

TRAFIKPLAN FÖR MOBILITET OCH PARKERING

Tyresö kommun

Antagen kommunfullmäktige 20XX-XX-XX

UTKAST



tyresö kommun



FÖRORD

Max en A4

UTKAST

Anita Mattsson

Ordförande i kommunstyrelsen

Marie Åkesdotter

Ordförande i hållbarhetsutskottet

Mats Lindblom

Ordförande i stadsbyggnadsutskottet

Tyresö i månad 20XX

SAMMANFATTNING

Syftet med trafikplanen är att kommunen ska utveckla sitt arbetssätt i frågor som rör mobilitet och parkering. För att uppnå trafikstrategins – Tyresö styr mot hållbara transporter – trafikmål behöver vi arbeta för en förändring och utveckling av hållbara transporter som bidrar till måluppfyllelse. Det gör vi genom att utgå från grundprinciperna:

- Mobilitet går före antalet parkeringar
- Vända på transportpyramiden
- Satsa på aktiv mobilitet
- Arbeta för rätt parkering på rätt plats
- Prioritera yteffektiva parkeringar
- Synliggöra kostnader för parkering

Parkeringsfrågor sätts i ett större sammanhang. Vi arbetar vi med olika parkeringstyper vilket ökar den aktiva mobiliteten som ger positiva effekter på hälsan. Genom att prioritera yteffektiva och hållbar parkering för exempelvis cykel leder det till att de ses som jämlik och lika självklar som bilparkering. Det ger positiva effekter som mindre trängsel på våra vägar och ger ökad framkomlighet för den resa som måste göras.

För att optimera parkering är det viktigt att de placeras på rättplats, både rent geografiskt men även på själva platsen, vid större mötesplatser, vid kollektivtrafik och så vidare. De behöver utformas på sådant sätt att de används effektivt, vilket är särskilt viktigt för hållbara parkeringar.

För att uppnå önskade effekter behöver kommunen först och främst arbeta med förändringar för befintligt bostads- och verksamhetsbestånd eftersom de står för den största andelen transporter. Nyproduktion av bostäder och verksamheter bidrar till transportökningen i kommunen, men männen kan påverkas genom att arbeta med hållbar planering. För att få tydlighet för hur resor behöver utvecklas och förändras hittar vi lösningar för mobilitet och parkering som presenteras sammantaget i en grön resplan. Arbetet med lösningar sker genom dialog och samverkan, vilket bidrar till att utveckla det hållbara resandet som möjliggör att fler Tyresöbor kan använda yteffektiva transportmedel som tar mindre plats.

För att öka kunskapen och förståelse för hur trafikplanen bidrar till måluppfyllnad av trafikstrategin – Tyresö styr mot hållbar transporter – är det viktigt att genomförandet av de åtgärder som presenteras sker. Trafikplanens innehåll och åtgärdslista följs upp inom arbetet för uppföljning av trafikstrategin.

STATUS

Beslutsdatum: 20XX-XX-XX

Dokumenttyp: Plan Stäm av med chef

Beslutad av: Kommunfullmäktige

Dokumentägare: Chef Strategi

Diarienummer: XXX-XXXXXXXX

Giltighetstid: Tillsvidare

UTKAST

INNEHÅLL

Vad är en trafikplan?	6
Trafikplan för mobilitet och parkering	6
Begrepp	7
Förutsättningar för parkeringsreglering	9
Ansvar för parkering enligt plan- och bygglagen	9
Reglering	10
Avgift	11
Från strategi till genomförande.....	12
Det här ska vi göra	13
Så här ska vi arbeta	14
Mobilitetslösningar	15
Parkering som inbjuder till rörelse för barn och unga	24
Parkering vid våra gatoR, torg och parker	25
Möjliggöra för öppna bilpooler	29
Utveckla parkering där det finns kollektivtrafik.....	30
Utforma hållbar parkering	34
Synliggöra kostnader för parkeringsplatser	36
Använda arbetsprocessen för grön resplan	38
Fortsatt arbete.....	46
Så här har vi jobbat med trafikplanen	47
Åtgärdslista	48

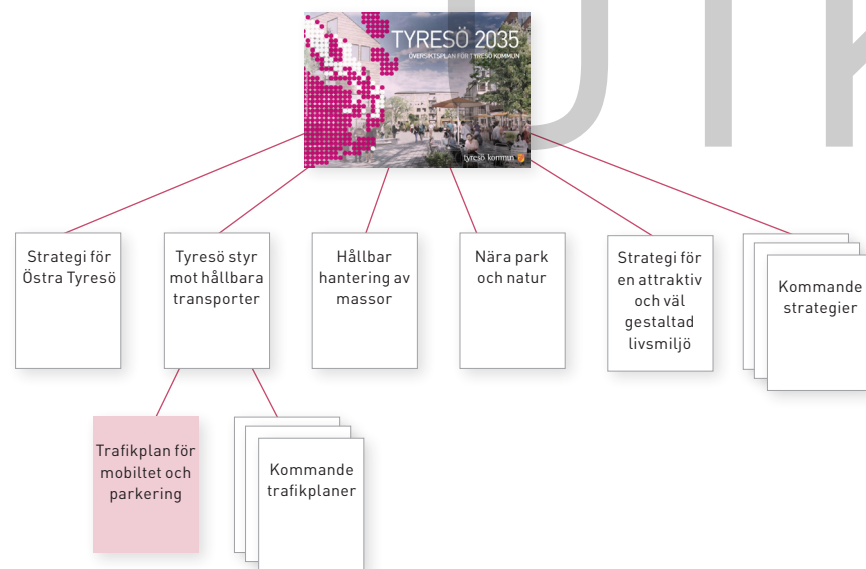
UTKAST

VAD ÄR EN TRAFIKPLAN?

Denna trafikplan är en av flera trafikplaner som bygger vidare på kommunens trafikstrategi – Tyresö styr mot hållbara transporter – som i sin tur har sin grund i kommunens översiktsplan – Tyresö 2035. Översiktsplanen klargör att vi i alla beslut ska sträva mot hållbar samhällsutveckling. Den redogör för vilka stråk som behöver stärkas och att hållbara resor behöver öka i och med att kommunen expanderar med framförallt bostäder.

Trafikstrategins fem övergripande mål:

- Hållbara resmönster
- Bra klimat, miljö och hälsa
- Tillgänglighet till allt
- Trygg och säker trafikmiljö
- Ett levande Tyresö



Tillsammans med kommunens andra strategier och planer konkretiseras översiktsplanen

Trafikplanerna är handlingsplaner inom ett specifikt trafikområde. De säkerställer att kommunens trafikmål och andra övergripande mål uppfylls, så att Tyresö utvecklas på ett hållbart sätt. De ger vägledning för anställda inom kommunens olika delar samt för politiken och ska bidra till ökat medvetande och samsyn kring specifika trafikområden.

TRAFIKPLAN FÖR MOBILITET OCH PARKERING

Denna trafikplan anger hur kommunen ska arbeta med mobilitet och parkering, för både utvecklingsprojekt och befintliga verksamheter inom kommunens geografiska område. Den är tänkt att vara vägledande för hur tjänstepersoner och byggaktörer ska arbeta med ämnet. Den ska också vägleda politiken inför beslut kring hur vi ska nå redan uppsatta mål. Den har koppling till andra strategiska mål och planer inom kommunen, så som Klimatplanen och Trafikplanen – Trafik och framkomlighet – som båda behandlar målet för reseandelar för kommunen år 2030. Det ingår i trafikstrategins första mål, Hållbara resmönster.

Syftet med trafikplanen är att kommunen ska utveckla sitt arbetssätt och utgå från mobilitet före parkeringar. Hållbar parkering för exempelvis cykel ska ses som jämlik och lika självklar som bilparkering. Parkeringsfrågor ska sättas i ett större sammanhang för att bidra till att kommunen blir klimatneutral och att de transporter som behöver ske får plats på kommunens vägar och görs hållbara. För att uppnå önskade effekter behöver kommunen först och främst arbeta med förändringar för befintligt bostads- och verksamhetsbestånd eftersom de står för den största andelen transporter. Nyproduktion av bostäder och verksamheter bidrar till transportökning i kommunen, men mängden kan vi påverka genom att arbeta med hållbar planering.

BEGREPP

Här förklaras de begrepp som används i dokumentet för att beskriva olika mobilitet och trafikbegrepp.

Mobilitet

Möjlighet för transporter av både personer som för gods.

Aktiv mobilitet

Transporter sker genom egen rörelse som framförallt ger positiva effekter på hälsa.

Hållbar mobilitet

Transporter som är yteffektiva samt miljövänligt och klimatsmart sätt som ofta kombineras med mobilitetslösningar som förenklar att resa på ett hållbart sätt.

Mobilitetslösningar

Är åtgärder som stimulerar och förenklar möjligheten att resa på andra sätt än med egen bil. De behöver ofta kombineras i paketlösningar för att ge större effekt och valmöjligheter, men de kan även vara kampanjer och engångshändelser.

Mobilitetszoner

Områden inom Tyresö där det finns god kollektivtrafik, service och har tät bebyggelse som medför att låga parkeringstal kan användas. Dessa områden är olika stora beroende på var i kommunen området är.

MaaS

Mobility as a Service är ett stort utvecklingsområde där man kombinerar och samlar mobilitetstjänster som köp av kollektivtrafik, taxi, bilpool och cykelpool med mera.

Kombinationsresor

När resan sker genom kombinerade trafikslag, ofta förknippas detta till hur vi reser till och från själva stationen eller hållplatsen för kollektivtrafiken. Kollektivtrafikresande förenklas om det finns cykelparkering i direkt anslutning och att hela resan från A till B underlättas fast den sker med olika trafikslag.

Resecentrum

Bidra till en attraktivare kollektivtrafik där byten mellan trafikslag förenklas och flätas ihop. Förenklar valet att resa med kollektivtrafik. De kan med fördel ansluta till närliggande centrum och vävs samman med kollektivtrafiken, vilket gör att de kan innehålla flera funktioner. Med rätt gestaltning bidrar resecentret till mer liv och rörelse på platsen och ökar trygghetskänslan.

Testbädd

Olika lösningar prövas för att sedan utvärderas. Detta är ett sätt att prova på för att sedan utvärdera och bedöma om det ska bli en permanent lösning eller inte. Arbetar vi med stora förändringar på en gång och sedan visar det sig att effekten av åtgärden inte är bra, investerar kommunen i lösningar som inte är hållbara. För att kunna arbeta med testbäddar behövs enskilt beslut.

Hållbar parkering

Dessa parkeringar är yteffektiva – cykel eller annat transportslag – som tar mindre plats än en bilparkering, oavsett om bilen är fossilfri eller inte.

Yteffektiv transportmedel

Hanterar samma antal resenärer på mindre ytan än om de reser med bil, transportmedel som tar mindre plats.

Ljus BTA

Som utgångspunkt när antal parkering ska räknas fram ska ljus BTA användas. Är det komplexa byggnader behöver ytor studeras vidare. Grundinriktningen är att alla areor i våningsplan, men undantaget teknikutrymmen (utrymmen för fläkt, hissmaskin, el, tele, värme, kyla mer flera) samt större förråd, soprum och garage. Loftgångar och balkonger ingår inte heller.

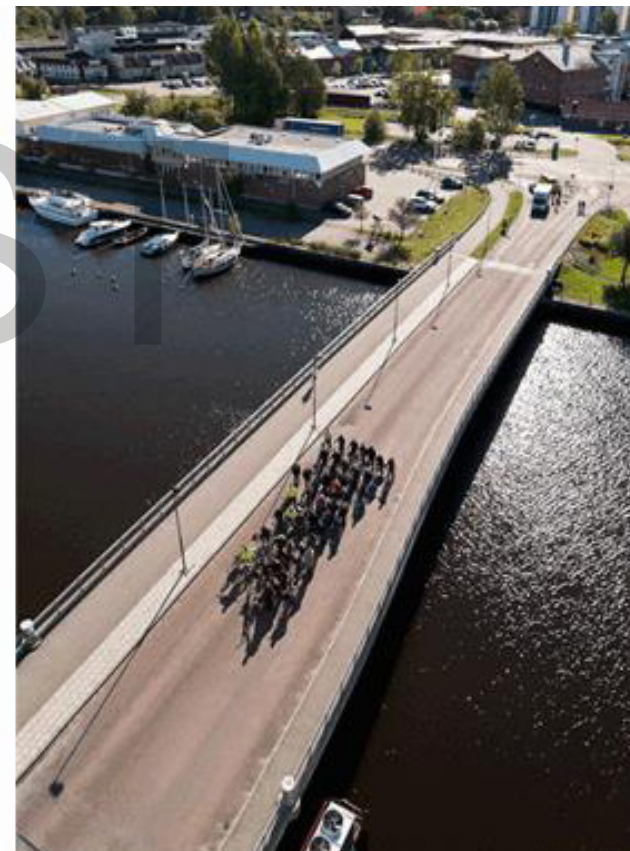
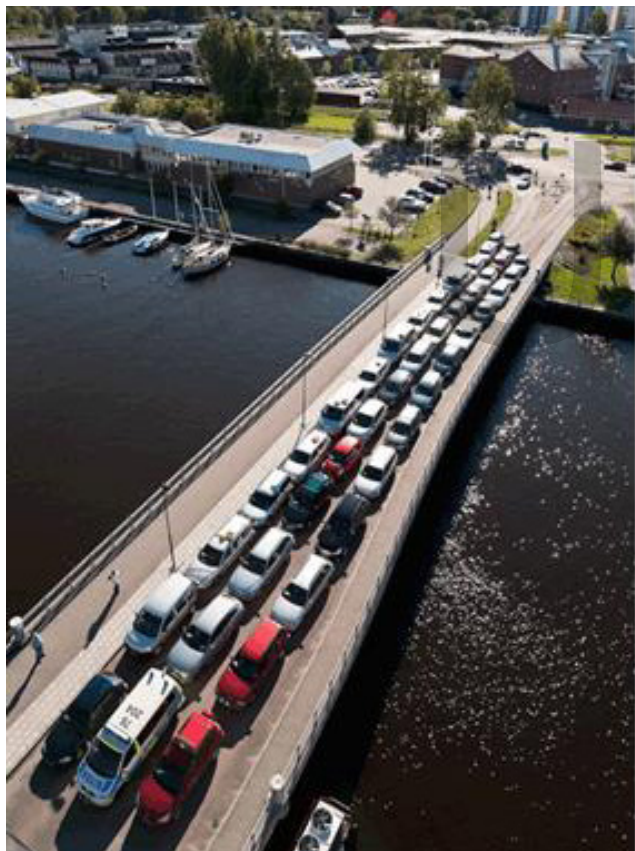


Foto: Gävle kommun

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PARKERINGSREGLERING

Kommunen har det yttersta ansvaret för den fysiska planeringen och då även hur parkering ska utvecklas, med hjälp av bland annat plan och bygglagen och Boverkets byggregler. Hur reglering av parkeringsplatser får ske beskrivs i trafikförordningen och beslutas genom lokala föreskrifter.

