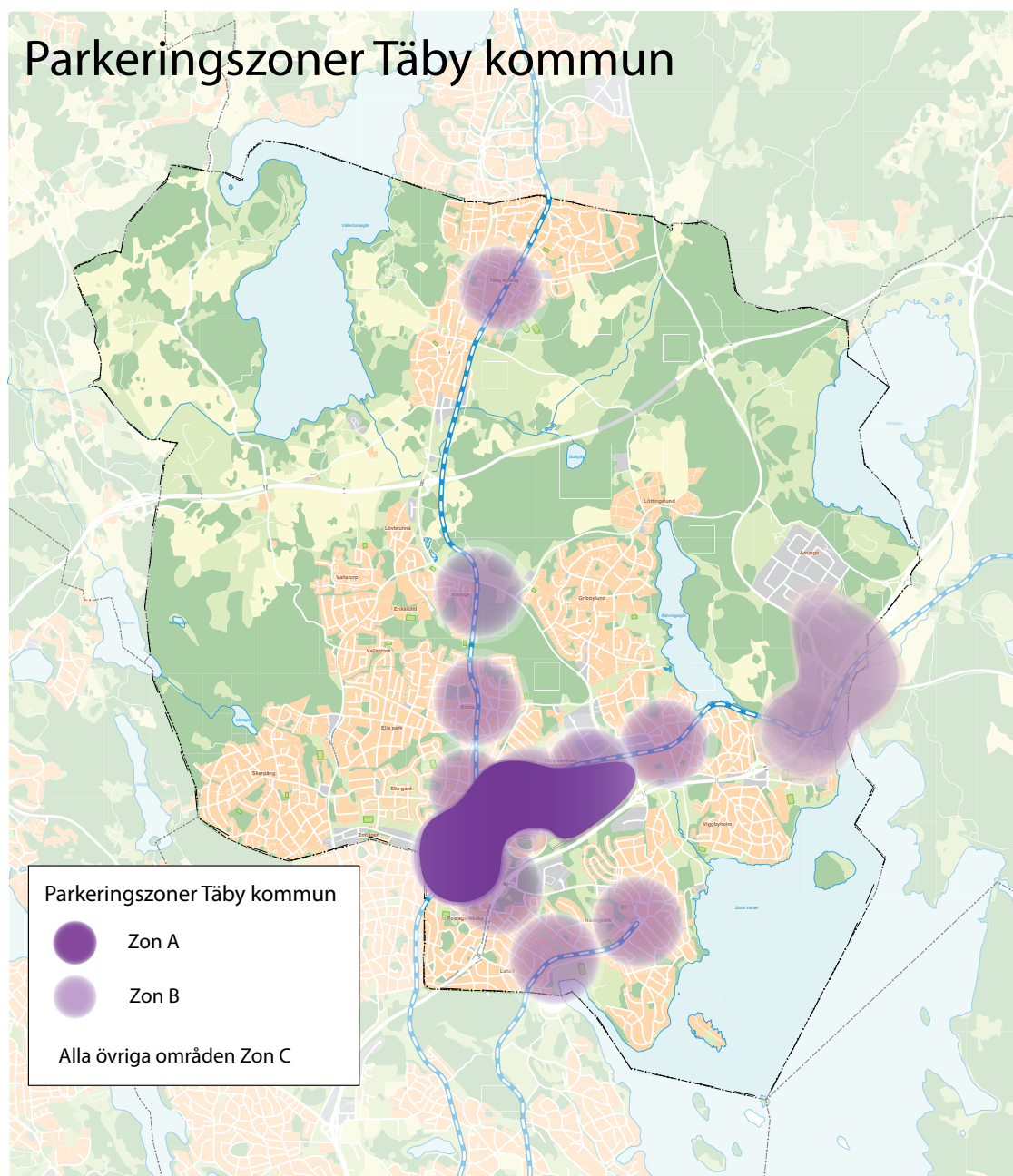


# PARKERINGSSTRATEGI

## HANDBOK



## Förord

**Parkeringen i Täby** bidrar till att tillgängliggöra olika målpunkter i kommunen. Tillgången på parkering för bil respektive cykel avgör hur pass enkelt det är för resenärer att använda de olika färdmedlen. Idag är Täby kommun starkt bilorienterad. ”Parkeringsstrategi Täby kommun” avser att åskådliggöra hur parkering kan medverka till ett mer diversifierat och robust transportsystem där det är enkelt att välja yt- och resurssnåla färdmedel. Övergången mot en samhällsplanering där cykel, gång och kollektivtrafik, tillsammans med bilen utgör den sammanlagda tillgängligheten i kommunen är en del i den stegvisa anpassningen mot en hållbar samhällsutveckling.

