

Parkeringsplan

för Sollentuna kommun

Antagen av kommunfullmäktige 2020-09-17



SOLLENTUNA KOMMUN

www.sollentuna.se

Bakgrund

Sollentuna kommun befinner sig i en process av tillväxt där både den egna kommunen och regionen växer. Detta ställer krav på kommunens övergripande planering för att tillväxten ska vara långsiktigt hållbar. I takt med att Sollentuna växer ökar konkurrensen om mark i kommunens centrala lägen där mål om förtätning och attraktiva stadsmiljöer kan komma i konflikt med efterfrågan på parkeringsplatser.

Sommaren 2014 tog dåvarande trafik- och fastighetskontoret fram ett underlag som syftade till att förbättra kunskapen om parkeringssituationen i Sollentuna. Resultatet visade att det fanns en problematik i hur och av vilka de befintliga parkeringarna användes. Problematiken gällde exempelvis infartsparkeringar, där en stor del av de som parkerade inte var tåg-/busspendlare utan boende eller arbetande i närområdet. Parkeringarna användes alltså inte av de som parkeringarna i första hand var avsedda för.

I Sollentuna ansvarar kommunen för en mängd parkeringsplatser men hittills har det saknats en samlad bild och tydliga riktlinjer för hur parkeringsfrågor ska hanteras. Sollentuna är i behov av ett planeringsdokument som ger vägledning för hur parkeringen ska ordnas i kommunen. En parkeringsplan blir ett viktigt strategiskt dokument för hur parkeringsfrågor bör hanteras i ett längre perspektiv och kan därmed även bidra till att regleringen av parkeringsplatser blir mer enhetlig i kommunen.

Mot bakgrund av ovan har tidigare trafik- och fastighetsnämnden (nuvarande natur- och tekniknämnden) samt kommunstyrelsen och kommunfullmäktige beslutat att ta fram en parkeringsplan för Sollentuna kommun. Parkeringsplanen ska vara ett styrande planeringsdokument som i första hand riktar sig till kommunens planerare och beslutsfattare.

Parkeringsplanen innebär att arbetet med parkeringsfrågor i Sollentuna kommun blir mer omfattande än tidigare. För att Parkeringsplanens åtgärder och utredningar ska kunna genomföras krävs att resurser avsätts. Parkeringsplanen innebär även att arbetet med drift och underhåll kommer att öka. Även detta måste planeras för i kommande budgetar och därefter i verksamhetsplaneringen.

Detta är version 2 av parkeringsplan för Sollentuna kommun. I denna version har parkeringstal för nyproduktion och zonindelning utvecklats och arbetats in, samt att revidering av tidplan gjorts. Planen antogs av kommunfullmäktige 2020-09-17.

Innehåll

Bakgrund	2
Disposition	4
Inledning	5
Bakgrund om parkering	6
Syfte med en parkeringsplan för Sollentuna kommun	9
Avgränsning	9
Organisation och arbetssätt	9
Styrande dokument	10
Nulägesbeskrivning	12
En växande kommun	12
Resvanor i Sollentuna	13
Hållbara transporter och effektiv parkering i mobilitetshus	14
Parkering i Sollentuna	15
Målbild	21
Mål	21
Handlingsplan	23
1. Parkeringsplanen ska bidra till en attraktiv stadsmiljö	23
2. Parkeringsplanen ska bidra till en effektiviserad markanvändning	25
3. Parkeringsplanen ska bidra till en ökad tillgänglighet och tydlighet	26
4. Parkeringsplanen ska bidra till att främja hållbara färdmedel	28
Fortsatt arbete - Genomförande av parkeringsplanen	29
Bilagor	30
Bilaga 1 - Parkeringszoner	30
Bilaga 2 - Parkeringstal vid nyexploatering	33
Områdesindelning	34
Parkeringstal för cykelparkering	34
Parkeringstal för bilparkering	36
Möjlighet till avsteg från parkeringstalen	39
Exempel på mobilitetsåtgärder för flerbostadshus	40
Exempel på mobilitetsåtgärder för verksamheter	41
Uppföljning och ansvar	41



Disposition

Sollentunas parkeringsplan har delats in i sex olika kapitel och två bilagor. Nedan följer en kort beskrivning av dispositionen.

- **Inledning:** Beskrivning av bakgrund till parkeringsfrågan, beskrivning av behovet och syftet med en parkeringsplan för Sollentuna, arbetssätt och förutsättningar.
- **Nulägesbeskrivning:** Beskrivning av dagens parkeringssituation i Sollentuna.
- **Målbild:** Beskrivning av önskad situation för Sollentuna kommuns parkeringsytor.
- **Målområden:** Beskrivning av de målområden som har tagits fram för parkeringsplanen för att uppfylla målbilden.
- **Handlingsplan:** Beskrivning av de åtgärder som ska genomföras i Sollentuna.
- **Fortsatt arbete/efterord:** Det avslutande kapitlet beskriver hur arbetet med parkering kommer att fortsätta framöver i Sollentuna.

Dokumentet har två bilagor. En bilaga med parkeringszonerna som avser parkeringen på allmän platsmark. Den andra bilagan omfattar parkeringstal vid ny exploatering.

Inledning

Sollentuna kommun har ett övergripande mål om hållbar och konkurrenskraftig tillväxt. Hållbar tillväxt ur ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv gäller när vi planerar och bygger Sollentunas framtid. Parkeringsplanen ska bidra till detta.

Det övergripande målet är ett transportsystem som tillgodoser Sollentunabornas och näringslivets behov av resor och transporter idag och i framtiden, vilket understöds av kommunens översiktsplan, klimatstrategi och trafikpolicy. För att uppnå detta och lyckas kombinera varierade intressen och på ett effektivt sätt utnyttja den mark som finns tillgänglig i Sollentuna är principer för parkering ett viktigt styrmedel. För att hålla ihop det arbetet krävs en övergripande parkeringsplan med mål och åtgärder för att styra utvecklingen mot målen.

Sollentuna är en del av den växande Stockholmsregionen. Med sitt gynnsamma läge i regionen är kommunen attraktiv att bo och verka i. Allt fler väljer att bosätta sig i Sollentuna och kommunens invånarantal har ökat markant under de senaste åren. Detta ställer krav på en fungerande planering för att möta invånarnas behov av bostäder och service. Den ökande inflyttningen till Sollentuna kommer även att ställa krav på förbättringar och utveckling inom trafik- och infrastrukturområdet. Parkering är ett viktigt verktyg för att uppnå detta.

Det finns en omfattande potential i att effektivisera och mer utnyttja befintligt parkeringsbestånd. Parkering som styrmedel är därför en underutnyttjad potential i Sollentuna som kan underlätta kommunens arbete med hållbar samhällsutveckling och samtidigt underlätta för medborgare och näringslivet. För att uppnå de mål som har formulerats för parkering finns ett antal verktyg som på olika sätt kan reglera och påverka efterfrågan på parkeringsplatser.

Bakgrund om parkering

Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Planering och reglering av parkeringsplatser är ett av kommunens viktigaste verktyg för att styra trafiken, både på kort och på lång sikt. De avgifter och andra regleringar som kommunen väljer att ha på sina parkeringsplatser har stor betydelse för efterfrågan på parkering, färdmedelsval och destinationsval. Parkeringsregleringar kan ge flera fördelar redan på kort sikt genom minskad trängsel, minskad miljöbelastning och ökad tydlighet. I ett längre perspektiv kan en tydlig parkeringspolitik minska behovet av egen bil.

Verktyg för parkering

För att på olika sätt reglera och påverka efterfrågan på parkeringsplatser finns ett antal verktyg som kommuner kan använda sig av.

Förbud mot att stanna eller parkera

Förbud mot att stanna eller parkera är vanliga regleringar som används för att säkerställa en god framkomlighet och trafiksäkerhet. Det innebär att en plats eller sträcka regleras så att fordon inte tillåts att stanna eller parkera där de skymmer sikt eller orsakar problem för andra fordon att ta sig fram. Exempel på platser där förbud mot stannande eller parkering kan behövas är backkrön, kurvor eller andra platser med skymd sikt, och gator med begränsad bredd, vändplatser eller sträckor där vissa typer av fordon med större utrymmesbehov behöver kunna ta sig fram.

Avgiftsreglering

Parkeringsavgifter är ett effektivt sätt att skapa omsättning på parkeringsytor. Det leder till en bättre användning av parkeringsplatserna och till en ökad tillgänglighet. Parkeringsavgifter kan även användas för att styra parkering från gatumark till parkeringsanläggningar genom att ta ut en lägre avgift i anläggningarna än på gatan. På så vis uppmuntras parkering i parkeringsanläggningar vilket innebär att attraktiv och värdefull gatumark kan frigöras för andra ändamål än parkering. Avgiften för parkering bör relateras till värdet på den mark där parkeringsplatsen är belägen. Den bör också relateras till närliggande parkeringsplatsers avgifter.

Tidsreglering

Beroende på parkeringsplatsers placering i anslutning till funktioner och målpunkter behöver parkering ske olika länge. Tidsreglering är därför ett verktyg för att skapa en ändamålsenlig parkering på specifika platser, som inte tas upp av långtidsparkerade fordon.

Vid tidsreglering kan olika former av parkering användas. Nedan listas några exempel.

- Korttidsparkering för angöring (påstigning, avstigning, lastning och lossning).
- Korttidsparkering för besök till boende och handel.
- Heldagsparkering för parkering vid infartsparkering.
- Dygnsparkering för parkering vid längre besök.

Parkering som kräver längre uppställning, exempelvis boendeparkering och arbetsparkering, bör lokaliseras till kvartersmark.

Zonindelning

Zonindelning innebär att ett område delas in i zoner med olika parkeringsregleringar, till exempel olika avgiftsnivåer. Därmed kan parkeringen styras från centrala lägen till längre ut från centrum vilket innebär att värdefull mark kan användas för andra syften än parkering.

Zonindelning ger även en enhetlig och tydlig bild av vilka avgifter och parkeringsregler som gäller i ett större område.

Parkeringsanläggningar

Parkeringsanläggningar är ett sätt att effektivisera användningen av mark i kommunen. I utvecklingsområden bör parkeringsanläggningar utformas som parkeringshus och garage. Detta eftersom parkeringshus och garage tar mindre utrymme än markparkeringar och passar bättre in i stadsbilden. Parkeringsanläggningar behöver inte nödvändigtvis ligga i direkt anslutning till målpunkter.

För att styra parkeringen till gemensamma anläggningar bör avgiften vara lägre i parkeringsanläggningarna än på gatan. Anläggningarna bör också göras attraktiva så att de upplevs som trygga, säkra och bekväma att parkera i.

Ett bra sätt att öka kapaciteten i parkeringsanläggningar är att samutnyttja parkeringsplatserna. Det innebär att parkeringen används för olika ändamål under olika tider på dygnet, till exempel arbetsparkering på vardagar och inköpsparkering på kvällar och helger.

Infartsparkering

Vid viktiga kollektivtrafikhållplatser, exempelvis pendeltågsstationer, kan parkeringsanläggningar anläggas som infartsparkeringar. Det innebär att bilister kan ersätta en del av resan med kollektivtrafik. Infartsparkeringar kan även fungera som komplement till kollektivtrafiken.

Det är viktigt att infartsparkeringar regleras på rätt sätt. Avgiften ska vara tillräckligt hög för att de som bor på gång- eller cykelavstånd ska undvika att ta bilen till parkeringen, men den ska inte heller vara så hög att resenärerna väljer att ta bilen hela vägen fram till målpunkten. För att undvika att infartsparkeringar används som boendeparkering bör de vara avgiftsbelagda dygnet runt.

Cykelparkering

Cykelparkeringar är ett bra sätt att öka tillgängligheten för cyklister. Det är en viktig del i den totala cykelupplevelsen som har stor betydelse för valet av färdmedel. Det är därför viktigt att komplettera bilparkeringar med cykelparkeringar.

Cykelparkeringar är mer yteffektiva än bilparkeringar. På en vanlig bilparkeringsplats ryms uppemot 10 parkerade cyklar. Det innebär att cykelparkeringar leder till en bättre användning av central gatuumark. Det ger utrymme för en tätare stad med flera funktioner.

Nyttotrafik

Nyttotrafik, angöring och transporter till och från verksamheter utgör en viktig del av transportsystemet. För att trafiken ska fungera på ett bra sätt är det viktigt att distributionstrafiken kan komma nära sina målpunkter. Nya typer av tjänster och andra konsumtionsbeteenden ökar även behovet av ytor för leveranser/angöring. Detta kan innebära exempelvis hemleverans av matkassar, näthandel och andra tjänster. Ett annat exempel för att underlätta för tjänste- och servicefordon är att låta företag ansöka om så kallade nyttoparkeringstillstånd, vilket innebär att fordon får tillåtelse att parkera på ett utökat antal platser jämfört med privata fordon.

Mobilitetsåtgärder

Med mobilitetsåtgärder menas åtgärder som främjar fler färdmedelsval. Det kan vara ett sätt att underlätta resandet med mer hållbara färdmedelsalternativ genom beteendepåverkande och attitydförändrande åtgärder. Det kan innebära att cykling möjliggörs året runt genom väderskyddade parkeringar, flexibla parkeringstal, grön resplan, bilpool, subventionera parkering vid kollektivtrafik samt spridning av information om alternativa sätt att resa och andra åtgärder som gör att kommunens trafiksystem utnyttjas på ett effektivt sätt. Jämfört med andra parkeringsåtgärder är mobilitetsåtgärder ett kostnadseffektivt verktyg.

Parkeringstal för nyproduktion

Parkeringstal för nyproduktion syftar till att säkerställa att ett tillräckligt antal parkeringsplatser för cykel och bil anläggs vid ny exploatering, för att tillgodose parkeringsbehovet idag och för framtiden. Det innebär att kommunen fastställer en undre gräns för hur många parkeringsplatser som ska anläggas kopplat till en specifik fastighet. Ett vanligt sätt att arbeta med parkeringstal är att ha flexibla parkeringstal, baserat på geografiskt läge och typ av byggnation. Det innebär även att exploatörer kan minska parkeringstalet genom att använda sig av mobilitetsåtgärder. Se parkeringstal för nyproduktion.

Andra exempel på verktyg för att uppnå parkeringstalen kan vara att tillämpa parkeringsköp eller avtal med annan fastighet om att lösa parkering där, eller parkeringsreserv. Parkeringsköp/parkeringsavtal innebär att fastighetsägaren köper in sig eller hyr in sig i en befintlig parkeringsanläggning istället för att anlägga egna parkeringsplatser. Det är också möjligt att hyra in sig i annan fastighet med långsiktigt avtal. Därmed synliggörs den faktiska kostnaden för parkeringsplatsen och kommunen har möjlighet att styra parkeringen till parkeringsanläggningar. Parkeringsreserv innebär att exploatörer tillåts understiga parkeringstalen initialt. Om det senare uppstår behov av fler parkeringsplatser kan exploatören köpa in sig i en parkeringsanläggning. Det finns också möjlighet för byggherren att reservera plats för en framtida parkeringsanläggning som initialt används för något annat.



Syfte med en parkeringsplan för Sollentuna kommun

Syftet med Sollentuna kommuns parkeringsplan är att säkerställa att kommunens arbete med parkeringsfrågor sker på ett enhetligt sätt med en tydlig inriktning mot en hållbar parkeringssituation idag och i framtiden. Planen omfattar kvartersmark och allmän platsmark.

Parkeringsplanen ska vara ett styrande och kommunövergripande dokument som i första hand riktar sig till kommunens tjänstemän och beslutsfattare, och ligger till grund för både översiktlig planering, detaljplanering, bygglovgivning och regleringen av kommunal gatumark och kommunens kvartersmark.

