



## 12

### **Parkering - strategi, program och riktlinjer (sbf/2012:54)**

#### **Förslag till beslut**

1. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar anta Parkering i Botkyrka kommun – program och riktlinjer
2. Samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige anta Parkering i Botkyrka kommun – strategi

#### **Sammanfattning**

Syftet med program och riktlinjer och därmed strategin är att:

Stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö

Bidra till effektivare markanvändning

Bidra till att uppfylla kommunens klimat- och miljömål

Främja hållbara transportmedel och minska andelen biltrafik

Underlätta planering och samverkan för god tillgänglighet

Ge underlag för hur parkeringsfrågor på kommunens mark ska behandlas

Underlätta plan- och bygglovshantering

Programmet gjordes färdigt under senhösten 2015. Programmet har varit ute på remiss och inkomna synpunkter har inarbetats i programmet där så varit relevant. Innehållet i programmet godkändes av samhällsbyggnadsnämnden i juni 2016. Förvaltningen fick sedan i uppdrag att komplettera programmet med en strategi och att i större grad följa kommunens nyligen framtagna riktlinjer för styrdokument. Det uppdraget resulterade i följande bifogade handlingar:

Parkering i Botkyrka - strategi

Parkering i Botkyrka – program

Parkering i Botkyrka - riktlinjer

#### **Ärendet**

Samhällsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden under 2012 att ta fram ett parkeringsprogram i syfte att stödja frågor som rör parkering i Botkyrka kommun.

Samhällsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 2017-03-20, utgör underlag för beslutet.



2017-03-28

Dnr sbf/2012:54

Referens  
Liselott Söderström

Mottagare  
Samhällsbyggnadsnämnden

## **Parkeringsprogram (parkeringspolicy) för Botkyrka kommun**

### **Förslag till beslut**

1. Samhällsbyggnadsnämnden beslutar anta Parkering i Botkyrka kommun – program och riktlinjer
2. Samhällsbyggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige anta Parkering i Botkyrka kommun – strategi

### **Bakgrund och syfte**

Samhällsbyggnadsförvaltningen fick i uppdrag av samhällsbyggnadsnämnden under 2012 att ta fram ett parkeringsprogram i syfte att stödja frågor som rör parkering i Botkyrka kommun. Syftet med program och riktlinjer och därmed strategin är att:

Stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö

Bidra till effektivare markanvändning

Bidra till att uppfylla kommunens klimat- och miljömål

Främja hållbara transportmedel och minska andelen biltrafik

Underlätta planering och samverkan för god tillgänglighet

Ge underlag för hur parkeringsfrågor på kommunens mark ska behandlas

Underlätta plan- och bygglovshantering

Programmet gjordes färdigt under senhösten 2015. Programmet har varit på remiss och inkomna synpunkter har inarbetats i programmet där så varit relevant. Innehållet i programmet godkändes av samhällsbyggnadsnämnden i juni 2016. Förvaltningen fick sedan i uppdrag att komplettera programmet med en strategi och att i större grad följa kommunens nyligen framtagna riktlinjer för styrdokument. Det uppdraget resulterade i följande bifogade handlingar:

Parkering i Botkyrka - strategi

Parkering i Botkyrka – program

Parkering i Botkyrka - riktlinjer

### **Finansiering**

Ingen ekonomisk konsekvens.

Inga-Lill Segnestam  
Samhällsbyggnadschef

Anders Öttenius  
t f Gata/Parkchef

# STYRDOKUMENT I BOTKYRKA KOMMUN

## Parkering i Botkyrka kommun

Strategi  
Program  
Plan  
Policy  
Riktlinjer  
Regler



Diarienummer: 4T

Dokumentet är beslutat av: skriv namn på högsta beslutade funktion/organ

Dokumentet beslutades den: skriv datum så här xx månad 20xx

Dokumentet gäller för: skriv vilka som omfattas exempelvis alla nämnderalla nämnder

Dokumentet gäller till den: skriv datum så här xx månad 20xx

BOTKYRKA  
KOMMUN



---

**Dokumentet ersätter:**

**Dokumentansvarig är:** skriv namn på funktion eller politiskt organ

**För revidering av dokumentet ansvarar:** skriv namn på funktion eller politiskt organ

**För uppföljning av dokumentet ansvarar:** skriv namnet på funktion eller politiskt organ

**Relaterade dokument:**

## Strategi för parkering i Botkyrka kommun

Botkyrka växer och är del av en stor och expansiv region. Botkyrkas nya översiktsplan pekar ut tydliga mål om förtätning och kommunen planerar att bygga 20 000 nya bostäder fram till år 2040. En viktig inriktning i översiktsplanen är strategin om att bygga mer i klimatsmarta lägen – nära kollektivtrafik. Genom att förtäta och samla utbudet till kollektivtrafiknära lägen kan man få fler Botkyrkabor att gå, cykla eller åka kollektivt.

För att kunna bygga mer i attraktiva, kollektivtrafiknära lägen, behöver marken användas mer effektivt. En tät stad skapar närhet och transportbehovet med bil minskar. Det gynnar gång- och cykeltrafik samt ger bättre underlag för service och kollektivtrafik.

Samhällsbyggnadsnämnden har därför tagit beslut om att ta ett helhetsgrepp om utvecklingen av parkering för bil och cykel, med fokus på effektivare markanvändning i centrala lägen, attraktivare stadsmiljö och ett ökat hållbart resande. En viktig utgångspunkt är att planering och reglering av parkering ska anpassas beroende på närheten till spårbunden kollektivtrafik.

Syftet med program och riktlinjer och därmed strategin är att:

- stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö
- bidra till effektivare markanvändning
- bidra till att uppfylla kommunens klimat- och miljömål
- främja hållbara transportmedel och minska andelen biltrafik
- underlätta planering och samverkan för god tillgänglighet
- ge underlag för hur parkeringsfrågor på kommunens mark ska behandlas
- underlätta plan- och bygglovshantering.

Parkering i Botkyrka kommun består av tre huvudsakliga delar, Strategi, Program samt Riktlinjer. Strategi för parkering i Botkyrka kommun antas av kommunfullmäktige. Utifrån Strategin har inriktningsmål tagits fram, vilka presenteras i Program för parkering i Botkyrka kommun. Hur vi ska arbeta för att nå målen anges i Riktlinjer för parkering i Botkyrka kommun. Såväl Program som Riktlinjer antas av samhällsbyggnadsnämnden.

# STYRDOKUMENT I BOTKYRKA KOMMUN

## Parkering i Botkyrka kommun



Strategi  
Program  
Plan  
Policy  
Riktlinjer  
Regler

**LÅNGT  
IFRÅN LAGOM**

**BOTKYRKA  
KOMMUN**

Diarienummer: 4T  
Dokumentet är beslutat av: skriv namn på högsta beslutade funktion/organ  
Dokumentet beslutades den: skriv datum så här xx månad 20xx  
Dokumentet gäller för: skriv vilka som omfattas exempelvis alla nämnder alla nämnder  
Dokumentet gäller till den: skriv datum så här xx månad 20xx

---

**Dokumentet ersätter:**

**Dokumentansvarig är:** skriv namn på funktion eller politiskt organ

**För revidering av dokumentet ansvarar:** skriv namn på funktion eller politiskt organ

**För uppföljning av dokumentet ansvarar:** skriv namnet på funktion eller politiskt organ

**Relaterade dokument:**

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning .....	3
Sammanfattning .....	5
Mål för parkering .....	5
1. Bakgrund .....	7
1.1. En växande region skapar nya möjligheter .....	7
1.2. Varför behövs ett parkeringsprogram? .....	7
2. Hur ska Parkering i Botkyrka användas? .....	8
3. Inriktningsmål för parkering .....	9
4. Effektiv markanvändning i kollektivtrafiknära lägen .....	11
5. Uppföljning .....	12
Bilaga 1. Definitioner .....	14
Bilaga 2 - Bakgrund .....	16
Övergripande mål .....	16
Resande och parkering i Botkyrka .....	17





## Sammanfattning

Botkyrka har som mål att det ska finnas plats för 20 000 nya bostäder fram till år 2040. Översiktsplanens inriktning är att framförallt förtäta och samla bebyggelsen till kollektivtrafiknära lägen för att öka förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivt. För att kunna bygga mer i attraktiva, kollektivtrafiknära lägen, behöver marken användas mer effektivt. Bilparkeringarna tar mycket mark i anspråk och utgör en inte försumbar del av byggkostnaden. En tät stad skapar närhet och transportbehovet med bil minskar. Det gynnar gång- och cykeltrafik samt ger bättre underlag för service och kollektivtrafik.

Därför behövs ett tydligt program och riktlinjer för hur parkering för bil och cykel ska hanteras, såväl i bebyggd miljö som vid nybyggnation. Syftet med Parkering i Botkyrka och därmed även strategin är att:

- stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö
- bidra till en effektivare markanvändning
- bidra till att uppfylla kommunens klimat- och miljömål
- främja hållbara transportmedel och minska andelen biltrafik
- underlätta planering och samverkan för god tillgänglighet
- ge underlag för hur parkeringsfrågor på kommunens mark ska behandlas
- underlätta plan- och bygglovshantering.

Förutsättningarna för att resa hållbart varierar i olika delar av kommunen. En viktig utgångspunkt i arbetet är därför att planering och reglering av parkering ska anpassas utifrån närheten till spårbunden kollektivtrafik. Därför har kommunen delats upp i tre olika zoner, beroende på avståndet till god spårbunden kollektivtrafik (pendeltåg och tunnelbana).

### Mål för parkering

Utifrån målen i översiktsplanen och andra styrande dokument har fyra inriktningsmål för parkering formulerats. Inriktningsmålen för parkering i Botkyrka kommun är:

Mål 1. Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i attraktiva kollektivtrafiknära lägen.

Mål 2. Kommunens planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att öka andelen hållbara resor.

Mål 3. Andelen bilresor till arbetsplatser i Botkyrka ska minska. Kommunens fastigheter och verksamheter ska vara förebilder i implementeringen av parkeringsprogrammets föreslagna åtgärder för ökat hållbart resande.

Mål 4. Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska ge en god sammanvägd tillgänglighet.



## **1. Bakgrund**

### **1.1. En växande region skapar nya möjligheter**

Botkyrka växer och är del av en stor och expansiv region. Prognoser visar att den historiskt höga tillväxten kommer fortsätta. Botkyrkas befolkning växer i linje med regionen som helhet, men precis som i Stockholmsregionen ökar befolkningen i snabbare takt än bostadsbyggandet. Botkyrkas nya översiktsplan pekar ut tydliga mål om förtätning. Kommunen planerar att bygga 20 000 nya bostäder fram till år 2040. En sådan tillväxt innebär betydande utmaningar för transportsystemet och för miljön, både lokalt och regionalt.