**Strategin** ger Stadsbyggnadskontoret i Täby stöd i planeringsarbetet och arbetet med utvecklingsprojekt som berör parkering för boende, verksamma och besökare och i kommunen. Tanken är att strategin ska stötta en utveckling mot ett Täby där parkeringsutbudet medverkar till färdmedelsval som är bättre anpassade till kommunens framtida utveckling.

Framtagen av stadsbyggnadskontoret, Täby kommun  
www.taby.se

STYRGRUPP:  
Magnus Nissar  
Johanna Dillén

PROJEKTGRUPP:  
Therese Carlefalk, projektledare infrastruktur  
Christine Forsberg, planarkitekt  
Birgitta Ejderfeldt, trafikingenjör  
David Höberg, exploateringschef

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

### Sammanfattning

Sammanfattning ..... 4

### Bakgrund & förutsättning

1.1 Inledning ..... 5

1.2 Syfte och mål ..... 5

### Parkeringsnorm för cykel & bil

2.1 Parkeringsnorm för cykel ..... 6

2.2 Parkeringsnorm för bil ..... 7

2.3 Grön resplan ..... 10

Räkneexempel ..... 12

### Parkeringsstrategi

3 Parkeringsstrategi för cykel och bil ..... 13

### Fortsatt arbete

4 Fortsatt arbete ..... 17

Övrigt ..... 19

## SAMMANFATTNING

**Parkeringsstrategi Täby kommun handbok** är en sammanfattning av **Täby kommuns Parkeringsstrategi rapport**. För en fullständig beskrivning av parkeringsnormen och strategin samt bakgrund, övergripande målsättningar för kommunen och nuläge; se den fullständiga versionen av **Parkeringsstrategi Täby kommun** med tillhörande bilagor.

**Parkering ger Täby** en del av dess tillgänglighet och strategin visar vilka möjligheter kommunen har att medverka till en god utveckling med stöd av cykel- och bilparkering.

I **parkeringsnormen anges** tal för cykel och bilparkering. Tal som varierar beroende på avstånd till kollektivtrafik och boendeform. Talen för bilparkering kan reduceras om en grön resplan görs i vilken alternativa lösningar för resor och transporter klarläggs.

I **parkeringsstrategin beskrivs** inriktningen för fortsatt arbete med parkeringsfrågor i Täby. Målsättningen är att parkeringsstrategin ska stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö, effektivt nyttjande av marken i kommunens centrala delar, främja hållbara transportmedel och planering samt samverka för en god tillgänglighet. I föreliggande kortversion presenteras parkeringsstrategin i en nedkortad tabellform.

**Parkeringsstrategin avslutas med** förslag till genomförande av åtgärder och ansvar för dessa utpekats.

## BAKGRUND & FÖRUTSÄTTNING

### 1.1 INLEDNING

Täby kommun planerar för en stor ökning i invånarantal. En omvandling ska ske i inriktning mot en mer stadsmässig bebyggelse. Kommunen ska utvecklas mot en regional kärna. Prioriteringar kring hur den attraktiva marken utnyttjas mest effektivt måste göras. I Täby kommuns Klimat- och energistrategi finns bland annat mål om att de klimatpåverkande utsläppen ska vara 25 procent lägre per invånare år 2050 än år 2009. Idag utgör transporter 48 procent av koldioxidutsläppen i Täby. Det kraftiga bilberoendet måste balanseras så att det skapas ett varierat utbud av olika trafikslag där boende, verksamma och besökare ges möjlighet att göra goda val för sina resor och transporter.

Parkeringsnormen är en vägledning vid ny- eller ombyggnation, för att säkerställa tillgängligheten enligt plan- och bygglagen. Parkeringsstrategin ger en gemensam inriktning för hur parkeringsfrågor ska hanteras. Strategin uppmanar till ett ökat resande med kollektivtrafik och cykel, något som ses som en viktig pusselbit för en hållbar stadsutveckling. (Föreliggande handbok är en sammanfattning av Täby kommuns parkeringsstrategi rapport. Den fullständiga versionen innehåller en mer utförlig beskrivning av strategin och normen.)