Avgränsning

Parkeringsplanen är geografiskt avgränsad till Sollentuna kommuns yta. Parkeringsplanen beskriver vad som ska göras i form av målbild och hur det ska göras i form av handlingsplan. Den riktar sig därmed både till kommunens tjänstemän och till beslutsfattare. Parkeringsplanen behandlar de former av parkering som kommunen har rådighet över, vilket innebär kommunal gatumark, kommunal kvartersmark samt parkering vid exploatering. Detta för att parkering på kvartersmark har stor betydelse för trafiksituationen på gatumark och vice versa.

Organisation och arbetssätt

Under 2017 skapades en projektgrupp bestående av tjänstepersoner från kommunledningskontoret, trafik- och fastighetskontoret samt miljö- och byggnadskontoret (nuvarande samhällsbyggnadsavdelningen) med syfte att ta fram ett förslag på komplettering till parkeringsplanen som inkluderar parkeringstal vid nybyggnation i Sollentuna kommun. I detta arbete inkluderades även omarbetning av parkeringsplanen för att tydliggöra och underlätta användningen av dokumentet.

Styrande dokument

I detta avsnitt följer en beskrivning av de styrdokument som berör parkeringsfrågan i Sollentuna kommun.

Översiktsplan 2012 aktualitetsförklarad 2018-05-17

Bostäders och verksamheters parkeringsbehov ska lösas inom kvartersmark. Parkering på allmän plats såsom kantstensparkering är avsedd för besöksparkering. Vid detaljplaneläggning och bygglovsprövning ska parkeringsbehovet redovisas i varje enskilt fall.

Översiktsplan för Sollentuna kommun – samrådsversion 2017-09

Sollentuna kommuns översiktsplan beskriver en tydlig vision om att verka för ett långsiktigt hållbart samhälle. Översiktsplanen syftar till att styra bebyggelse främst till stationsnära områden och kommundelscentrum där tillgången till kollektivtrafik är god. I översiktsplanen anges även att utsläppen av växthusgaser bör minska med 40 procent fram till år 2020. Till år 2050 ska nettoutsläppen av växthusgaser vara noll. Detta ska bland annat uppnås genom satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. I översiktsplanen anges bland annat att framkomligheten för gående och cyklister ska prioriteras framför andra transportslag vid lokala resor. Vad gäller kollektivtrafiken ska kommunen skapa attraktiva kommunikationsstråk där kollektivtrafik prioriteras. Vidare anger översiktsplanen att det råder stor konkurrens om mark i kommunens centrala lägen. Marken behöver användas effektivt vilket innebär att markparkeringar i möjligaste mån ska undvikas alternativt samutnyttjas.

Klimatpolicy för Sollentuna kommun

Sollentuna har tagit fram en klimatpolicy som fungerar som vägledande dokument i kommunens klimatarbete. Syftet med klimatpolicy är att skapa ett brett engagemang i klimatfrågor och att minska utsläppen av växthusgaser. Klimatpolicyn förutsätter åtgärder som minskar trafikens klimatpåverkan. I detta ingår att möjliggöra för transporter med liten klimatpåverkan. Parkering är ett viktigt styrmedel för detta.

Sollentunas trafikpolicy

Sollentuna har antagit en trafikpolicy som ger en långsiktig och gemensam målbild för trafiksystemet. Trafikpolicyn har en prioriteringsordning gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras före nyttotrafik och biltrafik. Målsättningen är att policyn ska bidra till att Sollentuna blir en mer tillgänglig kommun för alla där invånare, besökare och arbetande lättare kan ta sig till det som Sollentuna och regionen har att erbjuda. Parkering har en framträdande roll i trafikpolicyn. En effektiv parkeringshantering lyfts fram som en viktig del i ett hållbart transportsystem. Rätt utfört kan arbetet med parkering bidra till att uppfylla de mål som formuleras i trafikpolicyn och som ligger till grund för målen i denna parkeringsplan. En väl genomtänkt parkeringsplan kan bidra till minskade utsläpp och ett mer effektivt markutnyttjande, till att skapa mer attraktiva platser för sociala möten och till att utbudet blir mer marknadsanpassat genom en förändrad prissättning.

Cykelplan för Sollentuna kommun

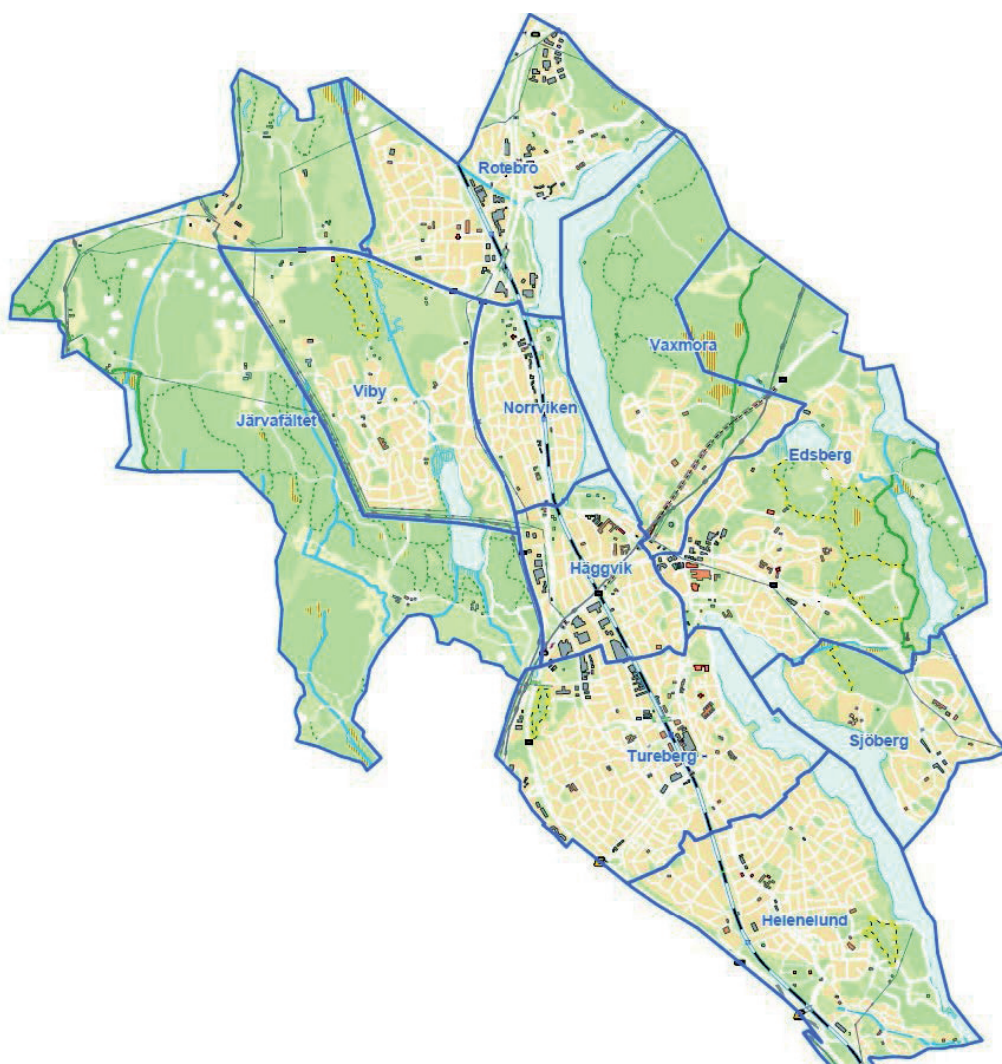
Cykelplanen är kommunens styrdokument som beskriver det omfattande arbetet med cykelfrågor i Sollentuna. Målet för cykeltrafiken i Sollentuna är att användningen ska öka under alla tider på året. År 2030 ska 20 procent av alla resor ske med cykel. Cykelplanen beskriver hur alla förvaltningar ska arbeta mot att uppnå dessa mål. Bland annat ska servicen för cyklister vara god under hela resan, vilket innefattar en tillgänglig, attraktiv och säker cykelparkering vid alla bostäder, verksamheter och målpunkter. Cykelplanen antogs av kommunfullmäktige i december 2014. En revidering av cykelplanen pågår.



Nulägesbeskrivning

Sollentuna har vuxit fram i etapper. Det innebär att kommunen har en skiftande karaktär vad gäller bebyggelse, från tätbebyggda kommundelscentrum till glesare villastad. Kommunen är uppdelad i tio kommundelar med olika förutsättningar för parkering, se karta nedan.

I takt med att Sollentuna växer och invånarantalet ökar kommer det att ställas högre krav på ett strategiskt tänk vad gäller parkeringsfrågor. För att kunna ta fram en lämplig och väl anpassad parkeringsplan är det viktigt att beskriva hur parkeringen fungerar i nuläget. I detta avsnitt ges en sammanfattad beskrivning av parkeringssituationen i Sollentuna.

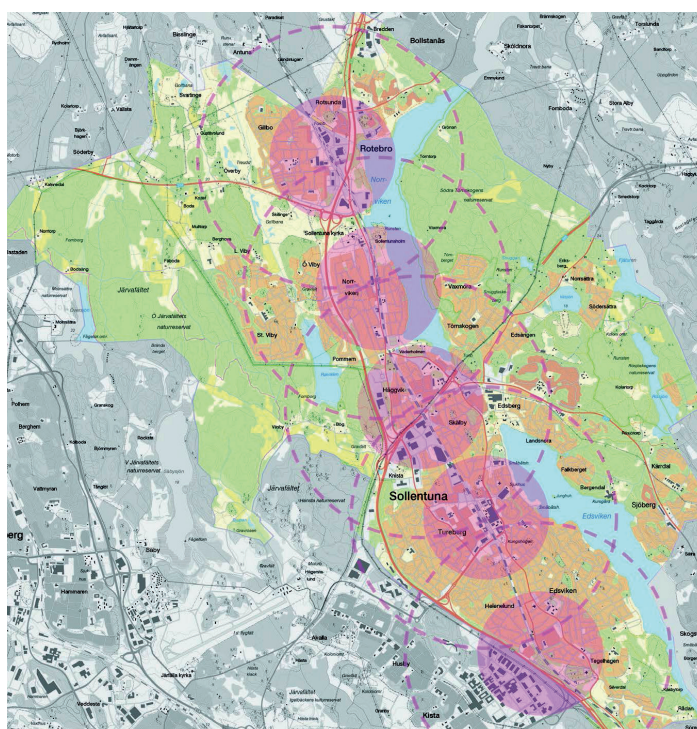


En växande kommun

Sollentuna är en av Sveriges mest snabbväxande kommuner. Enligt den senaste befolkningsprognosen för Sollentuna beräknas antalet invånare i kommunen fortsätta öka även i fortsättningen. Mellan år 2018 och 2028 beräknas befolkningen öka med omkring 7600 personer. År 2028 beräknas antalet invånare i kommunen uppgå till över 80 000 personer.

Resvanor i Sollentuna

Med sitt centrala läge i Stockholmsregionen är Sollentuna en kommun med goda kollektivförbindelser. Pendeltågslinjen fungerar som en viktig länk, både mellan kommundelar inom Sollentuna och till övriga kommuner i regionen. Närheten till pendeltåget innebär att möjligheterna att resa med kollektivtrafik är goda. En stor del av invånarna i Sollentuna bor inom två kilometer från närmaste pendeltågsstation och centrumområde. Det är ett avstånd där gång och cykel har stora möjligheter att ersätta bilen. Många Sollentunabor arbetar dessutom inom eller på nära avstånd från kommunen, exempelvis vid Kista Science City, vilket innebär att de har goda möjligheter att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetet. Kartan nedan visar avstånd från Sollentunas pendeltågsstationer. Heldragen cirkel har en radie på en kilometer. Streckad cirkel har en radie på två kilometer. År 2017 var bilinnehavet i kommunen 474 bilar per 1 000 invånare vilket kan jämföras med genomsnittet för Stockholms län där bilinnehavet är 404 bilar per 1 000 invånare. Turtätheten på pendeltåget är 8 tåg i timmen, ett tåg var 7,5 minut vardagar kl. 6-21 och helger kl. 9-19, i övrigt 15 min trafik, tågen stannar på alla fem pendeltågsstationerna. Det är en förbättring både när det gäller turtätheten i rusningen, mellantrafik och lågtrafik och att alla tåg gör uppehåll för passagerarutbyte på alla stationer.



Våren 2019 genomförde Sollentuna en resevaneundersökning. Undersökningen visar att när det gäller arbetsresor och studieresor så görs 65 procent av resorna med gång, cykel eller kollektivtrafik (+6 procent sedan år 2015). 33 procent av dessa resor görs med bil (-8 procent sedan år 2015).

När det gäller alla resor visar undersökningen att bilresor motsvarar 51 procent av det totala resandet som Sollentunaborna (-5 procent sedan 2015). 27 procent sker med kollektivtrafik (+4 procent sedan 2015), 11 procent till fots (oförändrat sedan år 2015) och 9 procent med cykel (oförändrat sedan år 2015). Även när det kommer till kommuninvånarnas resor inom kommunen är bilen det vanligaste färdssättet. 58 procent av alla kommunala resor görs med bil, trots att avstånden ofta är korta. Av övriga inom kommunala resor görs 17 procent till fots, 16 procent med cykel och 9 procent med kollektivtrafik.

Hållbara transporter och effektiv parkering i mobilitetshus

I resvaneundersökningen från år 2019 frågade kommunen om hur de svarande ser på sitt eget resande med bil om de vill förändra eller behålla sina vanor. 42 procent av de svarande har bil men använder den i väldigt liten utsträckning (+4 procent sen år 2015). 16 procent använder inte bil alls (-1 procent sen år 2015). Totalt 58 procent har alltså redan idag inga bilresor eller väldigt få bilresor (+3 procent sen år 2015). 10 procent har som mål att minska sin bilanvändning eller har redan provat ett annat färdssätt än bil men det har ännu inte blivit en vana (+2 procent sen 2015).

Denna grupp är öppen för att förändra sig. En annan grupp om 6 procent funderar på hur de kan minska sitt bilanvändande men är osäkra på hur och när (-2 procent). 10 procent åker bil men vill kunna minska sitt bilanvändande men det är inte aktuellt just nu (oförändrat sen 2015). 15 procent använder bil för de flesta av sina resor och ser inget skäl till att minska det (-4 procent sen år 2015). En slutsats kring detta är att det finns en önskan om att resa mer hållbart med gång, cykel och kollektivtrafik.

Det kommer hela tiden nya cykelfordon och mindre fordon som har stor potential att ersätta en hel del lokala bilresor. Lastcyklar som har plats både för flera barn och att transportera varor. Det är viktigt att planeringen möjliggör för hållbara transporter. Garage under hus är ett kostsamt alternativ som inte är så omställningsbart vid förändrade resvanor. Fristående parkeringshus som med fördel också kan användas som "bullerplank" för omkringliggande bebyggelse är att föredra. Dessa hus ligger lite längre från bostaden så att gång, cykel och kollektivtrafik får en konkurrensfördel. Samtidigt så har den som har behov av bil möjlighet att ha den parkerad på ett säkert sätt och att kostnaden för bilparkering i garage inte belastar de hushåll som inte har bil.

Idag bekostas parkeringsgarage under husen av alla boende både bostadsrättsinnehavare och hyresgäster, oavsett om de använder dessa eller inte. Det skapar exempelvis högre hyror och avgifter för dess boende. Det är lättare att få till gröna gårdar som inte byggs på bjälklag för garagen. Med fristående parkeringshus så blir kostnaden för parkering tydlig. Många kommuner har ett kommunalt parkeringsbolag som sköter driften och bygger dessa parkeringshus. I dagsläget finns inte något sådant bolag i Sollentuna men det bör utredas.

