

# PARKERINGSUTREDNING BILPARKERING I CENTRALA TÄBY

UTREDNING INOM ARBETET MED DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN FÖR  
CENTRALA TÄBY

FÖRFATTARE:  
KARIN JANSSON, COWI  
RIKARD FOGELHOLM, COWI

2016-08-29





# PARKERINGSUTREDNING BILPARKERING I CENTRALA TÄBY

UTREDNING INOM ARBETET MED DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN FÖR  
CENTRALA TÄBY

PROJEKTNR.

A081391

DOKUMENTNR.

VERSION

0.1

UTGIVNINGSDATUM

2016-08-29

BESKRIVNING

PM

UTARBETAD

KJ, RF

GRANSKAD

PR

GODKÄND

PR



# INNEHÅLL

Sammanfattning	7
1 Inledning	10
1.1 Bakgrund	10
1.2 Syfte	10
1.3 Metod	11
1.4 Avgränsningar	11
2 Förutsättningar	12
2.1 Området	12
2.2 Olika typer av parkering	14
2.3 Parkering som styrmedel	14
2.4 Parkeringsköp (friköp/avlösen)	14
3 Omvärldsanalys	16
3.1 Parkeringshus i varje storkvarter, Västra hamnen Malmö	16
3.2 Parkeringsanläggningar med verksamheter i markplan, Malmö	17
3.3 Parkeringsavgifter på gata, Nacka	19
3.4 Reglering av infartsparkering, Huddinge	19
3.5 Smart infartsparkering, Sickla	19
3.6 Låga parkeringsnormer för bil, Hyllie Malmö	20
3.7 Bilfritt boende, Kronhusgatan Göteborg	20
3.8 Analys	21
4 Förslag på inriktningar för bilparkering i centrala Täby - Generellt	24
4.1 Parkeringsnormer/tal	24
4.2 Tids- och avgiftsregelring	24
4.3 Samnyttja parkeringsplatser	25

4.4	Gångavstånd parkering-målpunkt	25
5	Förslag på inriktningar för bilparkering i centrala Täby - Områdesspecifikt	26
5.1	Indelning i områden	26
5.2	Områdestyp 1 (blandad bebyggelse i centrala lägen)	27
5.3	Områdestyp 2 (bostadsbebyggelse i halvcentrala lägen)	29
5.4	Områdestyp 3 (bostadsområden i utkanten av FÖP-området)	31
5.5	Områdestyp 4 (arbetsplatsområden i utkanten av FÖP-området)	33
5.6	Infartsparkering	35
6	Förslag till fortsatt arbete	38
6.1	Översyn av befintligt parkeringsutbud och möjligheter att samnyttja befintliga platser	38
6.2	Uppdatera kommunens parkeringspolicy	38
6.3	Riktlinjer för parkeringsköp och gemensamma parkeringsanläggningar	39
6.4	Riktlinjer för parkeringshus i stadsmiljö	39
6.5	Utreda behoven av kommunalt parkeringsbolag	39
6.6	Bilpooler	40
6.7	Kostnader för parkeringslösningar	40
7	Referenser	41
7.1	Skriftliga	41
7.2	Muntliga	41

## Sammanfattning

Täby kommun arbetar med framtagandet av en fördjupad översiktsplan för centrala Täby. Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att ändra inriktningen i översiktsplanen *Det nya Täby 2030* till en inriktning som möjliggör för fler bostäder, verksamheter och servicefunktioner än vad översiktsplanen anger.

Parallellt med arbetet tar kommunen fram en Trafikstrategi. Trafikstrategin pekar ut vilka planer som kommunen behöver ta fram för att nå de övergripande målen. En av de utpekade planerna är en kommunövergripande parkeringsplan. Det pågående arbetet med fördjupad översiktsplan gör det brådskande att utreda Täbys inriktning för parkering inom centrala Täby redan nu. Denna utredning kommer ligga till grund för den kommande parkeringsplanen.

Parkeringsutredningen omfattar samma område som omfattas av den fördjupade översiktsplanen för centrala Täby som håller på att tas fram. Syftet med parkeringsutredningen är att ta fram inriktningar och strategier för hur kommunen på lång sikt ska planera för parkering i centrala Täby, avseende bland annat vilken inriktning kommunen ska ha för bilparkering och hur kommunen bör hantera infartsparkeringar i centrala Täby. Utredningen omfattar också en omvärldsanalys för att se hur andra kommuner med liknande förutsättningar har hanterat dessa frågor. Omvärldsanalysen har använts som exempel och inspiration vid framtagande av förslag på inriktningar för parkering i centrala Täby.

Ett antal generella förslag på inriktningar för parkering i centrala Täby har tagits fram:

- > Generellt föreslås låga parkeringstal i samband med nybyggnation för hela området samt att flexibla parkeringsnormer med maximi- och miniminormer utifrån förutsättningarna att åka kollektivt samt gå och cykla tillämpas. Detta är i linje med Täbys gällande parkeringsstrategi.
- > Tids- och avgiftsreglering rekommenderas att användas i stor utsträckning i hela FÖP-området för att parkeringsplatserna ska användas till det som är planerat.

- > Samnyttjande av parkeringsplatser rekommenderas för att antalet platser ska kunna minskas och färre parkeringsplatser står tomma lika lång tid. Gemensamma anläggningar, såsom parkeringshus, där det finns möjligheter till samnyttjande bör därför eftersträvas istället för parkeringsgarage.
- > För att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft bör gångavståndet till parkering vara minst lika långt som till kollektivtrafiken.

Eftersom FÖP-området inte är ett homogent område med avseende på bebyggelse, struktur m.m. har området delats in i olika områdestyper:

- > Områdestyp 1 - centrala lägen med blandad bebyggelse
- > Områdestyp 2 - halvcentrala lägen med mestadels bostäder men också handel och andra verksamheter
- > Områdestyp 3 - bostadsområden i utkanten av FÖP-området
- > Områdestyp 4 - arbetsplatsområden i utkanten av FÖP-området

Inom FÖP-området finns två infartsparkeringar. Dessa inkluderas inte i någon områdestyp utan behandlas separat.

För respektive områdestyp har förslag till inriktningar för parkering tagits fram:

#### Områdestyp 1 (centrala lägen)

- > Parkeringshus. Omfattar det totala utbudet av parkering för boende och arbetsplatsparkering samt större delen av utbudet av besöksparkering i området.
- > Gatuparkering föreslås som parkering för rörelsehindrade och som besöks-/korttidsparkering.
- > Bilfritt boende. Bilfritt boende kan etableras för någon eller några fastigheter som pilotprojekt.

#### Områdestyp 2 (halvcentrala lägen)

- > Parkeringshus. Omfattar större delen av utbudet av parkering för boende och arbetsplatsparkering i området och även till viss del besöksparkering.
- > Parkeringsgarage. Endast i områden med en typ av bebyggelse, exempelvis endast bostäder.
- > Gatuparkering föreslås som parkering för rörelsehindrade och som besöks-/korttidsparkering.

#### Områdestyp 3 (bostadsområden i utkanten av FÖP-området)



- > Mindre parkeringshus. Framförallt som ett komplement till gatu-/markparkering, för att ersätta gatu-/markparkeringar på platser med högt markvärde och i delar av området som ligger i anslutning till annan typ av bebyggelse.
- > Gatu- och markparkering. En stor del av parkeringsplatserna i området föreslås att vara gatu-/markparkeringar, eftersom markvärdet generellt inte bedöms motivera kostsamma parkeringsgarage eller parkeringshus.
- > Egen parkering på tomtmark. Vid radhusbebyggelse kan det också vara aktuellt med egen parkeringsplats på tomtmark.

#### Områdestyp 4 (arbetsplatsområden i utkanten av FÖP-området)

- > Parkeringshus. Framförallt i delar av området som ligger i anslutning till annan typ av bebyggelse, exempelvis bostadsbebyggelse, som parkeringsplatserna kan samnyttjas med.
- > Parkeringsgarage. Endast i områden med en typ av bebyggelse, exempelvis endast arbetsplatser. Inom gångavstånd finns inte potential till samnyttjande.
- > Gatu-/markparkeringar föreslås för besökare.

#### Infartsparkering

- > I första hand föreslås att de befintliga infartsparkeringarna i centrala Täby tas bort. Dels upptar parkeringsplatserna ytor av mark som bedöms för attraktiva för ändamålet, dels genererar infartsparkeringarna trafik som inte är lämplig i så centrala delar.
- > Om kommunen beslutar att behålla infartsparkeringarna i centrala Täby föreslås att kommunen utvecklar infartsparkeringarna med hjälp av följande inriktningsprinciper:
  - > Avgiftsreglering. Infartsparkeringarna föreslås att avgiftsregleras. Lägre avgifter för dem som ska resa vidare med kollektivtrafiken (d.v.s. för dem med SL-kort) och högre för övriga.
  - > Möjlighet till samnyttjande. Infartsparkeringar placeras i anslutning till verksamheter med mycket besökare under kvällar och/eller helger (exempelvis idrottsanläggningar) så att parkeringsplatserna kan samnyttjas.
  - > Möjlighet till samordning. För att underlätta vardagen för dem som väljer att resa kollektivt (i kombination med bil) och på så vis locka fler att välja att resa kollektivt kan infartsparkeringar placeras i anslutning till exempelvis en större livsmedelsbutik.