ANSVAR FÖR PARKERING ENLIGT PLAN- OCH BYGGLAGEN

Plan- och bygglagen inleds med en portalparagraf där det framgår att bestämmelserna i lagen syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

Vidare i lagen framgår att när en obebyggd tomt ska bebyggas ska det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finnas lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon. Det finns även bestämmelser om anordning av utrymme för parkering på redan bebyggda tomter. Plan- och bygglagen tar inte hänsyn till vilken typ av parkering det gäller. Det är således fastighetsägaren som har ansvaret att tillgodose det behov av parkering som finns inom sin fastighet eller för sin verksamhet. Kommunen har samma ansvar som fastighetsägare för exempelvis skolor, förskolor och fritidsanläggningar.

Kommunen har det övergripande ansvaret för den fysiska planeringen och då även planering av parkering. Kommunen har skyldighet att ta hänsyn till både det allmänna intresset och det enskilda intresset. Även intresset av en

god helhetsverkan är av stor vikt för kommunen. Utformningen av bebyggelsemiljön ska ordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och natur- och kulturvärden. I plan- och bygglagen finns bestämmelser som ger kommunen möjlighet att i detaljplan styra över placering och utformning av parkeringsplatser och om viss mark eller byggnad inte får användas för parkering. Kommunen har även möjlighet att ge anvisningar om parkering. Det är kommunen som avgör vad som är parkering i skäligen utsträckning. I arbetet med en detaljplan ska kommunen visa att plan- och bygglagens krav på parkering uppfylls. Det är fördelaktigt att parkeringslösningar utreds och diskuteras tidigt i detaljplaneprocessen. Utöver detta reglerar även plan- och bygglagen ytor för lek och att lekyta ska prioriteras före parkering om det inte finns tillräckligt med utrymme för båda.

Lek går före parkering om vi behöver prioritera ytor

Den 10 mars 2021 trädde en ändring i plan- och bygglagen i kraft, som ska säkerställa laddinfrastruktur för elfordon. Ändringen är en åtgärd för att klara av att sänka koldioxidutsläppen i enlighet med riksdagens beslut om

Regelverk som reglerar lämplig markanvändning för parkering vid stadsplanering:

Kommunallagen (2017:725)

PBL (2010:900)

Boverkets allmänna råd (2014:5)

Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon - 1§

Boverkets byggregler (2011:6)

Plan- och byggförordningen (2011:338)

att minska utsläppen från transportsektorn. De nya kraven på laddningsinfrastruktur gäller i samband med uppförande av byggnader och ska tillämpas när bygglov söks eller för en anmälan efter den 10 mars 2021. Därutöver ställs retroaktiva krav på uppvärmda byggnader som har fler än 20 parkeringsplatser. Men de gäller inte för bostäder, uppvärmda byggnader eller totalförsvarets byggnader. Dessa retroaktiva krav ska vara uppfyllda senast den 1 januari 2025. Bilparkeringar på allmän platsmark omfattas inte av kravet på laddningsplatser.

Kommunen har även ansvar för att olika trafikantgruppers behov beaktas och att hela trafiknätet får en ändamålsenlig utformning. Bebyggelsemiljön, såväl byggnad som tomt, ska också vara utformad så att den är möjlig att använda av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Planarbetet ska även redovisa hur angöring; lastning och lossning, och parkering för rörelsehindrade ska kunna ordnas enligt Boverkets byggregler. Detaljplanens reglering av parkering kontrolleras sedan i bygglovsprocessen. Vid handläggningen säkerställer bygglovshandläggare att kraven för

parkering är uppfyllda enligt plan- och bygglagen. Prövningen sker därigenom inom ramen för bygglovsärendet.

REGLERING

Reglering av parkering skiljer sig åt beroende på om markanvändningen är allmän platsmark eller kvartersmark. Vilken typ av markanvändning som gäller framgår av lagakraft vunnna detaljplan.

Med allmän platsmark avses ett område som är lämpat för ett gemensamt behov och som ska vara tillgängligt för allmänheten. Huvudregeln i plan- och bygglagen är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser, vilket innebär att kommunen ansvarar över marken. Generella regler för vad det är tillåtet respektive inte tillåtet med parkering på allmän platsmark anges i Trafikförordningen. Som exempel kan nämnas att inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för allmän plats och inom vägområde för allmän väg får exempelvis fordon inte parkeras under längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före söndag och helgdag.

Utöver de generella reglerna kan kommunen upprätta lokala trafikföreskrifter (LTF) som reglerar parkeringen på allmän platsmark. Sådan reglering kan exempelvis gälla parkeringstid (< 24 timmar), avgift, datumparkering eller förbud att parkera.

Parkering på kvartersmark omfattas inte av de generella regler som anges i trafikförordningen eftersom de reglerna gäller för allmän platsmark. För parkering inom kvartersmark är det fastighetsägaren som beslutar om vilka parkeringsregler som ska gälla. På kvartersmark finns bland annat möjligheten att tillåta parkering längre än 24 timmar och att reservera parkeringsplats för specifika ändamål.

Regelverk som reglerar parkering:

Trafikförordningen 1998:1276

Kommunal parkeringsövervakning 1987:24

Lokala trafikföreskrifter (LTF)

Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m

Kommunen har skyldighet att beakta likställighetsprincipen enligt Kommunallagen. Principen innebär att kommunen har en skyldighet att behandla alla invånare lika, så länge det inte finns sakliga skäl för något annat.

Kommunen kan därför begränsas i möjligheten att reservera parkeringsplatser för enskilda personer eller grupper. I bedömningen ska kommunen beakta allas likhet inför lagen samt vara objektiv och saklig. Undantag kan göras för exempelvis rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd eller för ett specifikt fordonsslag, till exempel motorcykel.

I lagen om kommunal parkeringsövervakning beskrivs hur kommunen eller polisen får övervaka parkering och utfärda parkeringsanmärkningar.

AVGIFT

I lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats framgår att kommunen får ta ut en avgift på parkering på allmän platsmark för att styra trafiken. Avgiften ska vara rimlig med hänsyn till ändamålet samt nödvändig ur trafikregleringssynpunkt och ska inte kopplas till kommunens kostnader för att ordna parkering. Avgifter och tidsreglering är därmed till för att få ett flöde i trafiken och tillgodose god framkomlighet och tillgänglighet. Därför kan det se olika ut i olika delar av kommunen. Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige.



FRÅN STRATEGI TILL GENOMFÖRANDE

För att uppnå trafikstrategins trafikmål behöver vi arbeta för en förändring och utveckling av hållbara transporter som bidrar till måluppfyllelse. Vi behöver arbeta med mobilitetslösningar och åtgärder som minskar behovet av att resa och äga en egen bil. Mobilitetslösningar ska bidra till att utveckla det hållbara resandet som möjliggör att fler Tyresöbor kan använda yteffektiva transportmedel som tar mindre plats. Det ger positiva effekter som mindre trängsel på våra vägar och ger ökad framkomlighet för den resa som måste göras.

Genom att prioritera yteffektiva parkeringar som exempelvis cykel och se dem som jämbördiga till vanlig bilparkering kan parkeringsdiskussionerna utvecklas, och det blir lättare att använda hållbara transporter. Arbetar vi även med att fler transporter sker genom mänsklig rörelseenergi ökar den aktiva mobiliteten som ger positiva effekter på hälsan. Det är nödvändigt att se parkering som ett styrmedel, men framförallt behöver vi arbeta med de lösningar som ger störst påverkan på hur dagen resor genomförs.

En omställning och prioritering av transportsätt genererar mindre klimatpåverkan genom lägre klimatutsläpp och luftföroreningar. Detta resulterar även i bättre förutsättningar för både biologisk mångfald och ekosystemtjänster då grönområden kan sparas och utvecklas, vilket också bidrar till att koldioxid kan bindas och dagvatten kan renas och omhändertas lokalt. Genom denna prioritering skapas bättre livsmiljöer för dagens Tyresöbor och för kommande generationer.



DET HÄR SKA VI GÖRA

För att öka andelen hållbara transporter och bli en klimatneutral kommun finns vissa grundprinciper som behöver följas när kommunen arbetar med mobilitetslösningar och parkering.

MOBILITET GÅR FÖRE ANTALET PARKERINGAR

Vi fokuserar på mobilitet snarare än parkering och arbetar först och främst aktivt med mobilitetslösningar för befintligt bostads- och verksamhetsbestånd. Utvecklingsprojekt ska även utgå från mobilitet före enskilda parkeringstal.

VÄNDA PÅ TRANSPORTPYRAMIDEN

Genom att se parkering som ett styrmedel skapar vi hållbara parkeringslösningar. Gång och cykling prioriteras som transportsätt, gärna i kombination med kollektivtrafik, och ges den plats och yta som behövs. Hållbar och yteffektiv parkering ska ses som lika självklar som vanlig bilparkering. På så sätt ökar andelen hållbara transporter.

SATSA PÅ AKTIV MOBILITET

Genom att utveckla och prioritera hållbar parkering ökar vi möjligheten för ökad aktiv mobilitet, vilket bidrar till ökad hälsa. Genom att förbättra för aktiv mobilitet ges även bättre förutsättningar för barn och unga att kunna transportera sig på egen hand. Att utveckla grönstrukturen i våra offentliga rum bidrar till att en ökning av aktiv mobilitet

ARBETA FÖR RÄTT PARKERING PÅ RÄTT PLATS

Vi sätter parkering i ett större sammanhang utifrån mobilitetsområden som definieras av typ av bebyggelsestruktur, närhet till kollektivtrafik och service samt andra viktiga målpunkter. Rätt plats innebär även att hållbara parkeringar som cykelparkering och annan mobilitetsparkering placeras så att de upplevs nära, attraktiva och säkra.

PRIORITERA YTEFFEKTIVA PARKERINGAR

Genom att effektivisera, omfördela och minska ytan för parkering, använder vi parkering som ett styrmedel. Detta bidrar till en mer levande stadsmiljö och mer effektiv markanvändning. På så sätt kan andelen hårdgjorda ytor minska och möjliggöra goda förutsättningar för omhändertagande av dagvatten och skyfallsvatten och befintlig vegetation kan sparas och utvecklas. Detta resulterar i att förutsättningar för biologisk mångfald, ekosystemtjänster och lokala livsmiljöer stärks.

SYNLIGGÖRA KOSTNADER FÖR PARKERING

Genom att synliggöra kostnader för parkering ges en förståelse för hur det påverkar utvecklingsprojektens genomförande. Parkeringsytorna kan optimeras och ges annan markanvändning. Vi värderar parkeringsytorna för att få förståelse för dess markvärde.

SÅ HÄR SKA VI ARBETA

För att vi ska nå våra trafikmål behöver arbetet med mobilitets- och parkeringslösningar ses i ett större sammanhang. Vi behöver fokusera på hur dagens Tyresöbor och hur våra gäster reser till och från kommunen samt hur vi kan påverka kommande Tyresöbors sätt att resa. Vi måste lägga kraft på befintligt bestånd av bostäder och verksamheter, då de utgör den stora delen av resor idag. För att nyproduktion inte ska bidra till ökning av trafik är det viktigt att arbeta med mobilitetslösningar för parkering, vilket vi även gör idag.

Vi måste öka dialogen och samverka för att hitta lösningar som möjliggör ett hållbart resande för Tyresöbor, så att vi når trafikmålen för 2030. Genom att skapa utrymme för hållbara och yteffektiva parkeringslösningar i kombination med effektiva mobilitetslösningar, ges utrymme och framkomlighet för den resan som behöver ske.



MOBILITETSLÖSNINGAR

Med mobilitetslösningar skapas förutsättningar för att nå kommunens mål om ökat hållbart resande och mer plats ges för levande och attraktiva stadsmiljöer, där fokus ligger på den mänskliga skalan, mötesplatser och grönsstruktur. Lösningarna leder även till lägre kostnader för projekt då färre bilparkeringar behöver byggas, vilket i sin tur minskar bilägandet och antalet bilresor. Vi fokuserar först och främst på transportförändringar genom mobilitetslösningar för befintligt bestånd av bostäder och verksamheter.

Antalet bilar ses minska i takt med att trafikmålen uppfylls, vilket i sin tur leder till bättre framkomlighet för de som behöver resa med bil. För att öka den hållbara mobiliteten ska cykeln ses som ett fordon och jämföras med fordonet bil. Att planera för traditionell cykelparkering ska inte ses som en mobilitetslösning utan ska vara en självklarhet.

När det gäller byggaktören ska denna presentera hur dess projekt kan bidra till att våra trafikmål uppnås, i form av en grön resplan som ska följas upp och utvärderas. Utvärderingen är viktigt för att säkerställa förbättring av mobilitetslösningar över tid. Denna modell och arbetssätt med grön resplan ska även kunna nyttjas för befintliga bostadsområden och verksamheter.

Vissa mobilitetslösningar kommer att kräva utökad budget, bland annat för gångbanor som utvecklas med lekfulla och tilltalande miljöer som stimulerar till rörelse. Det kan också gälla för skolor som har åtskild eller varierad skolstart som exempelvis Tyresö skola och Strandskolan har haft för att minska trafikbelastningen på Tyresövägen i maxtid. Att öka framkomligheten under maxtimme genom att pröva varierad skolstart och på det viset ändra biltrafikflödet är en mycket billigare lösning för kommunen än av bygga ut dyr infrastruktur. Arbetar man även med fler mobilitetslösningar

samtidigt blir investeringskostnaden mycket lägre för kommunen då Tyresöbor reser mer hållbart.

Olika lösningar ska prövas genom att arbeta med testbäddar. För att kunna arbeta med testbäddar behövs enskilt beslut som omfattas av tidplan, finansiering och avslutning med utvärdering som redogör om testet ska bli en permanent lösning.