Fristående parkeringshus kan gärna kombineras med tjänster som relaterar till andra fordon exempelvis cykel. Istället för renodlade parkeringshus så blir de mobilitetshus som blir ett nav i områdets transportsystem. Mobilitetshusen kan också kombineras med andra funktioner och på så sätt kan dessa funktioner öka och minskas vid behov precis som parkeringsplatserna för bil. Parkeringsplanens inriktning med parkeringszoner och parkeringstal behöver revideras regelbundet.

Parkering i Sollentuna

I Sollentuna förekommer en mängd olika parkeringsformer: parkering för boende, parkering vid arbetsplatser, infartsparkeringar, besöksparkeringar vid butiker och service, lastplatser etc. Parkeringsplanen ska ge en samlad bild av parkeringssituationen och ge verktyg och uppdrag för att hantera det på kortsikt och långsikt.

Regelsystemet för parkering ser olika ut beroende på om det gäller parkering på kvartersmark eller parkering på allmän platsmark. Med kvartersmark menas mark som enligt detaljplan inte är allmän plats eller vattenområde utan främst är avsedd för bebyggelse för enskilt eller allmänt ändamål. Vanligtvis är det fastighetsägaren som ansvarar för att tillhandahålla parkering inom kvartersmark. Allmän platsmark definieras i plan- och bygglagen som gator, vägar, torg och andra områden som är allmänt tillgängliga och avsedda för gemensamma behov. Kommunen är ansvarig för parkering på allmän platsmark och kommunal kvartersmark.

Nedan presenteras ett antal parkeringsformer som förekommer i Sollentuna.

Datumparkering

En reglering som länge tillämpats i Sollentuna är datumparkering. Datumregeln gäller mellan kl. 02.00 och 15.00 vilket innebär att det under den tiden är förbjudet att parkera på vägsida med jämna adressnummer på dagar med jämna datum och på vägsida med udda adressnummer på dagar med udda datum. Datumregeln gäller om inte annat anges av skyltningen. I nuläget är det främst villagator som regleras med datumparkering i Sollentuna. I mer centrala lägen används vanligen andra regleringar. En nackdel med datumparkering är dock att regleringen kan verka otydlig och svår att förstå. Datumparkering anvisas med områdesmärken som ibland kan ha skyltats långt innan det att bilisten ska parkera. Det kan också vara svårt att veta vad som gäller på vägar där adressnumren är svåra att urskilja. Den kan även skapa framkomlighetsproblem på villagator när parkering är tillåten på båda vägsidorna efter kl.15.00. Ett samlat grepp för reglering på villagator bör tas fram, så det blir tydligt vilken reglering som gäller, var parkering är lämplig och var den bör undvikas.

Avgiftsparkering

Vid sidan av datumparkering tillämpas avgiftsparkering på ett antal platser i Sollentuna. Avgift tas ut på allmänna parkeringsplatser i centrala Tureberg, Häggvik, Edsberg och på kommunens infartsparkeringar. I övrigt är det avgiftsfritt i hela kommunen. Kostnaden för att parkera på allmän platsmark med avgiftsparkering varierar mellan olika områden i kommunen, se kartan nedan. Avgifterna gäller generellt på vardagar mellan kl. 09.00 och 19.00 vardagar utom dag före söndag och helgdag.

Tidigare utredningar i kommunen visar att antalet avgiftsreglerade parkeringsplatser är för få i Sollentuna och att avgiften på flera platser är för låg för att det ska vara möjligt att reglera efterfrågan. Problemet är alltså inte att utbudet av parkering är för litet på totalen utan att parkeringsavgifterna inte speglar marknadsvärdet. Syftet med att ta ut parkeringsavgifter är bland annat att skapa en balans mellan tillgång och efterfrågan samt att motverka onödig söktrafik. Det syftet uppfylls inte idag då det är möjligt att parkera både länge och gratis eller mot en låg avgift på majoriteten av kommunens parkeringsplatser. Att kommunen erbjuder gratis parkering leder även till att beläggningen blir snedfördelad.

Enligt den parkeringsutredning som gjordes av trafik- och fastighetskontoret sommaren 2014 är det inte bristen på parkeringsplatser som är det största problemet utan snarare hur de platser som finns används i nuläget. Att de kommunala parkeringsplatserna är avgiftsfria gör att de blir mer attraktiva än de avgiftsbelagda parkeringar som finns i anslutning till bostäder och arbetsplatser.

De avgiftszoner som gäller är inte heller helt tydliga i nuläget. I området runt Sollentuna Centrum finns tre olika prisnivåer vilket kan skapa en del förvirring.

Parkeringsövervakning och kostnader för felparkering

Samhällsbyggnadsavdelningen har ansvar för kommunens parkeringsövervakning. Drift- och trafikheten ser till att parkeringsvakter finns ute i kommunen och säkerställer att kommunens parkeringsplatser används som de ska. Förutom att parkeringsvakterna kontrollerar parkerade fordon har de även en viktig servicefunktion gentemot kommunens invånare genom att svara på frågor om parkering. De senaste åren har parkeringsövervakningen i Sollentuna utökats. En viktig anledning till det är att kommunen vill erbjuda sina invånare en ökad service och tillgänglighet när det kommer till parkering. Parkeringsavgiften kan betalas med kort, med sms eller via en applikation som laddas ned. På ett ställe vid Tors backe går det att betala kontant. Det är även möjligt att ringa in för personlig hjälp med betalningen.

De senaste åren har betalning via applikation och sms-betalning blivit allt vanligare i Sollentuna. Under år 2014 användes tjänsten av cirka 24 500 personer. Under år 2018 använde drygt 300 000 personer sig av tjänsten och den vanligaste betalformen är betalning via applikation. Det är möjligt att betala via sms eller applikation på samtliga av kommunens avgiftsbelagda parkeringsplatser. Det underlättar för bilisterna som inte behöver leta reda på närmaste parkeringsautomat. Det innebär även att det går att betala om biljettautomaten skulle vara trasig.

Vad gäller felparkering är det kommunen som bestämmer vilka avgifter som ska tas ut. Den lägsta respektive högsta avgift som får tas ut är enligt lag 75 och 1 300 kronor. Trafikanter som bryter mot någon av parkeringsreglerna inom kommunens gränser åläggs att betala en felparkeringsavgift där storleken på avgiften varierar med typen av överträdelse. I Sollentuna varierar avgiften för felparkering mellan 550 kronor och 1000 kronor.

- Felparkeringsavgift: 550 kr
- Felparkeringsavgift på plats med förbud att parkera fordon: 700 kr
- Felparkeringsavgift på parkeringsplatser för rörelsehindrade: 1000 kr
- Felparkeringsavgift på plats med förbud att stanna fordon: 1000 kr

Tidsreglerad parkering

Tidsreglering innebär att det finns en begränsning för hur länge det är tillåtet att stå på en parkeringsplats. Tidsreglering är vanligast vid handel och service vilket gör det möjligt för besökare att parkera en kortare tid utan kostnad för att hinna utföra sina ärenden. Beroende på vilken service som finns i anslutning till en parkeringsplats finns det olika behov av hur många timmar det ska vara tillåtet att parkera där. Det förutsätter dock att markhållaren är medveten om hur parkeringen används och vilka som använder den.

I Sollentuna tillämpas tidsreglering på ett flertal centrala platser. I anslutning till handel är det ofta tillåtet att parkera två timmar för kunder och besökare. Vid verksamheter som har längre besök är det vanligt med tre-fyra timmars fri parkering.

Vid skolor och förskolor tillämpas kortare tid för avlämning. Tiden varierar mellan 15-30 minuter beroende på skolverksamhet och barnens ålder.

Infartsparkering

I Sollentuna finns fem pendeltågsstationer: Helenelunds station, Sollentuna station, Häggviks station, Norrvikens station och Rotebro station. Vid samtliga stationer utom vid Sollentuna station finns parkeringsanläggningar som kan användas som infartsparkering för kombinationsresor med cykel eller bil och pendeltåg. Även vid Silverdals kapell finns en infartsparkering i anknytning till busshållplatsen med bussar mot Sergels torg och Karolinska sjukhuset.

Infartsparkeringar är en viktig del i resekedjan. Det är också ett sätt för kommunen att främja ett mer hållbart resande. Majoriteten av Sollentunas invånare bor inom en till två kilometer från närmaste pendeltågsstation. Det är ett avstånd där cykeln har stora möjligheter att ersätta bilen. Samtidigt finns det de som bor på längre avstånd eller som inte har möjlighet att cykla eller gå till pendeltåget och därmed är i behov av att kunna byta färdmedel och parkera i anslutning till kollektivtrafik. Det är därför viktigt att det finns möjlighet att infartsparkera med cykel och bil.

Kommunens infartsparkeringar har sedan 2017 blivit avgiftsbelagda med 20 kronor per 12 timmar, för att kunna tillgängliggöra fler platser för de som är i störst behov av parkeringen och för att minimera boendeparkering.

Dagens infartsparkeringar i Sollentuna är dessutom ytkrävande och hamnar ofta i målkonflikt med efterfrågan om att bygga mer stationsnära bostäder, arbetsplatser och handel. Enligt Sollentunas översiktsplan bör markparkeringar undvikas i kommunens centrala lägen. Behovet av infartsparkering bör istället lösas genom samnyttjande av parkeringsplatser i befintliga eller nya parkeringsanläggningar, trots att det ofta är mer kostsamt. Att bygga centrala stadskärnor är något relativt nytt för Sollentuna. Detta ställer krav på en prioritering av hur marken bör användas.

Cykelparkering

I Sollentuna kommuns cykelplan anges att cykelparkeringar ska finnas tillgängligt vid alla viktiga målpunkter i kommunen, till exempel kollektivtrafik, arbetsplatser, skolor, fritidsanläggningar, butiker och service. Parkeringarna ska placeras nära målpunkten, närmare än motsvarande bilparkering, och förses med god belysning, väderskydd och ramlåsning. Parkering för lastcyklar med låsmöjligheter ska också anläggas.

I cykelplanen anges att cykelparkeringar är särskilt viktiga vid Sollentunas pendeltågsstationer och andra större målpunkter. Dessa cykelparkeringar ska vara försedda med tak, belysning, ramlåsning och pump. Det ska finnas möjlighet att parkera lastcyklar och andra större cyklar säkert.

Cykelparkering ska även finnas vid nybyggnation vilket beskrivs närmare i avsnittet parkeringstal för nyproduktion.

Boendeparkering

Boendeparkering för cykel ska i första hand lösas inom den egna fastigheten på samma plan som entrén för att säkerställa lätt tillgängligheten. Att anordna parkering på fastighetsmark ligger på fastighetsägarens ansvar. Boendeparkering ska lösas på kvartersmark, det kan ske på egen fastighet eller genom parkeringsköp och kan då lösas på annan fastighet i närområdet. Se exempelvis avsnittet om Parkeringsköp. Det ligger på fordonsägarens ansvar att se till att ordna parkering för sitt fordon. Vid enbostadshus kan parkering i de allra flesta fall ordnas på den egna tomten. I de fall där de boende har mer än en bil utnyttjas ofta datumparkeringen på gatan utanför. Detta kan bli problematiskt då gatumark ska vara tillgänglig för allmänheten och inte kan reserveras för enskilda privatpersoner. Det innebär att boendeparkering på gatan inte kan garanteras, då gatans funktion och utformning kan komma att behöva ändras i framtiden för att bättre passa allmänhetens behov. Boendeparkering på gatumark kan i vissa fall skapa framkomlighetsproblem och hindra servicefordon, så som avfallsfordon, postbilar samt drift- och underhållsfordon att utföra sitt arbete.

I Sollentuna har det kommunala fastighetsbolaget Sollentuna kommunfastigheter AB (SKAB) ansvar för ett stort antal parkeringar i anslutning till deras fastigheter. Parkeringsplatser finns att tillgå i garage eller på markparkeringar i anslutning till bostaden. Sollentunahem tar ut avgifter för sina parkeringsplatser, både för förhyrda boendeparkeringar och för allmänna markparkeringar. Eftersom parkeringsplatserna är avgiftsbelagda är det många boende i Sollentunahem som väljer att stå på kommunens parkeringsplatser där det är gratis. Det gör att Sollentunahems parkeringsytor är underutnyttjade medan kommunens parkeringsplatser är överbelagda. Det innebär också att det bildas onödigt söktrafik då boende väljer att köra runt för att leta efter en gratis parkeringsplats. Här krävs samordning inom hela kommunkoncernen, Sollentunahem, Sollentuna kommunfastigheter AB (SKAB) och Sollentuna kommun.



Besöksparkering till bostäder

I likhet med boendeparkering är besöksparkering till en specifik fastighet något som ska lösas på kvartersmark. Vid planering av nya bostäder ingår det att ta hänsyn till de besök som de boende väntas få. I områden där det råder datumparkering är det vanligt att besökarna parkerar på gatan utanför bostaden. Likt för boendeparkering på gatemark kan inte dessa platser garanteras i framtiden, då gatans funktion kan behöva ändras utifrån allmänhetens behov.

Besöksparkering till verksamheter

Verksamheters parkeringsbehov ska i första hand lösas inom kvartersmark. Att anordna parkering för sin verksamhet ligger på verksamhetens ansvar. Vid nybyggnation av verksamheter ska parkering tillgodoses enligt kommunens framtagna parkeringstal. I de fall där verksamheter inte har tillräckligt med parkering bör verksamheten i första hand se om de kan tillskapa fler genom att anlägga parkering eller hyra in sig i närliggande parkeringsanläggningar. I vissa fall kan en verksamhet utnyttja datumparkeringen på gatan utanför. På längre sikt kan detta dock bli problematiskt, då gatemark ska vara tillgänglig för allmänheten och inte kan reserveras för enskilda verksamheter. Det innebär att parkering till en specifik verksamhet inte kan garanteras på gatan, då gatans funktion och utformning kan komma att behöva ändras i framtiden för att bättre passa allmänhetens behov. Parkering på allmän plats är i regel kopplad till ett specifikt ändamål, såsom besöksparkering, infartsparkering, mindre handel och verksamheter i bottenvåning på bostadshus med mera.

Arbetsparkering

Arbetsparkering är de anställdas parkering av den egna bilen i anslutning till arbetsplatsen. Många arbetsgivare erbjuder dock sin personal kostnadsfri eller subventionerad parkering i nära anslutning till arbetsplatsen. Tillgången på parkeringsplats vid arbetet har enligt flera undersökningar visat sig ha stor betydelse för färdmedelsval hos de anställda. Även om arbetsplatsparkering är förmånsbeskattad är den fortfarande ett starkt incitament till att använda bilen. Arbetsparkering är bekvämt och enkelt och minskar avståndet mellan parkeringen och arbetet.

I likhet med boendeparkering ska parkeringsbehovet för arbetsplatser lösas inom den egna fastigheten eller genom parkeringsköp på annan fastighet. En inventering av parkeringsytor i anslutning till företag har visat att många ytor inte utnyttjas effektivt. Det betyder antingen att utbudet är för stort eller att anställda väljer att parkera på andra platser med lägre avgift. Detta kan då påverka tillgängligheten av parkeringsplatser på gatemark som ofta har en låg avgift, ej är tidsreglerade eller är kostnadsfria.

Angörings- och nyttotrafiksparkering

I Sollentuna finns ett antal lastplatser som är till för att underlätta för godstrafikens leveranser. Vid nyproduktion och exploateringar ställs det även krav på angöringsplatser för att underlätta avfallshandling och angöring till entréer. Om antalet lastplatser motsvarar behovet är dock svårt att svara på i nuläget eftersom det saknas utredningar om detta. Nyttoparkeringstillstånd för tjänste- och servicefordon tillämpas inte i Sollentuna idag.