### **1.2. Varför behövs ett parkeringsprogram?**

Botkyrkas nya översiktsplan antogs år 2014 och visar hur kommunen vill utveckla Botkyrka fram till år 2040. En viktig inriktning i översiktsplanen är strategin om att bygga mer i klimatsmarta lägen – nära kollektivtrafik. Genom att förtäta och samla utbudet till kollektivtrafiknära lägen kan man få fler Botkyrkabor att gå, cykla eller åka kollektivt. Målet med en sådan utveckling är att hushålla med attraktiv mark, skapa en jämställd tillgänglighet, bättre lokala sammanhang och förbättrad folkhälsa. Men en förutsättning för detta är att marken, i synnerhet i kollektivtrafiknära lägen, kan utnyttjas på ett mer effektivt sätt. Utvecklingen de senaste åren visar också på en tydlig prisstegring i kollektivtrafiknära lägen. Det finns därför all anledning att använda denna mark mer effektivt.

Botkyrka består av både tätbebyggda områden och landsbygd, vilket innebär att bilen kommer att vara ett viktigt transportmedel även i framtiden. Alla bilresor startar och slutar med en parkerad bil. Parkeringsutbudet är därför en förutsättning för att bilen ska kunna fungera som ett effektivt transportmedel. Utbud av parkeringsplatser, reglering och avgifter har stor påverkan på hur vi väljer att transportera oss. Parkeringsåtgärder är bland de starkaste styrmedlen som finns för att påverka bilanvändningen. Detta gör Parkering i Botkyrka kommun till en grundsten i Botkyrkas utvecklingsarbete.

Botkyrka kommun har nu tagit beslut om att ta ett helhetsgrepp om utvecklingen av parkering för bil och cykel, med fokus på effektivare markanvändning i centrala lägen, attraktivare stadsmiljö och ett ökat hållbart resande.

## 2. Hur ska Parkering i Botkyrka användas?

Parkering i Botkyrka kommun består av tre huvudsakliga delar, Strategi, Program samt Riktlinjer. Strategi för parkering i Botkyrka kommun antas av kommunfullmäktige. Utifrån Strategin har inriktningsmål tagits fram, vilka presenteras i Program för parkering i Botkyrka kommun. Hur vi ska arbeta för att nå målen anges i Riktlinjer för parkering i Botkyrka kommun. Såväl Program som Riktlinjer antas av samhällsbyggnadsnämnden.

Syftet med program och riktlinjer och därmed strategin är att:

- stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö
- bidra till effektivare markanvändning
- bidra till att uppfylla kommunens klimat- och miljömål
- främja hållbara transportmedel och minska andelen biltrafik
- underlätta planering och samverkan för god tillgänglighet
- ge underlag för hur parkeringsfrågor på kommunens mark ska behandlas
- underlätta plan- och bygglovshantering

### 3. Inriktningsmål för parkering

Utifrån strategin och de kommunövergripande målen i bland annat översiktsplanen och Fossilbränslefritt Botkyrka år 2030, har fyra inriktningsmål formulerats för parkering i Botkyrka kommun:

**Mål 1. Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i attraktiva kollektivtrafikhärlägen**

Det är i de mest kollektivtrafikhärlägen som efterfrågan på mark är som störst och där det finns som mest anledning att använda marken mer effektivt. En tät stad ger en känsla av närhet och transportbehovet med bil minskar. Det gynnar gång- och cykeltrafik samt ger bättre underlag för service och kollektivtrafik. Att använda denna i många fall mycket attraktiva mark för bilparkering istället för andra typer av verksamheter innebär också en kostnad.

Att minska ytan för markparkering i de mest attraktiva kollektivtrafikhärlägen ska ske t ex genom reglering av parkeringsytorna så att parkeringen används för avsett ändamål, parkeringarna görs mer yteffektiva t ex under jord eller på höjden, samnyttjande eller genom styrning till mindre centrala lägen.

**Mål 2. Kommunens planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att öka andelen hållbara resor**

Förutsättningarna för att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor är bäst i tätbebyggda områden med närhet till kollektivtrafik och service. Genom att prioritera kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik inom stadsdelarna ska planeringen och regleringen av parkering i kommunen skapa förutsättningar för att fler väljer dessa färdmedel. Detta leder till en minskad efterfrågan på bilparkering. Utbud, reglering och planering av bil- och cykelparkering ska göra att den relativa attraktiviteten för gång, cykel och kollektivtrafik ökar i förhållande till bilen.

**Mål 3. Andelen bilresor till arbetsplatser i Botkyrka ska minska. Kommunens fastigheter och verksamheter ska vara förebilder i implementeringen av parkeringsprogrammets föreslagna åtgärder för ökat hållbart resande.**

Tillgång till (gratis) bilparkering vid arbetsplatsen är en av de viktigaste faktorerna för om man väljer att använda bil till arbetet. Botkyrka som arbetsgivare och fastighetsägare har en stor möjlighet att vara en förebild för att bidra till mer hållbara arbetsresor, genom såväl styrning och reglering av parkering som åtgärder som uppmuntrar till ett mer hållbart resande. Genom att avgiftsbelägga bilparkering vid arbetsplatser kan antalet bilresor till och från arbetet minska.

Mål 4. Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska ge en god sammanvägd tillgänglighet.

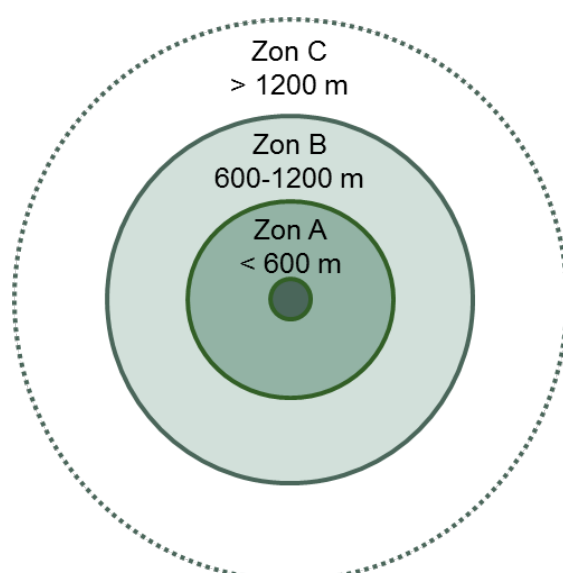
Det ska vara tydligt för såväl boende som besökare och näringsidkare var det finns parkering i kommunen samt regleringen av denna. Utifrån detta ska det vara enkelt att planera sin resa utifrån gällande förutsättningar. En god sammanvägd tillgänglighet uppnås genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik inom tätorterna. Cykelparkering ska alltid finnas närmare målpunkten än bilparkering. För dem som inte kan gå, cykla och åka kollektivt ska det finnas möjlighet att parkera sin bil inom rimliga avstånd.

I avsnitt 5 beskrivs hur målen ska följas upp.

#### 4. Effektiv markanvändning i kollektivtrafiknära lägen

Botkyrkas varierande områdeskaraktär innebär olika möjligheter för att använda olika färdmedel och därmed olika behov av bilparkering. De faktorer som påverkar parkeringsbehovet mest är bebyggelsens karaktär, närheten till kollektivtrafik och de praktiska möjligheterna att gå eller cykla. Detta sammanfaller ofta med tätare bebyggelse, god tillgänglighet till service och därmed fler människor i gaturummet, vilket ökar tryggheten. Alla dessa faktorer pekar på hur strategiskt viktiga stationsnära lägen är för att uppmuntra ett hållbart resande.

Det är i de mest centrala och kollektivtrafiknära lägena som marken är som mest attraktiv. Det är också här som marken därför behöver användas på ett mer effektivt sätt.



En viktig utgångspunkt i Parkering i Botkyrka är därför att det är närheten till kollektivtrafik som är avgörande för hur bilparkering ska regleras och planeras. Möjligheterna att resa hållbart är i regel bättre närmare en spårstation, vilket ska påverka parkeringsutbud och reglering. Parkering i Botkyrka kommun utgår från en indelning av Botkyrka kommun i tre zoner: A, B och C, beroende på närheten till god kollektivtrafik. Zon A är mycket stationsnära lägen (< 600 meter från spårstation), zon B är stationsnära lägen (ca 600-1200 meter från spårstation) och zon C är resten av kommunen. Bebyggelsens täthet och verkliga gång- och cykelavstånd påverkar zonindelningen. Den mer exakta indelningen av områden sker i de åtgärdsplaner som följer av parkeringsprogrammet.



## 5. Uppföljning

Parkering i Botkyrka visar vad Botkyrka kommun vill uppnå och ge riktlinjer för hur detta ska ske fram till år 2022.

Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för att följa upp program och riktlinjer och dess aktualitet.

För att planeringen ska vara effektiv behöver den grundas på aktuell kunskap. Genom att följa upp målen i programmet kan man undersöka om riktlinjerna används, om de fungerar och var vidare satsningar behöver koncentreras. För varje inriktningsmål har det formulerat förslag till ett antal indikatorer.

### Inriktningsmål 1

Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i attraktiva kollektivtrafiknära lägen.

Förslag till indikatorer och metod för uppföljning:

- Antal markparkeringsplatser inom zon A respektive zon B (inventering)
- Andel markyta som upptas av parkering inom zon A respektive zon B (inventering)
- Antal infartsparkeringsplatser, med respektive utan avgift (inventering)

### Inriktningsmål 2

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

Förslag till indikatorer och metod för uppföljning:

- Bilinnehav (SCB)
- Beläggning på cykelparkeringar (inventering)
- Användning av (målgrupp) och beläggning på infartsparkeringar (inventering)
- Färdmedelsfördelning (resvaneundersökning)

### Inriktningsmål 3

Andelen bilresor till arbetsplatser i Botkyrka ska minska. Kommunens fastigheter och verksamheter ska vara förebilder i implementering av parkeringsprogrammets föreslagna åtgärder för ökat hållbart resande.

Förslag till indikatorer och metod för uppföljning:

- Färdmedelsfördelning för arbetsresor till kommunens arbetsplatser (enkät)
- Andel av kommunens fastigheters och verksamheters parkeringsplatser som är avgiftsbelagda (inventering)

- Andel av kommunens fastigheter och verksamheter som har tagit fram en grön resplan eller motsvarande (inventering)
- Andel av privata verksamheter i Botkyrka som har avgift och/eller grön resplan för sina anställda (inventering)

#### Inriktningsmål 4

Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska ge en god sammanvägd tillgänglighet.

