge kommun uppmuntra användandet av bilpoolsbilar samt miljöbilar.

För att uppmuntra och möjliggöra bilpool och elbilsanvändning i kommunen bör både bilpoolsplatser och laddplatser införas på strategiska lägen i kommunen. Införandet av bilpool kan minska bilinnehavet och därmed även minska parkeringsbehovet. Förutsättningen är dock att det finns god tillgång till kollektivtrafik. Laddplatser och bilpoolsplatser bör uppföras på både gatumark och i parkeringsanläggningar. Oavsett om det är på gatumark eller i en parkeringsanläggning bör dessa placeras på attraktiva platser, nära målpunkten, för att ytterligare stimulera användandet. I nuläget saknas dock juridiskt stöd för att reservera parkeringsplatser för elfordon på gatumark, detta går däremot att göra på kvartermark och i parkeringsanläggningar.

Laddplatsen ska endast kunna användas av elbilar. Avgiften bör vara densamma som för övrig parkering. Utan en särskild utredning är det svårt att svara på hur många parkeringsplatser som ska omvandlas till laddplatser eller hur stor andel laddplatser som ska uppföras vid nybyggnation. Förslagsvis bör ett mindre antal installeras till att börja med för att sedan kunna utvärdera försöket och efterfrågan. Vilken typ av laddning som bör införas behöver också utredas vidare. Vid bostäder och verksamheter bör majoriteten av laddplatserna vara för långsamladdning (6-8 timmar), däremot kan ett visst antal snabbbladdningsplatser behöva iordningställas för erbjuda en attraktiv och flexibel infrastruktur.

## 4.12 PARKERINGSTAL

Parkeringstal anger hur *många* parkeringsplatser för cykel och bil som exploatören har ansvar för att anlägga vid nyanläggning av bostäder eller verksamheter. Exploatören ansvarar för att cykel- och bilparkeringsplatser ska säkerställas inom fastigheten eller i närheten av denna<sup>14</sup>. Exploatören ska i samband med bygglovets redovisa att parkeringstalen för både cykel och bil är uppfyllda.

### Parkeringstal för cykel

#### Flerbostadshus

Tabell 1. Antal cykelparkeringar per lägenhet

	Zon A	Zon B	Zon C	Besökande
<b>Generellt</b>	2	2	2	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet
<b>Liten</b> ( < 45 kvm)	1,5	1,5	1,5	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet
<b>Mellan</b> (45-70 kvm)	2	2	2	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet
<b>Stor</b> (70kvm <)	3	3	3	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet

<sup>14</sup> 3 kap. 15 § Plan- och bygglagen



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/helårsstud ent	Platser/anställd + Platser/helårsstudent
Simhall/idrottsanläggning	0,4cpl/besökande	0,4cpl/besökand e	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

## Parkeringstal för bil

### Flerbostadshus

*Förutsättningar för att parkeringstalen ska gälla*

- Bra cykelparkering. Inomhus placeras cykelparkeringarna i markplan så att det blir enkelt att ta in och ut cykeln utan att behöva lyfta cykeln och med möjlighet att ställa upp dörren. Utomhus placeras cykelparkeringarna i närheten av entréerna. Parkeringarna ska vara väderskyddade, upplysta samt med möjlighet att låsa fast ramen. Både inomhus- och utomhusparkeringen har plats för lådcyklar och cykelkärror
- Eluttag för cykel och bil
- Cykelparkering särskiljs från barnvagnsparkering
- Cykelrum inomhus med bland annat cykelpump och verktyg för mindre cykelreparationer

Om dessa förutsättningar inte kan uppfyllas höjs parkeringstalen för exploitören.

Tabell 4. Antal bilplatser per lägenhet

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

Tabell 5. Antal bilplatser per 1000 kvm BTA – *internt planeringsmått*

	Zon A	Zon B	Zon C
<b>Generellt</b>	5,6	6,5	8,3
<b>Besöksparkering</b>	0,6	1,2	1,2

### Studentbostäder

Tabell 6. Antal bilplatser per studentlägenhet

	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
Lägstadium	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.