#### Olika slags parkering

Parkering för olika ändamål gör anspråk på parkeringsytor under olika tidpunkter och olika lång tid, vilket möjliggör en reglering för prioritering av olika grupper och en användning av en parkeringsplats för flera syften. Det kallas samnyttjande.

#### Kostnader för parkering

Parkeringsanläggningar är kostsamt att anlägga och kostnaden ökar avsevärt då parkeringen placeras i garage ovan eller under marknivå. För parkeringsgarage under mark ökar kostnaden med planens nivå ner i marken. Vid stadsbebyggelse är dock gemensamma lösningar med parkeringsgarage nödvändiga för att förtäta staden och effektivt utnyttja värdefull mark. För den som parkerar är ofta bara en del av den verkliga kostnaden synlig. Bilen subventioneras varför andra transportslag får en sämre konkurrenssituation. Det motverkar ett resurseffektivt transportsystem.

### 1.2 SYFTE OCH MÅL

Syftet med Täby kommuns parkeringsstrategi och parkeringsnorm är att ge en vägledning kring hur parkering bör ordnas i Täby kommun. Parkeringsstrategin avser att stödja kommunens befintliga övergripande mål och planer och bidra till att dessa uppfylls.

Målsättningen är att parkeringsstrategin ska:

- stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö
- bidra till effektivt utnyttjande av marken i kommunens centrala delar
- främja hållbara transportmedel
- underlätta planeringen och samverka för god tillgänglighet

## PARKERINGSNORM FÖR CYKEL & BIL

### 2.1 PARKERINGSNORM FÖR CYKEL

Parkeringsnorm för cykel samt förutsättningar presenteras här kortfattat.

Tabell 1 Parkeringsnorm för cykel uttryckt i antal cykelplatser per 1000 kvm BTA om inte annat anges.

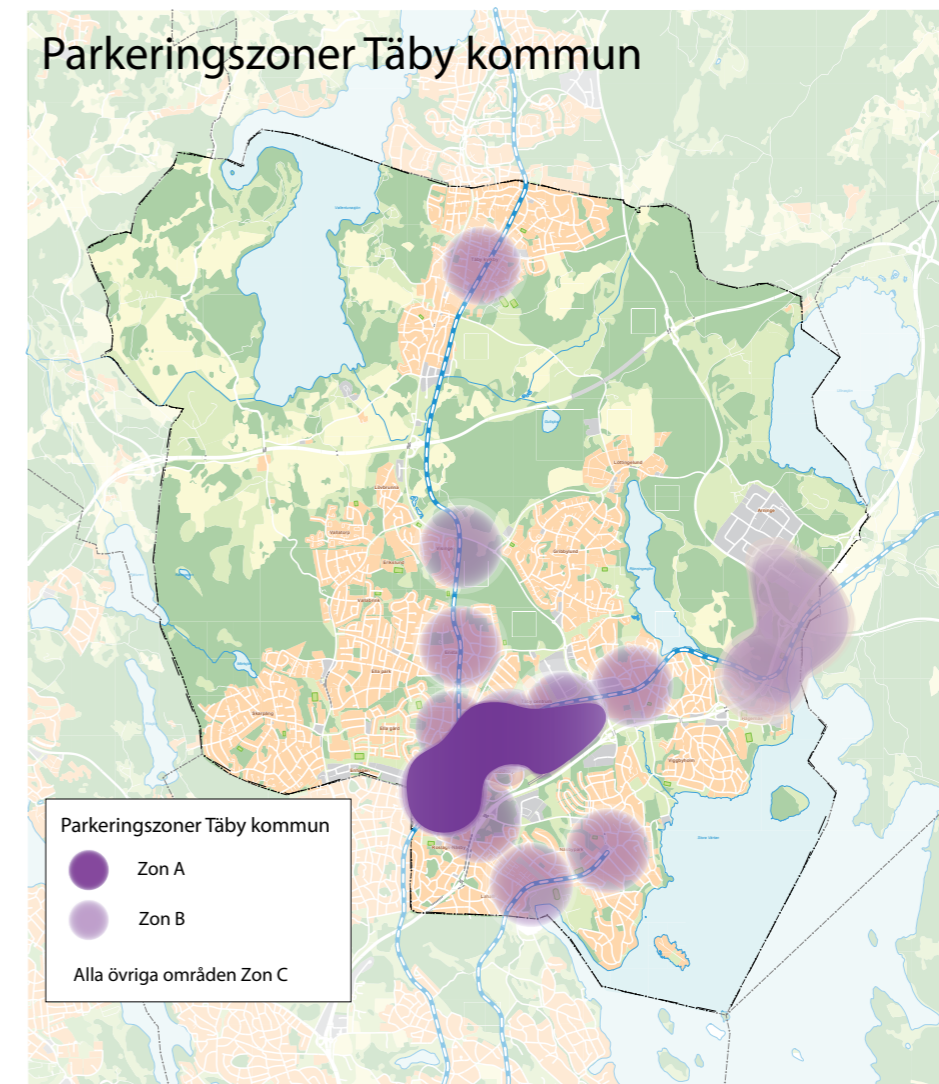
	Totalt antal platser Cykelplatser/1000 m2 BTA (om annat ej anges) inkl. platser för besökare	Ungefärlig andel av det totala antalet platser i cykelrum (för boende/verksamma), resterande i anslutning till entré (för besök/boende/verksamma)
Flerfamiljshus	20-30	60-70%
Studentboende	45-50	40-50%
Kontor	15-20	50%
Industri	5-10	50%
Handel	25-35	15-20%
Externhandel	8-10	20-40%
Förskola*	25-30	50%
Grundskola	35-45	
Gymnasium	30-40	
Idrottsanläggning	Särskild utredning	
Kollektivtrafik	0,1-0,25 cpl/påstigande	
Vård	10-20	50%