Förslag till indikatorer och metod för uppföljning:

- Beläggning på bilparkeringsplatser i zon A, B och C
- Beläggning på och omkring cykelparkeringar vid viktiga målpunkter
- Avstånd till målpunkt och reglering på nyanlagda parkeringsplatser

## Bilaga 1. Definitioner

**Bildelningstjänst** – vanligast är bilpool men numer förekommer även andra lösningar, t ex car2go.

**Flexibla parkeringsnormer** innebär att byggherren ges möjlighet att påverka antalet parkeringsplatser som måste byggas i samband med uppförandet av nya lägenheter och verksamheter. I praktiken innebär det att kommunen kan ge en ”rabatt” på parkeringsnormen där byggherren väljer att tillhandahålla mobility management- åtgärder som kan sänka efterfrågan på parkering.

**Grön resplan** för företag/arbetsplatser innebär att arbetsgivaren tillhandahåller ett paket av åtgärder för att uppmuntra sina anställda att använda mer miljöanpassade färdmedel än egen bil. Resplanerna fokuserar oftast på de anställdas resor till och från arbetet, men kan också innehålla åtgärder som riktar sig till tjänsteresor och leveranser.<sup>1</sup>

**Hållbart resande** - ”transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö”. Mer konkret menas med hållbart resande i första hand resandet med hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik och att resor inte behöver genomföras alls. I andra hand kan även en effektivare bilanvändning, i form av exempelvis bilpool eller samåkning, och i viss mån också resor med fossilbränslefria och bränslesnåla fordon räknas som hållbart resande.<sup>2</sup>

**Mobility Management (MM)** är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Grundläggande för Mobility Management är ”mjuka” åtgärder, som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordination av olika partners verksamheter. ”Mjuka” åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos ”hårda” åtgärder inom stadstrafiken (som till exempel nya spårvagnslinjer, vägar eller cykelbanor). Mobility Management-åtgärder (jämfört med ”hårda” åtgärder) kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar och de kännetecknas samtidigt av en bra kostnads/nyttokvot.

---

<sup>1</sup> Hållbart resande i praktiken. Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus. Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket, 2010

<sup>2</sup> Hållbart resande i praktiken. Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus. Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket, 2010

Mobility management är inte ett universalmedel som helt ersätter tekniska lösningar, utan ett komplement som får nya eller befintliga tekniska lösningar att ge större effekt. Att mobility management ibland helt kan eliminera behovet av ny infrastruktur är en bonus.<sup>3</sup>

I samhällsplaneringen kan mobility management användas för att påverka utformningen av bebyggelse och infrastruktur så att de stödjer ett hållbart resande. Syftet är att påverka resan innan den börjat.

---

<sup>3</sup> Hållbart resande i praktiken. Trafik- och stadsplanering med beteendepåverkan i fokus. Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket, 2010

## Bilaga 2 - Bakgrund

### Övergripande mål

I *Botkyrkas översiktsplan* (2014) redovisas kommunens önskade utveckling med sikte på år 2040. Övergripande mål som påverkar parkeringspolitiken finns även formulerade i flera andra strategiska dokument: *Klimatstrategi* (2009), *Mötes- och resepolicy* (2011), samt i dokumenten *Fossilbränslefritt Botkyrka 2030* och *Flerårsplan 2015–2018 - en plan för hållbar utveckling*. De viktigaste utgångspunkterna för parkeringsprogrammets inriktning anges nedan.

Översiktsplanen har som syfte att utveckla Botkyrka i riktning mot kommunens vision: "Framtidens Botkyrka är en inspirerande plats full av möjligheter. Genom kontraster, kreativitet och nyfikenhet skapar vi de bästa förutsättningarna för en hållbar framtid." Översiktsplanen förtydligar att en viktig väg mot en hållbar framtid är att ny bebyggelse främst koncentreras till redan bebyggda områden och i synnerhet till kollektivtrafikhärlägen. En förutsättning för detta och en viktig utgångspunkt för parkeringsprogrammet är strategin om att *kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik ska ges företräde inom stadsdelarna*. Detta ska uppnås genom att bland annat:

- Satsa på attraktiva cykelparkeringar vid lokala tyngdpunkter och knutpunkter för kollektivtrafiken.
- På kort sikt reservera plats för infartsparkeringar i områden nära pendeltågsstationer. På längre sikt är bostadsbebyggelse i kollektivtrafikhärlägen viktigare. Vi behöver både förbättrad lokal kollektivtrafik, bättre förutsättningar för cykeltrafik och effektivare parkeringslösningar som till exempel parkeringshus.
- Prioritera gång, cykel och lokala busslinjer framför framkomlighet för bil.
- Reducera behovet av både bostadsparkeringar och infartsparkeringar i Botkyrkas mest centrala och värdefulla delar genom att skapa bra förutsättningar att gå, cykla och åka kollektivt.

Parkeringsprogrammet ska också bidra till att uppfylla kommunens miljö- och klimatmål. Klimatfrågorna är högt prioriterade och en viktig del i Botkyrkas arbete för en långsiktigt hållbar utveckling. Att Botkyrka inte ska bidra till klimatförändringarna är en av de stora utmaningar som kommunen ska klara av i ett generationsperspektiv på 30 år. Detta slogs fast i Klimatstrategin som antogs 2009.

- Kommunen som geografiskt område ska vara fossilbränslefritt år 2030 och klimatneutralt år 2040.

För att uppnå målen som fastställs i Klimatstrategin har ett handlingsprogram, ”Fossilbränslefritt Botkyrka 2030”, tagits fram som fokuserar på de områden som använder mest fossil energi och genererar störst koldioxidutsläpp. En nulägesanalys från 2013 visar att trafiken är den sektor som använder mest fossil energi, handlingsprogrammet fokuserar därför på trafikområdet. Programmets förslag på aktiviteter har delats upp i fem handlingsvägar med tillhörande aktiviteter. Två av aktiviteterna är bland annat att ta fram en klimatsmart parkeringsnorm för Botkyrka samt en plan för infartsparkeringar, i samarbete med SL. Genomförande av programmet ska leda till ett 2030 där:

- samhällsplaneringen har möjliggjort ett minskat behov av resor och transporter
- transportarbetet har effektiviserats så mycket att inga onödiga resor eller transporter görs
- kollektivtrafiken är fossilbränslefri och det snabbaste och mest bekväma färdmedlet mellan Botkyrkabornas viktiga målpunkter. Kollektivtrafik väljs därför istället för bil
- promenad eller cykel väljs för korta resor istället för bil eftersom detta är de snabbaste och mest bekväma färdmedlen vid resor under 3 kilometer
- fordonen i Botkyrka drivs med förnyelsebara bränslen.

### **Resande och parkering i Botkyrka**

Bilnehavet i Stockholms län har varit ungefär konstant de senaste 15 åren, från att tidigare ha ökat. För Botkyrka som har det näst lägsta bilnehavet<sup>4</sup> i Stockholms län syns till och med en minskning under de senaste åren.<sup>5</sup>

Samtidigt som bilnehavet är lågt görs en stor del av resorna med bil. Andelen bilresor är lägre i Botkyrka än i övriga yttre förortskommuner i Stockholms län. Däremot är bilandelen betydligt högre i Botkyrka än i länet som helhet. Främst är det gång- och cykelresorna som är färre i Botkyrka än i länet som helhet medan kollektivtrafikandelen är högre än i övriga yttre förortskommuner, se Figur 1.

Män åker bil i betydligt större utsträckning än kvinnor, medan kvinnor går och åker kollektivt i högre grad. Det är också tydligt att medelålders och äldre (40+) är de som åker mest bil, medan yngre åker mer kollektivt. Detta gäller såväl Botkyrkaborna som länet som helhet.<sup>6</sup>

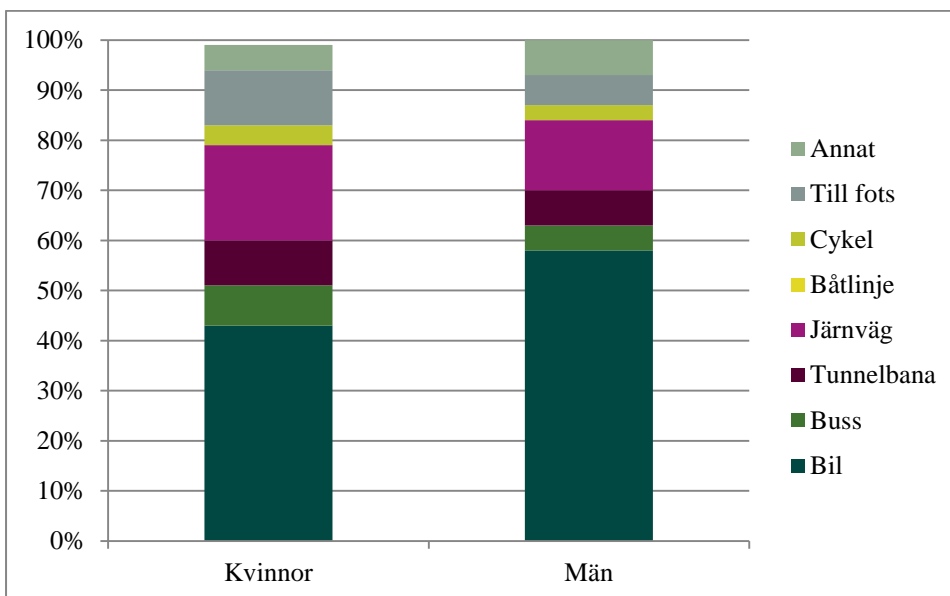
---

<sup>4</sup> 321 personbilar/1000 invånare i Botkyrka kommun jämfört med 393/1000 invånare för länet totalt

<sup>5</sup> Fakta om SL och länet 2013.

<sup>6</sup> Resvanor i Stockholms län 2015. Trafikförvaltningen.

En fjärdedel av bilresorna är kortare än 3 kilometer<sup>7</sup>. Medelreslängden för cykelresor har ökat under senare år och med elcyklarnas intåg så finns en allt större potential att cykla istället för att åka bil även på längre sträckor.



Figur 1. Färdmedelsfördelning för resor på vardagar för Botkyrkas invånare. Källa: Resvanor i Stockholms län 2015. Trafikförvaltningen.