Förslag på mobilitetslösningar som presenteras ska ses som exempel. Förslag till lösningar fylls på och plockas bort i takt med att samhället utvecklas. Det är viktigt att alla åtgärder utvärderas för att se effekten av dessa. Mobilitetslösningar behöver användas för projekt och kampanjer för Tyresöbor och de behöver även finnas paketerade lösningar i utvecklingsprojekt.

Projekt:
Mobilitetslösningar för befintlig verksamhet.

Bostäder och verksamheter

Nedan beskrivs mobilitetslösningar som kan prövas för såväl bostadsområden som för verksamheter. De kan med fördel även samverka med varandra inom samma område.

Marknadsföring

Genom att tydligt marknadsföra sin verksamhet eller ett bostadsområde som hållbart lockas personer som ser fördelarna med denna typ av boende. Det kan vara marknadsföring av att det finns laddinfrastruktur för alla typer av parkering, cykelpool, bilpool som förenklar vardagslivet, med mera. Detta är extra viktigt vid försäljning av bostäder.

Mobilitetshus

Mobilitetshus är en utveckling av ett garage där boende och verksamheter kan ha sina parkeringar, men som även fungerar som ett nav för andra delningstjänster som bilpool, cykelpool, cykelservice, återvinning och leveransrum. Det ska ligga i utkanten av utvecklingsområdet för att minska transporter inom området och det kan med fördel lokaliseras nära kollektivtrafikhållplatser.

Parkeringsköp

Parkeringsköp innebär att en annan aktör, ofta kommunen själv bygger och står för ett garage eller mobilitetshus och ger fastighetsägare och byggaktörer möjlighet att köpa sin parkering på annan plats än den egna fastigheten.

Bilpool

I stället för att själv äga en bil delar man i en bilpool bil med andra genom en delningstjänst. För att en bilpool ska vara attraktiv behöver den bestå av flera bilar, gärna av olika typ. En bilpoolsbil ersätter åtta vanliga bilar. Tjänsten behöver vara etablerad vid inflyttning och de boende erbjudas kostnadsfritt medlemskap i minst fem år. Finns öppen bilpool som inte är kopplad till något bostadsprojekt, kan byggaktör ansluta byggprojektet till den för kommande medlemmar, även då under minst fem års tid och då behöver även driftansvaret klargöras.

Samnyttjande av bilparkering

En möjlig mobilitetslösning är att se över om samnyttjande kan ske mellan olika verksamheter och bostäder. Det kan med fördel prövas på kontor och bostäder eller skolor och bostäder, där toppar för användningstiden inte träffar samtidigt. Samnyttjande behöver studeras för ett specifikt område för att se över vad som möjligt just där.

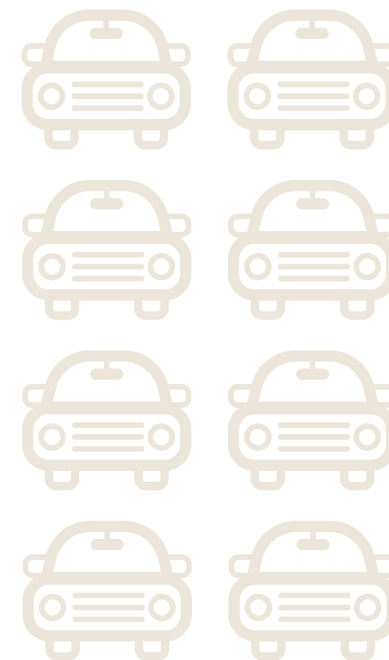
Leveransboxar

I och med att näthandeln ökar behöver leveransboxar placeras på varierade olika platser i kommunen. I stadsmiljö behöver de finnas nära cykelparkering och hållplatser för att förenkla för att hämta paket på resande fot. Inom bostadsområden kan placeringen variera, de kan vara i mobilitetshus, garage eller i ett bostadshus. De behöver vara i varierande storlek och funktion, som kylda-/ickekylda boxar för leveranser dygnet runt.

UTKAST



=



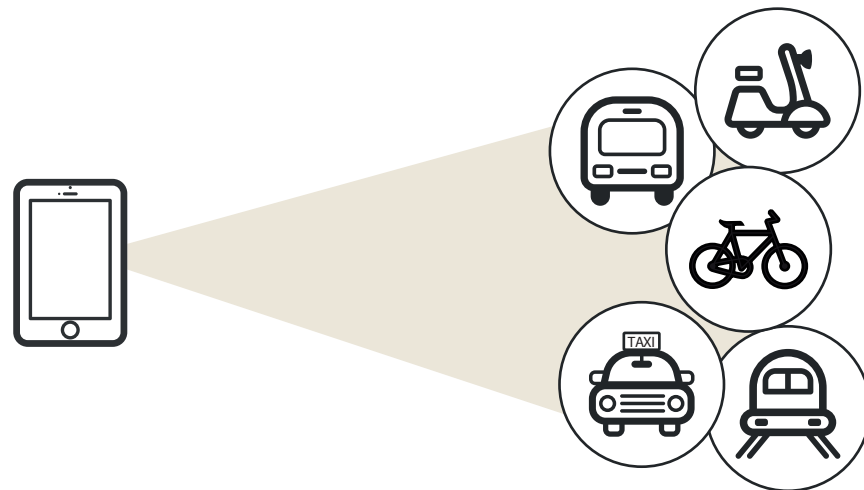
En bilpoolsbil ersätter åtta vanliga bilar

Mobilitetshubb

En mobilitetshubb innebär att man utvecklar en traditionell garagelösning, till plats för hållbara lösningar. När andelen bilar minskar, minskar även bil-parkeringsytorna till fördel för yteffektiva lösningar. Exempel på sådan utveckling av hubbar är cykelverkstad och cykelvård, cykelparkering med laddningsinfrastruktur där det även finns tillgång till omklädningsrum och förvaring, plats för parkering som barnvagn, permobiler, transportcyklar och leveransrum.

MaaS – Mobility as a Service

MaaS är en delningstjänst som bygger på att resan köps som service via en app eller annat gränssnitt. Ägandet av ett fordon minimeras då man i stället delar fordon. Exempel på fordon som kan ingå är kollektivtrafik, hyrbil, taxi och cykel- och bilpooler som drivs av andra företag, föreningar eller kommuner. Delningstjänsterna paketeras och man får flera alternativ på hur man kan resa. Exempel på MaaS-tjänst är EC2B-appen där användare enkelt bokar upp sin transport och betalar för den.



SL-kort

Att ha prova-på-erbjudande med gratis eller kraftigt reducerande rabatt för resor med SL är en annan möjlig mobilitetslösning. Period och upplägg kan variera. Det kan vara en engångstjänst om sex månader när ett stadsbyggnadsprojekt är inflyttningsbart eller en återkommande åtgärd om två månader under minst tio år, för alla nya hyresgäster eller nyanställda. Det kan även vara en åtgärd för alla oavsett hur länge man har bott eller arbetat, i form av en månad under minst fem år. Denna typ av åtgärd ses som en rabatt och bekostas av byggaktören eller företaget som äger hyresgästlägenheterna. Kan med fördel ingå i MaaS-tjänst.

Välkomstpaket

För att uppmuntra till hållbart resande, kan nya boende eller anställda få ett välkomstpaket som kan bestå av flera mobilitetslösningar som exempelvis cykelkort, inflyttningscykel eller reflexväst.

Årliga mobilitetsaktiviteter

Genom att lyfta aktiv mobilitet i form av årliga aktiviteter, stärks det hållbara resandet. Ett exempel på sådan aktivitet kan vara att leverantörer för olika typer av hållbara fordon kommer och presenterar sin produkt, och man får prova på andra lösningar än man är van vid. Dessa hålls med fördel tidigt på våren.

Resecoaching

Tjänst där transport- och energikunnig går igenom vad och hur man kan göra för att resa mer hållbart.

Cykelpool och låncyklar

I en cykelpool delar man cykel med andra via en delningstjänst, istället för att äga en egen cykel. Det är då viktigt att det finns ett varierat utbud av cyklar för olika behov. Tjänsten behöver vara etablerad vid inflyttning och det är bra om boende erbjuds konstadsfritt medlemskap i minst fem år. För företag är det viktigt att anställda har låncyklar eller att verksamheten står för en cykelpool där anställda lätt kan boka en cykel vid behov.

Förmåncyklar för anställda

Att erbjuda förmåncykel ger möjlighet för anställda att öka vardagsmoti-
onen och främja hälsan, samtidigt som de kan spara restid till och från jobbet. Kostnaden för att hyra en förmåncykel bekostas genom bruttolöneavdrag.

Cykelvänlig arbetsplats

Denna åtgärd startades av Stockholms stad och Cykelfrämjandet för att uppmuntra och stötta arbetsplatser som vill underlätta för sina medarbetare att cykla till och från jobbet. Det är en åtgärd som förenar ökad hälsa för medarbetare med ökad andel hållbara resor. Det är ett sätt för företag att profilera sin miljö- och hållbarhetsprofil. För att delta behöver arbetsgivaren uppfylla vissa kriterier som bland annat bra cykelparkering, omklädningsrum med mera. Alla arbetsplatser i Stockholm är välkomna att anmäla sig och deltagandet är kostnadsfritt.

Mekarverkstad

Ett sätt annat sätt att uppmuntra hållbar transport är att skapa utrymme för cykelvård eller vård för annan typ av hållbar transport. Gärna med möjlighet att tvätta av transportmedel.

Hållbar arkitektur

Även arkitekturen kan påverka hur boende och verksamheter övergår till mer hållbara resor. Utformningen av en plats kan bidra till att det blir enklare för personer att förändra sitt resebeteende. Det kan bland annat vara att hissar utformas så att en transportcykel får plats och att cykeln kan komma in i lägenhet eller till verksamheter för exempelvis varutransporter. Arbetar man med loftgångar ska cykelparkering rymmas utanför entréer in till lägenheter. På det viset ges yta till hållbara parkeringar och förvaringar istället för att fokus ligger på bilparkering. Detta bidrar även till att ytor på innergårdar frigörs till andra funktioner utöver parkering. Goda exempel på sådana lösningar är innovationsprojektet MoBo och Brf Ohoj i Malmö.

Lokaler för distansarbete

Möjliggör för kontorshotell där företag erbjuder anställda att arbeta på distans i stället för att resa till kontoret. Eller se till att det finns ytor för distansarbete i bostaden eller i exempelvis mobilitetshus. Ett sätt att nå våra trafikmål är just att inte resa. Distansarbete i sig är en åtgärd för detta.

Omklädningsrum med mera

Möjliggör för aktiv mobilitet, genom att arbetstagare kan byta om och duscha samt förvara sitt transportmedel på ett säkert sätt.

Information till boende i enfamiljshus

Gynna hållbart resande genom informationskampanjer om hur boende kan resa hållbart i den delen av kommunen de bor. Det kan vara information om de snabbaste resvägarna med aktiv mobilitet till de målpunkter som finns inom 3 kilometers avstånd. Det kan vara riktade kampanjer för att pröva på andra typer av transportfordon eller till exempel erbjuda resecoaching.

Cykelskola för vuxna och unga vuxna

Cykelfrämjandet håller i cykelkurser för vuxna och unga från 13 år, den riktar sig till personer som kan cykla lite gran till nybörjare som aldrig cyklat.

Tyresö kommun som organisation

Kommunen som organisation kan även leda och vara en förebild för arbetet med mobilitetslösningar.

Klimatväxling

Att klimatväxla är ett sätt att minska utsläpp genom att ta ut en avgift vid köp av tjänsteresor med exempelvis flyg och när medarbetare använder privat bil i tjänsten. Pengarna samlas sedan i en fond och med dessa medel kan olika delar av kommunen ansöka om pengar för att göra investeringar i klimatprojekt. Flera kommuner bland annat Sollentuna, Växjö och Helsingborg arbetar med detta och har fått goda resultat för minskade utsläpp. Även andra företag kan arbeta på detta sätt och då stärka sin hållbarhetsprofil.

Utveckling av gångvägar till roliga platser

Genom att utveckla våra gångvägar så att de bidrar till aktiv rörelse och ger roligare vägar till och från förskolor och skolor ges ökade förutsättningar för god hälsa hos barnen. Det kan vara uppritade hopphagar eller blomsterplanteringar som barn i olika kommundelar inbjuds till att vara med att planera och genomföra. Det är kul att se sin blomma växa. Det kan även vara mindre hinderbanor som ligger utmed gångvägar i kommunens gröna stråk, som bidrar till aktiv mobilitet. Det är dock viktigt att ha trafiksäkerhetsaspekten med i dessa åtgärder.



Utveckling av cykelvägar

Längs vissa cykelstråk som går genom grönområden kan terrängbanor för barn anläggas, som gör att det blir roligare att cykla till centrum, förskola eller skola. Likt utveckling av gångbanor ska även dessa ha trafiksäkerheten med som viktig aspekt.

Konstnärlig belysning

Konstnärlig belysning och gestaltning bidrar även till mer aktiv mobilitet. Det kan vara inspirerande att arbeta med tema under hösten när mörkret kommit, till exempel ”Belysningens natt” med olika installationer.

Avlämningsplatser vid aktiviteter, förskolor och skolor

Vid dessa målpunkter kan vi arbeta med avlämningsplatser för att öka trafiksäkerheten i direkt närhet till målpunkten. Det leder till att antalet bilar minskar i direkt anslutning och fler barn får ökad trafiksäkerhet samtidigt som de får ökad rörelse som påverkar hälsan positivt. Från avlämningsplatsen ska vägen till exempelvis skolan vara trafiksäkrad. För förskolor handlar det inte om att barnen ska gå själva från avlämningsplatserna utan att föräldrar parkerar på dessa platser och går med barnen till och från förskolan.

Lekplatser med tema trafik

En möjlighet är att utveckla en lekplats utformad som en stad, där kan barn öva på att vistas i trafik. Ett bra exempel på sådan plats finns i Helsingborg, dit skolbarn även kommer på besök för att ta cykelkörkort.

Hemtjänst

Utveckla deras transportsätt till mer hållbart. Det kan vara att de har tillgång till transportcyklar och elsparkcyklar. Genom detta bidrar vi till färre biltransporter.



Attraktiva skolvägar

Barn och ungas perspektiv ligger till grund för arbetet med attraktiva och säkra skolvägar. Detta arbete ska ske genom diskussioner, gåturer och workshops som handlar om hur de upplever att trafiken kan förbättras kring deras skolor. Genom att arbeta för färre bilar kring skolorna, blir trafiksäkerheten bättre både för barn och unga, samtidigt som vuxna upplever ökad trygghet.