## 4.13 FLEXIBLA PARKERINGSTAL

### RIKTLINJE

Huddinge kommun erbjuder möjlighet till flexibla parkeringstal vid nybyggnation av bostäder och verksamheter

Flexibelt parkeringstal innebär att en sänkning av parkeringstalen erbjuds mot att exploatören åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering. För att en sänkning ska bli aktuell behöver exploateringen ske i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik och närhet till kommersiell och offentlig service. Färre parkeringsplatser kan också i vissa fall leda till att fler bostäder kan anläggas och att mindre ytor används till parkering vilket gör gårdsmiljöerna större. Vilket är till gagn både för exploatör och kommun.

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

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

### Flexibla parkeringstal vid nybyggnation av bostäder

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

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

För att kunna diskutera en sänkning av parkeringstalet ska några eller alla av åtgärderna som beskrivs nedan genomföras av exploatören vid nybyggnation:

- En cykelpool inrättas för de boende där de får möjlighet att låna lådcyklar, cykelkärror och elcyklar.<sup>16</sup>
- Medlemskap i bilpool garanteras för de boende i minst fem år och årsavgiften för bilpoolen inkluderas i bostadshyran/avgiften.
- Är exploateringen mindre där förutsättningarna för en bilpool är lägre kan detta kompenseras genom att anlägga bilpoolsplatser som möjliggör för en framtida bilpool i området.
- Parkering sker i en större gemensamhetsanläggning.
- Verklig investerings- och driftkostnad för parkering särskiljs från bostadshyran/avgiften.

<sup>16</sup> Om det är en mindre bostadsfastighet kan detta lösas genom samarbete med annan fastighet.

- 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 skalfördelar 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 cyklister.
- Individuell transportrådgivning till de anställda.
- Tjänstebilpool som minimerar behovet av att pendla med egen bil till jobbet för att den behövs i tjänsten.
- Tjänstecyklar till de anställda.

- Genomföra årliga ”prova på”-kampanjer, t ex testresenärskampanjer för kollektivtrafik och testtramparkampanjer för cykling.
- Subventionerat kollektivtrafikkort till anställda.<sup>17</sup>

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

Vanligtvis skrivs ett långsiktigt avtal mellan kommunen och exploatören där den senare garanterar att en gröna resplan tas fram och att beteendepåverkande åtgärder kommer att genomföras kopplat till fastighetens hyresgäster. Avtalet ska garantera att detta även rör framtida hyresgäster under hela avtalstiden. I gengäld kan då kommunen sänka parkeringstalet för exploateringen, i och med att man anser att åtgärderna är så pass attraktiva och effektiva att det kommer att leda till ett minskat bilresande till och från fastigheten och därmed lägre efterfrågan på parkeringsplatser.

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

---

<sup>17</sup> Med nuvarande skattelagstiftning sker förmånsbeskattning om arbetsgivaren ger de anställda subventionerade kollektivtrafikkort.

## 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.

# Bilaga 1 – Bakgrund till parkeringstalen

Att beräkna parkeringstal för bil handlar om att försöka finna en balans mellan tillräckligt antal parkeringsplatser vid nyetablering eller förändrad markanvändning, samtidigt som markanvändningen och transportsystemet effektiviseras. Ett överutbud på parkeringsplatser kan medföra en högre efterfrågan på biltransporter till området än vad som är önskvärt, samtidigt som ett alltför litet antal parkeringsplatser kan innebära att parkeringsproblem sprider sig till angränsande områden.

För kommunen är en parkeringsplats aldrig gratis i och med anläggnings- och underhållskostnader. För kommunen uteblir dessutom eventuella hyreskostnader eller försäljning av marken genom att ha parkering på mark som skulle kunna nyttjas mer effektivt och till andra ändamål.

För cykelparkering handlar det snarare om att erbjuda ett tillräckligt antal cykelparkeringsplatser av god standard och rätt lokaliserade, och som tillåter antalet cykelresor att öka.

## Att beräkna parkeringstal

När man beräknar parkeringstal för bostäder gäller devisen att varje bil ska ha en bilplats inom gångavstånd från bostaden. De boende ska erbjudas möjlighet att lämna bilen hemma vid arbetspendling. Det innebär alltså inte att bilen måste kunna stå parkerad precis vid bostaden, utan att alla som äger en bil bör ha möjlighet att parkera den inom rimligt gångavstånd.

För parkeringstal vid arbetsplatser handlar det istället om att bedöma hur stor andel av de verksamma och besökande som anländer med bil.