Parkering för tunga fordon

I Sollentuna är det förbjudet att parkera tung lastbil nattetid mellan kl. 22.00 och 06.00 mer än en timme på allmän gatumark om inte annat anges på vägmärken. Detta för att undvika tung trafik i tätbebyggda områden. Sollentuna har ingen strategi för hur lastbilsparkering ska hanteras i kommunen.

Parkering för övriga fordon

Vad gäller parkering för övriga fordon saknas det i dagsläget en strategi. Trots en viss efterfrågan på MC-parkeringsplatser saknas det sådana i Sollentuna. I Sollentuna finns även ett antal parkeringsplatser som är särskilt avsedda för elbilar. Platserna är försedda med laddstolpar som gör det möjligt för förarna att ladda bilen medan den står parkerad.

Parkering vid evenemang

Det saknas i dagsläget en strategi för parkering vid evenemang. Vid evenemang samlas ofta många fordon vid samma plats vilket skapar ett högt tryck vid den platsen en specifik tidpunkt. Sollentuna kommun har en vision om att vara en breddidrottskommun och många större idrottsanläggningar har byggts eller kommer att byggas kopplat till detta. Detta ställer högre krav på en strategi för parkeringslösningar och transportmöjligheter till dessa anläggningar.

Parkeringstal vid nybyggnation

Parkeringstal vid nybyggnation ska vara en del av detaljplaneprocessen. En parkeringsutredning som inkluderar nybyggnationens parkeringstal ska presenteras för respektive projekt, baserat på de parkeringstal som finns i kommunen. Parkeringstalen inkluderar både cyklar och bilar. Parkeringstalen varierar beroende på närhet till attraktiv kollektivtrafik, typ av byggnation och andra mobilitetsåtgärder, se bilaga 2 och 2.1.



Målbild

Den parkering som finns i Sollentuna ska bidra till det övergripande målet om en hållbar stadsutveckling med ett transportsystem som tillgodoser Sollentunabornas behov av resor och transporter idag och i framtiden. För att uppnå detta ska parkeringen i kommunen vara ändamålsenlig, enhetlig och tydlig. Att parkeringen är ändamålsenlig innebär att den ska användas till det den behövs mest för på respektive parkeringsyta. Att parkeringen är enhetlig och tydlig innebär att all parkering i kommunen ska följa samma principer och att det ska vara enkelt att förstå vad som gäller på alla kommunala parkeringsplatser.

Parkering är ett viktigt styrmedel för att nå en hållbar stadsutveckling. För att hålla ihop det arbetet krävs en övergripande parkeringsplan med tydliga mål och åtgärder. Detta behov understöds också av kommunens översiktsplan, klimatstrategi och trafikpolicy. Olika verksamheter som ligger nära varandra kan samutnyttja parkering på olika tider på dygnet. För att tydliggöra vägen mot målbilden har arbetet med parkeringsplanen delats upp i fyra målområden.

Mål

Handlingsplanen finns för att uppnå målområden och därmed på sikt målbilden. I bilaga 1 finns parkeringszoner allmän plats, bilaga 2-2.1 redovisar Parkeringstal vid nyproduktion med zoner. Handlingsplanen omfattar att genomföra zonindelningen i praktiken och applicera parkeringstal vid all nybyggnation och ombyggnation.

Kommunen ska också ta fram riktlinjer för utformning av parkeringar, både cykel, bil och lastplatser. Längd, bredd, väderskydd osv.

Parkeringsplanen utgår från fyra övergripande mål som är tydligt förankrade i Sollentunas trafikpolicy:

1. Parkeringsplanen ska bidra till en attraktiv stadsmiljö
2. Parkeringsplanen ska bidra till en effektiviserad markanvändning
3. Parkeringsplanen ska bidra till en ökad tillgänglighet och tydlighet
4. Parkeringsplanen ska bidra till att främja hållbara färdmedel

Attraktiv arbetsmiljö

Arbetet med parkering i Sollentuna ska stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö. Det innebär att miljön ska upplevas som attraktiv att vistas i för invånare och besökare. Det ska vara enkelt och trivsamt för gående och cyklister att ta del av utbudet av kommunal service och sociala funktioner som torghandel och uteserveringar.

Stora parkeringsytor ska i största möjliga mån undvikas eftersom det bidrar till tråkiga stadsmiljöer. Med färre bilparkeringsytor ökar även förutsättningarna för en tätare stadsbygd med fler bostäder, servicefunktioner, mötesplatser med mera. Bilparkeringar ska i första hand anordnas i parkeringsanläggningar på kvartersmark. I centrala områden, exempelvis vid kommunens pendeltågsstationer, ska bilparkeringen helst anläggas i parkeringshus och garage. Ytor i form av grönområden och stadsgator ska frigöras från bilparkering och istället ge plats för dem som lever, arbetar och vistas i området.

Effektiviserad markanvändning

Sollentuna befinner sig i en process av tillväxt. I takt med att kommunen växer ökar konkurrensen om mark i stationsnära lägen. Ett viktigt mål med parkeringsplanen är därför att effektivisera markanvändningen i Sollentuna. Detta är särskilt viktigt i kommunens centrala delar där konkurrensen om mark har lett till en konflikt mellan förtätning och efterfrågan på parkeringsplatser. Genom att öka omsättningen av parkerade bilar på befintliga parkeringsytor kan effektiviteten öka. Det frigör attraktiv mark för andra ändamål än bilparkering och innebär att det blir lättare att parkera för dem som verkligen behöver det. En ökad effektivisering av parkeringsplatser innebär även att trängseln minskar.

Tillgänglighet och tydlighet

Parkeringsplanen ska bidra till att öka tillgängligheten och tydligheten vad gäller parkering i Sollentuna. Eftersom det tidigare har saknats en samlad bild av parkering i kommunen är syftet att klargöra och skapa en större enhetlighet kring vilka avgifter och regleringar som gäller. Invånare i Sollentuna ska vara väl medvetna om vilka parkeringsregler som gäller och ha tillgång till information om avgifter, tidsreglering, städdagar etc. Det ska även vara enkelt och smidigt att ta sig till närmaste parkeringsplats, både för bilister och cyklister. Parkeringsanläggningar ska vara väl skyltade för att minska onödig söktrafik. Parkeringsplatser som är avsedda för särskilda ändamål ska vara tillgängliga för dem som verkligen behöver dem. Det gäller exempelvis infartsparkeringar och angöringsparkeringar.

Främja hållbara färdmedel

Parkeringsplanen ska främja hållbara färdmedel. Det innebär att parkeringsplanen ska användas som ett verktyg för ökad optimering av trafikslagen. Genom att ta ut parkeringsavgifter på kommunala parkeringsplatser kan valet av färdmedel påverkas. På lång sikt kan det bidra till minska behovet av egen bil i Sollentuna samt styra lokaliseringen av bostäder, arbetsplatser och infrastruktur. Med färre bilparkeringar ökar även utrymmet för gång, cykel och kollektivtrafik.

Målet om hållbara färdmedel överensstämmer väl med de mål som formuleras i Sollentunas trafikpolicy. Där anges bland annat att parkering ska bidra till att öka framkomligheten och förbättra trafikmiljön för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer.

Handlingsplan

I denna handlingsplan ges förslag på åtgärder som Sollentuna ska genomföra för att uppnå målen med parkeringsplanen. Parkeringsplanen ska bidra till:

1. En attraktiv stadsmiljö
2. En effektiviserad markanvändning
3. En ökad tillgänglighet och tydlighet
4. Att främja hållbara färdmedel

För att säkerställa att arbetet går i rätt riktning ska åtgärderna följas upp kontinuerligt. Uppföljningen ger en bra återkoppling om hur arbetet framskrider och hur åtgärderna påverkar resmönster och valet av färdmedel. Det är därför viktigt att uppföljningen görs årligen och att samma indikatorer används. Resultatet av uppföljningen ska kommuniceras internt till tjänstemän och förtroendevalda och externt till invånare och berörda aktörer. I handlingsplanen har respektive åtgärd kompletterats med indikatorer för att följa upp att åtgärden uppnås.

1. Parkeringsplanen ska bidra till en attraktiv stadsmiljö

Arbetet med parkering i Sollentuna ska stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö. Det innebär att miljön ska upplevas som attraktiv att vistas i för invånare och besökare. Det ska vara enkelt och trivsamt att ta del av utbudet av service och sociala funktioner.

För att lyckas med detta ska Sollentuna genomföra följande åtgärder.

1) Zonindelning med differentierade parkeringsregleringar. Sollentuna ska regleras utifrån den zonindelning som finns. Kommunen har delats in i zoner med olika avgiftsnivåer och tidsregleringar. Zonindelningen har baserats på attraktiv mark och utgår från närhet till centrum och pendeltågsstationer. I centrala lägen ska kantstensparkering i första hand prioriteras för besöksparkering och kortare ärenden, dvs. inte för bostads- och arbetsparkering. Sollentuna har tagit fram en zonindelning som finns i bilaga 1. Där anges vilka parkeringsregleringar som ska gälla i de olika zonerna.

2) Underhåll och skötsel av parkeringsytor. För att säkerställa en attraktiv stadsmiljö är det viktigt att de befintliga parkeringsytorna underhålls under hela året. Detta är även viktigt för att öka tryggheten och säkerheten på platsen. Sollentuna ska se till att befintliga parkeringsytor är välskötta, välstädade, belysta och att oljeavskjning, magasin, rening eller fördröjning av dagvatten fungerar. Kommunen bör ta fram en handlingsplan för arbetet med renhållning och drift av parkeringsytor. Handlingsplanen ska även väga in delar av kommunens trygghets- och säkerhetsstrategi.

3) Undvika stora markparkeringsytor. För att skapa en attraktiv stadsmiljö bör stora parkeringsytor i största möjliga mån undvikas eftersom det kan bidra till barriärer och tråkiga stadsmiljöer. Där det är möjligt ska bilparkeringen anläggas i parkeringshus och garage, där parkering kombineras med andra funktioner. Detta är särskilt viktigt i centrala lägen, exempelvis vid kommunens pendeltågsstationer. Sollentuna ska styra parkeringen till gemensamma anläggningar genom att reglera avgifterna så att det är billigare att parkera i parkeringshus och garage än på gatan.

4) Utformning av markparkering. Sollentuna ska lägga stor omsorg på gestaltningen av parkeringsplatser. I de fall där parkeringen anläggs som markparkering ska anläggningen utformas på ett sätt som passar väl in i stadsbilden. Det gäller även kantstensparkering och tvärställd parkering där det är viktigt att komplettera parkeringen med trädplantering och gatumöbler. Utformningen av parkeringsytor ska ta hänsyn till andra kommunala intressen såsom urbana grönstrukturer och lokalt omhändertagande och fördröjning av dagvatten. Parkering inom exempelvis vattenskyddsområden för grundvattentäkter, eller andra områdesskydd, behöver också skyddsföreskrifter beaktas. För att säkerställa en god och funktionell utformning ska en princip för standardmått och gestaltning tas fram och platsspecifika förutsättningar ska beaktas när det gäller utformning.

Uppföljning av åtgärder för en attraktiv stadsmiljö.

Åtgärd	Aktivitet	Prioritering	Ansvar
1. Reglering enligt zonindelning	Följa upp antal områden som reglerats om enligt zonindelningen	Löpande	NTN
2. Underhåll och skötsel av parkeringsytor	Ta fram en underhålls- och skötselplan	1	NTN
3. Undvika stora markparkeringsytor	Följa upp att stora markparkeringsytor inte anläggs i nya detaljplaner	1	SHBN
4. Utformning av markparkering	Ta fram en princip för utformning av god och funktionell markparkering	2	SHBN, NTN

2. Parkeringsplanen ska bidra till en effektiviserad markanvändning

I takt med att Sollentuna växer ökar efterfrågan på mark i centrala lägen. Störst är behovet vid kommunens pendeltågsstationer där konkurrensen om mark har lett till en konflikt mellan målet om förtätning och efterfrågan på parkering. Ett viktigt mål med parkeringsplanen är därför att effektivisera markanvändningen i Sollentuna.

För att lyckas med detta ska Sollentuna genomföra följande åtgärder.

1) Tidsreglering på allmän platsmark. Sollentuna ska arbeta med tidsreglering. Tidsreglering är ett effektivt sätt att styra vilken grupp som använder parkeringen vilket i sin tur kan leda till en ökad omsättning på parkeringsplatser. Ett exempel på detta är att förbjuda långtidsparkering på gatumark. Det minskar risken för boendeparkering och arbetsparkering vilket gynnar besökare och kunder med korta ärenden. Tidsbegränsningarna ska vara anpassade efter de målpunkter och verksamheter som finns i parkeringsplatsernas närhet. Regleringen ska även vara anpassad utifrån gatans funktion, bredd och siktförhållandena för att säkerställa en hög framkomlighet och trafiksäkerhet.

2) Samutnyttjande av parkeringsplatser i gemensamma anläggningar. Ett bra sätt att öka kapaciteten i parkeringsanläggningar är att samutnyttja parkeringsplatserna. Det innebär att parkeringen kan användas för olika ändamål under olika tider på dygnet, till exempel infartsparkering och arbetsparkering på vardagar och kundparkering på kvällar och helger. Sollentuna ska utreda hur samutnyttjande av parkering kan möjliggöras i kommunen.

3) Omhändertagande av övergivna fordon. Det är viktigt att parkeringsplatser används på ett effektivt sätt. Det gäller både cykelparkering och bilparkering. Idag är dock många av de cyklar som står parkerade vid Sollentunas pendeltågsstationer övergivna eller felparkerade. Det innebär att cykelparkeringsplatser som egentligen skulle kunna användas av cykelpendlare står upptagna av kvarlämnade cyklar. Resultatet är att cyklister tvingas parkera sina cyklar på platser där de står i vägen för gående och försvårar driften. Det innebär också att cyklarna blir mer sårbara för stöld och vandalism.

Uppföljning av åtgärder för en effektiviserad markanvändning.

Åtgärd	Aktivitet	Prioritering	Ansvar
1. Tidsreglering på allmän platsmark	Följa upp antal platser där datumparkering ersatts med platsanpassad reglering	Löpande	NTN
2. Samutnyttjande av parkering	Utreda hur parkering kan samutnyttjas i Sollentuna kommun	1	NTN, SHBN
3. Omhändertagande av övergivna fordon	Löpande vid behov	Löpande	NTN

3. Parkeringsplanen ska bidra till en ökad tillgänglighet och tydlighet

Arbetet med parkering i Sollentuna ska bidra till ökad tillgänglighet och tydlighet. Det ska vara enkelt att förstå vilka parkeringsregler som gäller i kommunen och invånarna ska ha god tillgång till information om avgifter, tidsreglering, städdagar etc. Det ska även vara enkelt och smidigt att ta sig till närmaste parkeringsplats, både för cyklister och bilister. Parkeringsanläggningar ska vara väl skyltade för att minska onödig söktrafik. Parkeringsplatser som är avsedda för särskilda ändamål ska vara tillgängliga för dem som verkligen behöver dem.

För att lyckas med detta ska Sollentuna genomföra följande åtgärder.

1) Nyttoparkering. Ett ytterligare sätt att underlätta för nyttotrafiken är att upplåta nyttoparkeringsstillstånd som möjliggör tidsbegränsad parkering där det normalt är förbjudet att parkera. Sollentuna ska ta fram en handlingsplan för arbetet med nyttotrafik. I detta ingår att se över parkeringen för tunga fordon. Kommunen ska även utreda möjligheterna att anordna nyttoparkeringsstillstånd.