Transportcyklar för förskola

Förskolan har egna transportcyklar som kan användas vid utflykter. Dessa är dock ytkrävande och säker och väderskyddad parkering behövs.

Hemtjänst

Utveckla deras transportsätt till mer hållbart. Det kan vara att de har tillgång till transportcyklar och elsparkcyklar. Genom detta bidrar vi till färre biltransporter.

Cykla utan ålder – rätt till vind i håret

Denna mobilitetslösning är ett ideellt projekt där frivilliga cykelpiloter tillsammans med äldreboenden ser till att äldre kommer ut på cykelturer och får möjlighet att känna vinden i håret. Med anpassade transportcyklar upplevs kommunen, under cykelturen besöks parker och grönområden. Idén kommer från den danska cykelkulturen där ingen – oavsett ålder – ska gå miste om friheten som cykeln erbjuder. Kommuner som är med i detta projekt är bland annat Trosa, Skellefteå och Sollentuna.



Bild: Lånad från Pysslingen förskolor

Skola/Förskola

Oavsett om skola och förskola drivs i kommunal eller privat regi kan kommunen men även rektor och skolledning leda arbetet med aktiv mobilitet och färre bilar kring skolområdet.

Startpaket förskoleklass

Skolor kan ha ett startpaket som varje elev får innan skolstart, som visar var det finns avlämningsplatser och parkering för cykel och andra hållbara transportmedel. Paketet kan även innehålla information som uppmanar till vandrade skolbuss och att föräldrar turas om att lämna barnen.

Vandrade skolbuss

Vandrade skolbuss innebär att en förälder hämtar upp barn i sitt närområde och går med dem till skolan. Föräldrar som deltar turas om och har olika dagar då man hjälper varandra med lämning.

Bilfria veckor

Att arrangera bilfria veckor betyder att eleverna under en period måste gå, cykla eller på annat sätt ta sig fram till skolan genom rörelse. Detta bidrar till att utveckla ett rörelsemönster som ger god effekt på deras hälsa, samt har positiv inverkan även på inläringen.

Cykelskolor för skolbarn

Genom att anordna cykelskola för skolbarn integreras cyklingen i samhället. De lär sig att förflytta sig och det är relativt billigt, då en cykel har lång hållbarhet. Att barnen rör på sig genom cykling, bidrar inte bara till deras egen goda hälsa och kondition, utan även att samhället och klimatet påverkas positivt genom minskade utsläpp. Att barn lär sig cykla i tidig ålder, ger större chans att de blir cyklister som vuxna.



Paketlösningar för mobilitet

Genom att skapa paket av mobilitetslösningar ges större förutsättningar för att förändrade resebeteenden. För att kunna kombinera låga parkeringstal och mobilitet behöver lösningar paketeras. Detta i kombination med rätt infrastrukturutveckling leder till mer hållbart resande.

Exempel på paketlösningar kan ses som påbyggnader på varandra och olika ambitionsnivåer av lösningar beroende på projekt:

Förutsättning

God cykelparkering inkl transportcyklar, trygg och säker. Cykel och annan mobilitetsparkering prioriteras jämlikt bil.

Lösningar

- Marknadsföring av utvecklingsprojektet
- Välkomstpaket
- MaaS: Bilpool + Cykelpool + Kollektivtrafik + Taxi eller annan delningstjänst för bil.
- Resecoaching
- Årliga mobilitetsaktiviteter
- Attraktiva gångbanor för barn mellan bostadsområdet och målpunkter.

Infrastruktur

- Bygg ut gång- och cykelvägar till området.

Förutsättning

God cykelparkering inkl transportcyklar, trygg och säker. Cykel och annan mobilitetsparkering prioriteras jämlikt bil.

Lösningar

- Samnyttjande av parkering
- Marknadsföring av utvecklingsprojektet
- Välkomstpaket
- MaaS: Bilpool + Cykelpool + Kollektivtrafik + Taxi eller annan delningstjänst för bil.
- Resecoaching
- Årliga mobilitetsaktiviteter
- Cykelvänlig arbetsplats
- Attraktiva gångbanor för barn mellan bostadsområdet och målpunkter.

Infrastruktur/ Arkitektur

- Bygga ut gång- och cykelvägar till området.
- Mobilitethus
- Mobilitetshubbar

Förutsättning

God cykelparkering inkl transportcyklar, trygg och säker. Cykel och annan mobilitetsparkering prioriteras jämlikt bil.

Lösningar

- Välkomstpaket
- MaaS: Bilpool + Cykelpool + Kollektivtrafik + Taxi eller annan delningstjänst för bil.
- Resecoaching
- Årliga mobilitetsaktiviteter
- Cykelvänlig arbetsplats
- Attraktiva gångbanor för barn mellan bostadsområdet och målpunkter.
- Attraktiva cykelbanor och utveckling kring barn och ungas cykling.
- Vandrande skolbuss -uppmåna barnfamiljer som flyttar in att samordna lämning till skola
- Synliggör kostnader för parkering och fördela kostnaderna på dem som ska använda dem

Infrastruktur/ Arkitektur

- Bygga ut gång- och cykelvägar till området.
- Mobilitethus med samnyttjande
- Mobilitetshubbar
- Cykelparkering vid dörren

PARKERING SOM INBJUDER TILL RÖRELSE FÖR BARN OCH UNGA

Genom åren har andelen barn och unga som går och cyklar minskat. Genom att planera för ökad aktiv mobilitet för barn och unga när kommunen utvecklas ges förutsättningar att de i tidig ålder lär sig hur man rör sig i trafiken. Barn ska dock alltid ha sällskap av en vuxen när de befinner sig i komplicerade trafikområden. Det är den vuxna som bedömer när ett barn är moget att resa på egen hand.

En viktig aspekt som bidrar till att barn och unga ska kunna resa på ett självständigt och hållbart sätt är att se till att de har möjlighet att parkera sina transportmedel på ett säkert och tryggt sätt. Cykelparkering, men även annan hållbar parkering så som till exempel för sparkcykel, ska prioriteras vid skolor, förskolor fritidsaktiviteter. Det är viktigt att barn och unga



känner att det är tryggt att lämna sin cykel vid målpunkten för att de ska välja det transportmedlet. Cykelparkeringen ska placeras så att den är väl synlig från kringliggande byggnader och den ska ha god belysning. Man ska ha möjlighet att låsa fast cykeln i ramen vid cykelstället, och annan hållbar parkering för exempelvis sparkcyklar som är mindre ska ges möjlighet att låsa fast cykeln i ram för att minska risken för stöld.

Genom bra och trafiksäker infrastruktur och bra mobilitetslösningar för barn och unga kan de i tidig ålder lära sig att resa på egen hand.

Vinster som samhället får med att barn och unga går och cyklar eller på annat sätt tar sig fram genom rörelse till skola, förskola och aktiviteter är bättre hälsa. Aktiva barn och unga ger lägre risk för hjärt- och kärlsjukdomar samt fetma. Barn som tar sig fram genom aktiv mobilitet är mer aktiva under dagen än de som blir skjutsade.

En annan positiv effekt med att barn reser mer hållbart genom aktiv mobilitet är att trafikmiljöer vid deras målpunkter blir mer trafiksäkra. Med färre bilar vid exempelvis skolan blir miljön kring skolan därefter, det vill säga mer trygg och trafiksäker.

Projekt:

Attraktiva skolvägar och ökad trafiksäkerhet vid skolor. Utveckla god parkering för barn och unga i samarbete med detta arbete.

PARKERING VID VÅRA GATOR, TORG OCH PARKER

För att skapa bra livsmiljöer och attraktivt stadsrum behöver våra gator, torg och parkering utformas för vistelse där möten sker. Genom att medvetet planera för hållbar parkering som kopplas till ett trafiksäkert och sammanhållet gång- och cykelnät bidrar vi även till att barn kan rör sig mer fritt.

Cykelparkering

Huvudregeln är att cykelparkering är startpunkten i diskussioner om parkering på allmän plats. Det är en funktion som ska finnas i våra gaturum och ses lika självklar som bilparkering.

Vid större platsbildningar och mötespunkter som bland annat centrum, idrottsområden, torg och parker ska cykelparkering ses som en självklar del av platsen. Parkeringar ska placeras i attraktiva lägen som underlättar valet att cykla. De ska alltid vara närmare målpunkterna än bilparkeringen är. Vid dessa platser kan det även finnas behov av större cykelgarage och cykelpumpautomater samt servicestationer. Behöver cykelparkering byggas ut ska reducering av bilparkering först studeras, för att inte ta grönytor och gång- och vistelsezoner i anspråk. Grönytor och gång- och vistelsezoner är viktiga för Tyresöbornas livsmiljö. I parker eller på andra platser där det kan råda cykelförbud är det viktigt att cykelparkering placeras vid dess entréer.



Bild: Göteborgs stad

Cykelparkering är en yteffektiv parkeringstyp som ska placeras i attraktiva lägen, gärna inom 25 meter från den målpunkt som ska besökas. Rätt placering är avgörande för om parkeringen ska användas. Det krävs också att cykelparkeringen är tillräckligt stor och att det finns parkering för olika cykeltyper, vilket ställer krav på platsen. Att parkera sin cykel ska vara enkelt och parkeringsplatsen ska upplevas trygg och säker. Parkeringen ska utformas så att stöldrisken minimeras, cykeln ska kunna låsas fast i ram och väderskyddas så långt som möjligt. Utformning och placering är också viktiga faktorer för upplevd trygghet. Där är viktigt att dessa parkeringsplatser markeras upp och har tydlig skyltning, de ska vara lättorienterade.

Parkering för andra hållbara transportmedel

Yteffektiv parkering för andra mindre fordon ska även finnas och ses som en självklar del av parkering vid större platsbildningar, mötespunkter och utmed vägarna i våra tre centrum, – Trollbäckens centrum, Tyresö centrum och Strandtorget. Dessa transportfordon passar bra i en stadsstruktur och är ofta utformade för kortare resor då maxhastigheten är relativt låg. Dessa transportmedel utvecklas med fossilfria drivmedel och eventuell laddningsinfrastruktur kan behöva byggas ut för att vi ska kunna bli klimatutsläppneutrala.

När man planerar för dessa parkeringar i stadsmiljö och utmed gator är det viktigt att komma ihåg att de har olika lagkrav för hur de får placeras i stadsrummen. Ett fordon med två hjul som motorcykel, cykel, sparkcykel behöver inte stå parkerad i vägens längdriktning vilket fordon med fyra hjul

Testbädd:

Pröva olika mobilitetslösningar innan beslut om genomförande. Pröva alternativa lösningar, ArkDesThinkThank

behöver. Detta gör att vi idag med den lagstiftning som finns inte kan placera en mopedbil som en cykel och effektivisera ytan på det sättet.

Torg, platsbildningar och andra målpunkter

- Sparkcyklar – Det ska finnas plats för denna typ av parkering och parkeringsställ ska utformas så att sparkcykeln kan låsas fast. Sparkcyklar finns i olika storlekar och det behöver finnas en variation för dessa olika typer.

Gata

- Vespor och scootrar – Även dessa fordon är yteffektiva. Parkering för dessa behöver utformas på ett sätt som gör att de kan låsas fast och även väderskyddas.
- Mopedbilar – Är yteffektiva transportmedel i och med att de är små. Parkeringsreglering för dessa behöver ses över och utvecklas.
- Framtida utveckling av dessa yteffektiva fordon behöver bevakas för att vi ska kunna erbjuda bra parkering för att öka andelen hållbar mobilitet.
- Motorcykel – yteffektiv parkering för fordon som dock har högre hastighet, parkering för behöver finnas centrumnära och vid viktiga målpunkter.

Bilparkering

Huvudregel är att bilparkering i form av korttidsparkering medges på allmänna gator där det finns verksamheter och offentlig service. På allmän plats ska korttidsparkering och angöring prioriteras före parkering över längre tid, för att på så sätt kunna styra användningen av bil till ett mer hållbart sätt och stimulera alternativen att resa.

Längs gator utan verksamheter eller offentlig service ska parkering prioriteras lägst, till fördel för infrastruktur för cykel samt utrymme för grönstruktur och dagvattenhantering, om inte utrymmet räcker till alla funktioner. På så sätt frigörs ytor som kan öka gaturummets attraktivitet för gående och cyklister och andra typer av hållbara transporter, samtidigt som förutsättningar för exempelvis ökad biologisk mångfald och bättre dagvattenhantering förbättras.

Övrig bilparkering ska ske på kvartersmark, oavsett om den är till för ett bostadsområde, verksamheter eller offentlig service. På så sätt kan kommunen som markägare tydligare använda parkering som styrmedel. Kommunen ska heller inte ansvara för någon boendeparkering på kommunens allmänna gator.