Parkeringstal beräknas med s.k. behovstalsberäkningar:

- Boendetäthet x Biltäthet = Behovstal för bostäder
- Arbetstäthet x Bilförarandel = Behovstal för arbetsplatser

Denna behovstalsberäkning ger miniminormer som kommunen kan kräva vid förhandlingar om bygglov av exploatören med hänvisning till Kommunallagens likabehandlingsprincip, samt Plan- och Bygglagen. Avsteg från parkeringsnormen kan göras om exploatören påvisar ett antal åtgärder som kan åstadkomma en minskad biltransportefterfrågan.

I sammanhanget är det viktigt att skilja på begreppen parkeringsbehov och parkeringsefterfrågan. Ordet behov indikerar att det är något som inte går att påverka. När parkering diskuteras är därför begreppet efterfrågan mer lämpligt att använda i och med att det vittnar om något som går att påverka; efterfrågan på parkering vid exempelvis verksamhetsområden är starkt beroende av lokaliseringens läge i staden, vilken kvalitet kollektivtrafiken har i området, hur snabbt det går att gå och cykla till och från området, hur långt gångavstånd parkeringsplatsen är placerad från målpunkterna i området, samt om det tas ut en parkeringsavgift eller inte etc.



## 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
<b>Generellt</b>	0,45	0,55	0,70
<b>Liten</b> ( < 45 kvm)	0,25	0,30	0,40
<b>Mellan</b> (45-70 kvm)	0,45	0,50	0,60
<b>Stor</b> (70kvm <)	0,75	0,80	0,90
<b>Besöksparkering</b>	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
<b>Boendetäthet*</b>	2,17	2,17	2,32
<b>Bilinnehav*</b>	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 (Hälsövägen 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 Hälsövägen 20 och Röntgenvägen 5 i Flemingsberg

<b>Boendetäthet*</b>	2,38	2,38	2,38
<b>Bilnehav**</b>	0,32	0,32	0,35

\*Motsvarar dagens boendetäthet i Stuvsta

\*\* Zon A och B motsvarar bilnehavet i Stuvsta, zon C är ett medelvärde av zonen

## Verksamheter

Parkeringstalen för verksamheter har tagits fram genom att multiplicera arbetstäthet och förväntad cykel- eller bilförandel. I zon A antas en högre cykelandel än i zon C, medan bilförarandelen antas vara högre i zon C jämfört med zon A.

## Yta per arbetande och besökande

I figuren nedan redovisas bakgrundsdata över arbets- och besökstäthet för respektive verksamhet.

Tabell 1.3 Antal arbetande och besökande per 1000 kvm BTA. Uppgifterna kommer främst från Henriksson (1990), *Parkeringslexikon*, men är anpassade utifrån utredarens erfarenhet och lokala förutsättningar.

Arbetande	Zon A	Zon B	Zon C
Kontor	35	35	35
Handel	10	10	10
Restaurang	10	10	10
Förskola	20	20	20
<i>Alternativt per avdelning</i>	5 pedagoger och 20 barn	5 pedagoger och 20 barn	5 pedagoger och 20 barn
Matvarubutik	10	10	10
Skola åk F-5	Uttrycks per lärare		
Skola åk 6-9	Uttrycks per lärare		
Gymnasium	Uttrycks per lärare		
Högskola	Parkeringstal uttrycks per arbetande		
Simhall/idrottsanläggning	Parkeringstal uttrycks per arbetande		

Besökande	Zon A	Zon B	Zon C
Kontor	4	4	4
Handel	40	40	40
Restaurang	70	70	70
Förskola	Parkeringstal uttrycks per barn		
Matvarubutik	40	40	40
Skola åk F-5	Parkeringstal uttrycks per elev		
Skola åk 6-9	Parkeringstal uttrycks per elev		
Gymnasium	Parkeringstal uttrycks per elev		
Högskola	Parkeringstal uttrycks per elev		
Simhall/idrottsanläggning	Parkeringstal uttrycks per besöksplats		

## Cykelandel

Tabellen nedan visar en uppskattning av maximal cykelandel för anställda och besökare till verksamheter under bra väderförhållanden. Cykelandelarna utgår från resultaten i Huddinges

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	Uttrycks per besökare		

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

## Bilförarandel

Uppskattning av hur stor andel av anställda och besökare som åker bil till respektive verksamhet. Bilförarandelen har uppskattats med hjälp av resultaten från Huddinges resvaneundersökning. I besökare ingår elever/studenter/föräldrar som skjutsar barn.