Botkyrka kommun har ett 70-tal egna anordnade parkeringsplatser runt om i kommunen, främst i tätorterna i anslutning till skolor och idrottsplatser. Det finns dessutom 7 infartsparkeringar vid pendeltågsstationerna i Tumba och Tullinge, med totalt ca 750 platser, motsvarande ca 20 000 kvm. Beläggningen på dessa infartsparkeringar är hög. Dessutom sker parkering på gator, främst i villaområden.

<sup>7</sup> RVU 2004 och Cykelplan för Botkyrka kommun 2004.





# STYRDOKUMENT I BOTKYRKA KOMMUN

## Parkering i Botkyrka kommun

Strategi  
Program  
Plan  
Policy  
**Riktlinjer**  
Regler



Diarienummer: 8T

Dokumentet är beslutat av: skriv namn på högsta beslutade funktion/organ

Dokumentet beslutades den: skriv datum så här xx månad 20xx

Dokumentet gäller för: skriv vilka som omfattas exempelvis alla nämnder alla nämnder

Dokumentet gäller till den: skriv datum så här xx månad 20xx

BOTKYRKA  
KOMMUN



---

**Dokumentet ersätter:**

**Dokumentansvarig är:** skriv namn på funktion eller politiskt organ

**För revidering av dokumentet ansvarar:** skriv namn på funktion eller politiskt organ

**För uppföljning av dokumentet ansvarar:** skriv namnet på funktion eller politiskt organ

**Relaterade dokument:**

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	5
Mål för parkering .....	5
Riktlinjer för parkering .....	6
1. Hur ska Parkering i Botkyrka användas? .....	7
2. Riktlinjer för parkering .....	8
2.1. Reglering av gatuparkering .....	8
2.2. Parkeringsnorm .....	8
2.3. Flexibla parkeringsnormer .....	11
2.4. Reservera mark för parkering .....	12
2.5. Parkering på annan fastighet och samnyttjande .....	12
2.6. Utformning av cykelparkering .....	12
2.7. Utformning av bilparkering vid nybyggnation .....	15
2.8. Parkering för rörelsehindrade .....	16
2.9. Parkering för elbilar och bilar i bildelningstjänst .....	16
2.10. Motorcykel- och moped klass I -parkering .....	17
2.11. Tidsreglering av parkering .....	17
2.12. Parkeringsavgifter .....	17
2.13. Infartsparkering .....	18
2.14. Parkering vid kommunala verksamheter och arbetsplatser .....	18
3. Åtgärdsplan .....	19
Bilaga 1. Fördjupning av riktlinjer .....	20
Parkeringsnorm .....	20
Flexibla parkeringsnormer .....	20
Parkering på annan fastighet och samnyttjande .....	23
Reglering av gatuparkering .....	23
Tidsreglering av parkering .....	24
Parkeringsavgifter .....	24
Infartsparkering .....	25
Parkering vid kommunala verksamheter och arbetsplatser .....	26
Lastbilsarkering .....	27

Avlämningsplatser.....	27
Zonförbud gällande parkeringar.....	28
Tillstånd och dispenser för rörlig och för stillastående trafik.....	28

## Sammanfattning

Botkyrka har som mål att det ska finnas plats för 20 000 nya bostäder fram till år 2040. Översiktsplanens inriktning är att framförallt förtäta och samla bebyggelsen till kollektivtrafiknära lägen för att öka förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivt. För att kunna bygga mer i attraktiva, kollektivtrafiknära lägen, behöver marken användas mer effektivt. Bilparkeringar tar mycket mark i anspråk och utgör en inte försumbar del av byggkostnaden. En tät stad skapar närhet och transportbehovet med bil minskar. Det gynnar gång- och cykeltrafik samt ger bättre underlag för service och kollektivtrafik.

Därför behövs ett tydligt program och riktlinjer för hur parkering för bil och cykel ska hanteras, såväl i bebyggd miljö som vid nybyggnation. Syftet med Parkering i Botkyrka kommun och därmed även strategin är att:

- stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö
- bidra till en effektivare markanvändning
- bidra till att uppfylla kommunens klimat- och miljömål
- främja hållbara transportmedel och minska andelen biltrafik
- underlätta planering och samverkan för god tillgänglighet
- ge underlag för hur parkeringsfrågor på kommunens mark ska behandlas
- underlätta plan- och bygglovshantering.

Förutsättningarna för att resa hållbart varierar i olika delar av kommunen. En viktig utgångspunkt i arbetet är att planering och reglering av bilparkering ska anpassas utifrån närheten till spårbunden kollektivtrafik. Därför har kommunen delats upp i tre olika zoner, beroende på avståndet till god spårbunden kollektivtrafik (pendeltåg och tunnelbana).

### Mål för parkering

Utifrån målen i översiktsplanen och andra styrande dokument har fyra inriktningsmål för parkering formulerats. Inriktningsmålen för parkering i Botkyrka kommun är:

Mål 1. Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i attraktiva kollektivtrafiknära lägen.

Mål 2. Kommunens planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att öka andelen hållbara resor.

Mål 3. Andelen bilresor till arbetsplatser i Botkyrka ska minska. Kommunens fastigheter och verksamheter ska vara förebilder i implementeringen av parkeringsprogrammets föreslagna åtgärder för ökat hållbart resande.

Mål 4. Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska ge en god sammanvägd tillgänglighet.

## **Riktlinjer för parkering**

För att uppnå målen har riktlinjer tagits fram som tillsammans skapar ramarna för hur planering och styrning av parkering ska ske i kommunen. Riktlinjerna ska följas vid alla ny- och ombyggnadsprojekt och även gälla befintlig miljö och verksamhet. Om avvikelser ska göras från riktlinjerna så ska eventuell styrgrupp besluta om detta med en dokumenterad motivering.

Parkering ska i första hand ske på kvartersmark. Botkyrka kommun avser att i största möjliga mån undvika utbyggnad av gatuparkering och istället anlägga dessa platser till tomtmark avskilt från gaturummet. All boendeparkering samt angöring/leveranser ska ske på tomtmark.

Botkyrkas parkeringsnorm ska efterföljas i alla ny- och ombyggnadsprojekt. Den parkeringsnorm som ska gälla i Botkyrka kommun skiljer sig åt beroende på zon samt om det är flerbostadshus eller enfamiljshus. Normen för bil och cykel anger en miniminivå.

Botkyrka kommun ska erbjuda möjlighet till flexibel parkeringsnorm vid ny- eller ombyggnation av bostäder och verksamheter. Det innebär att miniminormen kan minskas om byggherren åtar sig att genomföra åtgärder som minskar bilinnehavet/bilresandet, så kallade mobility management- åtgärder. Botkyrka kommun kan erbjuda möjlighet att reservera mark för framtida utbyggnad av parkering.

Samnyttjande är ett mycket effektivt sätt att lösa parkeringsbehov. Främst handlar det om verksamheter med behov vid olika tider på dygnet. Vid exploatering kan flera olika fastigheter lösa sitt parkeringsbehov i en större gemensam parkeringsanläggning eller på annan fastighet.

Byggherren/fastighetsägaren ansvarar för att anordna parkeringsplatser för bil och cykel. Cykelparkering ska alltid prioriteras och lokaliseras närmare målpunkt jämfört med bilparkering. I zon A och B ska bilparkering i första hand byggas på höjden/under mark.

Botkyrka kommun ska med hjälp av parkeringsavgifter, styra efterfrågan på bilparkeringsplatser från utrymmeskrävande markparkeringar i de centralaste lägena (zon A) till zon B och zon C. Det ska även eftersträvas att parkeringsavgifter ska täcka den faktiska kostnaden för tillhandahållande av bilparkering vid ny- eller ombyggnation.

På kort sikt bör infartsparkering tillhandahållas i områden nära pendeltågsstationer. På längre sikt måste marken nyttjas effektivare i dessa lägen. För att styra användandet ska parkeringsavgifter införas på infartsparkeringar där rabatt ges för kollektivtrafikresenärer.

## 1. Hur ska Parkering i Botkyrka användas?

Parkering i Botkyrka kommun består av tre huvudsakliga delar, Strategi, Program samt Riktlinjer. Strategi för parkering i Botkyrka kommun antas av kommunfullmäktige. Utifrån Strategin har inriktningsmål tagits fram, vilka presenteras i Program för parkering i Botkyrka kommun. Hur vi ska arbeta för att nå målen anges i Riktlinjer för parkering i Botkyrka kommun. Såväl Program som Riktlinjer antas av samhällsbyggnadsnämnden.

Syftet med program och riktlinjer och därmed strategin är att:

- stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö
- bidra till effektivare markanvändning
- bidra till att uppfylla kommunens klimat- och miljömål
- främja hållbara transportmedel och minska andelen biltrafik
- underlätta planering och samverkan för god tillgänglighet
- ge underlag för hur parkeringsfrågor på kommunens mark ska behandlas
- underlätta plan- och bygglovshantering.

De riktlinjer som anges här ska vara gällande vid alla ny- eller ombyggnadsprojekt samt i bebyggd miljö. Eventuella avvikelser från riktlinjerna ska särskilt motiveras och beslut fattas av styrgrupp för samhällsbyggnadsförvaltningen. En avstämning av parkeringsprogrammet gentemot översiktsplanen ska göras senast år 2022.

## 2. Riktlinjer för parkering

Nedan redovisas ett antal områden som Botkyrka ska arbeta med för att uppnå målen för parkering. Här anges även *hur* vi ska arbeta i form av riktlinjer.

### 2.1. Reglering av gatuparkering

- Parkering ska i första hand ske på kvartersmark.

Botkyrka kommun avser att i största möjliga mån undvika utbyggnad av gatuparkering och istället anlägga dessa platser till tomtmark avskilt från gaturummet. All boendeparkering samt angöring/leveranser ska ske på tomtmark.

I vissa fall kan gatuparkering vara aktuellt, om det gynnar stadslivet. I sådana fall prioriteras gatuparkering på kommunal mark för parkering för rörelsehindrade och korttidsbesökare<sup>1</sup>. Vid privata verksamheter anordnas all parkering på kvartersmark.

### 2.2. Parkeringsnorm

- Botkyrkas parkeringsnorm ska efterföljas i alla ny- och ombyggnationsprojekt.
- Parkering ska anordnas på kvartersmark av byggherren.

För bilparkering utgår normen från zonindelningen som beskrivs i Parkering i Botkyrka kommun – program.