Utredningen har identifierat behov av fortsatt arbete inom ett antal områden.

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Täby kommun arbetar med framtagandet av en fördjupad översiktsplan för centrala Täby. Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att ändra inriktningen i översiktsplanen *Det nya Täby 2030* till en inriktning som möjliggör för fler bostäder, verksamheter och servicefunktioner än vad översiktsplanen anger.

I arbetet testas olika stadsutvecklingsscenarier som huvudsakligen utgår från olika framtidsvisioner om vilken kollektivtrafik Täby kommer att ha i framtiden och hur man hanterar de barriärer som idag finns i centrala Täby. I stadsutvecklingsscenarierna ingår i olika former ny tunnelbana mellan Arenastaden och Arninge och Roslagsbanans förlängning till city och Arlanda. Den fördjupade översiktsplanen tar sikte på år 2050.

Parallellt med arbetet tar kommunen fram en Trafikstrategi. Trafikstrategin sätter upp mål och strategier med målsättningen om en hållbar transportmedelfördelning och en attraktiv kommun. Trafikstrategin kommer att peka ut behov av planer som kommunen behöver ta fram för att kunna nå de mål som sätts upp, där en kommunövergripande parkeringsplan är en sådan plan. Det pågående arbetet med fördjupad översiktsplan gör det brådskande att utreda Täbys inriktning för bilparkering inom centrala Täby redan nu. Denna utredning kommer ligga till grund för den kommande parkeringsplanen.

## 1.2 Syfte

Syftet med parkeringsutredningen är att ta fram inriktningar och strategier för hur kommunen på lång sikt ska planera för bilparkering i centrala Täby. Bland annat ska följande frågor ska besvaras:

### **Inriktning för planering**

Vilken inriktning ska kommunen ha för bilparkering i centrala Täby? Vilka alternativ finns och vad skulle fungera bäst i centrala Täby? Ska exempelvis bilparkering placeras i garage eller ovan mark? Vilka förutsättningar finns för samnytt-

jande av parkering? Vilka för- och nackdelar finns med varje inriktning och hur påverkar det staden och resorna?

### **Inriktning för infartsparkering**

Hur kan kommunen arbeta med infartsparkeringar på kort- och lång sikt i centrala Täby?

### **Omvärldsanalys kring parkering**

Hur har andra kommuner med liknande förutsättningar gjort? Vad skapar en attraktiv stad? Två goda exempel från andra platser presenteras.

## 1.3 Metod

### 1.3.1 Omvärldsanalys

Utredningen inleddes med en omvärldsanalys för att se hur kommuner med liknande förutsättningar arbetar med parkering. I omvärldsanalysen söktes information till att börja med genom webbsökningar. Kontakter togs också med personer som varit inblandade i olika kommuners arbete med parkering.

Information inhämtades från referenskommunerna och sammanställdes som underlag för fortsatt arbete.

Omvärldsanalysen avslutades med en workshop där resultatet från omvärldsanalysen presenterades och diskuterades med deltagare från Täby kommun. Även förutsättningarna för det kommande strategiarbetet diskuteras på workshopen.

### 1.3.2 Strategiarbete

Baserat på inhämtad information, omvärldsanalysen samt resultat från workshopen utarbetas strategier och inriktningar med utgångspunkt från de frågeställningar som utredningen syftar till att besvara.

Utarbetade förslag till strategier presenterades och diskuterades på en workshop med deltagare från Täby kommun. Därefter justerades de föreslagna strategierna utifrån synpunkter på workshopen och utredningen sammanställdes i detta PM.

## 1.4 Avgränsningar

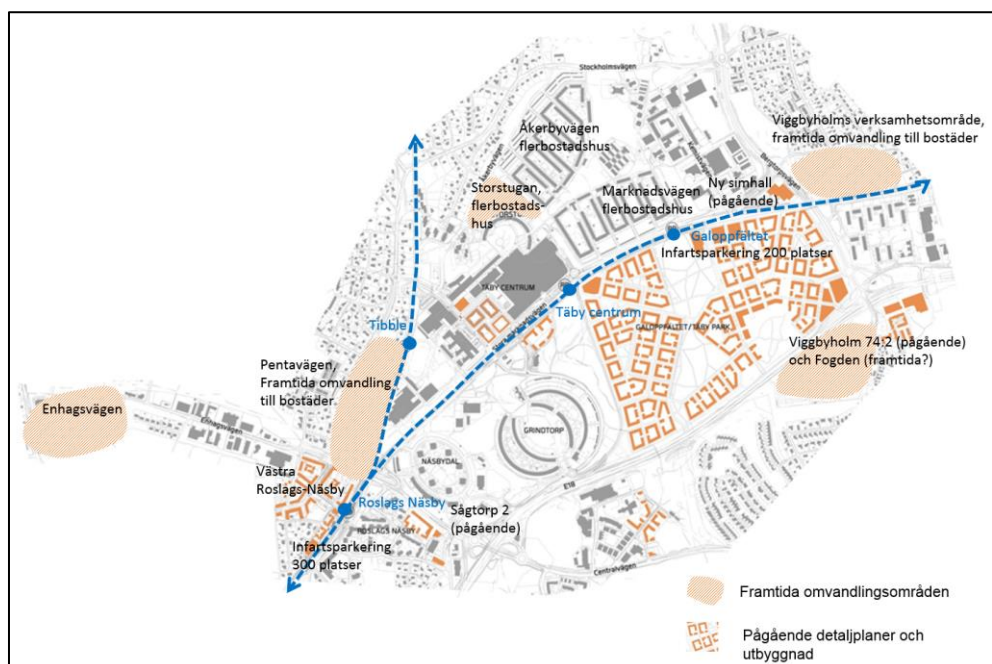
Denna parkeringsutredning avser parkering både på allmän plats och inom kvartersmark.

Utredningen omfattar förslag på generella principer för parkering och ger inte förslag på antal parkeringsplatser.

## 2 Förutsättningar

### 2.1 Området

Parkeringsutredningen omfattar samma område som omfattas av den fördjupade översiktsplanen för centrala Täby som håller på att tas fram. Områdets avgränsning framgår av Figur 1.



Figur 1. Området.

Genom området passerar Roslagsbanans båda förgreningar med stationer i Roslags Näsby, Tibble, Täby centrum och Galoppfältet.

Markanvändningen i området består idag till störst del av:

- > Flerbostadshus
- > Villor/radhus i utkanten av området

- > Verksamhetsområden
- > Skolor och idrottsverksamhet
- > Bussgarage
- > Stoplaskogen och grön kil som förbinder Stoplaskogen och Centralparken
- > Centrum och handel

De största målpunkterna i området är:

- > Täby C
- > Roslagsbanans stationer
- > Närsjukhus
- > Polisstation
- > Skolor
- > Idrottsområde
- > Simhall

Den parkering som finns i området är framförallt:

- > Boendeparkering: Storstugan, bostäder vid Åkerbyvägen och Marknadsvägen
- > Parkering vid Täby C: 2700 platser (mestadels i garage, viss tids- och prisreglering)
- > Parkering vid verksamheter: simhallen, närsjukhuset, sporthallen, kommunhuset och Värmevägen intill simhallen.
- > Infartsparkering: Roslags Näsby: ca 300 platser för bil samt Galoppfältet station: ca 200 platser för bil. Båda infartsparkeringarna är fullbelagda på vardagar.

Täby centrum är en del av den utpekade regionala stadskärnan Täby centrum-Arninge och området kommer att genomgå en omfattande förtätning och exploatering och få en mer stadslig karaktär (Figur 1). För tillfället pågår förtätning och planering vid Västra Roslags Näsby, Täby centrum och Täby Park. Ytterligare områden kommer att förtätas på sikt.

## 2.2 Olika typer av parkering

Parkering sker för olika ändamål, såsom parkering vid bostaden, vid arbetsplatser och av besökare. Olika typer av ändamål har olika förutsättningar i fråga om vilken tid på dygnet parkering efterfrågas, hur lång tid parkeringen sker, hur långt gångavstånd till parkeringen som accepteras och betalningsviljan för att parkera. Olika typer av parkeringslösningar (gatuparkering, markparkering, parkeringshus eller parkeringsgarage) kan vara lämpliga för olika ändamål.