2) Tillgänglighet för rörelsehindrade. En viktig del i parkeringsplanen är att förbättra tillgängligheten för rörelsehindrade. Det innebär att det ska finnas goda möjligheter för rörelsehindrade att förflytta sig inom kommunen, både med bil och med andra färdmedel. Det kan vara aktuellt med tidsbegränsning på parkeringsplatser för rörelsehindrade vid särskilda målpunkter. På kvartersmark ska det finnas särskilda parkeringsplatser som är reserverade för rörelsehindrade. Dessa parkeringsplatser ska utformas enligt Boverkets byggregler, BBR.

3) Information och kunskapsspridning. En viktig del för förståelsen och efterlevnaden av Parkeringsplanens genomförande är att tydligt kommunicera förändringar till berörda trafikanter. Informationen ska kommuniceras både internt och externt. Vid mer omfattande omregleringar och efter framtagande av nya handlingsplaner ska sådana kommuniceras i god tid. Beroende på förändringens omfattning kan informationen delges antingen via kommunens hemsida, via utskick till berörda hushåll eller via direktinformation till felparkerade fordon. En uppföljning av genomförandet ska sammanställas varje år. Denna uppföljning ska sedan kommuniceras både internt och externt via hemsidan.

4) Parkeringsledningssystem. För att göra det lättare att få en överblick och hitta tillgänglig parkering i Sollentuna ska kommunen införa ett parkeringsledningssystem. Det är ett system för vägvisning till närmaste parkeringsanläggning. Parkeringsledningssystemet ska byggas ut succesivt. Till en början ska det fokusera på kommunens centrala delar. På sikt ska parkeringsledningssystemet utvecklas och förfinas. Det bör till exempel vara möjligt att söka efter lediga parkeringsplatser i systemet. Sollentuna ska initiera ett samarbete med externa aktörer för att få till ett parkeringsledningssystem.

5) Moderna och effektiva betallosningar for parkering. I Sollentuna ar det mojligt att betala parkeringsavgifter kontant, med kort, med sms eller med en applikation som laddas ned. Det ar aven mojligt att ringa in for personlig hjalp med betalningen. Sms-betalningen ar populär och ökar snabbt i antal användare. Sollentuna vill att antalet sms-användare ska öka ännu mer. Det är en bra service för invånarna som gör det möjligt att betala snabbt utan att behöva uppsöka en parkeringsautomat. För att öka antalet användare ska kommunen utveckla sms- betalningen så att det blir ännu enklare och smidigare att använda den. Detta ska göras tillsammans med operatören för tjänsten och grunden är användarvänlighet och tillgänglighet.

Uppföljning av åtgärder för en ökad tillgänglighet och tydlighet.

Åtgärd	Aktivitet	Prioritering	Ansvar
1. Tillgänglighet för nyttoparkering	Utreda möjligheten att införa nyttoparkeringstillstånd	1	NTN
2. Tillgänglighet för rörelsehindrade	Ta fram riktlinjer för hur parkeringsplatser för rörelsehindrade på gatu- mark ska utfärdas, regleras och placeras	Löpande se över dessa och följa upp	NTN, SHBN
3. Kommunera och informera om Parkeringsplanens genomförande	Följa upp att större omregleringar har en kommunikationsplan samt att följa upp att en årlig sammanställning av genomförandet görs	Årligen	NTN, SHBN
4. Parkeringsledningssystem	Skapa ett register över kommunens parkeringsplatser och utreda möjligheten att införa ett parkeringsledningssystem	2	NTN
5. Öka tillgängligheten för moderna och effektiva betallosningar för parkering	Följa upp att sms-betalning och applikationsbetalning prioriteras vid nybyggnation av parkering	Årligen	SHBN, NTN

4. Parkeringsplanen ska bidra till att främja hållbara färdmedel

Parkeringsplanen ska bidra till att främja hållbara färdmedel. Det innebär att parkeringsplanen ska bidra till ökad optimering mellan trafikslagen. Parkeringsplanen ska även främja miljöfordon, exempelvis elbilar. Prioriteringen ska vara att möjliggöra ett rikare folkliv och en förtätning av bostäder, verksamheter och service, vilket i sin tur främjar gång, cykel och kollektivtrafik.

För att lyckas med detta ska Sollentuna genomföra följande åtgärder.

1) Nyttotrafik. Nyttotrafik och transporter till och från verksamheter och bostäder är en viktig del av det hållbara transportsystemet. Det kan bidra till att minska behovet av privata resor då varor och tjänster istället kan levereras. För att nyttotrafiken ska fungera på ett smidigt sätt är det viktigt att det finns utmärkta ytor för lastplatser i nära anslutning till målpunkterna.

2) Tillgång till laddplatser för miljöfordon. Sollentuna vill att andelen miljöfordon i kommunen ska öka. Parkering är ett viktigt verktyg för detta. Sollentuna ska uppmuntra till fler miljöfordon genom att reservera särskilda laddplatser för elbilar. Laddningsplatserna ska placeras på strategiska platser i kommunen, gärna i direkt anslutning till målpunkten. En handlingsplan ska tas fram för hur laddplatser för elbilar ska placeras och regleras på kommunal mark.

3) Tillgång till parkering för olika typer av cyklar. I takt med att cykling ökar i kommunen och olika typer av cyklar blir allt vanligare ställs också nya krav på parkering. Exempelvis kan det innebära ett behov av att kunna ladda en elassisterad cykel eller att ha tillgång till en större parkeringsplats där en lådcykel eller cykelkärra får plats. För att en cykelparkering ska bli attraktiv måste den vara säker och ligga nära målpunkten.

4) Utreda kommunalt bolag med ansvar för mobilitetshus. Dessa hus ligger lite längre från bostaden så att gång, cykel och kollektivtrafik får en konkurrensfördel. Samtidigt så har den som har behov av bil möjlighet att ha den parkerad på ett säkert sätt och att kostnaden för bilparkering i garage inte belastar de hushåll som inte har bil. Idag bekostas parkeringsgarage under husen av alla boende både bostadsrättsinnehavare och hyresgäster, oavsett om de använder dessa eller inte. Det skapar exempelvis högre hyror och avgifter för alla boende. Med fristående parkeringshus så blir kostnaden för parkering tydlig utan dolda subventioner. Det bör utredas om ett kommunalt bolag ska inrättas med uppgift att bygga och drifta mobilitetshus. Förutom boendeparkering i en kommunal del bör dessa hus kombineras med tjänster som är relaterat till alla typer av fordon exempelvis cykelverkstad, bilpool och cykelpool med special fordon. Istället för renodlade parkeringshus så blir de mobilitetshus som blir ett nav i områdets transportsystem. Cykelparkering ska fortsatt anläggas inom kvartersmark. Mobilitetshusen kan också kombineras med andra funktioner (exempelvis kontor, sporthall med mera) och på så sätt kan dessa funktioner öka och minskas vid behov precis som parkeringsplatserna för bil. Dessa hus ska underlätta för byggherrar att bygga bostäder i kommunen som fler kan efterfråga på marknaden. Alla parkeringar i kommunen på allmänplats mark och kommunens kvartersmark skulle också kunna samlas. Det för att underlätta för Sollentunaborna och näringslivet men också att använda parkeringsresurserna på ett effektivt sätt och ha ett samlat grepp om frågan.

Åtgärd	Aktivitet	Prioritering	Ansvar
1. Nyttotrafik	Ta fram en handlingsplan för nyttotrafik	2	SHBN, NTN
2. Tillgång till laddplatser för miljöfordon	Ta fram en handlingsplan för användandet av laddplatser för miljöfordon	2	NTN
3. Säker och attraktiv cykelparkering	Utreda möjligheterna för att anlägga säker cykelparkering för olika typer av cyklar	1	NTN
4. Utreda mobilitetshus	Utreda kommunalt bolag som bygger och driftar mobilitetshus	1	SHBN, KS

Fortsatt arbete – Genomförande av parkeringsplanen

De avgifter och regleringar som kommunen väljer att ha på sina parkeringsplatser har stor betydelse för hela trafiksystemet. Det har även betydelse för omgivande områden, dvs. lokala regleringar ger regionala effekter. Därför är det viktigt att Sollentuna analyserar de åtgärder som genomförs. Kommunen har tagit fram indikatorer för att utvärdera arbetet med parkering. Indikatorerna ska följas upp kontinuerligt.

Planering och reglering av parkeringsplatser är ett av kommunens viktigaste verktyg för att styra trafiken. De avgifter och andra regleringar som kommunen väljer att ha på sina parkeringsplatser har stor betydelse för efterfrågan på parkering, färdmedelsval och destinationsval. Med parkeringsplanen som underlag har Sollentuna därmed goda förutsättningar att använda parkering som verktyg för att nå de mål som anges i kommunens trafikpolicy. Parkeringsplanen ska bidra till att möjliggöra för fler invånare att promenera, cykla och resa kollektivt i Sollentuna.

De mål och åtgärder som beskrivits i parkeringsplanen utgör grunden för kommunens fortsatta arbete med parkering. För att säkerställa att arbetet fortskrider i önskad riktning behöver berörda förvaltningar i kommunen, särskilt samhällsbyggnadsavdelningen, göra en årlig planering för genomförandet av olika åtgärder. I den bör en beskrivning och kostnadsbedömning av varje åtgärd göras. Samhällsbyggnadsavdelningen på kommunledningskontoret ansvarar för att samordna och hålla ihop parkeringsarbetet i kommunen. Fortsatt samverkan med berörda förvaltningar och verksamheter inom kommunen är högst angeläget för att utvecklingen av arbetet med parkering ska vara effektivt och bidra till uppsatta kommunala mål.

För att parkeringsplanen ska kunna fungera som ett aktuellt planeringsunderlag är det viktigt att planen uppdateras regelbundet. Genomförandet av planen ska ske stegvis så att åtgärder kan utvärderas löpande och minst var femte år ska parkeringsplanen uppdateras.

Parkeringsstalen för nyproduktion bör ses över regelbundet med jämna mellanrum. Det är viktigt att kommunen arbetar aktivt med ambitionerna i översiktsplanen om stadsmässighet i anslutning till de fem pendeltågsstationerna och trafikpolicyns inriktning med prioritering av trafikslagen innebär att fokus ska vara på att stärka möjligheterna att gå, cykel och åka med kollektivtrafiken. Då spelar cykel-parkeringarnas läge, utformning, säkerhet med mera stor roll liksom möjligheterna att göra kombinationsresor med flera trafikslag.

Bilagor

- Bilaga 1: Parkeringszoner
- Bilaga 2: Parkeringsstal vid nyproduktion
- Bilaga 2.1: Kartor områdesindelning parkeringsstal vid nyproduktion

Bilaga 1 - Parkeringszoner

Sollentuna har vuxit fram i etapper. Det innebär att kommunen har en skiftande karaktär vad gäller bebyggelse, från tätbebyggda kommundelscentrum till glesare villastad. Förutsättningarna för parkering skiljer sig åt mellan de olika områdena.

I Sollentunas centrala delar är konkurrensen om marken stor. Där hamnar målet om förtätning ofta i konflikt med efterfrågan på parkeringsplatser. Samtidigt är kommunikationerna med kollektivtrafik goda med flera pendeltågsstationer på kort avstånd. I mer perifera lägen är kommunikationerna med kollektivtrafik inte lika goda. Där är å andra sidan inte heller konkurrensen om marken lika stor.

För att kunna ta fram regleringsprinciper som är lämpliga för hela kommunen har Sollentuna delats in i zoner. Inom de olika zonerna gäller olika parkeringsreglering vad gäller avgiftsnivåer och tidsreglering. Indelningen av zonerna har skett utifrån närheten till attraktiv kollektivtrafik samt bebyggelsens karaktär. Sollentuna har delats in i fyra zoner: zon A, B, C och D. Reglering av parkering sker gatuvis och utredningar om lämplig omfattning utifrån att ordna trafiken görs i framtagandet av lokala trafikföreskrifter (LTF). Det finns möjlighet att reglera i tid och med avgifter. Zonerna är vägledande och ger en handlingsberedskap att införa avgifter, om behovet uppstår.

Beslutande parkeringsavgifter

Avgiftsnivåerna i respektive zon beslutas av nämnd/kommunfullmäktige. Se aktuellt beslut.

- Zon A: 15 kr/tim och 60 kr/dygn
- Zon B: 10 kr/tim och 50 kr/dygn
- Zon C: 5 kr/tim och 40 kr/dygn
- Zon D: Ingen avgift, enbart tidsreglering

Avgifterna ska gälla alla dagar i veckan och samtliga tider på dygnet.

Beskrivning av Zonerna – Riktlinjer och övergripande beskrivning

Nedan följer en beskrivning av zonerna. Notera att detta är en schematisk beskrivning. Respektive gata behöver utredas och regleras med lokaltrafikföreskrift.

Zon A omfattar området kring Sollentuna Centrum. Detta är kommunens mest intensiva område med tät bebyggelse och livlig handel. Sollentuna Centrum är kommunens mest centrala plats. Det innebär att området i första hand ska användas för boende, handel, service och sociala funktioner. Parkeringen på gatumark ska prioriteras för besöksparkering och kortare ärenden.

Zon B omfattar övriga områden som ligger i anslutning till Sollentunas pendeltågsstationer. Det innebär att även zon B är urbana områden med tät bebyggelse. I zon B råder stor konkurrens om marken. Konkurrensen är dock inte fullt så stor som i zon A.

Zon C är områden som är relativt stationsnära. Det innebär att de boende har gång- eller cykelavstånd till attraktiv kollektivtrafik. Även zon C är i regel urbana områden med tät bebyggelse. Där är dock konkurrensen om mark lägre än i zon A och B.

Zon D är övriga områden i Sollentuna. Där är tillgängligheten till kollektivtrafik lägre. Zon D utgörs till stor del av villahusområden och radhusområden. Bebyggelsen är i allmänhet relativt gles vilket innebär att efterfrågan på parkeringsmark är lägre än i zon A, B och C.

Zonindelningen påverkar regleringen av parkering på allmän platsmark. Nedan följer en beskrivning av vilka regleringar som gäller i de olika zonerna.