Tabell 1.5 Uppskattad bilförandel bland anställda och besökande till verksamheter

Bilförarandel arbetande	Zon A	Zon B	Zon C
Kontor	25 %	30 %	50 %
Handel*	30 %	35 %	50 %
Restaurang	30 %	30 %	50 %
Förskola**	25 %	30 %	40 %
Matvarubutik	30 %	30 %	50 %
Skola åk F-5	30 %	30 %	40 %
Skola åk 6-9	30 %	30 %	40 %
Gymnasium	30 %	40 %	50 %
Högskola	30 %	40 %	50 %
Simhall/idrottsanläggning	Särskild utredning krävs		

Bilförarandel besökande	Zon A	Zon B	Zon C
Kontor	30 %	40 %	60 %
Handel*	30 %	30 %	40 %
Restaurang	20 %	20 %	25 %
Förskola	1 p-plats / 20 barn**		
Matvarubutik	25 %	30 %	40 %
Skola åk F-5	1 p-plats / 30 barn		
Skola åk 6-9	1 p-plats / 50 barn		
Gymnasium	1 p-plats / 50 elever	1 p-plats / 50 elever	1 p-plats / 40 elever
Högskola	1 p-plats / 20 helårsstudenter	1 p-plats / 20 helårsstudenter	1 p-plats / 20 helårsstudenter
Simhall/idrottsanläggning	Särskild utredning krävs		

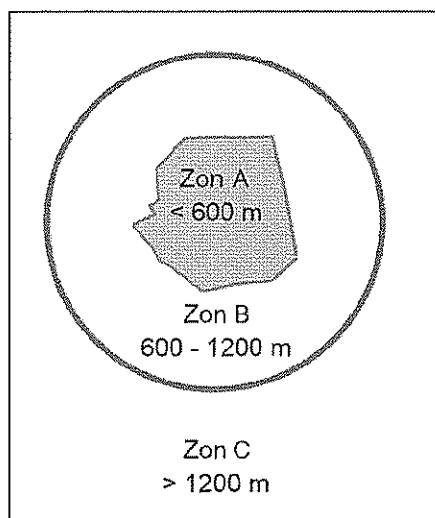
\* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

\*\* Antagande om 5 pedagoger och 20 barn per förskoleavdelning

# Bilaga 2 – Zonindelning

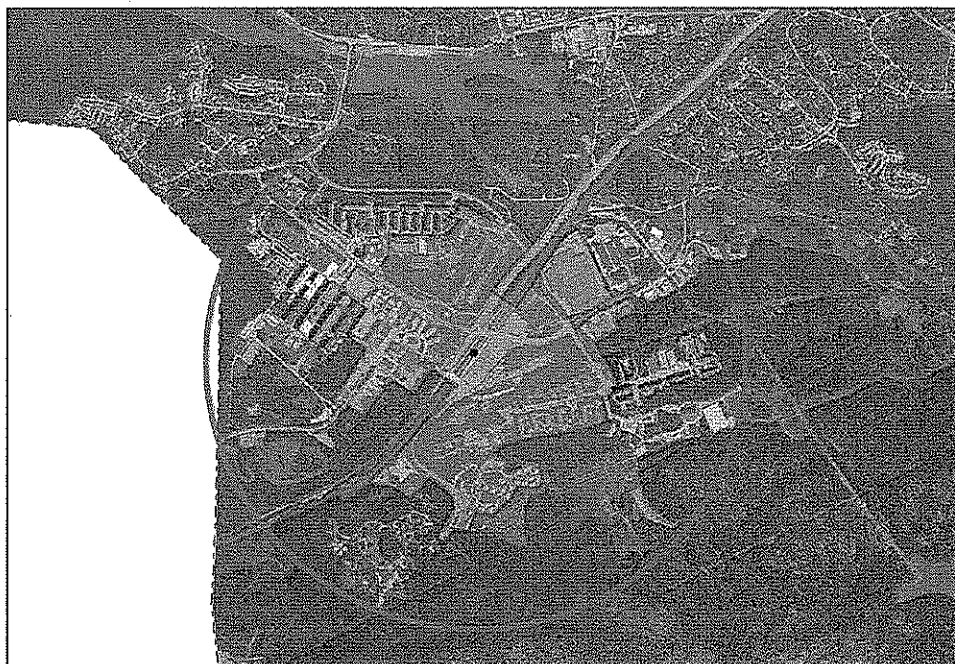
I figurerna på nästkommande sidor illustreras de föreslagna parkeringszonerna i kommunen. Zon A illustreras i orange, zon B avgränsas av den röda cirkeln. Zon C består av resterande delar av kommunen. När nya spårstationer uppförs behöver zon A och B anpassas.