## 2.3 Parkering som styrmedel

Tidigare har principen oftast varit att tillgodose den parkeringsefterfrågan som finns men parkering är också ett effektivt styrmedel för att påverka bilanvändningen. Det är dock ett styrmedel som ofta inte utnyttjas i särskilt hög utsträckning idag. Städer som tagit fram en parkeringsstrategi som syftar till att begränsa biltrafiken har fått goda resultat.<sup>1</sup>

Det går att jobba med parkering på flera sätt för att styra användandet av bil jämfört med kollektivtrafiken, gång och cykel samt användandet av marken, bland annat genom:

- > Utbud (antal platser)
- > Tidsreglering
- > Avgiftsreglering
- > Gångavstånd /upplevd tillgänglighet

Det finns i stort sett två huvudspår för arbetet med att påverka efterfrågan på parkering. Det ena är att på lång sikt förändra parkeringsutbudet och resvanor genom reglering och riktlinjer för nyexploatering. Det andra är att genom reglering och prissättning påverka det befintliga utbudet av parkering.<sup>2</sup>

## 2.4 Parkeringsköp (friköp/avlösen)

Parkeringsköp innebär att fastighetsägaren ges möjlighet att genom avtal ordna parkering på annan plats än på den egna fastigheten. Parkeringsköp medför att flera olika aktörer kan köpa tillgång till parkering inom samma anläggning, vilket i sin tur ger förutsättningar för samnyttjande och de fördelar det innebär. Både befintliga och nya anläggningar kan nyttjas för parkeringsköp.

Att parkeringsköp tillämpas, så att parkeringsutbudet tillgodoses genom gemensamma anläggningar, kan styras genom detaljplaner eller genom dialog/samarbete med byggherrar.

---

<sup>1</sup> Sveriges kommuner och landsting 2013

<sup>2</sup> Sveriges kommuner och landsting 2013

Det finns två typer av parkeringsköp, friköp och avlösen. Friköp innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till exempelvis kommunen som åtar sig att (eventuellt via eget parkeringsbolag) anlägga parkeringsplatser. Det ställs inga krav på fastighetsägaren att hyra ett visst antal parkeringsplatser. Avlösen innebär att fastighetsägaren under ett antal år, ofta minst 25 år, förbinder sig att hyra parkeringsplatser. Ibland förbinder sig också fastighetsägaren att låna ut ett belopp motsvarande kostnaden för att anlägga parkeringsplatserna.

## 3 Omvärldsanalys

Inledningsvis gjordes en omvärldsanalys för att studera exempel på parkeringsåtgärder som har genomförts av kommuner med liknande förutsättningar som Täby. Nedan presenteras de parkeringsåtgärder som har identifierats under omvärldsanalysen och som bedömts som relevanta för olika delar av centrala Täby. I den avslutande delen, Kapitel 3.8, förs resonemang om för- och nackdelar med de olika lösningarna samt tillämplighet i centrala Täby.

### 3.1 Parkeringshus i varje storkvarter, Västra hamnen Malmö

Västra hamnen i Malmö ligger cirka 0,5-2 kilometer från Malmö centralstation. Området har utvecklats till att bli en del av centrala Malmö och omfattar förutom bostäder olika typer av verksamheter.

För utvecklingsområdet Västra hamnen i Malmö finns det ett uppsatt mål om att främja hållbara resor till området. Inom detta mål finns en strategi som lyder "effektiv bilparkering" vilket innebär att parkeringsbehov och parkeringslösning ska redovisas för storkvarter i ett tidigt skede i planeringen.

Som lösning förordas parkeringshus som ska finnas utbredd i Västra hamnen med parkeringshus varje storkvarter. Följande principer gäller för parkeringshusen:

- > Parkeringshusen ska ha en publik verksamhet i bottenvåningen.
- > De ska möjliggöra samnyttjande av parkeringsplatser mellan bostäder och olika verksamheter samt vara flexibla över tid.
- > Malmö stads parkeringsbolag äger vissa av parkeringshusen och vissa ägs av privata fastighetsägare. Fastighetsägare kan köpa parkeringsplatser i parkeringshusen i bygglovsskedet för att lösa parkeringsefterfrågan.
- > Parkeringshusen är tänkta att lösa merparten av besöks-/korttids-parkeringen i Västra hamnen. Utöver parkeringshusen finns en del gatuparkering.



Följande prisnivåer gäller för parkering i Västra hamnen:

- > Parkering i parkeringshus som ägs av Malmö parkering: 12-27 kr/tim (avgift alla dagar kl. 00-24). Boendeparkering 700-1200 kr/mån.
- > Parkering i parkeringshus som ägs av privata fastighetsägare prissätts av respektive fastighetsägare.
- > Gatuparkering kostar 20 kr/tim kl. 09-20. Avgiftsfritt i 30 min.

Inga utvärderingar av effekter har kunnat identifierats inom denna utredning.

### 3.2 Parkeringsanläggningar med verksamheter i markplan, Malmö

I Malmö har det ställts krav på att offentliga verksamheter ska etableras i markplan i parkeringshusen. Uthyrning och finansiering står exploitören för. Verksamheter bidrar till stadslivet genom att skapa mer rörelse i gaturummet intill parkeringshusen. Två exempel på parkeringshus med verksamheter i markplan i Malmö:

- > I Parkeringshuset Fullriggaren i Västra hamnen finns livsmedelsbutik, kontor, vård och centrumfunktioner.
- > I Hyllie parkeringshus finns kontorslokaler, biluthyrningsfirma och biltvätt, cykelparkeringsgarage (park n´ride) i två plan med plats för 1000 cyklar.

Inga utvärderingar av effekter har kunnat identifierats inom denna utredning.

Nedan visas två exempel på parkeringshus från Malmö som visar hur parkeringshus i stadsmiljö kan se ut samt en visionsbild.



Figur 2. Parkeringshuset Fullriggaren (Västra Hamnen) med ca 400 parkeringsplatser samt livsmedelsbutik, kontor och vård i markplan. Källa: [www.vhamnen.com](http://www.vhamnen.com).



Figur 3. Parkeringshus i Hyllie med ca 1400 parkeringsplatser. Källa: [www.pmalmo.se](http://www.pmalmo.se).



Figur 4. Parkeringshus i Hyllie, visionsbild. Källa: Lloyd's arkitektkontor.

### 3.3 Parkeringsavgifter på gata, Nacka

Nacka kommun har infört parkeringsavgifter på gatu- och boendeparkering för att öka omsättningen av parkeringsplatser och öka användningen av idag lediga garageplatser. Idag finns det outnyttjade garageplatser i flera bostadsområden som kommer att bli mer attraktiva vid införande av parkeringsavgifter på gatan. Prisexempel och omfattning för avgifterna framgår nedan:

- > Avgift 8 kr/tim vardagar mellan 08-17. Boendeparkering 400 kr/30-dagarsperiod alt. 30 kr/dag.
- > Avgifterna infördes 1 december 2015 och omfattar 1150 parkeringsplatser på Västra Sicklahalvön.

Parkeringsavgifterna infördes 1 december 2015. Inga utvärderingar av effekter har gjorts.

### 3.4 Reglering av infartsparkering, Huddinge

I Huddinge har det införts en ny reglering för infartsparkeringar i kommundelarna Skogås, Trångsund och Stuvsta. Bakgrunden är att infartsparkeringarna i Huddinge hade mycket hög beläggning och nyttjades i hög grad för annat än dess avsikt. En studie visar att andelen som använde infartsparkeringarna i enlighet med avsett ändamål understeg 50%. Det fanns alltså ett behov att styra hur infartsparkeringarna används. (Atkins 2011)

Efter införandet av avgifter på infartsparkeringarna är det gratis fram till midnatt för de som har SL-kort laddat med 30 dagar eller längre periodbiljett medan de som inte har SL-kort betalar 10 kr i timmen och max 40 kr per dag.

Avgiftsregleringen infördes i mars 2015 och kommunen upplever att åtgärden har gett önskat resultat, att infartsparkeringen används i större utsträckning av pendlare än innan. De har inte märkt något problem med överflyttning av parkerade bilar till närliggande gator. Gatuparkeringen är fortfarande oreglerad i Huddinge kommun.

### 3.5 Smart infartsparkering, Sickla

I Sickla i Nacka kommun har det testats en ny lösning för infartsparkering med syfte att utveckla bytespunkten i Sickla köp kvarter. Projektet genomfördes i samarbete mellan Trafikverket, AB Storstockholms Lokaltrafik, Nacka kommun och Sickla Köp kvarter. Transportstyrelsen bistod med delfinansiering. Lösningen bestod av en mobil tjänst som gav möjlighet att boka parkering samt gav information om antal lediga platser, avgångar med SL-trafiken, trafikstörningar m.m. Försöket syftade till att uppnå följande:

- > Få fler bilister från Nacka/Värmdö att ställa bilen och resa med kollektivtrafiken.

- > Etablera ett samarbete mellan offentliga och kommersiella aktörer för att öka kundnyttan.
- > Underlätta för infartsparkere och underlätta för de bilister som vill kombinera sin bilresa med en SL-resa och samtidigt passa på att utföra en del av vardagssysslorna.

Försöket utfördes som ett fältförsök år 2010. Resultatet av utvärderingen visade att andelen vanebilister i försöksgruppen halverades. Ungefär en fjärdedel av testförarna uppgav att de ändrade sina köpvanor mycket eller delvis och nio av tio av testförarna vill att smart infartsparkering ska införas.