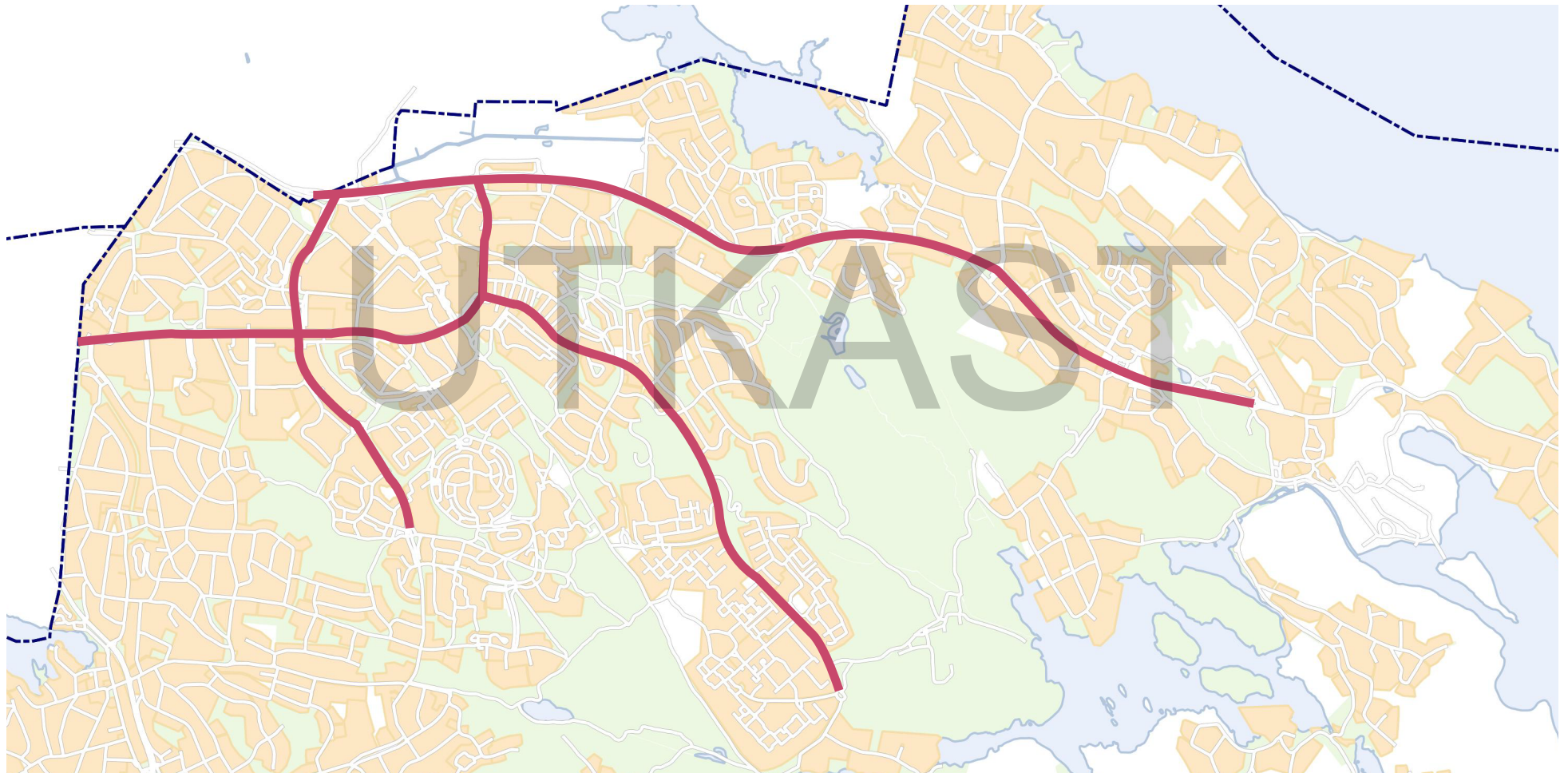
Projekt:

Förstudien utreder och tar fram förslag på var och hur korttidsparkering ska regleras samt studera parkeringsavgifter på kommunens allmänna gator och parkering på kvartersmark som kommunen äger.



Utmed huvudvägar som har hög andel kollektivtrafik ska inga bilparkeringar finnas eftersom framkomligheten för kollektivtrafik prioriteras. Det kan finnas undantag för angöring på grund av krav på tillgänglighet för gods- och avfallshantering. Huvudvägarna Tyresövägen, Bollmoravägen,

Myggdalsvägen och Njupkärrsvägen ska vara parkeringsfria, enligt den funktionsindelning som finns i kommunens Hastighetsöversyn från 2011. Uppkommer parkeringsproblem på vägar som har kollektivtrafik behöver bussarnas framkomlighet prioriteras och bilparkeringsförbud införas.



Leder markerade i rosa på kartan är huvudgator, där huvudinriktning är att det inte ska finnas parkering.

Angöring

Speciella platser för angöring med motorfordon behöver finnas för lastning och lossning av gods- och avfallshantering samt för att klara av tillgänglighetskrav för av- och påstigande passagerare med rörelsehinder. Angöring ska lösas på kvartersmark och på sådant sätt att trafiken på kommunens gator inte påverkas negativt. För att garantera god trafiksäkerhet för övriga trafikanter är det viktigt att fordon inte backar vid lastning och lossning. Detta gäller särskilt vid förskolor och skolor. När angöring sker på kvartersmark är det viktigt att detta inte sker över gång- och cykelväg, även det av trafiksäkerhetsskäl.

Behöver angöring ändå ske utmed allmän gata på grund av arbetsmiljöansvar eller för att klara av tillgänglighetskrav behöver hänsyn tas till att det är större fordon som används och som därmed behöver mer yta. För transporter med rullstol ska parkeringsplatsen vara extra breda för att medge in- och urstigning med rullstol från båda sidorna av bilen eller vid användande av bilar med instigning genom ramp på sidan av bilen. Angöringsplats ska enligt Boverket finnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till bostäder, publika verksamheter och arbetslokaler. För mer detaljerad information se kommunens tillgänglighetshandbok, antagen i kommunfullmäktige 2012.

Angående angöring för avfallshantering ska branschriktlinje om avstånd följas. Dragvägar mellan avfallsutrymme och uppställningsplats ska vara så korta som möjligt och får inte överstiga 10 meter på grund av arbetsmiljökrav. Tömning av avfall med kranbil får inte ske över gångbanor eller gång- och cykelväg, lösning behöver ske inom kvartersmark. Lösningar för avfall behöver diskuteras tidigt i stadsutvecklingsprojekt.

MÖJLIGGÖRA FÖR ÖPPNA BILPOOLER

Med bilpooler minskar bilinnehavet och då även parkeringsbehovet. En bilpoolbil ersätter cirka åtta bilar. Bilpool är ett verktyg för att öka den aktiva mobiliteten då färre personer har tillgång till egen bil, fler väljer att gå och cykla.

En öppen bilpool innebär att alla Tyresöbor och besökare kan nyttja den då den inte är knuten till ett specifikt bostadsområde eller verksamhetsområde. Placeras bilpoolen i stadsmiljö med både boende och verksamheter kan den nyttjas effektivt då användandet sker vid olika tillfällen. Dessa platser behöver även förses med laddinfrastruktur.

För att bilpooler ska bli så attraktiva och tillgängliga som möjligt behöver de ges plats på gata eller annan öppen ytparkering. Placeras de i stängda garage minskas tillgängligheten och närheten till dessa bilar. För att kunna reglera parkering som bilpoolsplats behöver dessa platser planläggas inom kvartersmark. De kan även med fördel ligga i mobilitetshus. Lösning för drift och underhåll behöver diskuteras vid etablering. Kommunens är ansvarig för drift och underhåll av allmän plats och för offentliga platser och service.

För att förespråka öppna bilpooler och minska behovet av att äga en bil, behöver kommunen planera för dessa i våra gaturum eller inom ytparkering som vi ansvarar över. Områden där denna lösning kan vara lämplig att pröva är Wättingebacken/Granängsringen och Norra Tyresö Centrum samt Strandtorget och Trollbäcken centrum och kommande större stadsutvecklingsprojekt.

Testbädd:

Finna plats för öppna bilpooler och pröva denna lösning

UTVECKLA PARKERING DÄR DET FINNS KOLLEKTIVTRAFIK

För att förenkla för och öka andelen kombinationsresor behöver det först och främst finnas cykelparkering i direkt närhet till kollektivtrafik, särskilt där det finns hög andel resenärer och turtäthet. På strategiska platser behöver det även finnas infarts- eller långtidsparkering för bil för att främja kollektivtrafikresor för Tyresöbor som bor i glesare områden där kollektivtrafiken inte är lika attraktiv och där turtätheten inte är tillräcklig under rusningstrafik. Vid planering för infarts- eller långtidsparkering ska både cykel och bil samt annan hållbar parkering studeras.



Cykelparkering

För att öka andelen kollektivtrafik behöver cykelparkering lokaliseras i direkt anslutning till kollektivtrafiken och det behöver finnas bra gång- och cykelvägar som ansluter till hållplatserna. Gång- och cykelvägarna behöver ha god drift, gärna sopsaltning för att det ska vara säkert att cykla året om. Genom att förenkla för dessa kombinationsresor kan fler Tyresöbor välja att resa hållbart.

Nyttjandegraden för dessa parkeringsplatser ska inte vara högre än 90 % för att parkeringen ska ses som attraktiv, det ska finnas plats och alla ska kunna låsa fast sin cykel på ett säkert sätt. För att parkeringen ska vara attraktiv behöver avståndet mellan hållplats och parkeringsplats inte överskrida 25 meter. Längre avstånd kan bli aktuellt om platsen till exempel har en svårtillgänglig topografi. Parkeringsplatserna ska ha väderskydd, belysning och möjlighet att låsa fast cykeln i ramen för att minska stöldrisken. Dessa parkeringar ska vara tydligt skyltade för att förenkla för cyklister. Minst 10 % av parkeringen ska avsättas för specialcyklar.

Även parkeringar för sparkcyklar och el-vespor ska finnas. De ska väderskyddas och de ska kunna låsas fast.

När cykelparkering vid kollektivtrafik utvecklas ska en behovsbedömning tas fram som beskriver placering och antal parkeringar. Antalet parkeringar ska bedömas utifrån antalet kollektivtrafikresenärer, turtäthet och cykelnätstruktur samt bebyggelsestruktur. Behovsbedömningen ska sedan samrådats med Region Stockholm för att kvalitetssäkra utbyggnaden och för medfinansiering.

Vid behov kan även låsta cykelgarage utvecklas. Då kan det behövas ett system för medlemskap eller annat avtal för att garantera att det finns plats i garaget och för att minimera stöldrisken. In- och utpassering sker då med

SL-kort eller betalkort. Det ska vara relativt billigt att hyra en plats, lämplig avgift. Hur dessa garage kan byggas ut studeras när behovsbedömning genomförs. Med fördel kan en gratis provperiod förekomma. Det kan även vara aktuellt med cykelboxar som kan hyras. Om kommunen väljer att pröva en sådan lösning och om behov finns ska byggnation och underhåll ske i kommunen regi.

Projekt:
Utred låsta garage och cykelboxar när behov uppstår

Bilparkering

Infartsparkering eller långtidsparkering ska finnas på strategiska platser inom kommunen och de ska ligga på kvartersmark för att kommunen ska kunna reglera för dessa funktioner. De ska inte ligga på allmän plats då huvudsyftet är att det ska vara till för allmänheten.

Hur dessa parkeringar ska regleras beror på om vi ser dem som långtidsparkering eller infartsparkering. Ska de regleras som infartsparkering ska de vara öppna för alla och vi kan inte reglera bort att de används av personer som bor i andra kommuner. Men ser vi dem som långtidsparkering kan vi som kommun reglera vem som får stå där.

Oavsett reglering ska dessa platser ha samma grundändamål, de är till för de som bor där kollektivtrafiken inte har tillräcklig turtäthet och närheten till kollektivtrafik. Dessa parkeringar ska bidra till att öka kombinationsresor för bilister. Det ska vara möjligt att ställa bilen på en parkering för att resa vidare med kollektivtrafik istället för att ta bilen hela vägen. Det är bra om infartsparkering placeras vid hållplats som har en turtäthet om minst

Projekt:
Utred var infartsparkering eller långtidsparkering ska lokaliseras och hur de ska regleras, tider och avgifter.



Bild: Pexels.com

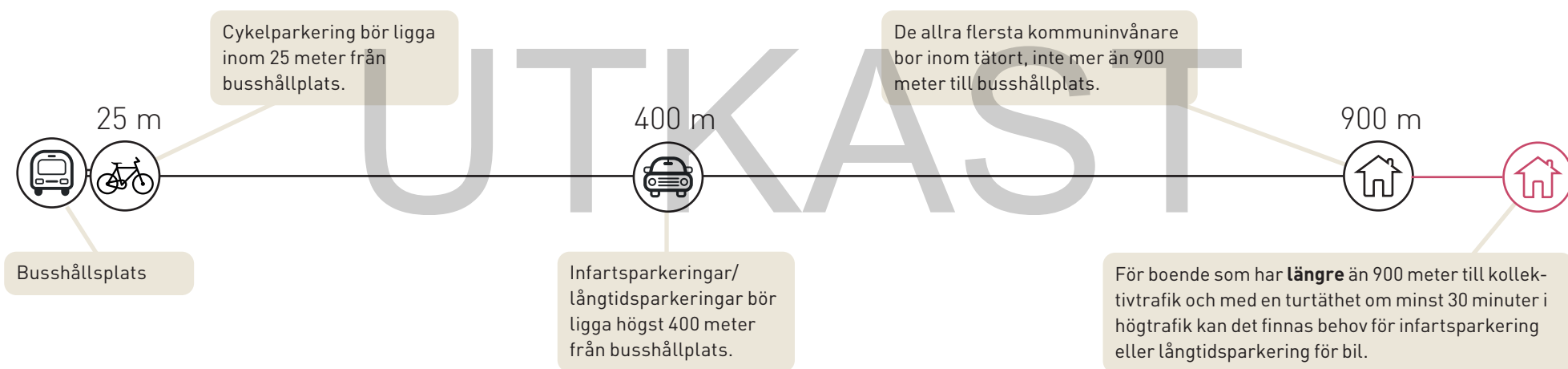
Från strategi till genomförande - Så här ska vi arbeta

15 minuter under rusningstrafik men helst inte nära bostäder för att minska risken för boendeparkering.

Val av lokalisering är viktigt. Placeras de i tätbebyggda områden där det är korta avstånd till kollektivtrafikhållplatser och resecenter blir de attraktiva för boende i samma område vilket blir negativt för dem som behöver dem. För att undvika att vissa infartsparkeringar utnyttjas som boendeparkering eller

långtidsparkering, samt för att underlätta för drift och underhåll, är det viktigt med reglering av dessa med parkeringsförbud mellan kl. 01-04 vissa nätter.

För att de ska ses som tillgängliga behöver de ligga högst 400 meter från hållplats, ha god och småskalig belysning och vara tillgänglighetsanpassade. Det ska även finnas god gångförbindelse mellan parkering och hållplats.



Kollektivtrafikparkering i Tyresö

I Tyresö bor nästa alla kommuninvånare inom tätort. För boende som har längre än 900 meter till kollektivtrafik och med en turtäthet om minst 30 minuter i högtrafik kan det finnas behov för infartsparkering eller långtidsparkering för bil. Områden som berörs av denna typ av parkering är Trollbäcken och delar av Östra Tyresö som inkluderar Raksta. Dessa parkeringar kan således finnas utmed Tyresövägen och Gudöbroleden. Var infartsparkering eller långtidsparkering kan finnas på Östra Tyresö behöver studeras vidare.

Resten av kommunen har god turtäthet och god närhet till kollektivtrafik, vilket innebär att den parkering i kommunen som idag ses som infarts- och långtidsparkering – bland annat i Bollmora – med fördel kan få annan typ av markanvändning.

Parkering för cykel vid kollektivtrafik behöver byggas ut allt eftersom andelen kollektivtrafikresenärer och cyklister ökar i kommunen. Till dessa kommer även av det ska finnas gena och attraktiva gång- och cykelvägar som möjliggör att cykel kan kombineras med kollektivtrafik, vilket cykelplanen behandlar. I tätbebyggda områden som Bollmora, där det finns hög turtäthet för kollektivtrafik, ska vi prioritera cykelparkering istället för långtidsparkering för bil. I övriga delar av kommunen behöver infartsparkering för cykel och andra yteffektiva parkeringar konstant utvecklas och prioriteras.