## PARKERINGSNORM FÖR CYKEL & BIL

### 2.2 PARKERINGSNORM FÖR BIL

I Täby kommun finns tre zoner med skilda normtal, listade nedan och illustrerade i figur 1:

- Zon A – Inom en radie av 500 m från Roslagsbanans station Roslags Näsby samt stadskärnan Täby C-Galoppfältet.
- Zon B – Inom en radie av 500 m från övriga hållplatser längs Roslagsbanan och från hållplatser för stombusslinjer samt ett område runt stadskärnan Täby C-Galoppfältet (zon A) och stadskärnan Arninge.
- Zon C – Övriga Täby, inklusive stadskärnan Arninge till dess att stationen är byggd.



Figur 1: Föreslagen zonindelning för parkeringsnorm i Täby kommun.

## PARKERINGSNORM FÖR CYKEL & BIL

Tabell 2 Parkeringsnorm för bil för olika typer av exploatering i de skilda zonerna, uttryckt i antal bilplatser per 1 000 kvm BTA om inte annat anges. Samtliga normer inkluderar besökande.

	Zon A	Zon B	Zon C	Förutsättningar/ Grundvärden
Enhet: Bilplatser/1000 m2 BTA (inklusive besöksparkering som anges i parantes)				
Flerbostadshus	7 (1)	9 (1)	11 (1)	Minst 2% (eller en plats) av platserna ska reserveras för rörelsehindrade.
Småhus, gemensam parkering*	6	7	9	Minst 2% (eller en plats) av platserna ska reserveras för rörelsehindrade.
Småhus, egen parkering	7	8	10	
Studentbostäder**	7	8	9	Minst 2% (eller en plats) av platserna ska reserveras för rörelsehindrade.
Kontor	10 (1)	13 (1)	22 (2)	2-3% av platserna ska reserveras för rörelsehindrade.
Industri	4 (1)	7 (1)	12 (1)	2-3% av platserna ska reserveras för rörelsehindrade.
Handel	15 (13)	20 (17)	25 (20)	2-3% av platserna ska reserveras för rörelsehindrade.
Externhandel	-	-	35 (30)	2-3% av platserna ska reserveras för rörelsehindrade.
Dagligvaror/livsmedel	10	10	10	Att addera till parkeringsnorm för handel och externhandel om handeln utgörs av dagligvaror eller livsmedel.
Förskola	4 (1)	6 (1)	7 (1)	
Grundskola	4 (1)	6 (1)	7 (1)	
Restaurang	9 (7)	18 (14)	25 (21)	
Hotell	9 (7)	11 (9)	15 (11)	
Vård	10 (8)	12 (10)	15 (13)	

\* Normer för småhus med gemensam parkering är lägre än för småhus med egen parkering eftersom sådana lösningar möjliggör gemensam användning av platser.