### 3.6 Låga parkeringsnormer för bil, Hyllie Malmö

Kring Citytunnelstationen i Hyllie i Malmö har ett pilotprojekt genomförts avseende låga parkeringsnormer. Alla lägenheter och verksamheter ligger mindre än 500 meter från Citytunnelstationen som även trafikeras av regionala busslinjer. Syftet med projektet har varit att öka incitamenten för ett minskat bilinnehav och samtidigt möjliggöra en lägre byggkostnad.

- > Byggherrarna förbinder sig att för detaljplaneområdet lösa 50 % av bilplatsbehovet på tomtmark.
- > Resterande 50 % av bilplatsbehovet löses i gemensamhetsanläggningar genom egen försorg eller genom parkeringsköp. gemensamhetsanläggningar kan vara antingen garage eller parkeringshus, hittills har det endast byggts parkeringshus dock.
- > För flerbostadshus gäller p-normen 0,65 bilplatser per lägenhet inklusive besöksparkering (0,1) med villkoret att bilpool ordnas. För verksamheter kan miniminormen per anställd sänkas till 0,15 (från 0,2 bilplats per anställd) om Hyllie station ligger inom 500 m gångavstånd (Malmö Stad).

Inga utvärderingar av effekter har kunnat identifierats inom denna utredning.

### 3.7 Bilfritt boende, Kronhusgatan Göteborg

Som ett pilotprojekt i centrala Göteborg har en kontorsfastighet på Kronhusgatan omvandlats till bostäder utan krav på parkering. Denna fastighet ligger mycket centralt cirka 500 meter från Göteborgs centralstation. Pilotprojektet har formaliserats genom att Trafikkontoret har fastställt ett antal villkor som exploatören ska uppfylla genom en skriftlig överenskommelse i samband med bygglovsprövning:

- > De boende har inte fått rätt till boendeparkering på gatumark.

- > De boende planerades att få medlemskap i en bilpool. Bilpoolen har dock inte införts än på grund av bristande intresse. Skulle de boende behöva en parkeringsplats är de hänvisade till den öppna marknaden.
- > Godsmottagningsrum finns i bottenvåning för större leveranser. Det finns även rikligt med cykelförvaring.

Inga utvärderingar av effekter har kunnat identifierats inom denna utredning.

## 3.8 Analys

### 3.8.1 Parkeringshus i varje storkvarter, Västra hamnen Malmö

Parkeringshus är en lösning som ger goda möjligheter för samnyttjande, eftersom parkeringar för bostäder och olika verksamheter kan samlas på en plats. En annan fördel med parkeringshus är att de kan planeras så att de flesta får ett avstånd mellan bostaden/arbetsplatsen etc. och parkeringen, till skillnad mot garage som gör bilen mycket lättillgänglig. Detta minskar bilens konkurrenskraft gentemot kollektivtrafiken.

I områden där det finns potential för samnyttjande av parkeringsplatser mellan bostäder och olika verksamheter bedöms parkeringshus vara en lämplig lösning. I centrala Täby gäller detta framförallt de mest centrala delarna där det finns blandad bebyggelse samt i delar lägre ut där områden med bostäder och olika verksamheter ligger inom gångavstånd.

Att ha parkeringsplatser samlade i parkeringshus, istället för mer utspridd på gator eller i mindre anläggningar (exempelvis garage under respektive byggnad), innebär att trafiken till och från parkeringarna blir mer koncentrerad. Det är därför viktigt att planera för parkeringshusen och gatorna dit tidigt i planeringen. Att tidigt i planeringen beakta parkeringshusen har man gjort i Västra hamnen.

### 3.8.2 Parkeringsanläggningar med verksamheter i markplan, Malmö

I parkeringshus som byggs med verksamheter i bottenvåningen kan antalet platser ökas genom att verksamhetslokalerna kan omvandlas till parkering. Parkeringshusen blir på så vis flexibla över tid. Parkeringshus med verksamheter i bottenvåningen bidrar också till stadsmässigheten, istället för att vara ett negativt inslag i stadsmiljön som parkeringshus traditionellt ofta är. Parkeringshus med verksamheter i bottenvåningarna bedöms framförallt vara tillämpligt i de mest centrala delarna av Täby, där det finns störst potential för verksamheter. Vissa typer av verksamheter kan dock vara aktuella även i delar lite längre ut.

### 3.8.3 Parkeringsavgifter på gata, Nacka

Parkeringsavgifter är ett verktyg för att styra användandet av parkeringsplatser, exempelvis så att de parkeringar som är tänkta för kort- respektive långtidsparkering används enligt syftena. Parkeringsavgifter kan också användas för att styra så att en del parkeringsplatser blir underutnyttjade medan andra parkeringsplatser blir fullbelagda. Parkeringsavgifter bedöms lämpligt i hela centrala Täby. Olika avgiftsnivåer bör användas inom området och för olika typer av parkeringar (exempelvis kort- respektive långtidsparkering) samt beroende på avstånd till kollektivtrafik och centrumfunktioner m.m.

Parkeringsavgifter kräver insatser både vid införandet samt löpande övervakning och drift. Vid införandet är det viktigt att beakta risker för följd effekter, såsom att trycket ökar på kringliggande parkeringar med lägre eller inga avgifter. Vid planeringen inför införandet av avgifter bör ett stort område omfattas och över synen bör omfatta alla parkeringar inom området.

### 3.8.4 Reglering av infartsparkering, Huddinge

Om det inte finns några regleringar finns det en risk att infartsparkeringar inte används för det avsedda ändamålet, exempelvis genom boende som långtidsparkerar. Tids- och avgiftsreglering, exempelvis med lägre avgifter för de som reser med kollektivtrafiken, är verktyg som kan användas för att styra användandet av infartsparkeringar.

Införande av tidsreglering samt avgifter kräver insatser både vid införandet samt löpande övervakning och drift. Vid införandet är det viktigt att beakta risker för följd effekter, såsom att trycket ökar på kringliggande parkeringar utan tidsregleringar eller med lägre alternativt inga avgifter.

### 3.8.5 Smart infartsparkering, Sickla

Det finns olika åtgärder som kan vidtas för att utveckla infartsparkeringar för att styra användandet av parkeringsplatserna samt för att underlätta för kollektivtrafikresenärer för att få fler att välja att resa kollektivt (exempelvis i kombination med bil). De åtgärder som genomfördes inom projektet Smart infartsparkering i Sickla, d.v.s. en mobil tjänst som gav möjlighet att boka parkering, gav information om antal lediga platser, avgångar med SL-trafiken, trafikstörningar m.m., är exempel på åtgärder som kan vidtas och som kan vara lämpliga om infartsparkeringarna i centrala Täby ska behållas.

### 3.8.6 Låga parkeringsnormer för bil, Hyllie Malmö

I kollektivtrafiknära och centrala lägen, såsom centrala Täby, är låga parkeringsnormer ett verktyg som kan användas för att styra mot ett minskat bilinnehav och bilåkande. Låga parkeringsnormer kan med fördel också kombineras med att parkeringsutbudet finns i gemensamhetsanläggningar, för att öka möjligheterna till samnyttjande samt öka gångavståndet till parkeringen (jämfört med garage under byggnaderna) och på så vis öka kollektivtrafikens konkur-

renskraft. Mindre utbud av parkering bör också kombineras med goda förutsättningar att gå och cykla.

Om parkeringsnormen sänks i ett område kan det få effekten att trycket på offentliga parkeringar i kringliggande områden ökar, om det minskade parkeringsutbudet inte får den önskade effekten att bilinnehavet minskas. Offentlig parkering som är tänkt för besökare etc. kan därför behöva regleras med avgifter och tidsbegränsning för att inte parkeringen ska användas för boendeparkering och annan långtidsparkering.

### 3.8.7 Bilfritt boende, Kronhusgatan Göteborg

Pilotprojektet med ett bilfritt boende, det vill säga att de boende inte fått tillgång till boendeparkering på gatumark, som genomförts på Kronhusgatan i Göteborg genomfördes för ett bostadshus på en mycket central plats. Liknande projekt kan vara lämpliga att testa i de mest centrala och kollektivtrafiknära lägena i Täby. Bostadshusen bör ligga i god anslutning till kollektivtrafiken, ha goda cykelparkeringsmöjligheter och gärna god tillgänglighet till bilpoolsparkeringar. Projektet kan exempelvis först testas för bostadshus med mestadels små lägenheter (ensamhushåll).

Vid införandet av bilfritt boende är det viktigt att följa upp effekterna. Exempelvis kan det bli ett ökat tryck på den offentliga parkeringen, med oönskade följd effekter, om de boende väljer att skaffa bil.



## 4 Förslag på inriktningar för bilparkering i centrala Täby - Generellt

### 4.1 Parkeringsnormer/tal

Generellt föreslås låga parkeringstal i samband med nybyggnation för hela området samt att flexibla parkeringsnormer med maximi- och miniminormer utifrån förutsättningarna att åka kollektivt samt gå och cykla tillämpas. Detta är i linje med Täbys gällande parkeringsstrategi. Med utökat kollektivtrafikutbud och utbyggd infrastruktur för gång- och cykel finns behov av att revidera parkeringsstrategin.