#### Cykelparkering

En utgångspunkt vid beräkning av behov av cykelparkering är 1 cykelplats (cpl)/person. Det motsvarar för enbostadshus i genomsnitt 3,5 cpl och för flerbostadshus 2 cpl/lägenhet. För utformning, se avsnitt 2.6 Utformning av cykelparkering.

#### Enbostadshus

Vid enbostadshus ska cykelparkering anordnas på den egna tomten. Ingen norm tillämpas men väl en rekommendation att anordna cykelparkering.

#### Flerbostadshus

I genomsnitt anordnas 2 cpl/lägenhet inklusive besöksparkering. Anpassning bör ske efter lägenhetsstorlek. För studentbostäder gäller 1,5 cpl/lägenhet. Hälften av platserna anordnas utomhus i anslutning till entrén och hälften inomhus i markplan.

---

<sup>1</sup> Ungefär < 4 timmar



### Vid kollektivtrafik

Trafikförvaltningens riktlinjer anger 5-15 cpl/100 påstigande i kollektivtrafiken. Antal platser och beläggning vid kollektivtrafikens cykelparkeringar bör inventeras med jämna mellanrum.

### Verksamheter

För verksamheter, se Cykelplan för Botkyrka kommun.

### Bilparkering

Normen för bostäder anger en miniminivå. För att denna ska gälla ska det finnas goda gång- och cykelanslutningar till kollektivtrafik, samt cykelparkeringar enligt cykelparkeringsnormen. I annat fall höjs miniminormen.

Avsteg från bilparkeringsnormen kan i vissa fall göras genom införandet av mobility management-åtgärder, se avsnitt 2.3 Flexibla parkeringsnormer.

### Enbostadshus

Vid enbostadshus ska parkering normalt ske på den egna tomten, alternativt som samlad parkering på kvarteretsmark. Besöksparkering med 0,1 platser per bostad tillkommer (anges inom parentes i tabell nedan).

	Zon A	Zon B	Zon C
Enbostadshus	1,2 (+ 0,1)	1,4 (+ 0,1)	1,5 (+0,1)

Tabell 1. Minsta antal bilplatser per enbostadshus.

Parkeringsnormen för flerbostadshus ligger i intervallet 0,3-0,9 beroende på läge och lägenhetens storlek. Besöksparkering tillkommer med 0,05/lägenhet i zon A och B och 0,1/lägenhet i zon C (anges inom parentes i tabell nedan).

	Zon A	Zon B	Zon C
Små lägenheter (1-2 rok eller max 45 kvm)	0,3 (+ 0,05)	0,4 (+ 0,05)	0,55 (+0,1)
Medelstora lägenheter 3-4 rok eller max 75 kvm	0,45 (+ 0,05)	0,6 (+ 0,05)	0,75 (+0,1)
Stora lägenheter > 75 kvm	0,6 (+ 0,05)	0,75 (+ 0,05)	0,9 (+0,1)

Tabell 2. Minsta antal bilplatser per lägenhet.

## Speciallägenheter

För vissa typer av lägenheter, till exempel studentbostäder, finns anledning att frångå ovanstående norm eftersom bilinnehavet kan förväntas vara lägre för studenter än för andra grupper. Detta kan även gälla till exempel bostäder för äldre. En särskild bedömning bör göras i dessa fall.

För studentbostäder gäller parkeringsnormen 0,1-0,3 beroende på vilken typ av studentbostäder det är. Exempelvis kan korridorboende ges lägre parkeringstal än lägenheter. Byggs studentbostäder i zon C bör en särskild bedömning göras. Besöksparkering tillkommer med 0,025/lägenhet.

	Zon A-B
Studentbostäder	0,1-0,3 (+0,025)

Tabell 3. Minsta antal bilplatser per studentbostad.

## Parkering vid arbetsplatser och verksamheter

Efterfrågan på parkering vid arbetsplatser och verksamheter varierar mycket beroende på lokalisering och typ av verksamhet. Men det finns också en stor möjlighet att påverka hur människor väljer att transportera sig, i synnerhet vid arbetsresor (se även 2.14 Parkering vid kommunala arbetsplatser och verksamheter).

Nedanstående tabell visar lämpligt antal parkeringsplatser per anställd. Om efterfrågan bedöms som större än detta så ska en dialog föras med byggherren/arbetsgivaren om möjligheten att vidta åtgärder för att minska efterfrågan, så kallade mobility management- åtgärder.

	Zon A	Zon B	Zon C
Anställda	0,2-0,3	0,3-0,4	Särskild utredning krävs

Tabell 4. Antal bilplatser per anställd.

## Parkering för besökare

För besökare till verksamheter måste en bedömning göras från fall till fall. Detta eftersom olika verksamheter har så olika efterfrågan på parkering. Om efterfrågan på parkering kan förväntas bli högre för besökare än vad som anges generellt för de olika zonerna, så ska en dialog kring åtgärder för att främja hållbart resande, så kallade mobility management- åtgärder, föras mellan kommunen och byggherren, se 2.3 Flexibla parkeringsnormer.

	Zon A	Zon B	Zon C
Generellt (bilplats/besökande)	0,4	0,5	0,6
Förskola och skola (bilplats/barn)	0,05	0,05	0,1
Gymnasium (bilplats/elev)	0,05	0,1	0,1
Dagligvaror (bilplats/besökande i maxtimmen)	0,2	0,35	0,45

Tabell 5. Utgångspunkt - antal bilplatser för besökande till olika verksamheter

För att likabehandlingsprincipen även ska gälla för verksamheter så ska parkeringsnormer och beräkningsprinciper för olika typer av verksamheter tas fram separat.

### 2.3. Flexibla parkeringsnormer

- Botkyrka kommun ska erbjuda möjlighet till flexibla parkeringsnormer vid nybyggnation av bostäder och verksamheter.

En förutsättning för att minska efterfrågan på parkering är att alternativen till att välja/äga bil är mycket goda. För att kommunen ska kunna medge avsteg från parkeringsnormen krävs därför att exploateringen sker i ett läge med god tillgång till kollektivtrafik (zon A och B), samt att byggherren åtar sig att genomföra åtgärder som möjliggör för boende att inte äga bil respektive förenklar för anställda och besökare att resa dit på annat sätt än med bil. Det är Botkyrka kommun som avgör om flexibla parkeringsnormer kan vara aktuellt och hur stor rabatten kan bli.

Hur stor reduktion som är aktuell bedöms från fall till fall. Vilka förutsättningar som finns på platsen, vilka åtgärder byggherren tar på sig och vilken långsiktighet som finns i åtagandet, påverkar sänkningens storlek.

Rutiner för hur de flexibla parkeringsnormerna ska tillämpas i Botkyrka kommun ska tas fram. Se även Bilaga 1.

## 2.4. Reservera mark för parkering

- Botkyrka kommun kan erbjuda möjligheten att reservera mark för framtida utbyggnad av parkering.

Innan det finns tydliga riktlinjer framtagna för hur de flexibla parkeringsnormerna ska tillämpas och bättre kunskap om hur stora effekter som olika åtgärder ger, så kan möjlighet ges att reservera mark för senare utbyggnad av parkering. Byggherren ska då visa på vilket sätt en utbyggnad kan ske och hur finansiering av detta ska ske. En överenskommelse bör också slutas om hur den framtida parkeringsefterfrågan ska följas upp och bedömas. Det är Botkyrka kommun som avgör om byggherren ska ges möjlighet att reservera mark.

## 2.5. Parkering på annan fastighet och samnyttjande

- Vid exploatering kan flera olika fastigheter lösa sitt parkeringsbehov i en större gemensam parkeringsanläggning eller på annan fastighet.

Fastighetsägaren har ansvar för att anordna lämpligt parkeringsutrymme inom den egna fastigheten. Genom parkeringsköp/avlösen ges fastighetsägaren möjlighet att genom avtal ordna parkering på annan plats än på den egna fastigheten. Detta kan då också ge möjlighet till samnyttjande. En annan lösning är att använda parkeringsservitut där en fastighet får rätt att till viss del utnyttja en annan fastighet för parkering.

Parkeringsköp/avlösen och samnyttjande måste godkännas av kommunen och är ingen rättighet för fastighetsägaren. Behovet av parkering ska tillgodoses inom gångavstånd från målpunkten, se vidare avsnitt 2.7 Utformning av bilparkering. Avtal ska alltid skrivas mellan samtliga berörda parter och för att få en långsiktighet i förbindelsen behöver förbindelsen gälla i minst 25 år.

## 2.6. Utformning av cykelparkering

- Byggherren/fastighetsägaren ansvarar för att anordna parkeringsplatser.
- Parkering för bostäder, verksamheter och besökare anordnas på kvartersmark.
- Cykelparkering ska alltid prioriteras och lokaliseras närmare målpunkt jämfört med bilparkering.
- Cykelparkering ska vara av hög kvalitet och tillräckligt antal, se kvalitetskrav och parkeringsnorm.

Behov av cykelparkering finns vid alla typer av målpunkter. Kvalitetskraven på en attraktiv cykelparkering skiljer sig åt beroende på målpunktens karaktär och parkeringens omfattning i tid. Hur många platser som behöver iordningställas beskrivs under parkeringsnormer, se kapitel 3.1.

För att cykelparkeringen ska upplevas som trygg är det viktigt att den är överblickbar, väl belyst och att den ligger nära målpunkterna. Genom att lägga parkeringen väl synlig med en naturlig övervakning motverkas stöldrisken och trygghetskänslan ökas för cyklisten. All cykelparkering ska ha möjlighet till fastlåsning i ramen.

En välskött och underhållen parkering signalerar att cykeln är prioriterad i stadsbilden, vilket är en viktig aspekt för att öka cykelns attraktivitet som färdmedel. Skötseln underlättas med genomtänkt utformning på parkeringen. Tydlig märkning av anordnade cykelparkeringsplatser gör det lättare för personal att sköta parkeringen och omhänderta skrotcyklar. Beläggningsgraden ska inte överstiga 0,9. Generellt ska cykelparkering anläggas alldeles intill entréer och målpunkter, men något längre avstånd kan accepteras om cykelparkeringen har högre kvalitet, till exempel väderskydd.

	Boende- parkering	Besöks- parkering	Arbetsplats- parkering	Vid kollektivtrafik
Ramlås	Ja	Ja	Ja	Ja
Avstånd till målpunkt	< 25 meter	< 10 meter	< 25 meter	< 25 meter
Väderskydd	Ja, delvis	Ska övervägas	Ja	Ja
Inlåsnings- möjlighet	Ja, del av platser	Nej	Ja, del av platser	Ska övervägas vid pendeltågs- stationer

Tabell 6. Kvalitetskrav vid olika typer av cykelparkeringar

### Boendeparkering

Vid bostaden finns behov av cykelparkering både för långtidsförvaring och mer daglig användning. Dessutom behöver cykelparkering anordnas för besökande.

