

STYRDOKUMENT I BOTKYRKA KOMMUN

Parkering i Botkyrka kommun

Strategi
Program
Plan
Policy
Riktlinjer
Regler



Diarienummer: SBF/2012:54

Dokumentet är beslutat av: Samhällsbyggnadsnämnden

Dokumentet beslutades den: 4 april 2017

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

Dokumentet gäller till den: 4 april 2022

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

| | |
|--|----|
| 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 kollektivtrafikhärlägen | 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 samverka 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 kollektivtrafiknära lägen

Det är i de mest kollektivtrafiknära lägena 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 kollektivtrafiknära lägena 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.

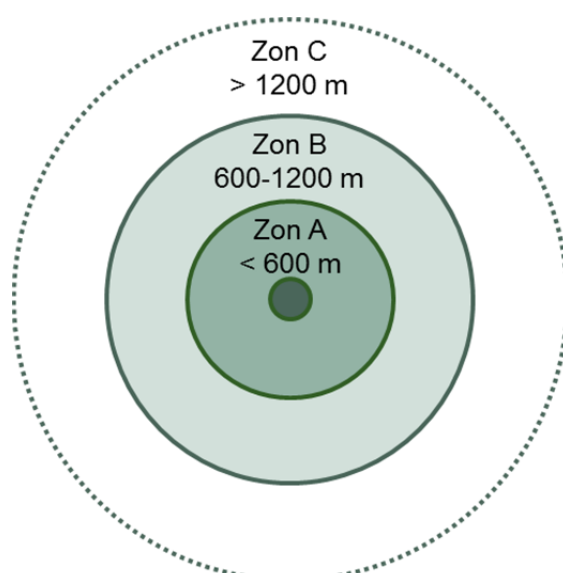
Det ska vara tydligt för såväl boende som besökare och näringsidkare var det finns parkering i kommunen samt regleringen av denna. Utifrån detta ska det vara enkelt att planera sin resa utifrån gällande förutsättningar. En god sammanvägd tillgänglighet uppnås genom att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik 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 kollektivtrafikhärlägen

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 kollektivtrafikhärlägen 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 kollektivtrafikhärlägen.

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

Bildningstjänst – 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.¹

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.²

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.

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

² 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.³

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.

³ 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 bilnehavet⁴ i Stockholms län syns till och med en minskning under de senaste åren.⁵

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.

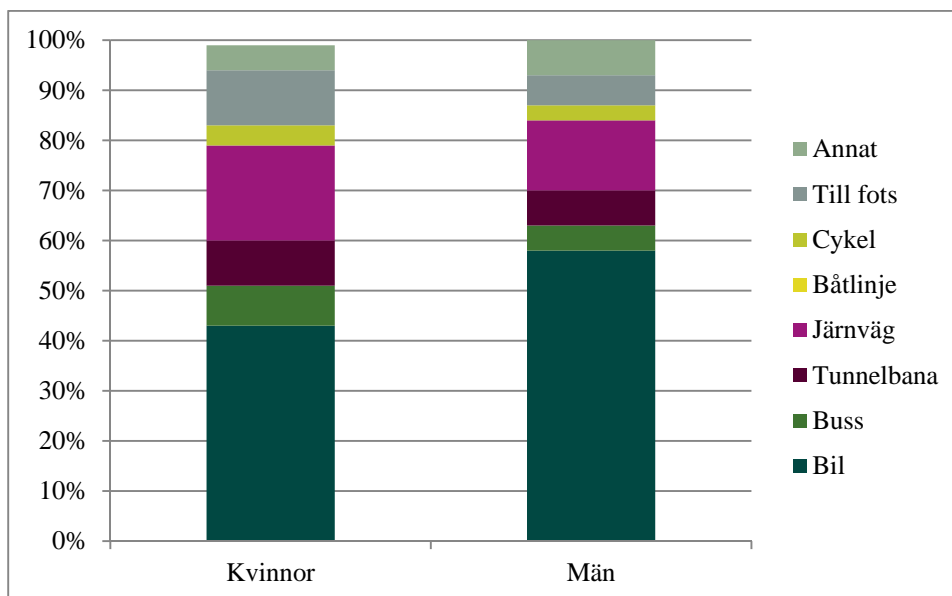
Män åker bil i betydligt större utsträckning än kvinnor, medan kvinnor går och åker kollektivt i högre grad. Det är också tydligt att medelålders och äldre (40+) är de som åker mest bil, medan yngre åker mer kollektivt. Detta gäller såväl Botkyrkaborna som länet som helhet.⁶

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

⁵ Fakta om SL och länet 2013.

⁶ Resvanor i Stockholms län 2015. Trafikförvaltningen.

En fjärdedel av bilresorna är kortare än 3 kilometer⁷. 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.

⁷ RVU 2004 och Cykelplan för Botkyrka kommun 2004.