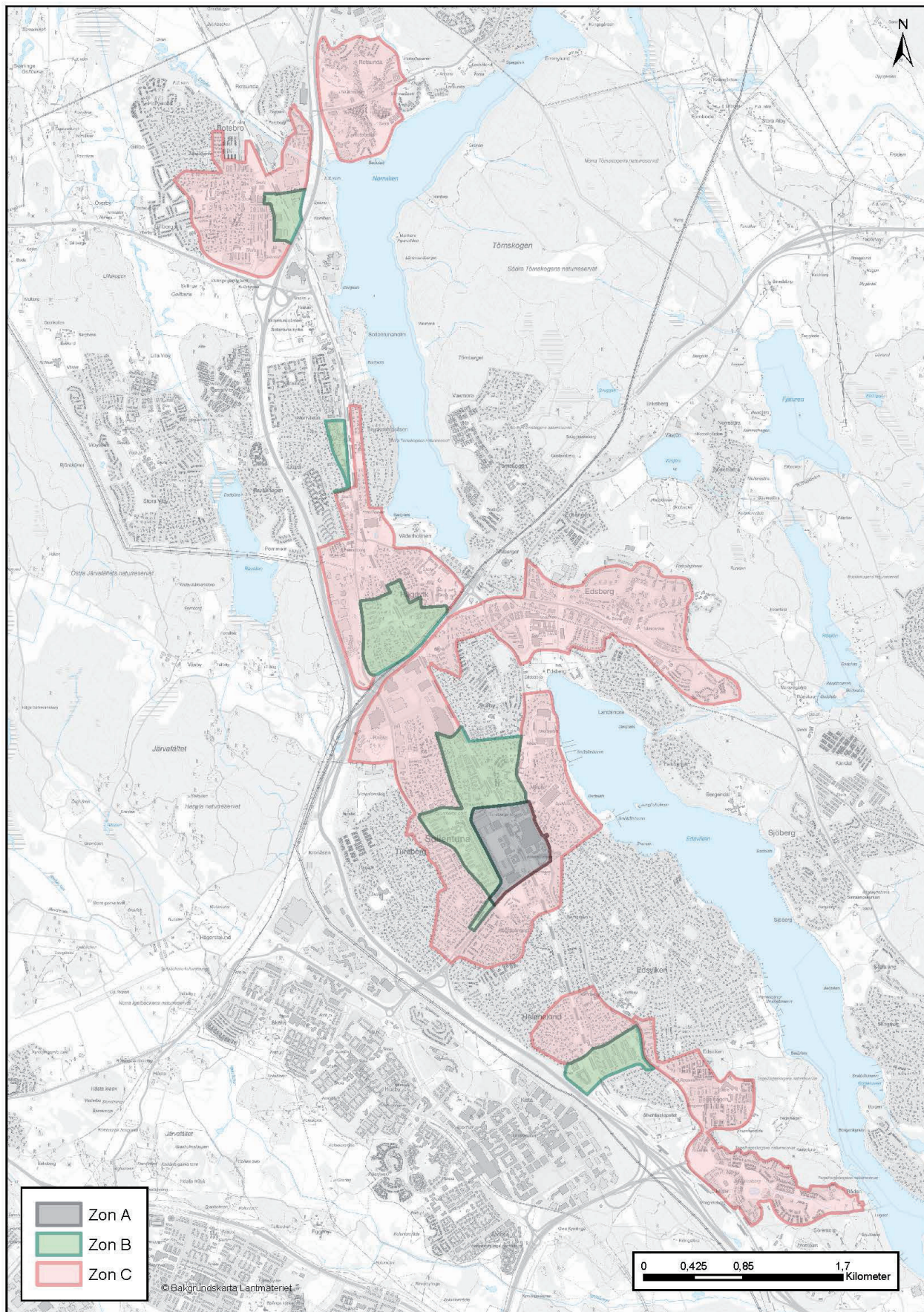
I zon A och B är tanken att där det finns parkeringshus och garage så är det bra om dessa används. Regleringen av parkeringen på gatumarken kan också göra det möjligt att styra parkeringen till särskilda grupper, exempelvis besökare och kunder, vilket ökar omsättningen av parkeringsplatser i områdena.

I zon A och B är flera gator reglerade med stannandeförbud och parkeringsförbud. Det innebär att framkomligheten ökar för gång, cykel och kollektivtrafik. Det innebär också att angöringen förbättras för nyttotrafiken. Skillnaden mellan zon A och B är att avgifterna är högre i zon A.

Även zon C regleras med parkeringsavgifter och tidsreglering. I zon C är dock parkeringsavgifterna lägre än i zon A och B eftersom konkurrensen om mark inte är lika stor där. Liksom i zon A och B har zon C gator som är reglerade med stoppförbud och parkeringsförbud.

I zon D saknas parkeringsavgifter. Däremot används tidsreglering, stoppförbud och parkeringsförbud för att ordna parkeringen.

I kartan på nästa sida visas de olika zonerna i Sollentuna. Zon A anges med svart polygon, zon B med grön och zon C med röd polygon. Övriga områden utgör zon D. Kartan visar en princip för hur kommunen arbetar med parkeringsreglering i olika områden. Utbredning och storlek på zonerna kan komma att justeras när behov uppstår och kommunen förtätas.



Bilaga 2 - Parkeringstal vid nyexploatering

Ett parkeringstal anger hur många parkeringar som ska anordnas vid nybyggnation. Talet syftar till att tillgodose det behov av parkering som boende har inom kvartersmark och utgör en miniminivå. Det finns således inget som hindrar att exploatören bygger fler platser.

Parkeringstalen är det lägsta godtagbara parkeringsutbud som fastigheten ska erbjuda. I samband med bygglovsprövning måste exploatören tydligt redovisa hur parkeringsbehovet kommer tillgodoses.

Parkeringstalet kan reduceras genom mobilitetsåtgärder. Det vill säga andra åtgärder som vidtas för att minska behovet av bilanvändandet för transport och istället öka möjligheterna att använda andra transportmedel, alternativt minska det totala behovet av resande. Det finns också möjlighet att inrätta särskilda mobilitetshus i stadsdelar för att kunna öka och minska parkeringarna när behovet uppstår. En sådan lösning innebär att det blir närmre för boende till cykel och kollektivtrafik och det i sin tur kan innebära att de färdmedlen används i större utsträckning. Dessa mobilitetshus kan också kombineras med andra verksamheter exempelvis idrottshall, mindre handel, kontor med mera. De kan konverteras, byggas på och rivas, en mer flexibel lösning.

Plan- och bygglagen, 8 kapitlet 9 §, punkt 4, anger att ”Tomten ska ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon.” I anslutning till att en ny detaljplan upprättas ska parkeringsbehovet inom planområdet studeras och förslag till lämpliga lösningar redovisas. Det kan finnas särskilda skäl till att inom ett planområde frånga parkeringstalen. I dessa fall ska parkeringstalen, baserade på en parkeringsutredning, redovisas i planhandlingarna. Om en antagen detaljplan har ett parkeringstal som avviker från parkeringstalen nedan är det detaljplanen som utgör det styrande dokumentet. Innovativa projekt med låga eller inga parkeringstal kan komma att prövas om sådana önskemål finns men då är kraven höga på att redovisa hur transporterna ska lösas.

Talet har satts i följande steg:

1. Det geografiska läget. Inom vilket område (1, 2, 3 eller 4) nyproduktionen är belägen baserat på närhet till i första hand spårburen kollektivtrafik och i andra hand annan attraktiv kollektivtrafik.
2. Typ av nybyggnation, typ av bostad eller verksamhet, samt dess storlek.

För att kunna ta fram parkeringstal som är lämpliga för hela kommunen har Sollentuna delats in i fyra olika områden med differentierade parkeringstal. Indelningen har skett utifrån närheten till spårburen och annan attraktiv kollektivtrafik.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade regleras av Boverkets byggregler (BBR) och tillkommer utöver parkeringstalen redovisade nedan. En angöringsplats för bilar ska finnas och parkeringsplatser för rörelsehindrade ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Markbeläggningen på sådana angöringsplatser och parkeringsplatser ska vara fast, jämn och halkfri. (BFS 2014:3).

Områdesindelning

Område 1 är områden som ligger i anslutning till kommunens fem pendeltågsstationer. Den yttre gränsen för de fem områdena är belägna cirka fem minuters promenad från en pendeltågstation. Det innebär i sin tur att behovet av parkering är relativt lågt. Område 1 är i regel urbana områden med tät bebyggelse där det i allmänhet råder stor konkurrens om marken. Dessa områden ligger även nära det regionala cykelstråket.

Område 2 är områden som är relativt stationsnära. Det innebär att det är gång- eller cykelavstånd till en pendeltågsstation. Behovet av parkering är relativt lågt men inte lika lågt som i område 1. Områdena är i regel urbana med relativt tät bebyggelse. Konkurrensen om mark är något lägre än i område 1.

Område 3 är områden som har gång- eller cykelavstånd till annan kollektivtrafik såsom buss med hög turtäthet. Behovet av parkering är högre än i område 1 och 2. De är områden med blandad bebyggelse.

Område 4 är övriga områden i Sollentuna som till största delen utgörs av villa- och radhusområden. Tillgången på kollektivtrafik är lägre. Det innebär att behovet av parkering är högre än i övriga områden.

Områdena ska uppdateras kontinuerligt beroende på ändrade förutsättningar, t.ex. större förändringar i kollektivtrafiken.

Områdesindelningen redovisas i bilaga 2.1.

Parkeringstal för cykelparkering

Bostäder

Parkeringstalet anger minsta antal cykelparkeringar per nyproducerad bostad

Typ av bostad	Område 1-4	Besök
Studentlägenheter och ungdomslägenheter	1	0,2
Flerbostadshus 1 rum och kök upp till 45 m ²	1	0,2
Flerbostadshus 2 rum och kök 46-69 m ²	2	0,2
Flerbostadshus 3 rum och kök 70 m ² – 79 m ²	3	0,2
Flerbostadshus 4-5 rum och kök 80 m ² och större	4-5 ¹	0,2

¹ En cykelparkering per rum i lägenheterna

Verksamheter

Parkeringsstalen anger minsta antal cykelparkeringar per 1000 kvm/BTA

Typ av verksamhet	Område 1-4
Kontor	15-20
Mindre handel, närservice eller restaurang i bottenvåning	0
Handel i egen fastighet eller större lokal i bottenvåning	15-20
Förskola, integrerad i bostadskvarter	0
Förskola, friliggande	8-12
Grundskola	50-70
Gymnasium och eftergymnasial utbildning	50-70

Byggnader och anläggningar som kräver särskild utredning och har specifika behov:

- Sport- och idrottsanläggningar
- Vårdboende
- Sjukhus
- Kultur
- Hotell
- Industri
- Lager, industri
- Övrigt

Cykelparkeringar ska utformas med hög standard, vara lättillgängliga, väderskyddade, belysta och ha ramlåsning.

Parkeringstal för bilparkering

Sollentuna kommun

Bostäder (exklusive Väsjön)

Parkeringstalen anger minsta antal bilplatser per nyproducerad bostad utan eventuell reduktion för mobilitetsåtgärder. Dessa tal är för Sollentuna kommun exklusive Väsjön. Parkeringstal för Väsjön finns i en särskild tabell nedan.

Typ av bostad	Område 1	Område 2	Område 3	Område 4	Besök
Studentlägenheter och ungdomslägenheter	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Flerbostadshus 1 rum och kök upp till 45 m ²	0,2	0,3	0,5	0,6	0,1
Flerbostadshus 2 rum och kök 46-69 m ²	0,4	0,5	0,7	0,8	0,1
Flerbostadshus 3 rum och kök 70 m ² – 79 m ²	0,5	0,7	0,9	1,0	0,1
Flerbostadshus 4-5 rum och kök 80 m ² - eller större	0,7	0,8	1,1	1,2	0,1
Enbostadshus/radhus med gemensam parkering	1,0	1,1	1,2	1,3	0,2 ²
Enbostadshus/radhus med egen parkering*	1,0 (2,0)*	1,0 (2,0)*	1,0 (2,0)*	1,0 (2,0)*	0*

*För enbostadshus/radhus med egen parkering gäller att en plats är krav, men det ska finnas möjlighet att anlägga en plats till inom tomten, hur ska redovisas, men det är inget krav att denna andra plats anläggs om inte behov finns. Parkering ska lösas inom den egna fastigheten. 1.0 i parkeringsplatser gäller i hela kommunen för komplementbostadshus enligt 9 kap. 4a § plan och bygglagen (PBL) och det tillkommer då på detta tal. Mobilitetsåtgärder får inte tillämpas för enbostadshus/radhus och komplementbostadshus.

Parkeringsköp och parkeringsavtal är tillämpbara. Vilket innebära att om det inte är möjligt att anordna parkeringsplatser inom fastigheten så kan avtal om parkeringsköp eller parkeringshyra träffas med en annan fastighetsägare. Det är möjligt att dessa parkeringsplatser ligger upp till 500 meter gångavstånd från fastigheten. Detta är att jämföra med avstånd till busshållplats där 500 meter anses godtagbart. Parkeringsavtalen och parkeringsköpen ska vara långsiktiga. Detta är möjligt att tillämpa båda med privat bolag eller kommunalt bolag. Syftet är att förenkla bostadsproduktionen och samtidigt inte tvinga fram dyra parkeringslösningar. Många har idag inte råd att efterfråga nyproduktion oavsett om det är hyresrätter eller bostadsrätter. Det finns en potential i att utnyttja parkeringsbeståndet effektivare. Utredning har också visat att i vissa områden finns det outnyttjade resurser i form av outhyrda platser i Sollentunahems bestånd. Kommunens samlade resurser bör utnyttjas så effektivt som möjligt.

Parkering för rörelsehindrade ska finnas vid bostadsentréerna enligt Boverkets byggregler. Även angoring ska finnas i närheten av entréerna.

² Gäller endast område 3 och 4. I område 1 och 2 krävs ingen besöksparkering.

Bostadskategorier som saknas i tabellerna kräver särskild utredning i varje enskilt fall och parkeringsbehovet följas upp i varje bygglovsärende. Exploatören ska ta fram en plan för parkering. Avsteg kan göras från parkeringstalen men då krävs en parkeringsutredning som visar på hur behovet ska lösas. Särskilt konceptboende med låga eller inga bilparkeringar kan tillåtas om exploatören kan visa på hur transporter kan lösas på ett sådant sätt. Parkeringsköp ska kunna användas om det finns möjlighet att avtala med annan fastighet om att lösa parkeringen där.

Bostäder Väsjön

För Väsjön finns en särskild utredning gällande parkeringstal för flerbostadshusen (2018/0361 KS). Utredningens tal ska gälla i området vid beslut om planer, program och bygglov. Här följer ett utdrag ur den utredningen gällande flerbostadshus, tabellen kompletterad med enbostadshus och radhus. Parkeringstalen anger minsta antal bilplatser per nyproducerad bostad utan eventuell reduktion för mobilitetsåtgärder.

Typ av bostad	Väsjön	Besök
Studentlägenheter och ungdomslägenheter	0,1	0,1
Flerbostadshus 1 rum och kök upp till 45 m ²	0,6	0,1
Flerbostadshus 2 rum och kök 46-69 m ²	0,7	0,1
Flerbostadshus 3 rum och kök 70 m ² – 79 m ²	0,8	0,1
Flerbostadshus 4-5 rum och kök 80 m ² - eller större	0,9	0,1
Enbostadshus/radhus med gemensam parkering*	1,0*	0,2
Enbostadshus/radhus med egen parkering**	1,0 (2,0)**	0

* Parkeringstalet för Enbostadshus/radhus med gemensam parkering har justeras från 0,9 i den särskilda utredningen Väsjön till 1,0. 1.0 i parkeringsplatser gäller i hela kommunen för komplementbostadshus enligt 9 kap. 4a § plan och bygglagen (PBL) och det tillkommer då på detta tal. Mobilitetsåtgärder får inte tillämpas för enbostadshus/radhus och komplementbostadshus.

**För enbostadshus/radhus med egen parkering gäller att en plats är krav, men det ska finnas möjlighet att anlägga en plats till inom tomten, hur ska redovisas, men det är inget krav att denna andra plats anläggs om inte behov finns. Parkering ska lösas inom den egna fastigheten. 1.0 i parkeringsplatser gäller i hela kommunen för komplementbostadshus enligt 9 kap. 4a § plan och bygglagen (PBL) och det tillkommer då på detta tal. Mobilitetsåtgärder får inte tillämpas för enbostadshus/radhus och komplementbostadshus.

Verksamheter

Parkeringsstalen anger minsta antal bilplatser per 1000 kvm/BTA för verksamheter utan eventuell reduktion.

Typ av verksamhet	Område 1-2	Område 3-4	Besök område 1-2	Besök område 3-4
Mindre handel, närservice ³ eller restaurang i bottenvåning	0	0	-	-
Handel ⁴ i egen fastighet eller större lokal i bottenvåning	5-15	15-30	-	-
Kontor	2-15	10-20	-	-
Förskola ⁵ , integrerad i bostadskvarter	0-3	2-5	-	-
Förskola, friliggande	4-6	6-7	2	4
Grundskola	4-6	6-7	1	2
Gymnasium och eftergymnasial utbildning	4-5	6-7	1	2
Hotell eller Long-stay hotell ⁶	0,1	0,2-0,3	-	-
Studenthotell eller Vandrarhem ⁶	0,1	0,1-0,2	-	-

³ Till exempel mindre närbutik, frisör, café eller restaurang inrymt i en annan fastighet.