- För boende ska lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entréer på kvartersmark. Dessutom bör ungefär hälften av platserna anordnas i inomhus i förråd som enkelt nås från markplan.
- För besökare ska stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entréer på kvartersmark.

Yta ska avsättas för cykelkärror och lådcyklar (ca 2 kvm per kärra eller lådcykel). Dessutom bör parkeringen vara utrustad med eluttag så att det är möjligt att ladda sin elcykel över natten.

#### Besöksparkering

Besöksparkering ska främst tillgodose behovet för exempelvis shoppingkunder eller restauranggäster som parkerar sin cykel kortare tid än några timmar. Dessa parkeringsplatser ska ligga i direkt anslutning till entréer och vara lokaliserade på framträdande platser med god orienterbarhet.

#### Arbetsplatsparkering

Vid arbetsplatser ska cykelparkering för anställda och besökande anordnas utomhus på kvartersmark nära entrén och inomhus i cykelrum.

- För anställda ska väderskyddad, stödsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom ska ett antal cykelparkeringar anordnas i cykelrum som nås från markplan.

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 kollektivtrafik

Det ska finnas attraktiv cykelparkering vid varje stationsentré. Dessa ska vara väderskyddade och det ska finnas plats för olika typer av cyklar som till exempel lådcyklar. Inlåsningsmöjlighet ska övervägas vid pendeltågsstationerna. I samband med detta ska potentialen för att utveckla servicekoncept bedömas såsom förvaringsskåp, cykelpump, information om cykelvägar etcetera.

Cykelparkering ska finnas vid busshållplatser där behov finns. Vid många påstigande bör även en bedömning göras av möjligheterna för väderskydd.

## 2.7. Utformning av bilparkering vid nybyggnation

- Byggherren/fastighetsägaren ansvarar för att anordna parkeringsplatser.
- Tillkommande parkering för bostäder och verksamheter anordnas på kvartermark, företrädesvis i parkeringshus eller parkeringsgarage.

Målsättningen är att minska markparkering kollektivtrafikhöga lägen. Därför ska parkering i första hand byggas på höjden i zon A och zon B.



Figur 1. Exempel på att parkeringshus inte måste vara fula och otrygga. Parkeringshus Behrn Center i centrala Örebro. Lokaler i bottenplan och bostäder i de två översta våningarna.

För bilparkering kan generellt längre avstånd accepteras ju längre tid man parkerar. Acceptabelt gångavstånd beror också på områdets storlek och karaktär. Ju mer stadslig bebyggelsen är desto kortare upplevs avstånd jämförelsevis glesare bebyggda områden. Detta talar för att gångavstånd till bilparkering bör vara kortare i zon C än i zon A.

För att gynna hållbara färdvägar inom zon A och B kan det acceptabla avståndet från bostaden till bilparkering jämföras med det acceptabla avståndet till kollektivtrafik<sup>2</sup>.

I samband med nyexploatering bör avståndet (fågelvägen) från bilparkering till målpunkt maximalt vara:

---

<sup>2</sup> SLs riktlinjer anger 400 meter för flerbostadshus och 900 meter för enbostadshus (fågelvägen)

- Besöksparkering – 200 meter
- Boendeparkering – 400 meter
- Infartsparkering – 500 meter
- Arbetsplatsparkering – 600 meter

## 2.8. Parkering för rörelsehindrade

- Vid nybyggnation ska parkering för rörelsehindrade anordnas inom 25 meter från huvudentré/-er.
- Vid befintligt fastighetsbestånd ska parkering för rörelsehindrade anordnas inom 25 meter från en tillgänglig entré.

Parkering för rörelsehindrade ska säkerställas i lägen som ger så korta avstånd till målpunkt som möjligt. För att möjliggöra detta i praktiken behöver en viss andel av de parkeringsplatser som ligger närmast entréer och hissar i parkeringsanläggningar reserveras för rörelsehindrade samt i vissa fall även kantstensparkeringar på gatumark. 5 % av totala antalet platser, eller minst en parkeringsplats vid mindre projekt, ska vara reserverade för rörelsehindrade. Gångbanor mellan entré och parkering för rörelsehindrade ska vara tillgänglighetsanpassade.

## 2.9. Parkering för elbilar och bilar i bildelningstjänst

- Vid viktiga målpunkter ska parkeringsplatser reserveras för elbilar och förses med laddstolpar.
- När nya parkeringsanläggningar uppförs ska de mest attraktiva platserna reserveras för bilar i bildelningstjänst och elbilar.



Figur 2. Platserna närmast entrén reserveras för bilpoolsbilar.

För att öka incitamenten för bildelningstjänster och elbil bör reserverade parkeringsplatser och laddplatser uppföras på strategiska lägen i kommunen.



För bilpoolsbilar kan man i dagsläget bara reservera mark på kvartersmark och i parkeringsanläggningar. För elbilar får man bara reservera mark om det finns anordning för extern laddning på platsen<sup>3</sup>.

Oavsett om parkeringen ligger på gatumark eller i parkeringsanläggningar bör dessa placeras på attraktiva platser, nära målpunkter, för att ytterligare stimulera användandet.

#### **2.10. Motorcykel- och moped klass I -parkering**

- Hänsyn ska tas till behov av motorcykel- och moped klass I-parkering.

Motorcykelparkeringen ska utformas med hänsyn till stöldrisk och därmed ska belysning, placering och väderskydd betänkas för högsta möjliga säkerhet. Parkeringen ska vara hårdgjord och på samma nivå som vägen.

Vid turistmål och andra välbesökta målpunkter kan det behövas en specifik utredning kring behovstalet.

#### **2.11. Tidsreglering av parkering**

- Tidsregleringen på all kommunal bilparkering i zon A och B ska leda till att avsedd användargrupp prioriteras.

Tidsreglering är ett effektivt sätt att prioritera vilken grupp som ska ha tillgång till vissa parkeringsplatser. Behovet av att prioritera olika grupper, och därmed tidsreglera, är störst i zon A och B. På parkeringsplatser avsedda för besökare ska parkeringstiden vara kort, 1-4 timmar. Detta ökar tillgängligheten och omsättningen i och med risken att platserna används av boende eller som arbetsplatsparkering minskar.

#### **2.12. Parkeringsavgifter**

- Botkyrka kommun ska med hjälp av parkeringsavgifter, styra efterfrågan på bilparkeringsplatser från utrymmeskrävande markparkeringar i de centralaste lägena (zon A) till zon B och zon C.
- Det ska eftersträvas att parkeringsavgifter ska täcka den faktiska kostnaden för tillhandahållande av bilparkering vid ny- eller ombyggnation.

---

<sup>3</sup> SOU 2013:12. Fossilfrihet på väg. Del 1. Betänkande av utredning om fossilfri fordonstrafik.

I Botkyrka ska parkeringsavgifter användas för att påverka efterfrågan på bilparkering i kollektivtrafiknära lägen. Det är ett mål i översiktsplanen och parkeringsprogrammet att effektivisera markanvändningen i dessa lägen vilket innefattar möjligheten att använda marken för andra ändamål än bilparkering. Förutom att bidra till mer attraktiva centrummiljöer rent fysiskt kan detta även leda till bättre tillgänglighet för gående, cyklister och kollektivtrafiktrafikanter och reducerad lokal miljöbelastning i form av buller och utsläpp. Tillgängligheten förbättras på parkeringsplatserna genom högre omsättning på bilar. Avgifter ska även användas för att styra efterfrågan från utrymmeskrävande markparkering till parkeringshus.

### **2.13. Infartsparkering**

- På kort sikt bör infartsparkering tillhandahållas i områden nära pendeltågsstationer. På längre sikt måste marken nyttjas effektivare i dessa lägen.
- Parkeringsavgifter ska införas på infartsparkeringar i kommunen där rabatt ges för kollektivtrafikresenärer.

Marken i kollektivtrafiknära lägen är mycket attraktiv och att nyttja denna för parkering är varken effektivt eller gynnsamt för stadsbilden. Om fler parkeringsplatser ska tillhandahållas behöver dessa därför tillkomma i flerplanslösningar. Även lokalisering av infartsparkering bör ses över med avseende på markanvändningen i de centrala delarna. En bedömning av efterfrågan på fler infartsparkeringsplatser bör göras efter att reglering och parkeringsavgifter införts.

Trafikförvaltningen bekostar anläggning av infartsparkeringar på kommunal mark. Kommunen står för mark samt drift och underhåll. Avtalet gäller i 25 år. Med tanke på att infartsparkeringarna måste nyttjas mer effektivt i framtiden ska det nog övervägas innan nya avtal skrivs med Trafikförvaltningen.

### **2.14. Parkering vid kommunala verksamheter och arbetsplatser**

- Kommunens verksamheter och arbetsplatser ska vara förebilder för styrning av parkering.
- Parkeringsavgifter ska införas på kommunala arbetsplatser och verksamheter i zon A och B.
- Större kommunala arbetsplatser och verksamheter ska ta fram och genomföra gröna resplaner kopplat till parkeringsavgifternas införande.

Botkyrka kommun som arbetsplats bör införa avgifter på parkering för anställda i zon A och B, i kombination med andra åtgärder som till exempel bättre förutsättningar för att cykla och subventionerade SL-kort. Tillgången till cykelparkering måste uppfyllas enligt 2.2 Parkeringsnorm och 2.6 Utformning av cykelparkering. Införande av parkeringsavgifter för anställda måste samordnas med införande av parkeringsavgifter i närområdet. Annars riskerar arbetsplatsparkeringen att spontanflytta till andra närliggande platser.

### 3. Åtgärdsplan

Nedanstående lista visar vilka åtgärder som behöver genomföras som en följd av Parkering i Botkyrka.