Eftersom karaktären på områdena inom FÖP-området skiljer sig mycket åt föreslås att FÖP-området delas in i ytterligare områden och att parkeringstalen för de mest centrala lägena nära kollektivtrafik generellt är lägre än de längre ut där avstånden är längre. Indelningen i delområden bör utgå från avstånd till kollektivtrafik (stationer) och centrumfunktioner/handel, gång- och cykelförutsättningar etc.

Mer exakta nivåer för parkeringstal har inte studerats i denna utredning. Det finns behov av att se över parkeringstal och områdesindelning i gällande parkeringsstrategi (se kapitel 6). Nivåer för parkeringstal i parkeringsstrategin baseras på kollektivtrafikutbud och infrastruktur för gång och cykel, när dessa byggs ut och förbättras bör parkeringstalen justeras.

### 4.2 Tids- och avgiftsregelning

Tids- och avgiftsregelning rekommenderas att användas i stor utsträckning i hela centrala Täby för att parkeringsplatserna ska användas till det som är planerat.

Parkeringsavgifter föreslås att införas i hela FÖP-området. De mest centrala delarna bör ha högre avgifter och de mer perifera lägena lägre avgifter.

När parkeringsplatser avgifts- eller tidsregleras finns risk för överflyttning till närliggande parkeringar med lägre avgifter/längre tillåten parkeringstid. Det är därför viktigt att ha ett helhetstänk när strategier för tids- och avgiftsregelning



utformas för området. Det kan vara lämpligt att använda större barriärer, såsom större vägar eller spår, som gräns mellan olika taxor och tidsregleringar.

### 4.3 Samnyttja parkeringsplatser

För att få ett effektivt markutnyttjande bör en grundläggande princip vara att parkeringsplatser inte ska stå tomma så stor del av tiden. Detta görs genom att parkeringsplatser samnyttjas, det vill säga att samma platser används av olika parkerare under olika delar av dygnet. Med ett samnyttjande av platser kan antalet platser minskas och färre parkeringsplatser står tomma.

En förutsättning för samnyttjande är att parkeringsplatserna är tillgängliga för olika parkerare, det vill säga att parkeringsplatser inte är reserverade eller finns i otillgängliga/låsta anläggningar.

En ytterligare förutsättning för samnyttjande är att det inom gångavstånd finns olika typer av bebyggelse/funktioner som genererar en efterfrågan på parkeringar olika tider på dygnet.

Parkeringshus är ett sätt att säkerställa tillgängliga parkeringsplatser som går att samnyttja mellan olika parkerare under olika delar av dygnet. Parkeringshus har också en fördel genom att de är mer flexibla över tid än garage, genom att det enklare går att lägga till eller ta bort parkeringsplatser om den kringliggande bebyggelsen ändras. Detta kan exempelvis göras genom att bottenvåningen anpassas för verksamheter och service men kan byggas om till parkeringar eller vice versa. Som utgångspunkt eftersträvas dock att bottenvåningarna anpassas för verksamheter och service i form av t.ex. butiker eller bil- och cykeluthyrning, m.m. för att parkeringshusen ska bidra till stadsmässigheten i centrala Täby.

### 4.4 Gångavstånd parkering-målpunkt

För att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft bör gångavståndet till parkering vara minst lika långt som till kollektivtrafiken. Om principen med parkeringshus tillämpas kommer avståndet till parkeringshusen att variera mellan bebyggelsen i området men utgångspunkt vid planering av parkeringar när områden förtätas bör vara att så stor del som möjligt av området får lika långt eller längre till parkeringshus som till kollektivtrafiken.

## 5 Förslag på inriktningar för bilparkering i centrala Täby - Områdesspecifikt

### 5.1 Indelning i områden

Eftersom FÖP-området inte är ett homogent område med avseende på bebyggelse, struktur m.m. har området delats in i olika områdestyper.

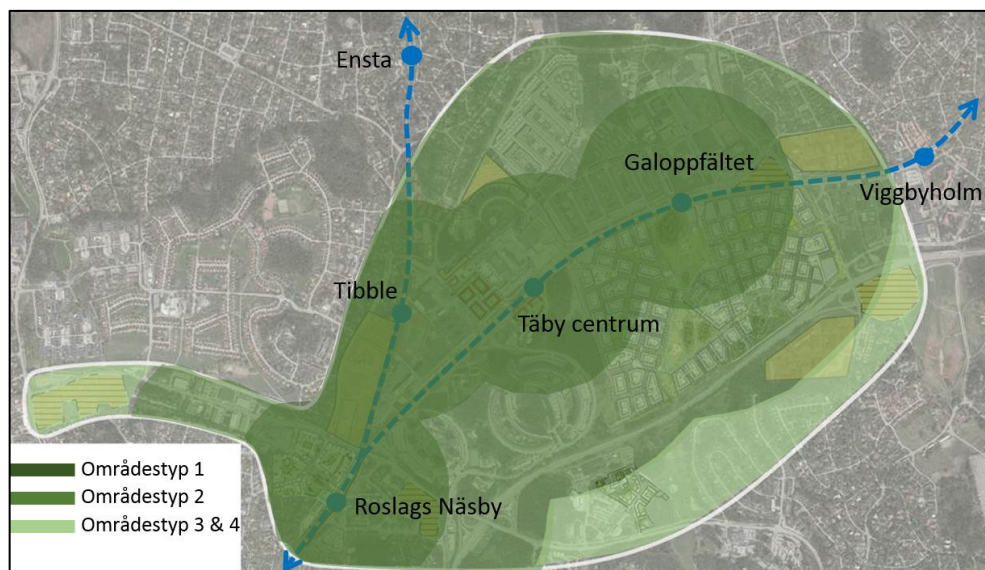
Fyra olika områdestyper har identifierats inom FÖP-området.

- > Områdestyp 1 – blandad bebyggelse i centrala lägen (inom 500 m från station på Roslagsbanan)
- > Områdestyp 2 – bostadsområden i halvcentrala lägen (inom 1000 m från station på Roslagsbanan)
- > Områdestyp 3 - bostadsområden i utkanten av FÖP-området (längre bort än 1000 m från station på Roslagsbanan)
- > Områdestyp 4 - arbetsplatsområden i utkanten av FÖP-området (längre bort än 1000 m från station på Roslagsbanan)

Generella förutsättningar för respektive områdestyp presenteras under respektive kapitel. För respektive områdestyp har förslag till inriktningar för parkering tagits fram.

Inom FÖP-området finns två infartsparkeringar. Dessa inkluderas inte i någon områdestyp utan behandlas separat.

I Figur 5 visas indelningen av FÖP-området baserat på avstånd (fågelvägen) från Roslagsbanans stationer.



Figur 5. Indelning av FÖP-området i områdestyper baserat på avstånd från Roslagsbanans stationer.

## 5.2 Områdestyp 1 (blandad bebyggelse i centrala lägen)

### 5.2.1 Områdets förutsättningar

Områdestypen avser områden i centrala lägen (inom 500 m från Roslagsbanans stationer) som förtätas. Exempel på områden är Täby centrum, delar av Täby park, Pentavägen samt Västra Roslags-Näsby. I områdestypen finns bostäder samt handel och andra centrumfunktioner och således efterfrågan på parkering för boende och arbetsplatser samt för besökare till boende och verksamheter.

För områdestypen gäller följande generella förutsättningar när området är förtätat:

- > Blandad bebyggelse med bostäder samt verksamheter, handel och andra centrumfunktioner.
- > Maximalt gångavstånd till spårstation eller stamnätshållplats är ca 500 m.
- > Samtliga bostäder har nära till större livsmedelsbutik (maximalt gångavstånd ca 800 m).
- > Flerbostadshus är i mestadels 4-8 våningar.
- > Förtätning bland annat genom att befintliga markparkeringar bebyggs (parkering behöver ersättas).
- > Goda gång- och cykelförutsättningar.

## 5.2.2 Förslag inriktning parkering

För denna typ av områden föreslås följande inriktningsprinciper för parkering vid nybyggnation/förtätning.

### Parkeringshus

Parkeringshus föreslås som omfattar det totala utbudet av parkering för boende och arbetsplatsparkering samt större delen av utbudet av besöksparkering i området. Samnyttjande möjliggörs genom att inga platser reserveras.

Platserna avgiftsbeläggs motsvarande avgifter på gatu-/markparkeringar, alternativt är avgiften i parkeringshus lägre. Förslagsvis finns boendetaxa.

De mest tillgängliga platserna i parkeringshusen (närmast målpunkter) anpassas och reserveras för rörelsehindrade med hänsyn till gällande bestämmelser om maximalt avstånd från entréer enligt Boverkets bestämmelser. Eventuellt regleras också ett antal av de mest tillgängliga platserna med maximal parkeringstid för att dessa inte ska används för långtidsparkering (boende/arbetsplatsparkering).

Parkeringshusen placeras strategiskt så att de täcker in området bra.