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.



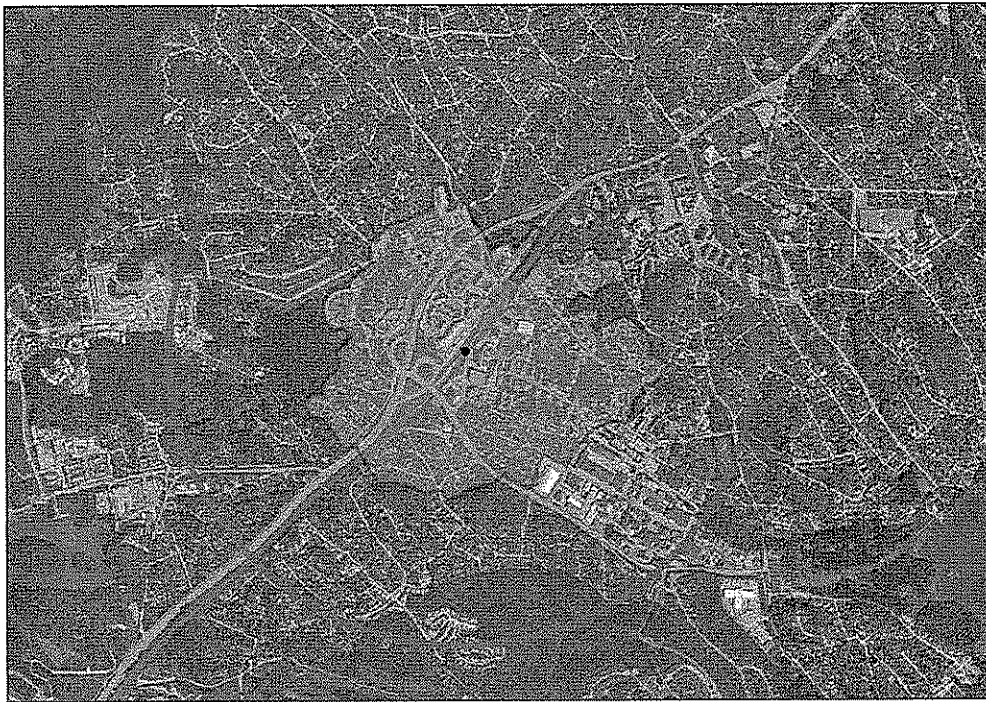
Figur 2.1. Illustration av zonindelningen i Huddinge kommun.

## Flemingsberg



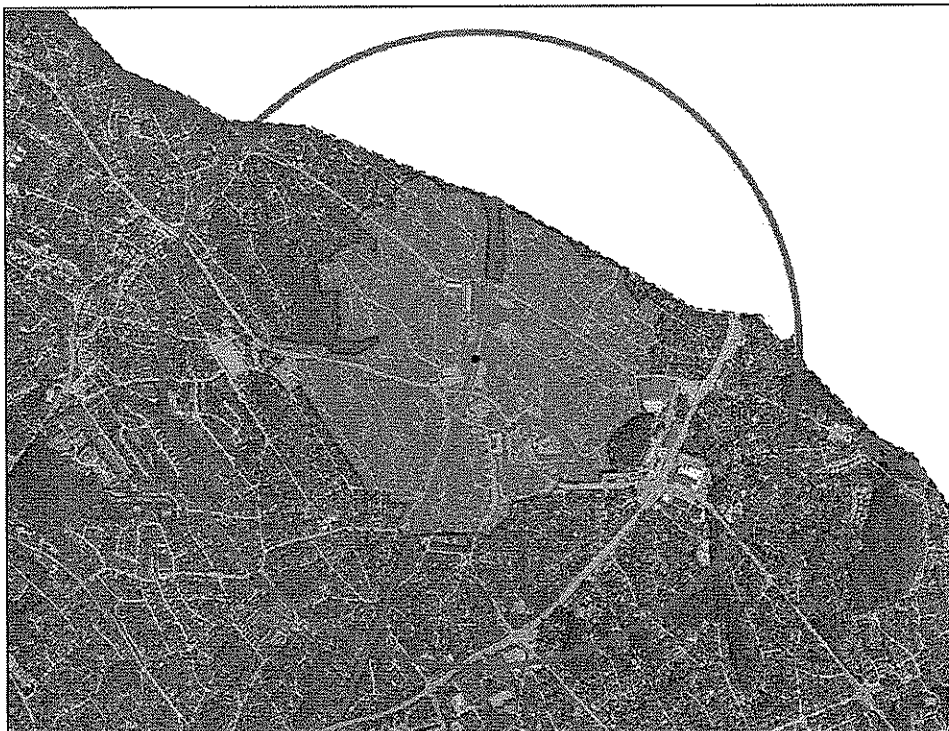
Figur 2.2. Zonindelning Flemingsberg.