⁴ Till exempel stora dagligvarukedjor, sällanköpshandel, externhandel, snabbmatskedja i egen fastighet eller integrerad i annan fastighet.

⁵ Önskvärt att ett utrymme för hämtning och lämning så kallat "kiss-and-ride" utrymme finns vid förskola och skola. Detta ska utformas i samarbete med väghållaren.

⁶ Hotell med utökade tjänster, såsom restaurang, bastu/spa anläggning, gym, konferensanläggning mm. får ett tillägg på 0,1 enheter för varje utökad tjänst. Hotell, Long-stay hotell, Studenthotell, Vandrarhem eller liknande med utökade funktioner i rummen exempelvis pentry får ett tillägg på 0,1 enheter per inrett rum.

När det gäller vissa verksamheter är det svårt att bedöma parkeringsbehovet. Det kan variera stort beroende på läge och närhet till kollektivtrafik och till vilken målgrupp verksamheten vänder sig till. Parkeringsbehovet ska därför utredas i varje enskilt fall i en särskild parkeringsutredning som exploatören ska ta fram. Det gäller t.ex. nedanstående anläggningar och verksamheter:

Byggnader och anläggningar som kräver särskild utredning och har specifika behov:

- Sport- och idrottsanläggningar
- Vårdboende
- Sjukhus
- Kultur
- Lager, industri
- Övrigt

Möjlighet till avsteg från parkeringstalen

Mobility management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändandet genom att förändra resenärers attityder och beteende med hjälp av marknadsföring och information. Det är ett sätt att påverka resan innan den har börjat och att styra resemönster så att hållbara färdmedel används i allt högre grad. MM är ett kostnadseffektivt verktyg som har visat sig ha effekt på resande.

Mobilitetsåtgärder är ett effektivt sätt att styra resandet i en mer hållbar riktning. Åtgärderna kan genomföras enskilt men även i kombination med flera åtgärder, vilket ger högst effekt. Mobilitetsåtgärder bör ses som ett komplement till eller en del av en parkeringslösning snarare än en lösning i sig.

Ett effektivt mobilitetsarbete som leder till ökat hållbart resande är positivt för flera grupper. För samhället innebär det en minskning av koldioxidutsläpp, hälsofarliga ämnen, buller, barriäreffekter, trängsel och olyckor.

Mobilitetsåtgärder

Syftet med mobilitetsåtgärderna är att sänka parkeringsbehovet genom att frivilligt avstå från att äga en bil. Genom mobilitetsåtgärder som bidrar till att behovet av parkeringsplatser minskar kan exploatören minska antalet parkeringar. För att främja hållbart resande i Sollentuna kommun kan en parkeringsreducering på upp till 30 procent av bilparkeringstalet ske om mobilitetsåtgärder genomförs (reducering kan inte ske på cykeltalet). Detta ska ske i särskilt avtal med kommunen som sker utanför bedömningen enligt plan- och bygglagen enligt Boverkets vägledning på kunskapsbanken. För att få en reduktion av bilparkeringstalet inom en viss kategori måste samtliga krav inom respektive kategori uppfyllas. I reduktionen ingår inte besöksparkering till fastigheten, då dessa primärt ska inrymmas inom fastigheten. Parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning ingår inte heller i reduktionen.

Sollentuna kommun uppmuntrar och möjliggör för byggherrar att själva komma med nya lösningar som bidrar till ett mer hållbart resande. När det gäller åtgärder som inte är fysiska som till exempel bilpool eller ekonomiskt bidrag till kollektivtrafikkort ska detta avtalas om och framgå i exploateringsavtalet eller annat avtal att byggherren har för avsikt att använda sig av dessa åtgärder. Mobilite-åtgärderna följs upp av den enhet/nämnd som ansvarar för exploateringsavtalen och liknande avtal. För att kunna använda mobilitetsåtgärder krävs att byggherren har anlitat Trafikkonsult (ej arkitekt-kompetens eller liknande) som tagit fram en utredning som visar på hur mobiliteten ska lösas. Det ska helst göras i detaljplaneprocessen. Är det en äldre plan så kan det vara tillämpligt innan bygglov skickas in. Det är stora krav på kvaliteten i denna utredning och den kommer granskas innan avtal och bygglov kan ges. Detta krav gäller både privata byggherrar och kommunens bolag. Trafik-kompetens inom kommunens förvaltning kan inte användas av kommunens bolag. Kommunens trafikkompetens används till att titta på andra trafikfrågor kopplat till detaljplan, bygglov. Det kan uppstå målkonflikter mellan kvartersmarken och allmän platsmarken.

Exempel på mobilitetsåtgärder för flerbostadshus

Bilpool reducering 10 procent

Medlemskap i bilpool erbjuds till samtliga boende. Parkeringarna för bilpoolsbilarna ska finnas i nära anslutning till bostäderna.

Avtal mellan exploatör och bilpoolsleverantör ska vara undertecknat innan slutbesked. Antalet parkeringsplatser för bilpoolsbilar ska vara minst 5 % av de ursprungliga parkeringstalen men aldrig färre än två platser.

Källsortering reducering 2,5 procent

Ska finnas inom fastigheten för olika fraktioner. Till exempel hushållsavfall, matavfall, returpapper, pappersförpackningar, plastförpackningar, glasförpackningar med mera.

Leveransboxar reducering 5 procent

Utrymme för hemleverans av varor i den omfattning som motsvarar förväntat behov.

Kollektivtrafikkort årskort i tre år reducering 5 procent

Kollektivtrafikkort ska delas ut vid inflyttning, ett årskort per lägenhet.

Cykelpool reducering 5 procent

Minst en elcykel med laddningsmöjlighet, en lådcykel och en cykelkärra per 25 lägenheter ska finnas.

Övriga cykelfrämjande åtgärder reducering 5 procent

Cykelservice/-verkstad samt cykelparkeringsplatser för lådcykel, cykelkärra och möjlighet att ladda elcykel ska finnas.

Exempel på mobilitetsåtgärder för verksamheter

(utöver tidigare nämnda förslag)

Omklädningsrum med dusch och låsbara skåp reducereing 5 procent

Realtidsinfo om kollektivtrafikavgångar i entrén reducereing 5 procent

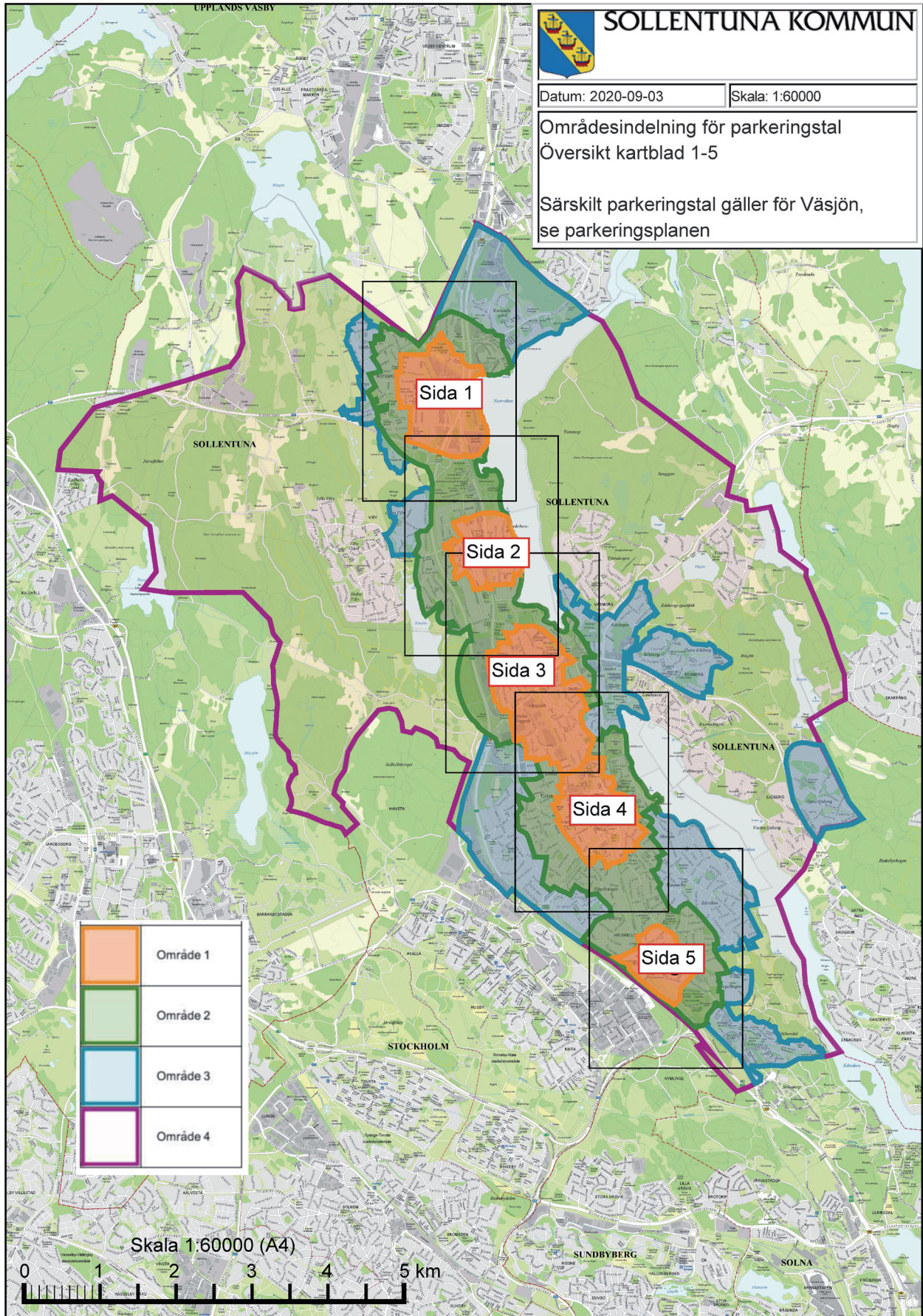
Kollektivtrafikkort under tre år reducereing 5 procent

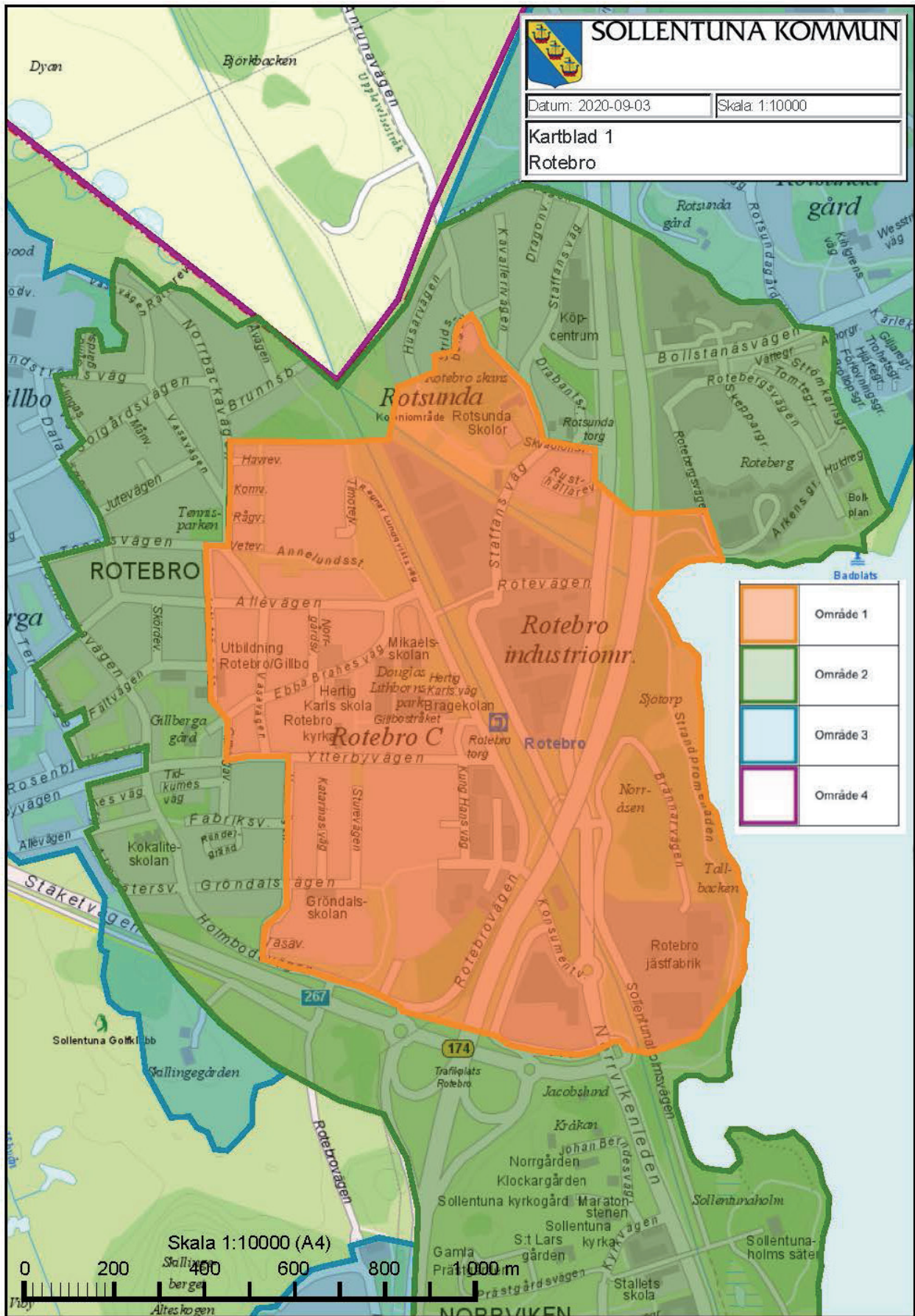
De åtgärder som presenteras för bostäder och verksamheter är exempel på åtgärder som främjar hållbara transporter och minskar behovet av transporter. Kommunen är öppen för att efter förslag från byggherren pröva andra innovativa åtgärder som gör att parkeringsbehovet minskar. Byggherren har då en skyldighet att påvisa åtgärdens effekt på bilinnehavet. Utgångspunkten är därför att en bedömning av mobilitetsåtgärder och en eventuell reducereing av parkeringstalet är möjlig i varje enskilt projekt. Reduktionen av bilparkeringstalet kan inte överstiga 30 procent oavsett val av mobilitetsåtgärder om inte särskild utredning kopplat till ett koncept visar på att det är möjligt.