Projekt:

Kontinuerlig utveckling av cykelparkering och annan parkering vid kollektivtrafik och andra målpunkter.

Infartsparkering ska inte blandas ihop med parkering för centrum och handel. De är olika typer av parkering som blir motstridiga om de regleras på fel sätt. Handlingsparkering behöver regleras med kortare tid medan man på infartsparkering behöver kunna stå längre tid.

Bättre kombinationsresor för Tyresö centrum och Alléplan

Tyresö centrum och Alléplan är kommunens största bytespunkter och de kommer att få en kraftig ökning av antalet bussavgångar fram till år 2030 och 2050. I och med att kollektivtrafiken ökar, med bland annat fler stombusslinjer och på sikt spårburen trafik, behöver dessa platser utvecklas till mindre resecentrum som underlättar för byten mellan olika transportslag.

Resecentren ska bidra till en attraktivare kollektivtrafik och att de centrum som finns i anslutning vävs samman med kollektivtrafiken, vilket gör att de kan innehålla flera funktioner som ger synergieffekter för handeln i närområdet. Med rätt gestaltning bidrar resecentret till mer liv och rörelse på platsen och ökar trygghetskänslan. Resecentren ska bidra till enkelheten att välja kollektivtrafik och de ska bidra till att de olika transportslagen flätas ihop.

Förstudie:

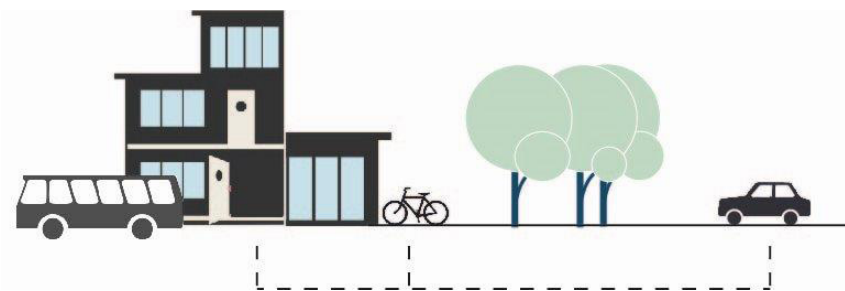
Ingår i förstudier för området vid Trollbäcken centrum och Busstorget

UTFORMA HÅLLBAR PARKERING

Ingångsparameter för att öka hållbar mobilitet är att hållbar parkering ska prioriteras. Med hållbar parkering menas parkeringar för transportslag som tar mindre plats än bil, där cykeln ska ses som ett fordon jämfört bilen. Detta gäller oavsett vilken typ av markanvändning det är, det vill säga om det är bostäder, handel eller annan verksamhet. Förskolor och skolor behöver även ha andra ingångsparametrar för parkering som ska bidra till våra trafikmål.

Ytteffektiva

Att planera för traditionell cykelparkering ska inte ses som en mobilitetslösning utan ska vara en självklarhet. Parkering för cykel och andra mobilitetsparkeringar ska prioriteras då de är ytteffektiva och tar mindre plats på våra gator, torg och vid våra viktiga målpunkter. Detta är även viktigt för bostadsområden då marken kan användas till annat än bilparkering i bostadsområden.



Hållbar parkering ska placeras närmast entréer

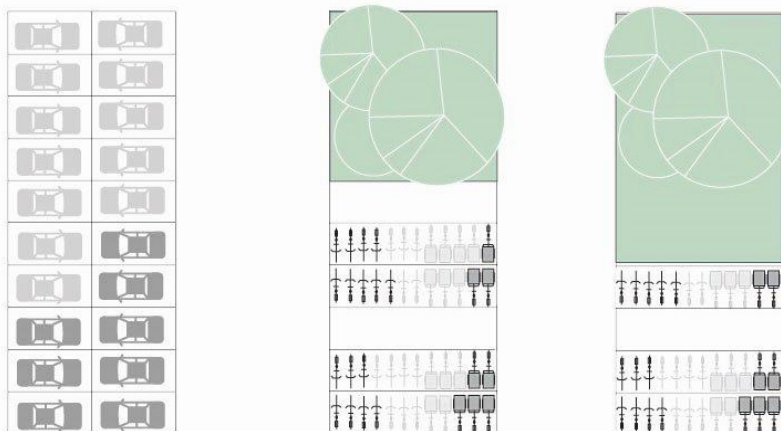
Närhet och effektivt

Hållbar parkering ska placeras närmast entréer och få den yta den kräver, vilket bidrar till ökad användning. Den behöver placeras inom 25 meter från entréer och det ska finnas en variation av parkering för olika typer av cyklar och för andra hållbara transportsätt. När cykelparkering sker i två våningar behöver takhöjden säkras så att de får plats, så att inga installationer i tak hindrar användandet. Genom att prioritera hållbar parkering kan man skapa grönnare stadsrum och kvartersgårdar.

Parkering för cykel i lägenhetsförråd är inte acceptabelt i och med att de ska vara jämställd bilen, planerar vi utifrån att cykel kan blandas med förvaringser vi den inte som ett fordon. Det ska inte vara krångligare att ta cykeln än bilen, helst tvärt om.

Plan- och bygglagen reglerar laddningsplatser för bil, men det behöver även finnas plats för laddning av andra fordon, speciellt inom stadsbyggnadsprojekt. Utformning av dessa platser behöver studeras i varje projekt och de behöver vara säkra för att minska stölder.

Handel och annan verksamhet som arbetar med småskaliga transporter behöver utveckla arbetet med framför allt transportcyklar. Yta för dessa



parkeringar är viktig när sådana platser ska utvecklas. De behöver prioritera cyklar högst och placeras närmast entréer eller där exempelvis kundvagnar placeras på en parkering.

Trygghet

Även trygghetsfaktorn spelar roll för var man placerar hållbara parkeringar. De behöver utformas med god belysning och översikt, de ska inte hamna i skymda lägen. Genom rätt placering och utformning kan drift av parkeringsplatserna underlättas och exempelvis klotter kan undvikas. Det ska även upplevas tryggt att lämna sitt fordon, därför är det viktigt att de kan låsas fast på ett säkert sätt för att minska stöldrisken.

Orienterbarhet

För att öka orienterbarheten över var det finns hållbar parkering är det viktigt att de markeras upp, får tydlig gestaltning och skyltning. De behöver målas upp på marken för att tydliggöra ytan och för att man tydligare ska se var de finns. Detta är särskilt viktigt om parkering sker i garage.

Dagvatten- och skyfallshantering

Genom att prioritera hållbar parkering och dess utformning minskas den totala ytan för parkering, vilket är bra ur ett dagvattenperspektiv. Med mindre hårdgjorda ytor kan dagvatten hanteras på ett naturligt sätt och infiltreras i marken. För större parkeringar krävs anläggningar som tar hand om dagvatten och krav ställs på rening för att minska påverkan på grundvatten och recipient. Trafik på våra gator och parkeringar är den största källan till mängden metaller i vårt dagvatten. Utöver detta är det av stor vikt att det finns grönstruktur i våra stadsrum som kan ta hand om och rena det vatten som kommer från trafiken. Vid utformning av större ytparkeringar behöver man studera om det är platser som kan fungera som skyfallsytor. Krav på

rening av parkeringsytor, samt konsekvenser av skyfall, behöver studeras i respektive stadsutvecklingsprojekt.

Den parkering, för bil som för hållbar parkering, som placeras under tak kan med fördel utformas med gröna tak som exempelvis:

- Biotoptak. Efterliknar en biotop som ofta finns i närområdet och regionen. För Tyresö skulle det kunna stärka vår identitet att anlägga tak som påminner om kustbandet eller de ängar som finns i kommunen.
- Sedum- eller mosstak. Är torktåliga och har låg vegetation och begränsad blomning.
- Odlingsbara tak. Kan stärka rekreation och gemenskap.

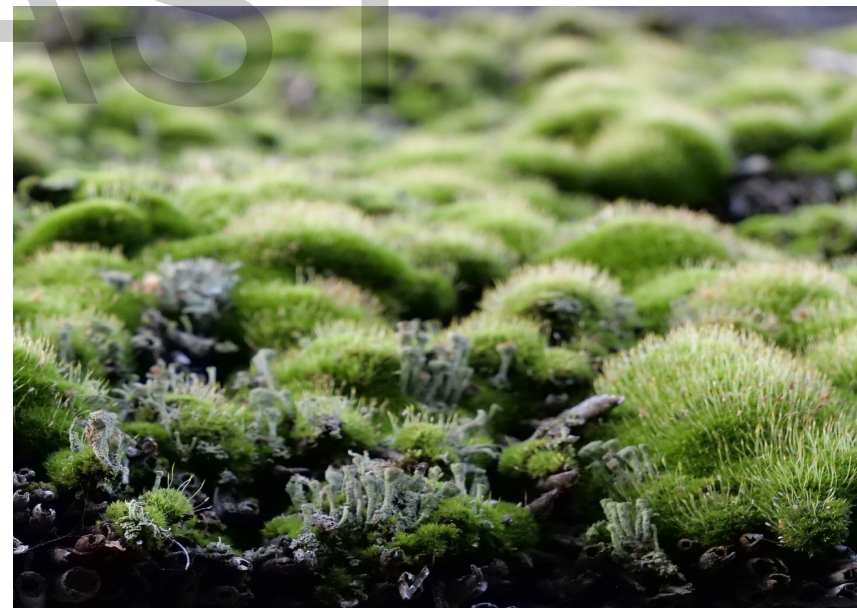


Bild: Pixabay.com

De gröna taken magasineras regnvatten och reducerar avrinning jämfört med hårdgjorda tak. De skapar miljöer för mindre djur och växter och gynnar den biologiska mångfalden. Andra ekosystemtjänster som stärks genom gröna tak är att de hjälper till att reducera värme och att de motverkar försämrad luftkvalitet. De ökar estetiska kvaliteter av överblickande grönska och stärker möjlighet till rekreation.

Förskola/Skola

Tyresö kommun har tagit fram en konceptförskola för framtida förskolor. Enligt den ska stor vikt läggas på närhet till natur, lekfull miljö och stor förskolegård, samt att förskolan ska vara hållbar, ha mindre grupper och ett nära pedagogiskt ledarskap. Konceptförskolan ska vara flexibel och ha kapacitet för att kunna ta emot mellan 144 och 180 barn, som delas upp i mindre grupper.

För att bidra till ett hållbart koncept och för att nå en ökad hållbar mobilitet för denna verksamhet behöver det finnas gott om cykelparkering för både barn, föräldrar och anställda och väderskyddad barnvagnsparkering som även möjliggör för barn att sova utomhus. Det är bra om förskolan lokaliserar nära större gång- och cykelstråk och kollektivtrafik, så att antalet parkeringsplatser för bil kan hållas nere.

Om det inte finns tillräckligt med utrymme för både lek och parkering ska yta för lek prioriteras före parkering. Prioriteringsordning för parkering är först cykel- och mobilitetsparkering och sist bilparkering.

SYNLIGGÖRA KOSTNADER FÖR PARKERINGSPLATSER

Bilparkeringskostnader är en stor del av ett projekts totala utvecklingskostnad och den slås oftast ut på hela projektets genomförande, vilket påverkar de som inte äger bil negativt. Parkeringskostnaden behöver vägas in vid planering av bilparkering och det behövs en diskussion kring vem som i slutändan ska betala för dessa platser. Tyresö kommun ska arbeta för att parkeringskostnader tas av bilanvändaren, vilket innebär att ett hushåll utan bil kan spara flera tusen i månaden. Vid behov kan det även vara aktuellt att redogöra för kostnader för cykelparkering och att de likt bilparkering kan hyras. För nyproduktion behöver parkeringskostnaderna synliggöras.

Kostnader för anläggning av totala ytan för en bilparkering :

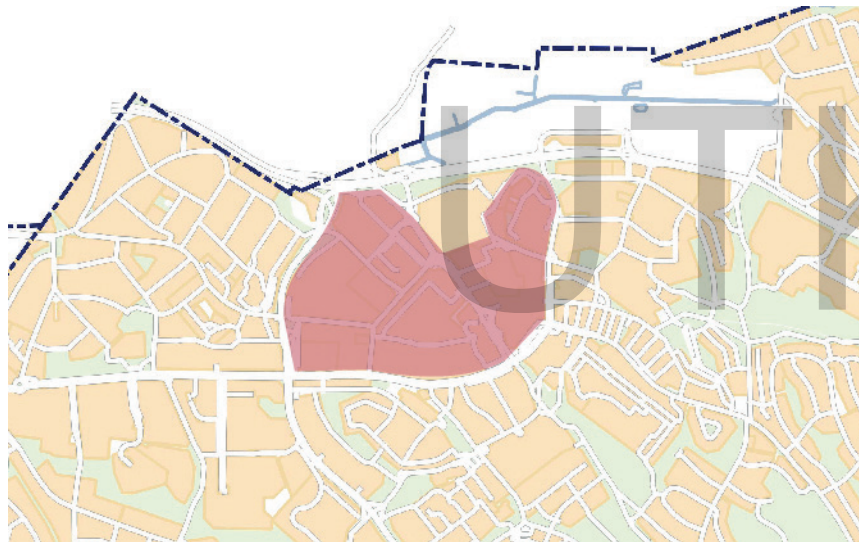
- Asfalterad yta 10-15 tkr/plats
- Parkeringsdäck 50-100 tkr/plats
- Parkeringshus (ovan jord) 100-300 tkr/plats
- Nedschaktat garage 350-450 tkr/plats
- Bergrum i befintlig miljö 500-600 tkr/plats

Jämfört med anläggning av den totala ytan för en cykelparkering:

- Asfalterad yta 2-3,5 tkr/plats
- Asfalterad yta med tak 2,6-5 tkr/plats
- Asfalterad yta med cykel i två plan 2,5-3,7 tkr/plats
- Asfalterad yta med cykel i två plan med tak 4-5,3 tkr/plats
- Parkeringshus (ovan jord) 15-30 tkr/plats
- Nedschaktat garage 20-35 tkr/plats

Genom att koppla kostnader för parkering bidrar det till ändrat resande. Genom diskussion kring kostnader och avgifter kontra gratis parkering blir det tydligt vilka förändringar som kan genomföras.