Parkeringshusen föreslås att ha lokaler för verksamheter åtminstone i bottenvåningarna för att göra byggnaderna mer stadsmässiga samt för att göra dem mer flexibla genom att antalet parkeringsplatser kan ökas och minskas genom att verksamhetslokalernas yta ökas/minskas. Aktuella verksamheter i området kan vara handel/kontorslokaler samt mindre bullerkänsliga verksamheter mot större vägar och spår.

Detta förslag bygger på att fastighetsägaren ges möjlighet att genom avtal ordna parkering på annan plats än på den egna fastigheten genom parkeringsköp (Kapitel 2.4) alternativt att en fastighetsägare som äger flera fastigheter eller flera fastighetsägare ordnar gemensamma parkeringshus för flera fastigheter med olika typer av funktioner.

### Gatuparkering

Gatuparkeringar inom områdestypen föreslås att reserveras som parkering för rörelsehindrade och som besöks-/korttidsparkering. Platser för rörelsehindrade placeras närmast målpunkter med hänsyn till gällande bestämmelser om maximalt avstånd från entréer enligt Boverkets bestämmelser.

Ytor kan också behövas för angöring (leveranser), exempelvis där det finns verksamheter. Ytor för angöring placeras strategiskt efter behov.

Samtliga parkeringsplatser, utöver platserna för rörelsehindrade, föreslås att avgiftsbeläggas och tidsregleras för att dessa inte ska används för långtidsparkering (boende/arbetsplatsparkering). Platserna avgiftsbeläggs motsvarande avgifter i parkeringshus, alternativt är avgiften på gatuparkeringen högre.

## Bilfritt boende

Inom områdestypen skulle det kunna etableras bilfritt boende för någon eller några fastigheter. De boende ges bra tillgång till cykelförvaring och möjlighet att bli medlem i en bilpool m.m. Ett bilfritt boende kan genomföras som ett pilotprojekt och utvärderas för att bedöma potentialen för denna typ av boenden i de mest centrala delarna av Täby.

### 5.2.3 Exempel från andra städer

I omvärldsanalysen har identifierats följande exempel på likande lösningar i andra städer (Kapitel 3):

- > Parkeringshus i varje storkvarter, Västra hamnen Malmö
- > Parkeringsanläggningar med verksamheter i markplan, Malmö
- > Parkeringsavgifter på gata, Nacka
- > Bilfritt boende, Kronhusgatan Göteborg

## 5.3 Områdestyp 2 (bostadsbebyggelse i halvcentrala lägen)

### 5.3.1 Områdets förutsättningar

Områdestypen avser områden som ligger relativt nära Roslagsbanans stationer (inom 1000 m) som förtätas. Förtätning i områdestypen sker bland annat genom att markparkeringar bebyggs, till exempel Storstugans parkering. I områdestypen finns mestadels bostäder men också handel och andra verksamheter och således finns efterfrågan på parkering för boende och arbetsplatser samt för besökare till boende och verksamheter.

För områdestypen gäller följande generella förutsättningar när området är förtätat:

- > Mestadels bostäder men i delar av området blandad bebyggelse med bostäder samt verksamheter och handel. Hela området har närhet till olika typer av bebyggelse.
- > Maximalt gångavstånd till spårstation eller stamnätshållplats ca 1000 m.
- > Samtliga bostäder har relativt nära till större livsmedelsbutik (maximalt gångavstånd ca 800 m).
- > Flerbostadshus i mestadels 3-6 våningar (men också högre byggnader).

- > Förtätning bland annat genom att befintliga markparkeringar bebyggs (parkering behöver ersättas).
- > Goda gång- och cykelförutsättningar.

### 5.3.2 Förslag inriktning parkering

För denna typ av områden föreslås följande inriktningsprinciper för parkering vid nybyggnation/förtätning.

#### Parkeringshus

Parkeringshus föreslås som omfattar större delen av utbudet av parkering för boende och arbetsplatsparkering i området och även till viss del besöksparkering. Samnyttjande möjliggörs genom att inga platser reserveras.

Platserna avgiftsbeläggs motsvarande avgifter på gatu-/markparkeringar, alternativt är avgiften i parkeringshus lägre. Förslagsvis finns boendetaxa.

De mest tillgängliga platserna i parkeringshusen (närmast målpunkter) anpassas och reserveras för rörelsehindrade med hänsyn till gällande bestämmelser om maximalt avstånd från entréer enligt Boverkets bestämmelser. Eventuellt regleras ett antal platser intill dessa med tidsreglering för att dessa inte ska används för långtidsparkering (boende-/arbetsplatsparkering).

Parkeringshusen placeras strategiskt så att de täcker in området bra.

Parkeringshusen föreslås ha lokaler för verksamheter åtminstone i bottenvåningarna för att göra byggnaderna mer stadsmässiga samt för att göra dem mer flexibla genom att antalet parkeringsplatser kan ökas och minskas genom att verksamhetslokalernas yta ökas/minskas. Aktuella verksamheter i området kan vara handel/kontorslokaler samt mindre bullerkänsliga verksamheter mot större vägar och spår.

Detta förslag bygger på att fastighetsägaren ges möjlighet att genom avtal ordna parkering på annan plats än på den egna fastigheten genom parkeringsköp (Kapitel 2.4) alternativt att en fastighetsägare som äger flera fastigheter eller flera fastighetsägare ordnar gemensamma parkeringshus för flera fastigheter med olika typer av funktioner.

#### Parkeringsgarage

I områden med en typ av bebyggelse, exempelvis endast bostäder eller arbetsplatser, kan parkeringsgarage anläggas istället för parkeringshus. Om parkeringsgarage används istället för parkeringshus bör det vara ett större område som enbart har en typ av bebyggelse, det vill säga att det inom gångavstånd inte finns potential till samnyttjande. Det bör inte heller finnas planer på att bygga ut området eller kringliggande område med annan typ av bebyggelse, så att det kan uppstå möjligheter till samnyttjande, om parkeringsgarage byggs.

Platserna avgiftsbeläggs motsvarande avgifter på gatu-/markparkeringar, alternativt är avgiften i parkeringshus lägre. Förslagsvis finns boendetaxa.

### Gatuparkering

Gatuparkeringar föreslås att reserveras som parkering för rörelsehindrade och som besöks/korttidsparkering. Platser för rörelsehindrade placeras närmast målpunkter med hänsyn till gällande bestämmelser om maximalt avstånd från entréer enligt Boverkets bestämmelser.

Ytor kan också behövas för angöring (leveranser), exempelvis där det finns verksamheter. Ytor för angöring placeras strategiskt efter behov.

Samtliga parkeringsplatser, utöver platserna för rörelsehindrade, föreslås att avgiftsbeläggas och tidsregleras för att dessa inte ska används för långtidsparkering (boende/arbetsplatsparkering). Platserna avgiftsbeläggs motsvarande avgifter i parkeringshus, alternativt är avgiften på gatuparkeringen högre.

### 5.3.3 Exempel från andra städer

I omvärldsanalysen har identifierats följande exempel på likande lösningar i andra städer (Kapitel 3):

- > Parkeringshus i varje storkvarter, Västra hamnen Malmö
- > Parkeringsanläggningar med verksamheter i markplan, Malmö
- > Parkeringsavgifter på gata, Nacka.

## 5.4 Områdestyp 3 (bostadsområden i utkanten av FÖP-området)

### 5.4.1 Områdets förutsättningar

Områdestypen avser områden i utkanten av FÖP-området (längre bort än 1000 m från Roslagsbanans stationer). Områdestypen karaktäriseras av bostadsbebyggelse med ett längre avstånd till centrumfunktioner och större kollektivtrafikstationer. Ett exempel på ett sådant område är Nytorp. Tillgängligheten till områdestypen kan även vara begränsat av någon större barriär, t.ex. E18 eller Bergtorpsvägen. I områdestypen finns således framförallt efterfrågan på parkering för boende och besökare. Delar av områdestypen kan gränsa mot områden med annan bebyggelse/funktioner, exempelvis verksamheter, handel eller större arbetsplatsområden. Områdestypen avser både befintliga bostadsområden som utvecklas och framtida bostadsområden.

För områdestypen gäller följande generella förutsättningar när området är förtäta:

- > Homogen bebyggelse med bostäder.
- > Maximalt avstånd till lokal busslinje är ca 500 m.
- > Radhus och lägre flerbostadshus, 4 våningar eller mindre.
- > Nyttillskott bostäder (ökad efterfrågan på parkeringsplatser).
- > Befintliga markparkeringar kan bebyggas (parkering behöver ersättas).
- > Goda gång- och cykelförutsättningar.

I denna typ av område bedöms bilinnehavet och bilanvändandet vara högre än i områdestyp 1 och 2, på grund av längre avstånd till kollektivtrafik och handel/service. Även närhet / god tillgänglighet till motorvägen, som flera av dessa områden har, bedöms bidra till ett högre bilanvändande.

#### 5.4.2 Förslag inriktning parkering

För denna typ av områden föreslås följande inriktningsprinciper för parkering vid nybyggnation/förtätning.