\*\* Eftersom studentlägenheterna är mindre än vanliga lägenheter ryms flera lägenheter. Parkeringsnormen per lägenhet är därmed mindre även om antalet parkeringsplatser per 1 000 m2 är ungefär densamma.

## PARKERINGSNORM FÖR CYKEL & BIL

Platser reserverade för personer med funktionsnedsättning ska anordnas nära entréer och utformas enligt Boverkets byggregler. Möjlighet till besöksplatser för personer med funktionsnedsättning ska beaktas vid alla lokaltyper.

Vid butiker och andra servicelokaler ska 2-3 procent (eller minst en plats) av besöksplatserna anordnas och reserveras för personer med funktionsnedsättning. Bostäder för rörelsehindrade bör om möjligt lokaliseras till byggnader och byggnadsdelar som är lätt tillgängliga för biltrafik. Vid platser där det förväntas finnas större efterfrågan på platser för rörelsehindrade, till exempel vårdinrättningar eller sjukhus, ska särskild utredning av behovet göras.

## 2.3 GRÖN RESPLAN

Grön resplan är ett medel för reduktion av kraven på bilplatser i parkeringsnormen.

Om det på specifika platser eller projekt finns potential för en sänkt norm för bil kan exploatören ta fram en Grön resplan som beskriver de lokala förhållandena eller de åtgärder som ska genomföras. Resplanen gör därmed parkeringsnormen flexibel, då den medger möjlighet att justera normen om förutsättningar finns. Beslutet om och i vilken utsträckning en sänkning kan göras åligger kommunen.

Genom avtal ska det säkerställas att den gröna resplanen är långsiktig, att den tillämpas och följs upp.

Nedan beskrivs några av de förutsättningar eller åtgärder som kan leda till en sänkning av parkeringsnormen.

### Prissättning av parkering

Om en exploatör eller fastighetsägare kan påvisa en prissättningsmodell som begränsar efterfrågan på parkering utan att uppmuntra till parkering på gatumark finns det möjlighet att sänka parkeringsnormen. Det kan handla om att de boende som vill ha parkering ges möjlighet att köpa en parkeringsrätt eller betala en månadsavgift som speglar de verkliga kostnaderna.

### Samnyttjande av parkering

Om samnyttjande av parkeringsplatser kan säkerställas kan normtalen sänkas. I vilken grad beror på sammansättningen av verksamheter i området, i vilken grad samnyttjande är möjlig samt hur det genomförs. Samnyttjande bör i första hand användas för verksamhetsparkering men kan med försiktighet användas vid bostadsparkering. Det åligger exploatören att initiera samtal med kommunen och den part som exploatören avser ingå samnyttjandeavtal med.

### Parkeringsköp och avlösen

Parkeringsköp är ett sätt för exploatören att genom avtal ordna de parkeringsplatser som krävs för bygglov på annan plats än inom den egna fastigheten, exempelvis på en privat eller kommunal parkeringsanläggning. Kommunen anger de krav som ska uppfyllas för att avtalet ska godkännas som ett giltigt parkeringsköp.

### Bilpool

Om bilpool planeras och etableras tidigt i planprocessen kan parkeringsnormen sänkas upp till 20%. I den Gröna resplanen ska det bland annat framgå vilka verksamheter/bostäder som har tillgång till bilpoolen, hur information om bilpoolen ska kommuniceras till de boende och verksamheter och åtgärder som lockar till användning av bilpoolen såsom:

- Medlemskap i bilpool garanteras i minst fem år, kostnaden för medlemskapet ingår i hyran.
- Bilpoolsbilarna står i en gemensam parkeringsanläggning.
- Kraftfull marknadsföring av bilpoolslösningen och dess förutsättningar sker före inflyttning.

- Årlig uppföljning och utvärdering utförs gemensamt av fastighetsägaren och kommunen under minst fem år efter införandet.

### God kvalitet och villkor för gång- cykel- och kollektivtrafik

Om det går att påvisa att det finns eller anläggs attraktiva gång- och/eller cykelvägar och cykelparkeringar (säkra, trygga och vackra) som sammanbinder målpunkter med kollektivtrafiken är det möjligt att sänka parkeringsnormen.