Det är intressant att visa kostnader och värdera marken för parkering även på allmän platsmark. För större parkeringsytor kan markanvändningen ändras för annat ändamål. I Tyresö fanns det år 2019 17603 bilar och en parkering tar upp cirka 25kvm, vilket ger en yta om 44 hektar. Det motsvarar Norra Tyresö centrum, Tyresö centrum, Järnet, Bollmora industriområde och Björkbacken.



44 hektar markerat i rosa, motsvarar en stor del av centrala Tyresö.

När vi når våra trafikmål om ändrade reseandelar och minskat bilinnehav kommer den totala parkeringsytan att minska och delar av den kan användas för annat, exempelvis nya bostäder eller omhändertagande av dagvatten. Genomsläppliga ytor för att ta hand om dagvatten och skyfall är en viktig faktor att hantera i och med klimatförändringarna. En genomsläpplig

grönyta i samma storlek som en parkeringsplats kan ta hand om åtta gånger mer dagvatten än om den är hårdgjord. Grönytor minskar belastningen på kommunens dagvatteninfrastruktur och bidrar därmed till minskade kostnader för den typen av infrastrukturutveckling. Grönytor bidrar även till andra ekosystemtjänster som biologisk mångfald, upplevelsevärden, rekreativa och estetiska värden.

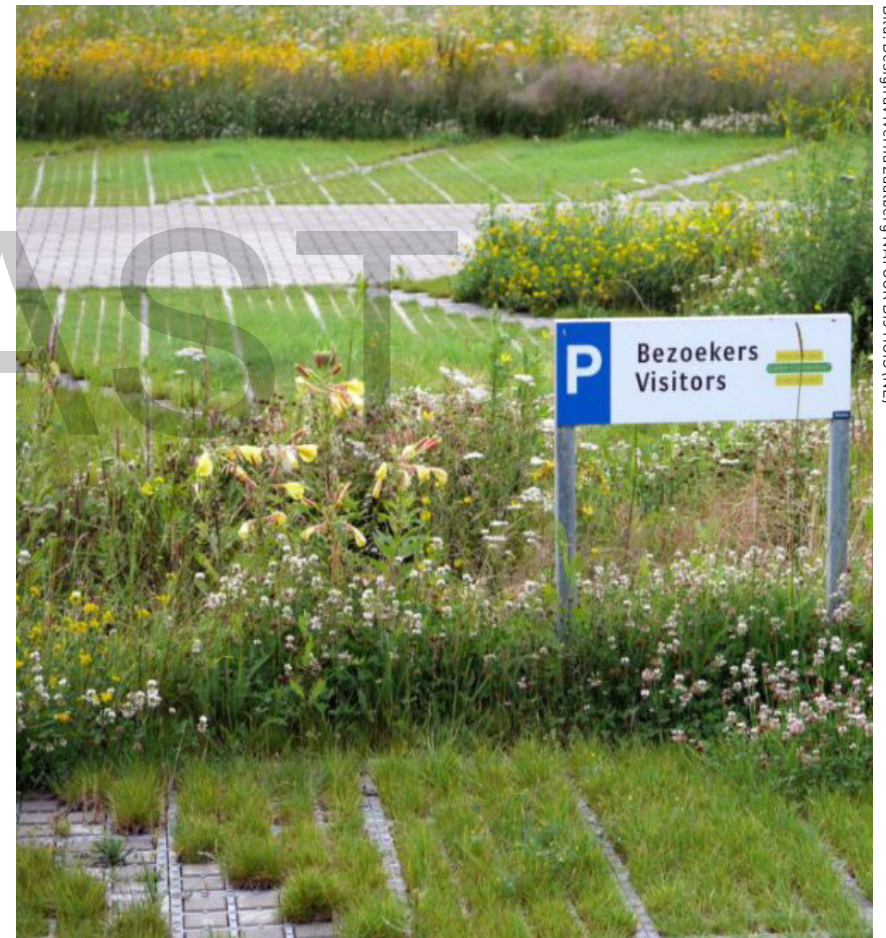


Bild: Design av Ivema Zaalberg NATUUR BU HUIS (NL)

ANVÄNDA ARBETSPROCESSEN FÖR GRÖN RESPLAN

Genom att vända på transportpyramiden, prioritera yteffektiva transporter för bil och arbeta med mobilitet före parkeringstal kan mobilitets- och parkeringsutvecklingen drivas på ett hållbart sätt. Lösningar för mobilitet och parkering utifrån lokalisering och projektinnehåll presenteras sammantaget i en grön resplan. Arbetet med grön resplan appliceras på befintligt bostadsbestånd och verksamheter både inom kommunen som organisation och utanför den samt för utvecklingsprojekt inom Tyresö kommun.

Arbetsprocessen för att ta fram en grön resplan består av sex steg:

Steg 0: Planeringsunderlag

Steg 1: Startmöte om Mobilitet och parkering

Steg 2: Transport- och målpunktsbeskrivning

Steg 3: Projektinnehåll och mobilitetslösningar

Steg 4: Parkeringslösningar

Steg 5: Grön resplan

När vi arbetar med resebetende för befintligt bestånd arbetar vi med steg 2-4: Lokalisering, typ av verksamhet/bostäder, mobilitetslösningar och parkering. Ett bra exempel för detta arbete för befintlig verksamhet är skolor och förskolor, där man beskriver hur personal men även barn och unga ska resa till och från skolan och hur man vill att parkeringen ska fungera. Detta presenteras i en grön resplan som förslagsvis arbetas fram i kommunens projekt Säkra och attraktiva skolvägar. Skolan kan sedan använda den gröna

resplanen i dialog med föräldrar och den kan med fördel ingå i ett välkomstpaket som skickas till barn och unga som ska börja i skolan eller förskolan.

Vidare ska denna arbetsprocess appliceras på utvecklingsprojekt inom Tyresö kommun och mycket av det som beskrivs i arbetsprocessen arbetar vi med redan idag. Med arbetsprocessen blir det tydligare vilka mobilitetslösningar som passar för olika stadsutvecklingsprojekt, och parkeringstalet blir inte lika styrande. Genom att säkerställa att mobilitet diskuteras tidigt i ett utvecklingsprojekt blir platsens och projektets specifika förutsättningar viktiga istället för parkering i sig. Mobilitetslösningar och parkering går hand i hand och parkering sätts i ett större perspektiv. Det är viktigt att hitta lösningar som är långsiktiga. De ska visa hur de hjälper till att nå kommunens trafikmål och klimatmål.

Den viktigaste parametern är att kommunen och byggaktören eller verksamhetsutövaren samarbetar och samverkar för att hitta så bra mobilitets- och parkeringslösningar som möjligt. Kommunen kan inte lägga detta arbete i händerna på andra, vi behöver vara delaktiga och det är vi genom samverkan.

Arbetsprocessens steg

Arbetsprocessen är framtagen först och främst för utvecklingsprojekt och den projektmodell som kommunen arbetar efter. Ibland kan det vara så att kommunen själva tar fram en grön resplan som ett planeringsunderlag för större stadsbyggnadsprojekt, men oftast kommer arbetet att göras under detaljplanprocessen i samspel med byggaktör. Steg 2-4 kan appliceras på befintligt bestånd.

De lösningar som presenteras i den gröna resplanen utförs och bekostas av byggaktören och kopplas till avtal mellan kommun och byggaktör. Mobilitets- och parkeringslösningar presenteras redan under samrådet av

detaljplanen i utkast av grön resplan. Den gröna resplanen med mer ingående information som rör utformning och gestaltning ska likt kvalitetsprogrammet vara klar i sin helhet fram till granskning. De hanteras politiskt på samma sätt. Beslutsordningen blir den samma som idag, men arbetsprocessen kring mobilitet och parkering förbättras.

Implementeringsarbete:
För att förenkla processen tas en mall fram och en checklista för byggaktörer

UTKAST



Steg 0: Planeringsunderlag

Beroende på storlek av stadsutveckling kan kommunen själva ta fram planeringsunderlag. Behöver detta ske tas en grön resplan fram som redogör för mobilitets- och parkeringslösningar för hela projektets område och som ligger till grund för kommande detaljplaner. Görs detta följs arbetsprocessens steg 2-5.

Sker förstudie för ett mindre område och inga övergripande planeringsunderlag hoppas detta steg över och arbetet med Grön resplan sker under detaljplanens framtagande och enligt steg 1-5.

Steg 1: Startmöte om Mobilitet och parkering

Kommunen och byggaktören har ett startmöte kring hållbar mobilitet och parkering tidigt i planprocessen som följer plan- och bygglagen. Syftet är att tidigt förklara hur denna process ser ut, varför den behöver göras och vem som ansvarar för vilka frågor och moment i arbetsprocessen.

Här klargörs lokalisering av projektet och hur det förhåller sig till mobilitetszoner som baseras på kommunens översiktsplan. Dessa zoner redogör för områden där mobilitetslösningar och låga parkeringstal kan nyttjas, samt var i kommunen det är lämpligt att pröva bilfri utveckling i kombination med hållbara mobilitetslösningar.

Mobilitetszon Tyresö centrum

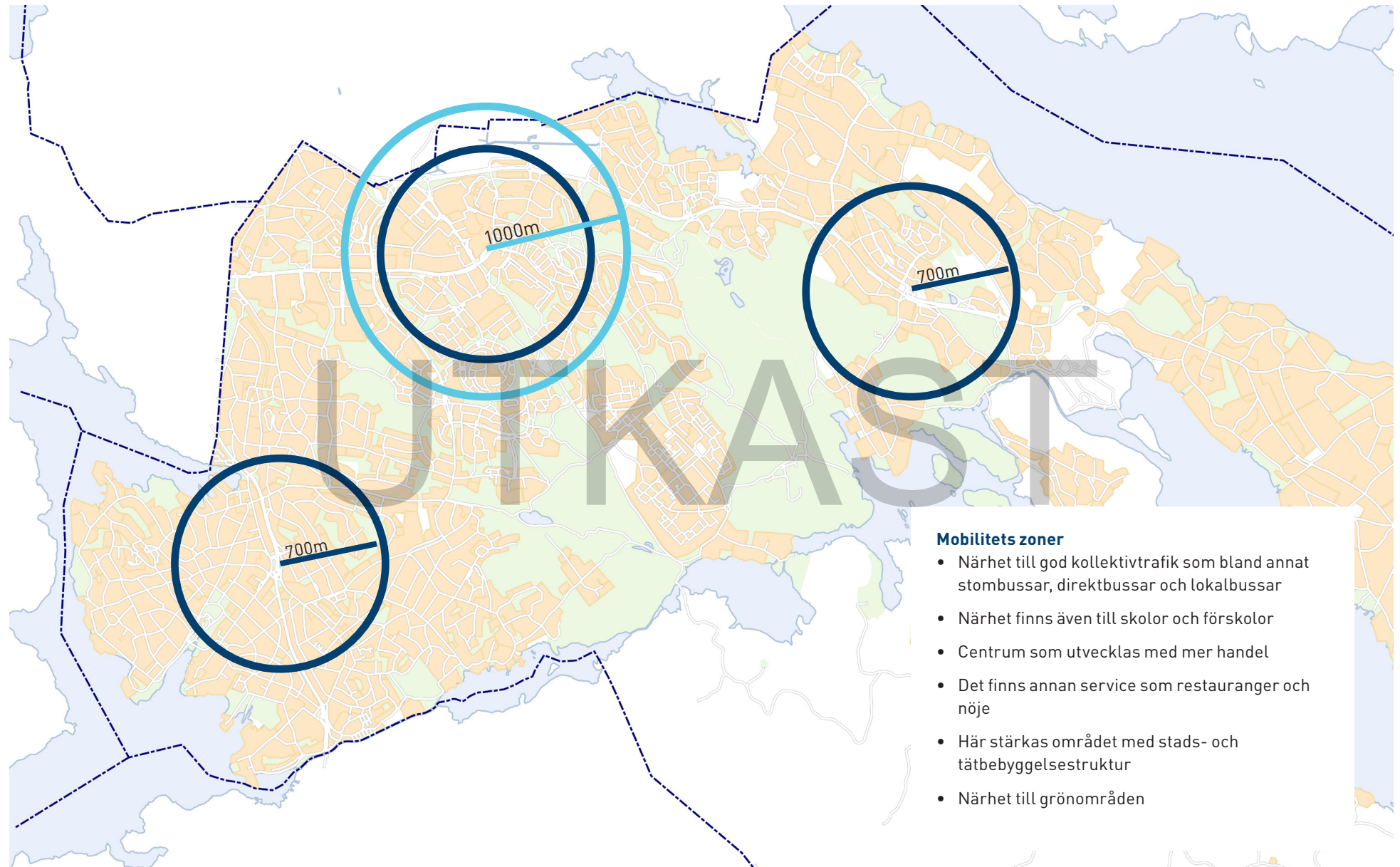
Inom detta område kan vi arbeta med låga parkeringstal och området är större än övriga mobilitetszoner i och med att området har flera funktioner och tät stadsstrukturen. Här kan vi pröva mobilitetslösningar som innebär noll parkeringar för både verksamheter som bostäder. Även utanför detta område, där det går stombussar och finns bra kollektivtrafik område - längs med Myggdalsvägen och Bollmoravägen - kan vi arbeta med lägre parkeringstal och pröva noll parkering på sikt. Parkeringstalen ska vara låga och flexibla. Sedan behöver det finnas viss parkering i och med att området har upptagningsområde för hela kommunen.

Mobilitetszon Trollbäcken centrum

Här kan vi arbeta med låga parkeringstal i direkt anslutning till Alléplan, där det finns service och god kollektivtrafik. Vid Alléplan kan vi även pröva mobilitetspaket om innebär noll parkeringar för både verksamheter och bostäder. Denna zon är något mindre än för Tyresö centrum, på grund av stadsstruktur och service. Även utanför detta område - längs Skogsängsvägen - kan vi arbeta med lägre parkeringstal, då stråket kan utvecklas med tätare bebyggelse.

Mobilitetszon Strandtorget

Här kan vi arbeta med låga parkeringstal i direkt anslutning till Strandtorget, där det finns service och god kollektivtrafik. Mobilitetslösningar som ger noll parkering kan bli aktuellt efter att vi genomfört och utvärderat andra projekt. Detta på grund av lokaliseringen inom Tyresö. Denna mobilitetszon är något mindre, likt Trollbäcken på grund av stadsstruktur och service. Även utmed Strandallén kan vi även arbeta med lägre parkeringstal, då stråket kan utvecklas med tätare bebyggelse.