##### Mindre parkeringshus

I delar av området kan det vara lämpligt med parkeringshus, framförallt av mindre karaktär. Parkeringshusen bedöms framförallt användas som ett komplement till gatu-/markparkering så att det finns parkeringsplatser jämnt fördelat över området. Parkeringshus kan också ersätta gatu-/markparkeringar om det är brist på yta i en del av området eller om markvärdet lokalt är så pass högt att det är mer lämpligt med parkeringshus än gatu-/markparkeringar.

Parkeringshus är också att föredra om i delar av området som ligger i anslutning till annan typ av bebyggelse, exempelvis om det finns verksamheter/arbetsplatser, som parkeringsplatserna kan samnyttjas med.

Detta förslag bygger på att fastighetsägaren ges möjlighet att genom avtal ordna parkering på annan plats än på den egna fastigheten genom parkeringsköp (Kapitel 2.4) alternativt att en fastighetsägare som äger flera fastigheter eller flera fastighetsägare ordnar gemensamma parkeringshus för flera fastigheter med olika typer av funktioner.

Platserna avgiftsbeläggs motsvarande avgifter på gatu-/markparkeringar, alternativt är avgiften i parkeringshus lägre. Förslagsvis finns boendetaxa.

I detta område kan det finnas reserverade platser för boende eftersom det inte finns så stora möjligheter till samnyttjande.

Generellt bedöms det inte finnas potential för verksamheter i bottenvåningen av parkeringshus i denna typ av områden.



### Gatu- och markparkering

En stor del av parkeringsplatserna i området föreslås att vara gatu-/markparkeringar, eftersom markvärdet generellt inte bedöms motivera kostsamma parkeringsgarage eller parkeringshus.

Platserna avgiftsbeläggs motsvarande avgifter i parkeringshus, alternativt är avgiften på gatuparkeringen högre.

I detta område kan det finnas reserverade platser för boende på markparkeringar eftersom det inte finns så stora möjligheter till samnyttjande.

### Egen parkering på tomtmark

Vid radhusbebyggelse kan det också vara aktuellt med egen parkeringsplats på tomtmark.

## 5.4.3 Exempel från andra städer

I omvärldsanalysen har identifierats följande exempel på likande lösningar i andra städer (Kapitel 3):

- > Parkeringsavgifter på gata, Nacka.

## 5.5 Områdestyp 4 (arbetsplatsområden i utkanten av FÖP-området)

### 5.5.1 Områdets förutsättningar

Områdestypen avser områden i utkanten av FÖP-området (längre bort än 1000 m från Roslagsbanans stationer). Områdestypen karaktäriseras av arbetsplatsområden med ett längre avstånd till centrumfunktioner och större kollektivtrafikstationer. Tillgängligheten till områdestypen kan även vara begränsat av någon större barriär, t.ex. E18 eller Bergtorpsvägen. Exempel på områden är västra delen av Enhagsvägen, Viggbyholms verksamhetsområde och området öster om Viggbyholms trafikplats. I områdestypen finns således framförallt efterfrågan på parkering för anställda och besökare. Delar av området kan gränsa mot områden med annan bebyggelse/funktioner, exempelvis bostadsbebyggelse. Områdestypen avser både befintliga arbetsplatsområden som utvecklas och framtida arbetsplatsområden.

För områdestypen gäller följande generella förutsättningar när området är förtäta:

- > Homogen bebyggelse med arbetsplatser.
- > Maximalt avstånd till lokal busslinje är ca 500 m. Större delen av området ligger på mer än 1000 meter avstånd från spårstation eller stomnätshållplats, alternativt avgränsas av större barriär.

- > Nyttillskott verksamhetslokaler (ökad efterfrågan på parkeringsplatser).
- > Befintliga markparkeringar kan bebyggas (parkering behöver ersättas).
- > Goda gång- och cykelförutsättningar.

I denna typ av område bedöms bilinnehavet och bilanvändandet vara högre än i områdestyp 1 och 2, på grund av längre avstånd till kollektivtrafik och handel/service. Även närhet / god tillgänglighet till motorvägen, som flera av dessa områden har, bedöms bidra till ett högre bilanvändande.

### 5.5.2 Förslag inriktning parkering

För denna typ av områden föreslås följande inriktningsprinciper för parkering vid nybyggnation/förtätning.

#### Parkeringshus

I delar av området kan det vara lämpligt med parkeringshus. Det avser framförallt delar av området som ligger i anslutning till annan typ av bebyggelse, exempelvis bostadsbebyggelse, som parkeringsplatserna kan samnyttjas med.

Platserna avgiftsbeläggs motsvarande avgifter i parkeringsgarage och på gatu-/markparkeringar, alternativt är avgiften i parkeringshus och i garage lägre än på gatu-/markparkeringar.

Det kan finnas potential för verksamheter i bottenvåningen av parkeringshus i denna typ av områden eftersom det är många människor som rör sig i området varje dag.

Detta förslag bygger på att fastighetsägaren ges möjlighet att genom avtal ordna parkering på annan plats än på den egna fastigheten genom parkeringsköp (Kapitel 2.4) alternativt att en fastighetsägare som äger flera fastigheter eller flera fastighetsägare ordnar gemensamma parkeringshus för flera fastigheter med olika typer av funktioner.

#### Parkeringsgarage

I delar av området som endast omfattar arbetsplatser och inte ligger i anslutning till annan typ av bebyggelse kan parkeringsgarage anläggas istället för parkeringshus. Som riktlinje föreslås att parkeringsgarage anläggs om det inte finns, eller planeras att bli, möjligheter till samnyttjande inom gångavstånd.

Platserna avgiftsbeläggs motsvarande avgifter i parkeringshus och på gatu-/markparkeringar, alternativt är avgiften i parkeringshus och i garage lägre än på gatu-/markparkeringar.

#### Gatu- och markparkering

Gatu-/markparkeringar föreslås för besökare. Samtliga parkeringsplatser föreslås att avgiftsbeläggas och tidsregleras för att dessa inte ska används för långtidsparkering (boende-/arbetsplatsparkering).

Platserna avgiftsbeläggs motsvarande avgifter i parkeringshus och i parkeringsgarage, alternativt är avgiften i parkeringshus och i garage lägre än på gatu-/markparkeringar.

Det bedöms inte lämpligt med markparkeringar för anställda, eftersom det skulle innebära att mycket stora ytor upptas av parkeringar.

### 5.5.3 Exempel från andra städer

I omvärldsanalysen har identifierats följande exempel på likande lösningar i andra städer (Kapitel 3):

- > Parkeringsanläggningar med verksamheter i markplan, Malmö
- > Parkeringsavgifter på gata, Nacka.

## 5.6 Infartsparkering

### 5.6.1 Förutsättningar

I dagsläget finns två infartsparkeringar i form av markparkeringar i området:

- > Roslags-Näsby: ca 300 platser för bil
- > Galoppfältet station: ca 200 platser för bil

Båda infartsparkeringarna är fullbelagda på vardagar.

På infartsparkeringarna finns inga tids- eller avgiftsregelringar.

En infartsparkeringsplan för nordost (kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker) togs fram 2016. Infartsparkeringsplanen säger bland annat:

- 1 I ett första steg (före 2018) börja reglera så att endast de som ska resa vidare med kollektivtrafik nyttjar infartsparkering. Ett vidare steg är att införa avgift.
- 2 Som ett andra steg (2018-2030) finns fortsatt behov att styra användandet av infartsparkering och parkeringssituationen i övrigt i kommunen
- 3 Om Sverigeförhandlingen och ytterligare kollektivtrafik -> se över möjligheten att avveckla infartsparkering till förmån för annan markanvändning

## 5.6.2 Förslag inriktning parkering

### Ta bort infartsparkeringar i centrala Täby (1a hand)

I första hand föreslås att de befintliga infartsparkeringarna i centrala Täby tas bort på lång sikt. Det bedöms inte motiverat att ha kvar infartsparkeringar i ett så pass centralt läge, särskilt inte med den utveckling av centrala Täby som planeras. Dels upptar parkeringsplatserna ytor av mark som bedöms för attraktiv för ändamålet, dels genererar infartsparkeringarna trafik som inte är lämplig i så centrala delar.

Eventuellt kan infartsparkeringarna som tas bort i centrala Täby ersättas av nya infartsparkeringar som skapas utanför FÖP-området. Lämpliga platser för infartsparkering behöver utredas.