Åtgärd	Ansvar
Parkeringsnormer för verksamheter	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Ta fram rutiner för tillämpning av flexibla parkeringsnormer.	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Utreda möjligheten till att tillämpa parkeringsköp.	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Utredning om införande av avgifter i zon A.	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Utredning om lämpliga parkeringsytor i zon A inklusive möjlighet till samnyttjande	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Avgift inklusive uppföljning av användning av infartsparkeringar	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Fortsatt översyn av tidsreglering	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Genomförande av parkeringsavgifter och gröna resplaner på kommunala arbetsplatser och fastigheter	Tekniska förvaltningen/ Samhällsbyggnadsförvaltningen
Inventering av behov av cykelparkering vid busshållplatser	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Inventering av behov av fler/bättre cykelparkeringar vid stationer	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Årlig rensning av cyklar och upprustning av cykelparkering	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Uppföljning av mål	Samhällsbyggnadsförvaltningen

## Bilaga 1. Fördjupning av riktlinjer

Vad säger PBL? I plan- och bygglagen 3 kap, 15§ föreskrivs följande om parkering:

”Tomter som tas i anspråk för bebyggelse skall anordnas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Dessutom skall tillses att lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon i skälig utsträckning anordnas på tomten eller i närheten av denna. Om tomter tas i anspråk för bebyggelse som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för barnstuga, skola eller annan jämförlig verksamhet, skall det finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse på tomten eller på utrymmen i närheten av denna. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att anordna både parkering och friyta, skall i första hand friyta anordnas.”

### Parkeringsnorm

Kommunen har ett övergripande ansvar för parkeringens planering. Kommunen har dock ingen skyldighet att ordna parkering utan detta åvilar fastighetsägaren. Parkeringsnormen gäller som vägledning vid detaljplaneläggning och som krav vid bygglovsgivning. Normerna har dock i sig ingen direkt rättsverkan gentemot enskilda fastighetsägare eller andra och är inte heller bindande för samhällsbyggnadsnämnden. Det ankommer således samhällsbyggnadsnämnden att i varje enskilt fall göra en slutlig bedömning av det totala bilplatsbehovet som fastighetsägaren/byggherren ska tillgodose, på den egna fastigheten eller i närheten av denna. Samhällsbyggnadsnämnden har dock att beakta likställighetsprincipen vilket innebär att byggherrar ska behandlas lika om det inte finns skäl för något annat.

Parkeringsnormen är framtagen utifrån dagens bilinnehav i Botkyrka kommun med hänsyn även till kommunens klimat- och miljömål. Samtidigt ska parkeringsnormen inte göra så att brist på parkeringsplats för bil vid bostaden påverkar människors benägenhet att ta bilen till arbetet.

### Flexibla parkeringsnormer

Flexibla parkeringsnormer 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.

Det finns ett flertal åtgärder som kan underlätta ett hållbart resande men också åtgärder som minskar behovet av att resa. Åtgärderna kan ta många olika former, allt ifrån beteendepåverkande åtgärder till fysiska investeringar. Nedan listas ett antal åtgärder som om de genomförs av byggherren kan vara en anledning till sänkta parkeringsnormer.

- **Bildelningstjänst** - Införande av bildelningstjänst, t ex bilpool, är ett grundkrav för att parkeringsnormen ska kunna sänkas. Medlemskap i bildelningstjänsten garanteras för de boende och inkluderas i hyran/avgiften under minst 3 år.
- Nyttja **gemensamhetsanläggningar** för parkering.
- **Parkeringsavgifter** – De som nyttjar bilparkering får betala den verkliga kostnaden för anläggande och drift av denna, inklusive markvärde.
- Boendet **marknadsförs** som bilfritt eller med möjlighet till hållbart resande.
- **Startpaket för nyinflyttade** - cykelkarta, SL-kort (minst ett månadskort i SL-trafiken ingår vid inflyttning), info om kollektivtrafiken, cykelrum och andra mobility management- åtgärder som görs i samband med exploateringen med mera.
- **Cykelpool** med lådcyklar och elcyklar.
- **Inomhusparkering för cyklar** med automatiska dörröppnare, mekarverktyg etcetera.
- Gratis **kollektivtrafikkort** till de boende.
- Särskilda rum (kylrum) eller postfack för **hemleveranser**.
- **Uppföljning** av bilnehav samt parkerings- och trafiksituation.

Flexibla parkeringsnormer vid nybyggnation av verksamheter

En studie av kommunanställdas resvanor<sup>4</sup> i Botkyrka kommun visar att nästan 50 % kör bil till arbetet. Detta trots att majoriteten har möjlighet att gå, cykla eller åka kollektivt. Det är ett uttalat mål att bilresor till arbetsplatser ska minska. Det finns även stor potential att minska den typen av resor. Därför finns det anledning att styra parkeringsnormen för anställda utifrån denna målsättning.

Forskningen visar tydligt att det som betyder mest för valet av bil som transportmedel är parkeringsmöjligheterna vid arbetsplatsen; utbudet och avgiften. Det är också betydligt enklare att genom olika åtgärder påverka människors färdmedelsval på arbetsresan än att påverka bilinnehavet och parkeringsbehovet vid bostaden.

Genomförandet av en ”**grön resplan**” kan vara ett sätt för byggherren att påverka behovet av parkering. Gröna resplaner är åtgärdspaket som implementeras av arbetsgivare för att uppmuntra till ett förändrat resmönster hos anställda och besökande som reser till företaget. 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 med mera.

---

<sup>4</sup> Intern resvaneundersökning 2014, Botkyrka kommun

Krav på att gröna resplaner upprättas, kan kommunen ställa när kommunen äger marken i samband med markanvisningar. Om kommunen inte äger marken kan den gröna resplanen istället vara ett förhandlingsargument i samband med planprogram, detaljplanläggning eller bygglovsansökan. Exempelvis kan kommunen tillåta bebyggelse med högre täthet eller lägre parkeringsnormer i utbyte mot att byggherren vidtar olika mobility management-åtgärder enligt en på förhand beslutad handlingsplan.

En grön resplan kan tas fram för en enskild arbetsplats eller för ett större arbetsplatsområde, vid nybyggnation eller för befintliga verksamheter.

Exempel på innehåll i den gröna resplanen:

- Införande av **parkeringsavgifter** på arbetsplatsen (önskvärt att det innebär en kostnad för användaren för varje gång som parkering sker och ingen rabatt ges för dem som parkerar ofta genom t ex månadsabonnemang). Införande av parkeringsavgifter för anställda är ofta en förutsättning för att parkeringsnormen ska kunna sänkas.
- Avgifterna från parkering går tillbaka till en **mobilitetsfond**. Denna kan användas för olika typer av åtgärder som främjar gång, cykling och kollektivtrafik, till exempel luftpump för cykel, mekarverktyg eller subventionerade kollektivtrafikkort.
- Framtagande eller översyn av **resepolicyn** för att denna ska stödja hållbart resande.

För tjänsteresor erbjuds olika alternativ till egen bil:

- **Tjänstecyklar av god kvalitet** (till exempel elcyklar) till de anställda.
- **Tjänstebilpool** som minimerar behovet av att pendla med egen bil till jobbet för att den behövs i tjänsten.
- **Årliga tävlingar**, till exempel cykla till jobbet.
- **Genomföra årliga ”prova på”-kampanjer**, till exempel testresenärskampanjer för kollektivtrafik och testtramparkampanjer för cykling.
- **Bra dusch- och omklädningsrum** för att underlätta för cyklister.
- **Individuell transportrådgivning** till de anställda.
- **Marknadsföringskampanjer** av alternativa sätt att ta sig till företaget.
- **Arbetsgivaren betalar för eller subventionerar kollektivtrafikkort till anställda.**
- Installation av **telefon- och videokonferensutrustning** samt policy som uppmuntrar användande av denna.
- De anställda tillåts att **arbeta hemifrån**.

Storleken av reduktionen bedöms i varje enskilt fall.

För att kommunen ska kunna acceptera en sänkning av parkeringsnormen vid nybyggnation av verksamheter skrivs vanligtvis ett långsiktigt avtal mellan kommunen och byggherren där den senare garanterar att en grön resplan tas fram av hyresgästerna/arbetsgivarna 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 parkeringsnormen för exploateringen. Gröna resplaner och reglering av parkering vid befintliga verksamheter behandlas i 2.14 Parkering vid kommunala verksamheter och arbetsplatser.

### **Parkering på annan fastighet och samnyttjande**

Bilister har varierande behov och gör anspråk på parkering i olika omfattning och under olika tider på dygnet. Om flera användargrupper kan samnyttja samma parkeringsplatser skapas ett mer effektivt utnyttjande jämfört med om varje bil ska ha sin egen tilldelade parkeringsplats. I blandad stadsbebyggelse kan samnyttjandet reducera behovet av parkeringsplatser med upp till 30 procent<sup>5</sup>. I vilken grad en parkeringsanläggning kan samnyttjas beror främst på sammansättningen av verksamheter i området och beläggningen under olika tider på dygnet. 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 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. Samnyttjande bör generellt inte tillämpas för boendeparkering. För att möjliggöra för boende att lämna bilen hemma bör de säkerställas en plats där bilen kan stå kvar hela dygnet. Däremot kan gärna flera bostadsbebyggelser samnyttja en gemensam parkeringsanläggning för att skapa effektivare utnyttjande.

### **Reglering av gatuparkering**

Den viktigaste anledningen till att parkeringen i första hand ska anordnas på kvartersmark är att bilparkering inte ska subventioneras av kommunen, vilket blir fallet då kommunal mark används för parkering och kommunala medel används för drift, underhåll och övervakning av dessa. Det är också en fråga om huruvida parkerade bilar hör hemma i attraktiva stadsmiljöer. Den yta som upptas av gatuparkering kan i många fall ofta användas till gående, cyklister eller möblering/planteringar istället.

---

<sup>5</sup> Samnyttjande mellan bostäder, kontor och butiker. Källa: Malmö stad, 2010. *Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö*.

De flesta gatuparkeringar i Botkyrka idag förekommer i villaområden där boende och gäster kan parkera sina fordon.

Under perioden 1/11-1/5 råder vinterförbud på många gatuparkeringar i kommunen. Vinterförbud innebär att parkering på gatumark förbjuds under en eller flera dagar per vecka under vintertid. Vinterförbuden finns för att framkomligheten och vinterväghållningen inte ska påverkas.

### **Tidsreglering av parkering**

På allmän platsmark används i Botkyrka idag parkeringsskiva utan avgift. Besöksparkeringar med tidsbestämmelser längre än 4 timmar riskerar att användas som boendeparkering. Det finns besöksparkeringar i kommunen som tillåter 24 timmars parkering och kommunens interna utredningar visar på att dessa parkeringar faktiskt används till större utsträckning av boenden i området.

Med anledning av detta har kommunen ändrat på tidsbegränsningen på många parkeringar. De flesta parkeringar har gjorts om till 1-4 timmars parkeringar med parkeringsskiva. En del har gjorts om till 12-timmars parkeringar. Dessa regleringar har medfört lägre beläggningsgrad på de flesta parkeringar och att långtidsuppställda fordon försvunnit.