Steg 2: Transport- och målpunktsbeskrivning

I det andra steget studeras platsen för projektet och dess närområde. Studien ska klargöra hur trafiksystemet ser ut och kommunens kommande utveckling för området, det vill säga vad som kommer att ändras. Frågor som ska behandlas är bland annat närhet till cykelinfrastruktur, kollektivtrafikens turtäthet och linjedragning samt direkt närhet till hållplatser. Om det finns parkeringsytor och platser som kan vara föremål för samnyttjande ska också behandlas, samt om det finns plats för öppen bilpool. En annan fråga är om det finns service och annan verksamhet som kan påverka utvecklingen för hållbar mobilitet. Detta ska sedan ligga till grund för att arbeta fram lösningar som är hållbara och som kopplas till projektets specifika innehåll, samtidigt som det sätter projektet i ett större sammanhang.

Steg 3: Projektinnehåll och mobilitetslösningar

Det tredje steget handlar om att klargöra projektets specifika förutsättningar och diskutera hållbara mobilitetslösningar. Byggaktören utformar projektets förutsättningar och mobilitetsåtgärder som samråds med kommunen. Har byggaktören inte kompetens inom mobilitetsområdet är den skyldig att införskaffa den kunskapen.

Projektets förutsättningar handlar bland annat om vilken typ av boende eller verksamhet som planeras, vilka lägenhetstyper och storlekar med mera. Verksamhetens behov av transporter varierar beroende på om det är kontor, handel, skola, förskola eller övrig verksamhet som till exempel industri, vård, omsorg eller hotell.

Byggaktören arbetar fram koncept kring mobilitetslösningar. Exempel på sådana lösningar ses i kapitel Mobilitetslösningar och hur de ska följas upp i samråd med kommunen. Uppföljning är speciellt viktigt för att kunna arbeta med rätt åtgärder.



Alla stegen görs i samverkan

Steg 4: Parkeringslösningar

Genom att arbeta med mobilitetslösningar före parkeringstal ges möjligheten att ha låga och flexibla parkeringstal. Det är projektets lokalisering och innehåll som styr lämpliga mobilitetslösningar som i sin tur styr parkering. Det är i detta steg som parkering för projektet sätts och yta för detta diskuteras. Tillgänglighetskrav för parkering ska alltid följas. Här är det även viktigt att diskutera vilken typ av angöring som projektet behöver och att det kan ske på ett bra sätt och att angöringen placeras på rätt plats. Se mer kring detta under kapitel Angöring.

Parkeringstal som anges nedan ska ses som flexibla. De är vägledande och redogör hur kommunen vill styra mot hållbara transporter. Antalet parkeringsplatser varierar efter projektets specifika placering inom mobilitetszonerna, omgivning och mobilitetslösningar. Detta leder till att parkeringstalen och lösningarna kan utvecklas över tid och parkeringstaler till noll kan användas. Parkeringslösningar diskuteras utifrån ljus BTA, för bostäder kan projektets parkering sedan redovisas per lägenhet.

Bostäder

Lokalisering, mobilitetslösningar och vilken typ av bostäder som ska utvecklas ger en variation av antalet parkeringar. Projekt med mindre lägenheter har exempelvis inte behov av ett stort antal bilparkeringar, medan cykelparkeringar blir mer central.

”Specialboende” som bland annat äldreboende och LSS-boende behöver större ytor för specialcyklar, tandemcyklar, trehjulingar, permobiler med mera. Detta behöver studeras speciellt för dessa projekt och ytor för dessa behöver garanteras.

Enfamiljshus ska säkra sina egna behov av parkering på sin egen fastighet. Gemensamma parkeringsanläggningar ska även inrymma besöksparkering. Parkeringslösningar ska främja hållbart resande.

Mobilitetsparkering

Högt parkeringstal,
40/1000 ljus BTA för cykel
Minst 15% specialcyklar
Minst 75% ska vara väderskyddade
Gästparkering ingår

Annan mobilitetsparkering för bland annat sparkcyklar, barncyklar ses över för respektive projekt, beror mycket på vilka mobilitetslösningar som tagits fram.

Bilparkering

Lågt parkeringstal,
4-2/1000 ljus BTA
Bilfritt projekt kan prövas inom mobilitetszoner beroende på mobilitetslösningar
Gästparkering ingår

Parkering för rörelsehindrade ingår och är en del av den totala parkeringen, antalet platser stäms av med bygglovhandläggare.

Förskolor/ Skola

Beroende på lokalisering och mobilitetslösningar varierar antalet parkeringar. Projekt med god tillgänglighet till gång- och cykelstråk samt kollektivtrafik har inte samma behov av antalet bilparkeringar, medan cykelparkeringar för barn blir exempelvis mer central. Beroende på placering kan bilfri lösning prövas men då är det extra viktigt med närhet till kollektivtrafik och goda gång- och cykelmöjligheter. Cykelparkering ska innehålla parkering som är utvecklad för barn, som exempelvis för sparkcyklar och springcyklar, samt om förskolan har egna transportcyklar för till exempel utflykter.

Ju äldre barn desto fler cykelparkeringar behövs

Avlämningsplatser med korttidsparkering kan med fördel ligga längre bort för att öka trafiksäkerheten kring förskola och skola

Mobilitetsparkering

Cyklar 0,25 per barn förskola
Cyklar 0,8 per barn skola
Cyklar 0,5 per anställd

Transportcyklar ingår i cykelparkering minst 15% av antalet cyklar

Mobilitetsparkering för bl a sparkcyklar är utanför tal ovan. Barnparkeringen för förskolor kan med fördel vara mindre, en produktutveckling.

Barnvagnsparkering 0,25 per barn

Bilparkering

Lågt parkeringstal,
4/1000 ljus BTA

Bilfri lösning inom zoner beroende på mobilitetslösningar

Parkering för rörelsehindrade ingår och är en del av den totala parkeringen, antalet platser stäms av med bygglovhandläggare.

Kontor

Parkeringstal för bil kan ses som lågt på grund av att vi ser att distansarbete kommer att öka. Denna parkering passar för samnyttjande med bland annat bostäder.

Mobilitetsparkering

Högt parkeringstal,
20/1000 ljus BTA

Specialcyklar minst 15%
75% ska vara väderskyddade

Bilparkering

Lågt parkeringstal,
4-0/1000 ljus BTA

Bilfritt projekt kan prövas inom mobilitetszoner beroende på mobilitetslösningar

Parkering för rörelsehindrade är en del av parkeringen, se tillgänglighetsplan

Handel och annan verksamhet som exempelvis idrottsanläggningar, hotell, vård, omsorg

Handel och annan verksamhet som lokaliseras perifert har ett behov av fler parkeringar än om de placeras i redan etablerade handelsområden och centrum samt verksamhetsområden. Ligger de centralt bidrar det till att fler kan cykla och gå. Då kan cykelparkering behövas byggas ut för hela området och inte specifikt för en handel eller annan verksamhet. Noll parkeringar kan användas då besökare redan besöker centrum och service redan finns och det finns god kollektivtrafik. Finns stadsstruktur för området kan handel och annan verksamhets besöksparkering även finnas ut med gata, men det får inte ske på bekostnad av allmänna ytor som är viktigt för att personer ska vilja vistas i området. Gaturummet ska vara attraktivt.

Särskild utredning för dessa behövs dock för att bedöma antalet parkeringar beroenden på var handel och annan utveckling lokaliseras och hur området ser ut i helhet.

Mobilitetsparkering

Högt parkeringstal,
30-20/1000 ljus BTA

Specialcyklar minst 15%
75% ska vara väderskyddade

Bilparkering

Lågt parkeringstal,
10-0/1000 ljus BTA

Bilfritt projekt kan prövas
inom mobilitetszoner beroende
på mobilitetslösningar och
hur området ser ut som
helhet.

Parkering för rörelsehindrade
är en del av parkeringen.

Steg 5: Grön resplan

Ovanstående steg presenteras och sammanställs i den gröna resplanen.

För det befintliga beståndet ska den Gröna resplanen beskriva vilka lösningar som hjälper verksamheten att utvecklas mot en förändring av resor så att hållbart resande ökar.

För utvecklingsprojektet ska den gröna resplanen beskriva alla stegen i arbetsprocessen. På så sätt ges argument och förklaringar till vilka mobilitets- och parkeringslösningar som är lämpliga för projektet. Till samrådet ska ett utkast finnas framtaget och där beskrivs de övergripande lösningar för projektets mobilitet och den yta som behövs för mobilitets- och bilparkering. Justeringar och fördjupningar i form av utformning och gestaltning säkras till granskning där grön resplan ses som klar.

FORTSATT ARBETE

Trafikplanen implementeras för berörda inom kommunen. Att arbeta efter inriktningar som presenteras i trafikplanen och utföra de åtgärder som beskrivs i åtgärdslistan leder till ett genomförande och bidrar till måluppfyllnad av trafikstrategin – Tyresö styr mot hållbar transporter.

Trafikplanens innehåll och åtgärdslista följs upp inom arbetet för uppföljning av trafikstrategin.

UTKAST

SÅ HÄR HAR VI JOBBAT MED TRAFIKPLANEN

Trafikplanen Mobilitet och parkering grundar sig på kommunens trafikstrategi – Tyresö styr mot hållbara transporter – som är framtagna i samarbete med politiker och tjänstepersoner i kommunen. Den antogs i kommunfullmäktige 28 mars 2019. Denna trafikplan baseras på de trafikmål som trafikstrategin beskriver.

Under processen har arbetet med trafikplanen förankrats och informerats löpande hos politiker och tjänstepersoner har utgjort referensgrupp och styrgrupp.

Trafikplanen Mobilitet och parkering har tagits fram av hållbarhets- och mobilitetsenheten på samhällsbyggnadskontoret:

Sofia Eneborg (projektledare och strategisk trafikplanerare)

Maria Harvig (kommunikatör)

Peter Dalhamn (trafikplanerare)

Catharina Baraona (projektledare)

Louise Bergman (projektledare)

Petri Palkki (miljöprojektledare)

Styrgrupp:

Sara Kopparberg (kontorschef)

Jenny Linné (avd.chef Strategi och samhällsutveckling)

Louise Bergman (tf avd.chef Projekt)

Joakim Forsell (tf avd.chef Samhällsmiljö och infrastruktur)

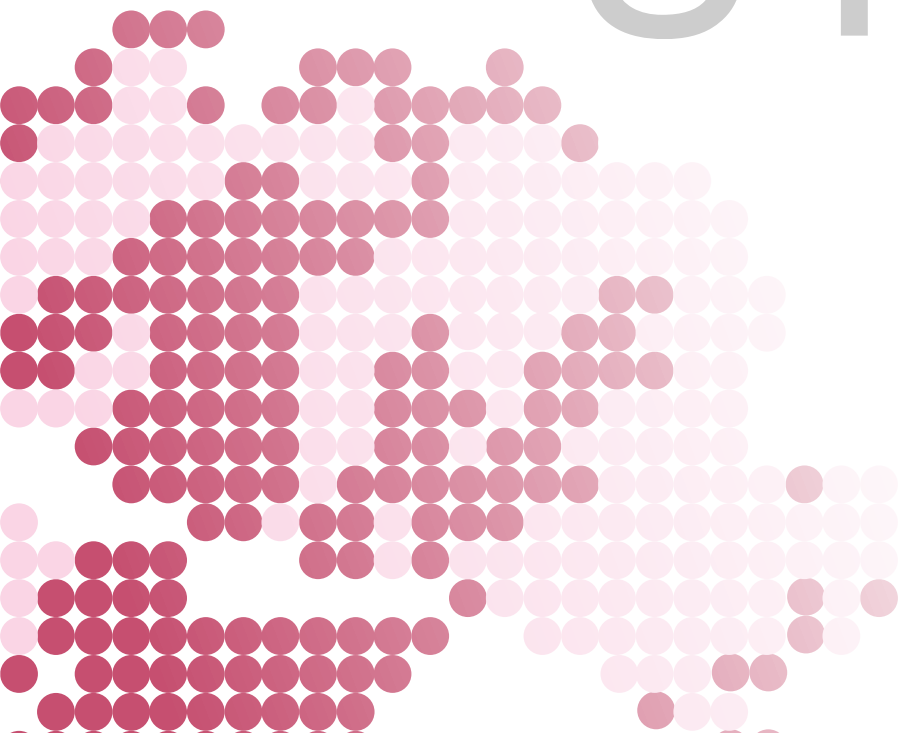
UTTKAST

ÅTGÄRDSLISTA

Typ av åtgärd	Åtgärd	Kostnader				Ansvar	Överlämning, samverkan
		Utredning	Förstudier, testbädd	Investering	Drift		
Introduktion	Trafikplanen					Hållbarhet och mobilitet	Kommunledningen, Samhällsbyggnadskontoret, Näringslivschef
Introduktion	Arbetsprocess Grön resplan					Hållbarhet och mobilitet	Exploatering, Planenheten
Implementering	Mall och checklistor Grön resplan					Hållbarhet och mobilitet	Exploatering, Planenheten
Projekt	Mobilitetslösningar för befintligt verksamheter och bostäder				x	Hållbarhet och mobilitet, Trafik och miljö	Barn- och utbildning, Kommunstyrelsen, Kultur och fritid, Äldre och omsorg, TYBO
	Attraktiva och säkra skolvägar			x	x	Trafik och miljö	Barn- och utbildning
	Bygga ut mobilitetsparkeringar vid målpunkter och kollektivtrafik			x	x	Trafik och miljö	Hållbarhet och mobilitet, Gata
	Parkeringsgarage och cykelboxar	x		x	x	Trafik och miljö	Hållbarhet och mobilitet, Gata
	Utred var infartsparkering eller långtidsparkering ska lokaliseras och hur de ska regleras, tider och avgifter.	x				Trafik och miljö	Hållbarhet och mobilitet, Gata
	Parkeringsreglering och parkeringsavgift	x		x	x	Trafik och miljö	Hållbarhet och mobilitet, Gata
	Reglering av långtidsparkering och ev införa infartsparkering	x		x	x	Trafik och miljö	Hållbarhet och mobilitet, Gata
Testbädd	Öppen bilpool		x			Hållbarhet och mobilitet	Exploatering, Trafik och miljö, Gata
	Pröva nya lösningar av mobilitets parkeringslösningar		x			Hållbarhet och mobilitet	Trafik och miljö, Gata

UTKAST

UTKAST



tyresö kommun