## Huddinge centrum



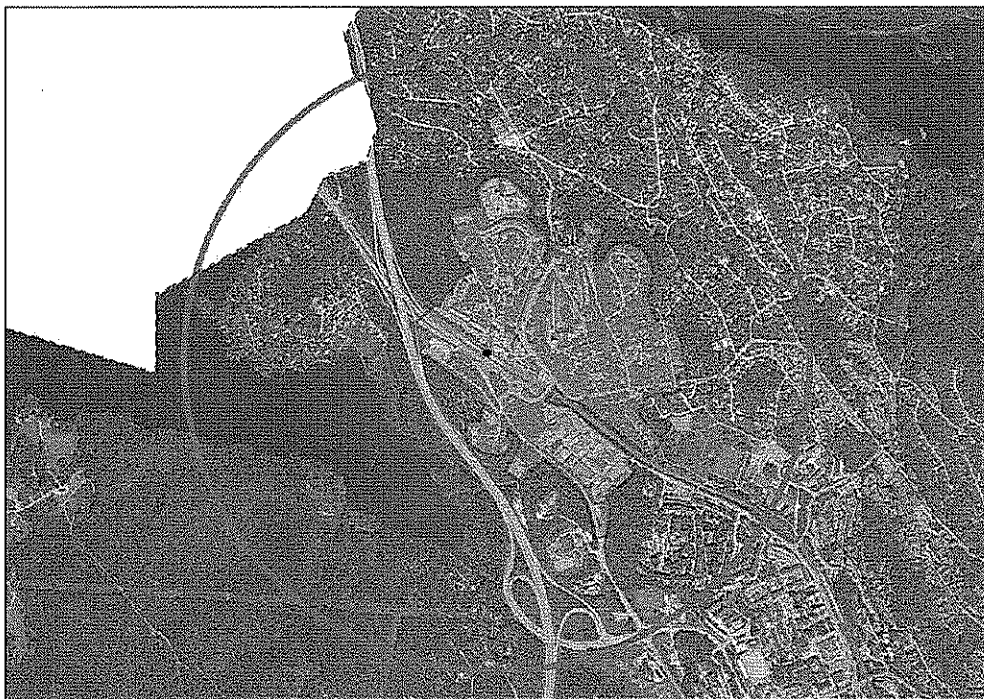
Figur 2.3. Zonindelning Huddinge centrum