### **Parkeringsavgifter**

Tillsammans med tidsreglering av parkering är parkeringsavgifter en viktig åtgärd i arbetet med att minska bilanvändningen och reducera lokal samt global miljöbelastning.

Kommunens rätt att avgiftsbelägga parkering på gatumark regleras i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser 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.”*



I genomsnitt står en bil parkerad i 23 av dygnets timmar, ofta utan att användaren betalar för det.<sup>6</sup> Uppställningstiden medför samhällskostnader, den kostar att anlägga, att underhålla och det finns även en alternativkostnad i form av markvärdet för alternativt nyttjande. Gratisparkering är en form av subventionering. En stor andel parkeringsplatser är i dag på ett eller annat sätt subventionerade. Kostnaden för att subventionera parkering slås ut på hyror, löner, fastighetspriser och varupriser vilket innebär att alla betalar. Detta medför en alltför hög efterfrågan på parkering. Genom att införa avgifter kan efterfrågan begränsas på den aktuella platsen. Även om denna princip gäller vid bostaden så är det främst vid andra målpunkter avgifter kan bidra till att begränsa bilanvändandet.<sup>7</sup>

Parkeringsavgifter måste införas inom ett helt område eller zon samtidigt. Såväl arbetsplatsparkering, infartsparkering, besöksparkering och boendeparkering ska ingå, för att inte flytta problemen till annan plats. Hur införande av parkeringsavgifter ska gå till behöver utredas vidare.

Kostnaden för att använda parkering bör spegla den faktiska kostnaden för tillhandahållande av parkering. Genom att bara de som verkligen behöver bilen använder denna, frigörs yta både på parkeringar och vägar och samtliga transportmedel kan bli mer effektiva.

### **Infartsparkering**

Syftet med infartsparkering är huvudsakligen att förenkla vardagspusslet med hämtning och lämning på väg till och från arbetet. Med infartsparkering för bil skapas större flexibilitet i resan till och från stationen. I vissa fall kan infartsparkering ersätta en längre ressträcka med bil. Samtidigt väljer många att åka bil istället för att gå, cykla eller åka kollektivt till stationen. Lokala busslinjer kan på så sätt tappa sitt resandeunderlag samtidigt som biltrafiken ökar i bostadsområdena.

---

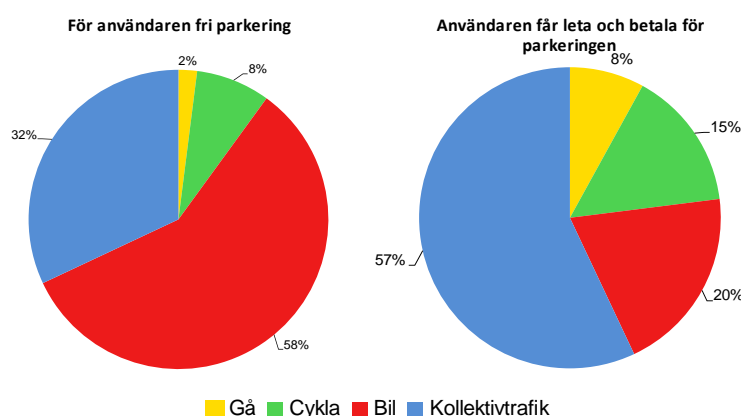
<sup>6</sup> TØI. 2011. *Parkeringsavgift*. Tiltakskatalog.no

<sup>7</sup> TØI. 2011. *Parkeringsavgift*. Tiltakskatalog.no

Totalt finns ca 750 infartsparkeringsplatser vid Tumba och Tullinge station, motsvarande ca 20 000 kvm. Beläggingsgraden vid dessa infartsparkeringar har ökat stadigt under åren och är i dagsläget ofta helt fullbelagda under dagtid<sup>8</sup>. En anledning till detta är att infartsparkeringarna inte enbart nyttjas av pendelparkerare utan även av boende samt anställda i närområdet. I Huddinge kommun har man sett att knappt hälften av platserna används av infartsparkerare<sup>9</sup>. En utredning om reglering av infartsparkeringar behöver göras samtidigt som reglering i zon A utreds. Kontakt behöver även tas med närliggande kommuner samt Trafikförvaltningen. För att säkerställa att platserna reserveras för kollektivtrafikresenärer bör parkeringsavgifter införas där SL-kort ger tillgång till rabatterad biljett. Efter införande av avgifter bör en ny översyn göras av efterfrågan på infartsparkeringsplatser.

### Parkering vid kommunala verksamheter och arbetsplatser

Nästan 50 % av de anställda i Botkyrka kommun reser till arbetet med bil. Även på kortare resor (mindre än 2 kilometer) görs nästan en femtedel av resorna med bil<sup>10</sup>. Gratis parkering vid arbetsplatsen är en central förutsättning för valet av bil till arbetsplatsen<sup>11</sup>. Figur 2 nedan visar hur tillgången till parkering vid arbetsplatsen påverkar val av färdmedel vid några arbetsplatser i Kista.



Figur 3. Sex av tio personer med fri parkering åker regelbundet bil till arbetet. För de som betalar för sin parkering är motsvarande andel två av tio. Källa: Skillnad i resmönster vid arbetsplatser, undersökning med 1600 personer i Kista, Stockholm (SATSA 2011).

<sup>8</sup> ÅF har sedan 2003, fyra gånger per år, undersökt beläggingsgraden på infartsparkeringarna i Stockholms stadsdelar. Undersökningen visar att det ofta är fullbelagt på nästan alla infartsparkeringar i Botkyrka kommun med undantag för infartsparkeringen vid Alfa Laval där gångavståndet är ca 300 meter till pendeltågsstationen.

<sup>9</sup> Infartsparkeringar för bil i Huddinge kommun, Atkins 2011.

<sup>10</sup> Intern resvaneundersökning 2014, Botkyrka kommun

<sup>11</sup> TØI. 2011. *Parkeringsavgift*. Tiltakskatalog.no

Beteendepåverkande åtgärder ska genomföras för att påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Större kommunala verksamheter bör införa ”gröna resplaner” där de erbjuder olika mobility management- åtgärder till de anställda. Exempel på åtgärder som kan ingå är till exempel att verksamheten ordnar eller deltar i kampanjer för gång-, cykel- och kollektivtrafik, subventioner av SL-kort, utrustning och policy som möjliggör att arbeta hemifrån eller ha videokonferenser, erbjuda individuell resevägledning med mera. Utvärderingar har visat att resplaner som innehåller ekonomiska incitament såsom parkeringsavgifter vid arbetsplatser ger större minskningar av biltrafiken än resplaner utan ekonomiska incitament.<sup>12</sup>

Arbete med avgifter och gröna resplaner innebär inte bara att kostnaderna för bilparkering minskar. Det kan också leda till friskare personal med färre sjukskrivningar som följd.

Då många parkeringsplatser ofta är privatägda kan inte kommunen direkt besluta om dessa. Kommunen kan istället gå före och ta ut avgift för all parkering som upplåts till de anställda som arbetar inom kommunen och sedan uppmantra andra verksamheter att följa deras exempel. Det ska kosta för varje tillfälle man parkerar och ingen rabatt ska ges för att man parkerar ofta, t ex genom en rabatterad fast månadskostnad. Detta för att ge incitament till minskat bilpendlande. Attraktiva cykelparkeringar vid arbetsplatsen samt omklädningsrum och dusch är därmed viktiga investeringar som bör genomföras för att uppmantra anställda att ta cykeln till jobbet.

### **Lastbilsparkering**

Botkyrka kommun har i många år haft parkeringsförbud för lastbilar på allmän platsmark 06:00-18:00 alla dagar. Detta har undanröjt problem med parkeringar på gatan som försämrar sikt och framkomlighet för väghållningsfordon samt övriga trafikanter.

Önskemål från företagare som är bosatta i kommunen förekommer i viss utsträckning där det inte finns möjlighet att ställa lastbilen. Lastbilsparkering har hänvisats till industriområden, dock finns problemet att det på industriområdena råder parkeringsförbud på gator och i Eriksbergs industriområde är hela området belagt med zonförbud.

En lösning på detta är att (eventuellt avgiftsbelagd) gatuparkering i industriområden tillåts i större utsträckning och att de gator där enstaka parkeringsförbud gäller, tillåts för nattparkering.

### **Avlämningsplatser**

En effektiv avlämningsplats vid skolor och verksamhetsområden kan underlätta trafiksituationen avsevärt under rusningstid. En busshållplats kan i undantagsfall utgöra en avlämningsplats i mån av utrymme då bussar inte förekommer med alltför täta tidsintervall, det vill säga om inte avlämningar kolliderar med busstidtabellen.

---

<sup>12</sup> Uppsala kommun, 2014. *Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun.*

Avlämningsplatser bör finnas tillgängliga på tomtmark vid skolor och verksamheter för att inte belasta vägnätet och för att undvika köer. Vid skolor ska man i samband med att man utreder avlämningsplatser även utreda gång- och cykelvägarna till skolan för att öka andelen barn som går eller cyklar till skolan. En avlämningsplats kan utgöra en vändplats där parkeringsförbud råder.

### **Zonförbud gällande parkeringar**

I kommunen råder det zonförbud i flertalet områden. En sådan metod har sina fördelar i att ingen skyltning krävs efter varje korsning. Nackdelen med denna lösning kan vara att besökande till dessa områden missar zonskyltar och felaktigt parkerar på gatan. Därför ska kommunen utöka skyltningen där zonförbud finns för att underlätta parkering för besökare.

### **Tillstånd och dispenser för rörlig och för stillastående trafik**

Kommunen kan utfärda tillfälliga, tidsbegränsade färd- och parkeringstillstånd samt dispenser avseende rörlig trafik vid till exempel trafikstörande arbeten och i terräng, men även för tunga, långa och breda transporter. Som exempel kan även serviceutrustade fordon som behöver parkera nära tillfälliga arbetsplatser samt godstransporter i samband med service kan få parkerings- och/eller färdtillstånd. Företag som har mobila matförsäljningsställen kan få nyttoparkeringstillstånd och en rutin för detta kommer att utarbetas vidare.

Kommunens parkeringsentreprenör kan utfärda parkeringstillstånd på kommunal kvartersmark, enligt särskild rutin som kommer att utarbetas vidare. Riktlinjer för uttag av avgift för samtliga ovan nämnda tillstånd och dispenser kommer att ses över och utarbetas framöver.