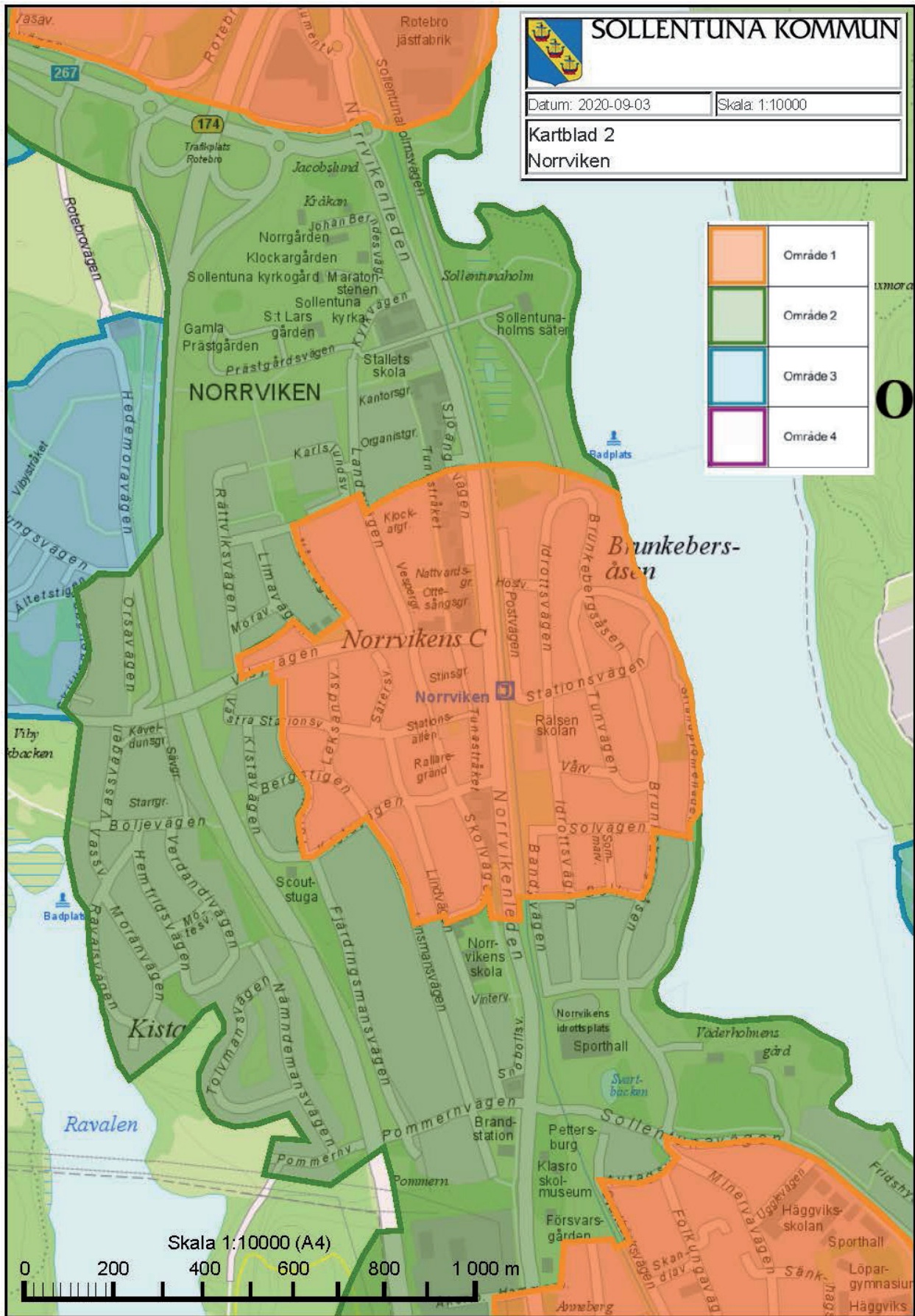
Uppföljning och ansvar

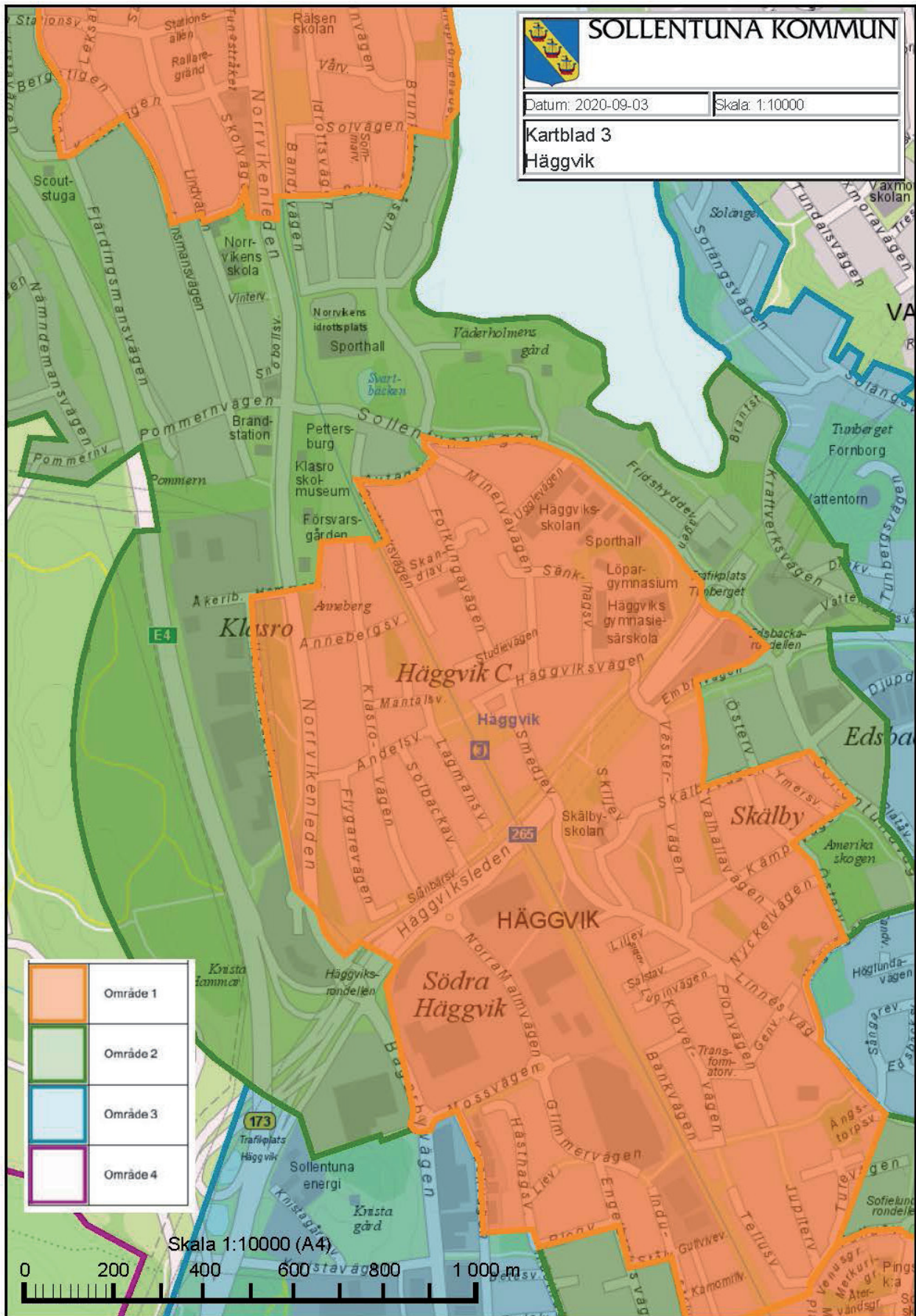
En samverkan mellan berörda förvaltningar som är involverade i plan- och byggprocessen är en förutsättning för att dessa riktlinjer efterföljs. Exploateringsenheten tecknar avtal med byggherrar som beslutas av KS/KF. Bygglovsenheten ska räkna bort reduktionen från parkeringstalen eller beakta trafikutredningar som visar på avsteg från parkeringstalen. Bygglov ska inte bedöma lämpligheten av mobilitetsåtgärder utan det ska vara bedömt tidigare i planprocessen eller annan process med avtal som tecknats mellan sökanden och kommunstyrelsen. Är det en äldre gällande detaljplan bör bygglov involvera delar av samhällsbyggnadsavdelningen som är relevant. Det kan vara aktuellt med ett särskilt civilrättsligt avtal som KS i så fall beslutar om som reglerar mobilitetsåtgärderna om en byggherre vill använda dessa. Det finns aldrig något krav från kommunens sida att mobilitetsåtgärder ska användas av byggherrar men det är önskvärt att planera för hållbara lösningar för alla trafikslag. I de fall exploatören väljer att genomföra mobilitetsåtgärder ska en uppföljning skickas in till Sollentuna kommun varje år. Uppföljningen ska bland annat innehålla information om parkeringsbeläggning för cykel och bil, användning av cykelpool, bilpool (om dess åtgärder ingår) samt uppföljning av andra mobilitetsåtgärder som exploatören avtalat med kommunen.

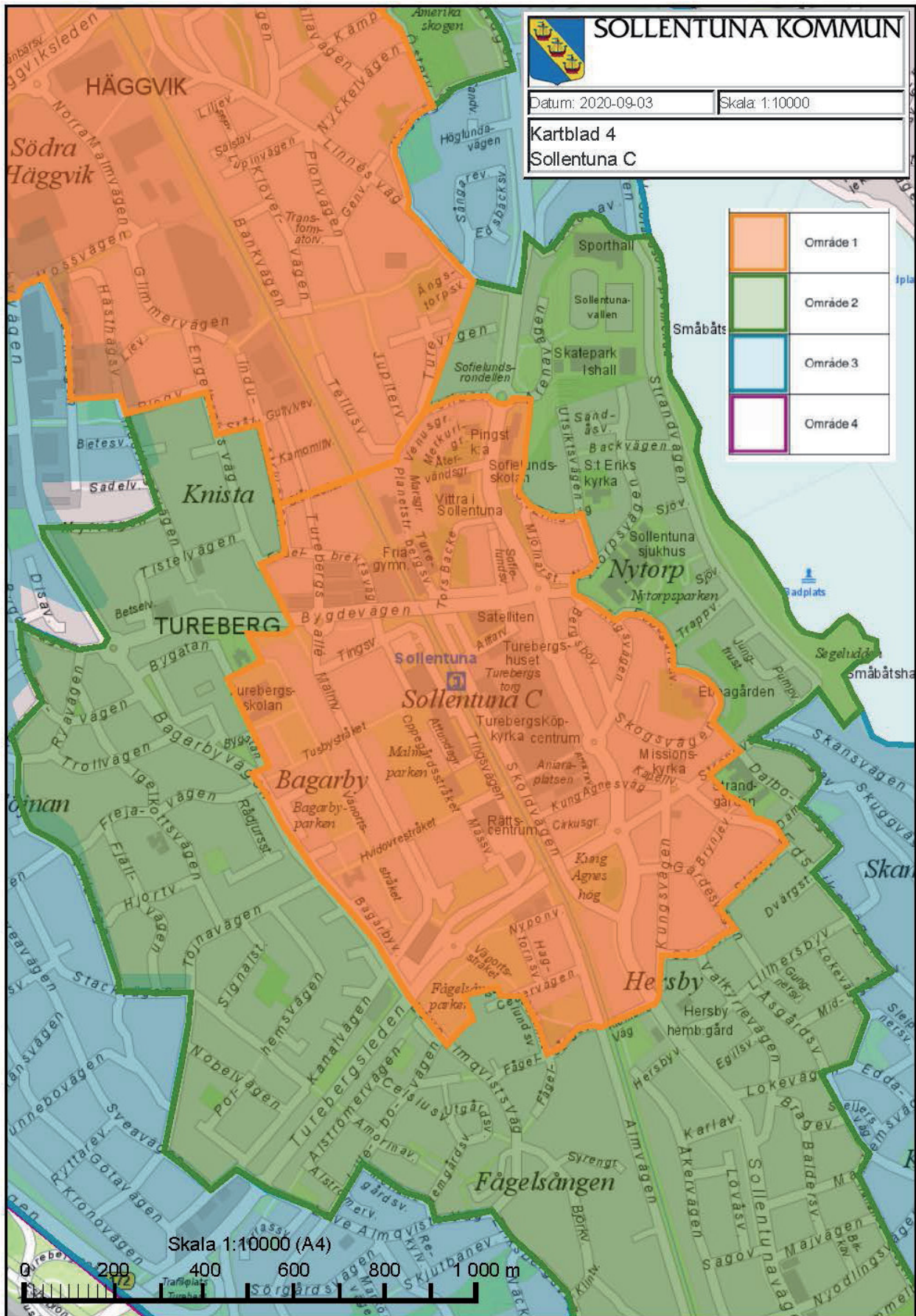
Bilaga 2.1 Områdesindelning parkeringstal för nyproduktion

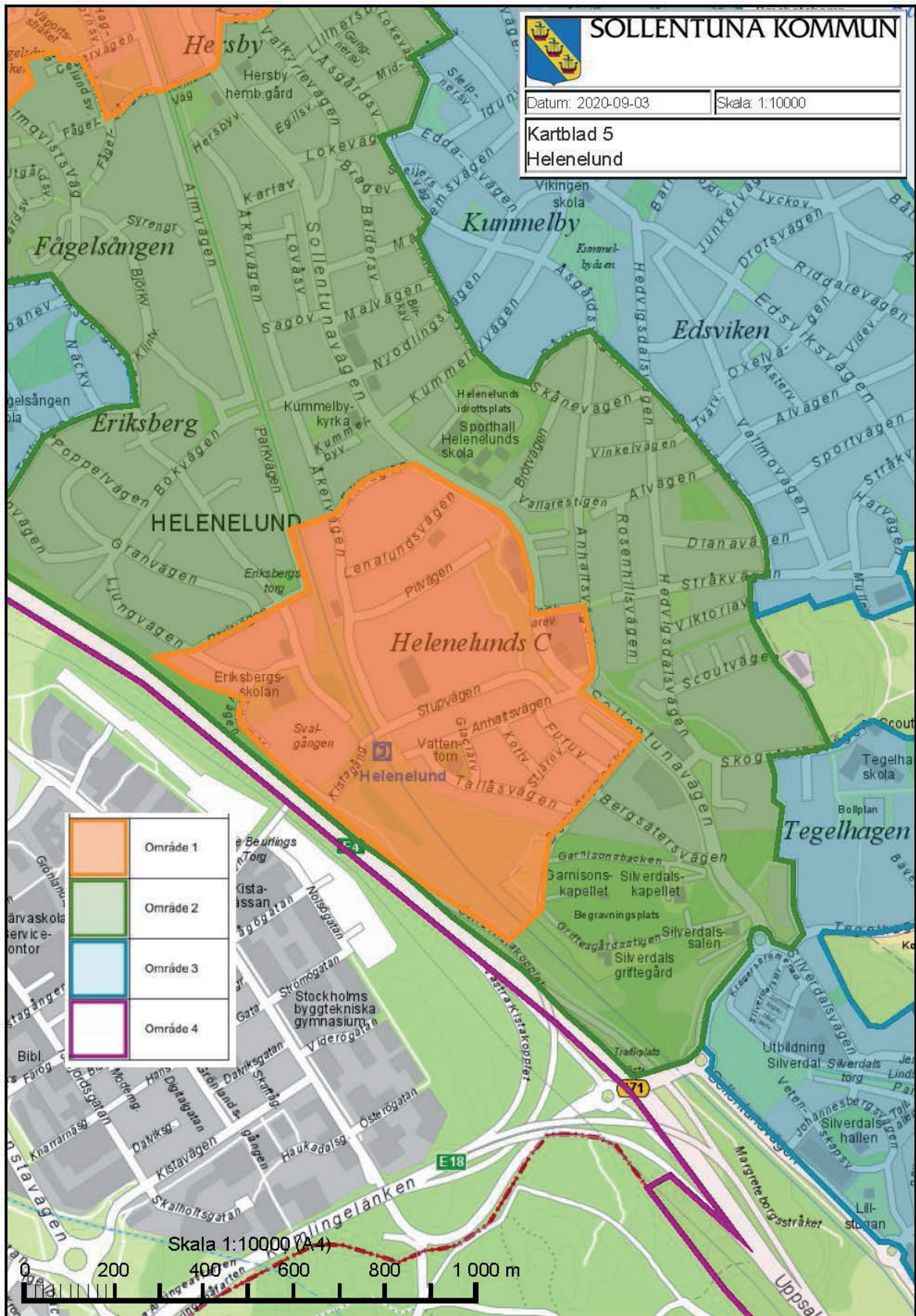












Kontakta kommunen

08-579 210 00
kontaktcenter@sollentuna.se
kontaktcenter-foretag@sollentuna.se

Sollentuna kommun
191 86 Sollentuna

SOLLENTUNA
KOMMUN