### Behålla och utveckla infartsparkeringar i centrala Täby (2a hand)

Om kommunen beslutar att behålla infartsparkeringarna i centrala Täby föreslås att kommunen utvecklar infartsparkeringarna med hjälp av följande inriktningsprinciper:

- > Avgiftsreglering. Infartsparkeringarna föreslås att avgiftsregleras. Det bör finnas olika typer av taxor så att det är lägre avgift för dem som ska resa vidare med kollektivtrafiken (d.v.s. för dem med SL-kort) och högre för övriga användare. Avgifter för dem som inte ska resa vidare med kollektivtrafiken bör vara i nivå med omkringliggande parkeringsavgifter eller högre. På så sätt kan det styras mot önskat användande av infartsparkeringarna, att de används för arbetspendlare och inte används som boende-/långtids-parkering.
- > Möjlighet till samnyttjande. Med en reglering som främjar att infartsparkeringarna främst används av arbetspendlare bör det finnas ledig kapacitet under kvällar och helger. Det finns således möjligheter till samnyttjande med verksamheter med mycket besökare under kvällar och/eller helger (exempelvis idrottsanläggningar). Infartsparkeringar bör därför placeras i anslutning till denna typ av verksamheter.
- > Möjlighet till samordning. För att underlätta vardagen för dem som väljer att resa kollektivt (i kombination med bil) och på så vis locka fler att välja att resa kollektivt kan infartsparkeringar placeras i anslutning till exempelvis en större livsmedelsbutik. Infartsparkeringen kan då placeras i ett parkeringshus som också servar livsmedelsbutiken (och andra typer av bebyggelser/funktioner för ett maximalt samnyttjande). Infartsparkeringen bör då placeras så att bytet mellan bilen och kollektivtrafiken underlättas och det blir ett attraktivt alternativ till att ta bilen hela resan.

## 5.6.3 Exempel från andra städer

I omvärldsanalysen har identifierats följande exempel på likande lösningar i andra städer (Kapitel 3):

- > Reglering av infartsparkering, Huddinge.
- > Smart infartsparkering, Sickla.

## 6 Förslag till fortsatt arbete

### 6.1 Översyn av befintligt parkeringsutbud och möjligheter att samnyttja befintliga platser

Under arbetet med denna utredning har framkommit att det i centrala Täby finns ett stort antal parkeringsplatser som kommunen inte har rådighet över samt att kommunen behöver inventera antalet parkeringsplatser i centrala Täby.

Som ett första steg rekommenderas att kommunen gör en inventering av parkeringsutbudet, hur många platser som finns i olika typer av anläggningar och vem som har rådighet över platserna. I ett andra steg föreslås att kommunen ser över möjligheterna att nyttja befintliga anläggningar för parkeringsköp vid nybyggnation (förutsatt att det finns lediga platser del av dygnet). Se kapitel 6.3.

### 6.2 Uppdatera kommunens parkeringspolicy

I denna studie har det identifierats behov av att se över gällande parkeringsstrategi. Den uppdaterade (eller nya) parkeringspolicyn bör förankras politiskt.

Områden som behöver ses över är bland annat:

- > Parkeringsnormer/tal och områdesindelning (flexibla parkeringsnormer med maximi- och miniminormer utifrån förutsättningarna att åka kollektivt samt gå och cykla, fler zoner alternativt större variation inom zon beroende på förutsättningar).
- > Riktlinjer för gångavstånd till parkering.
- > Prioritering av parkeringsbehov (prioritering mellan parkering för boende, anställda, besökare etc.).
- > Riktlinjer för typ av parkeringsanläggningar vid olika förutsättningar.
- > Riktlinjer för hur parkeringsplaner ska tas fram vid nyexploatering (i vilket skede etc.).

## 6.3 Riktlinjer för parkeringsköp och gemensamma parkeringsanläggningar

För att kunna tillämpa principen med gemensamma parkeringshus (eller andra gemensamhetsanläggningar) behöver kommunen ta fram riktlinjer för hur parkeringsköpen ska genomföras. Exempel på frågor som bör besvaras är:

- > Vill kommunen tillämpa friköp eller avlösen (Kapitel 2.4)?
- > Vilka avtalsvillkor ska gälla?
- > Hur kan befintliga parkeringsanläggningar nyttjas för parkeringsköp (Kapitel 6.1)?
- > Hur ska detaljplaner utformas för att uppnå de mål kommunen har?
- > Ska kommunen eller någon annan aktör bygga och sköta gemensamma anläggningar?
- > På vems mark ska gemensamma parkeringsanläggningar byggas?

## 6.4 Riktlinjer för parkeringshus i stadsmiljö

Om kommunen vill tillämpa föreslagna principer med gemensamma parkeringshus bör kommunen ta fram riktlinjer och strategier för hur dessa ska placeras. Exempel på frågor att ta fram riktlinjer för är:

- > Hur långt avstånd ska det vara mellan parkeringshusen?
- > Vilka riktlinjer bör gälla för kringliggande gatu-/vägnät?
- > Bör parkeringshus ha verksamheter i bottenvåningen? Hur ska denna våning utformas för att vara flexibel över tid (kunna byggas om till parkeringsar)?

Vidare bör kommunen ställa krav på att det tidigt i planeringen för ny bebyggelse tas fram planer för parkeringslösningar (exempelvis parkeringshus) och att detta arbete fortlöper under planeringsprocessen (Kapitel 6.2).

Kommunen bör också ta fram riktlinjer för hur parkeringshus i stadsmiljö bör gestaltas så att de smälter in i stadsbilden och ger ett stadsmässigt intryck.

## 6.5 Utreda behoven av kommunalt parkeringsbolag

Det finns anledning att se över kommunens behov av att ha ett kommunalt parkeringsbolag, som sköter byggnation och drift av parkeringsanläggningar, av-

giftssystem m.m. Med ett kommunalt parkeringsbolag kan det vara lättare att säkerställa en sammanhållande prissättning av parkeringsplatserna.

## 6.6 Bilpooler

I det fortsatta arbetet bör det utredas hur kommunen kan implementera och arbeta med bilpooler och hur bilpooler kan tillämpas tillsammans med föreslagna principer för bilparkering i centrala Täby. Exempel på frågor som bör besvaras är:

- > ska bilar från bilpooler parkeras på gator eller i parkeringshus?
- > Om gatuparkering tillåts, måste det i så fall vara kvartersmark?
- > Finns det exempel på bilpooler med bilar parkerade i garage eller parkeringshus?
- > Erfarenheter från bilpooler inom Västra Roslags Näsby-projektet i Täby och Stockholms stad, hur har bilpooler implementerats och använts där?

## 6.7 Kostnader för parkeringslösningar

En viktig förutsättning för att kunna ta beslut om parkeringslösningar och föra diskussioner med byggherrar är det viktigt att ha kännedom om vad de olika parkeringsanläggningarna kostar att uppföra. Det bör utredas vad de olika parkeringsanläggningarna kostar. Parkeringsgarage under mark innebär en väsentligt högre kostnad än ett parkeringshus men parkeringshus upptar mark som skulle kunna bebyggas med bostäder t.ex. och medför därför en förlorad intäkt. En viktig fråga att beakta är på vems mark som parkeringshusen ska placeras.



## 7 Referenser

### 7.1 Skriftliga

Atkins (2011) Infartsparkeringar för bil i Huddinge kommun. Tillgänglig: [http://www.huddinge.se/Global/trafik\\_vagar\\_och\\_resande/parkering/infartsparkering/utredning\\_infartsparkeringar\\_for\\_bil\\_i\\_huddinge.pdf](http://www.huddinge.se/Global/trafik_vagar_och_resande/parkering/infartsparkering/utredning_infartsparkeringar_for_bil_i_huddinge.pdf)

Huddinge kommun (2016) *Infartsparkeringar för bil*. Tillgänglig: <http://www.huddinge.se/trafik-vagar-och-resande/parkering/infartsparkeringar/>

Malmö stad *Parkeringsstrategi Hyllie*. Tillgänglig: <http://malmo.se/download/18.5f3af0e314e7254d70e3a17a/1440673319258/Parkeringsstrategi+Hyllie.pdf>

Malmö stad (2010) *Parkeringspolicy och parkeringsnorm för bil, mc och cykel*. Antagen september 2010. Malmö stadsbyggnadskontor. Pr 3087.

Malmö Stad (2014) *Hållbart resande i Västra hamnen*. Godkänd av stadsbyggnadsnämnden 2014-05-16.

Nacka kommun (2016) *Parkeringsavgifter och boendeparkering*. Tillgänglig: [http://www.nacka.se/web/trafik\\_vagar/parkering/parkeringsavgifter/Sidor/default.aspx](http://www.nacka.se/web/trafik_vagar/parkering/parkeringsavgifter/Sidor/default.aspx)

Sveriges kommuner och landsting (2013) *Parkering för hållbar stadsutveckling*.

WSP (2013) *Smart infartsparkering Sickla*. Tillgänglig: [http://www.wsp-pb.com/Documentsn/pdf/Pdf-presentation-er/Analys\\_Strategi%202013/3\\_Smart%20infartsparkering%20Sickla.pdf](http://www.wsp-pb.com/Documentsn/pdf/Pdf-presentation-er/Analys_Strategi%202013/3_Smart%20infartsparkering%20Sickla.pdf)

### 7.2 Muntliga

Huddinge kommun, Tora Landgren, Gatu- och trafiksektionen. Telefonintervju 2016-04-05.

Malmö Stad, Anna Stjärnkvist, Stadsbyggnadskontoret. Telefonintervju 2016-04-07.

Malmö Stad, Emily Evenäs, Stadsbyggnadskontoret. Mailkontakt 2016-08-16.