## Stuvsta



Figur 2.4 Zonindelning Stuvsta

## Trångsund



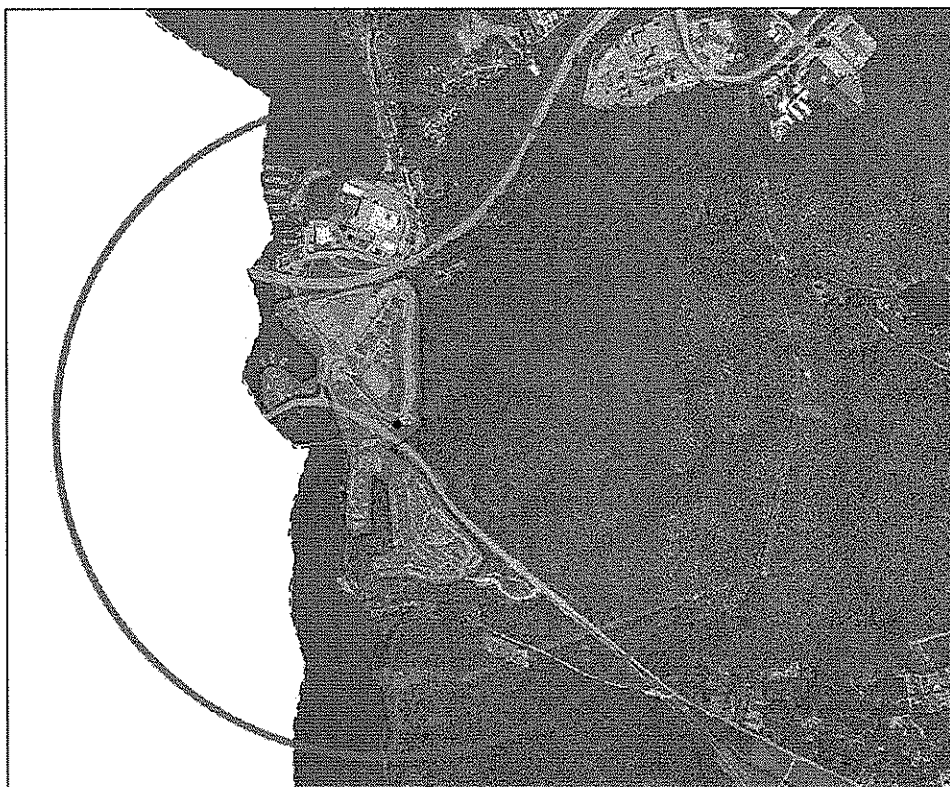
Figur 2.5 Zonindelning Trångsund

## Skogås



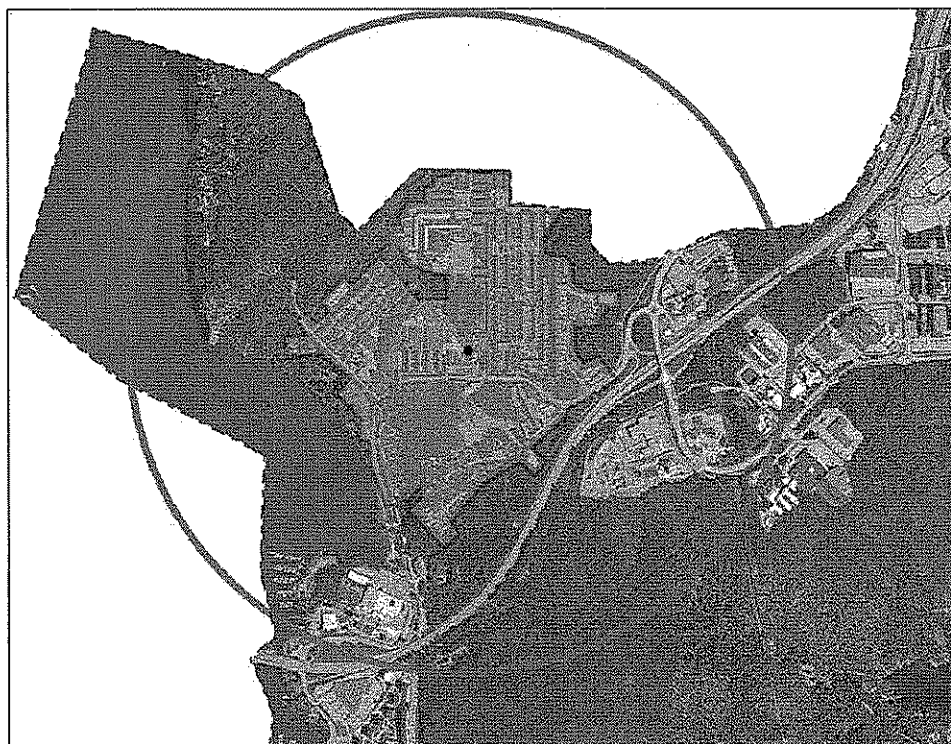
Figur 2.6 Zonindelning Skogås

## Masmo/Vårby Haga



Figur 2.7 Zonindelning Masmo/Vårby Haga

## Vårby gård



Figur 2.8 Zonindelning Vårby gård