Villkoren för kollektivtrafikresan har också betydelse. Om exempelvis månadskort för kollektivtrafiken tillhandahålls av arbetsgivaren under minst ett år är det möjligt att sänka kraven i parkeringsnormen.

## Räkneexempel

Ett nytt bostads- och verksamhetsområde ska utvecklas i zon B (se figur 1). Verksamheterna i området ska bli en blandning av kontor (5 000 m<sup>2</sup> BTA) och handel (7 000 m<sup>2</sup> BTA) och totalt 500 nya bostäder ska byggas (genomsnittlig lägenhetsstorlek motsvarar 100 m<sup>2</sup> BTA). Till området kommer det skapas bra cykelvägar och cykelparkering av god kvalitet.

Byggherrarna i området har tillsammans tagit fram en Grön resplan. Nedan anges de delar som ingår i planen och den reduktion av normen som det har medfört.

- Samnyttjande mellan kontor, handel och bostäder (-15 % på parkeringsnorm för handel och kontor och -10 % för bostäder)
- Bilpoolsbilar placeras i området så att de kan användas av både boende och verksamma (-10 % på parkeringsnorm för bostäder och kontor)
- Goda gång- och cykelmöjligheter anläggs mellan kollektivtrafik, bostadsområden, handel och kontor (-5 % parkeringsnorm för bostäder, handel och kontor)

CYKEL	Normtal	Motsvarar antal platser	Lokala förutsättningar	Motsvarar antal platser givet lokala förutsättningar
Flerfamiljshus	20-30	1 000-1 500	Använder högre normvärden då det kommer finnas goda cykel-möjligheter	1 500
Kontor	15-20	75-100		100
Handel	25-35	175-245		245

BIL	Zon B Normtal	Motsvarar antal platser	Sänkning av norm	Zon B Reducerade normtal	Motsvarar antal platser	Besparing
Flerfamiljshus	9	450	-25%	7	350	100
Kontor	13	65	-30%	9	45	20
Handel	20	140	-20%	16	110	30

Ungefärlig kostnad för att anlägga ovanstående parkering (efter reduktion):

- Cykel: 14-15 miljoner kronor (hälften i garage/cykelskåp à ca 12,5 tkr och hälften i väderskyddade ställ à ca 2,5-3,7 tkr)
- Bil: 10-12 miljoner kronor (markparkering à 20-25 tkr), 70-100 miljoner kronor (parkeringshus à 150-200 tkr) eller 150-250 miljoner kronor (garage à 300-500 tkr).

## 3. Parkeringsstrategi för cykel och bil

I detta kapitel beskrivs strategier som har tagits fram för att nå målsättningarna för parkeringsnormen. Strategierna presenteras här kortfattat i tabellform.

Stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö	
Hanteringen av parkeringsfrågor i Täby kommun ska bidra till att målet om en ökad stadsmässighet uppfylls. Utvecklingen ska bidra till att stadens karaktär vårdas och utvecklas och att de stadsmässiga kvaliteterna förstärks.	
Väl avvägd parkering i stadsmiljö	I Täbys centrala delar ska tillgänglighet för alla trafikslag vara balanserad. Gång, cykel, kollektivtrafik och bil bidrar tillsammans till den totala tillgängligheten. Bilens tillgänglighet ersätts stegvis med bättre förutsättningar för andra transportslag.
	Det ska finnas gott om parkeringsmöjligheter för cykel i Täbys centrala delar
	Allmänna ytor som torg, gröna platser och gator ska frigöras från bilparkering och ge plats åt de som lever, arbetar och vistas i stadsrummen.
Ersätt markparkering med gemensamma anläggningar	Parkeringen ska anpassas till den stadsbild som eftersträvas gestaltningmässigt. Längre gångavstånd till parkering accepteras om parkering inkräktar på stadsmiljön.
	En del av mark- och gatuparkeringen samt en del av kvartermarksparkeringen ska ersättas med gemensamma anläggningar. I attraktiva, kollektivtrafiknära lägen kan både permanenta eller flexibla flerplanslösningar för infartsparkering bli aktuella.
Bygg tryggt, säkert och attraktivt	Alla cykel- och bilparkeringsplatser inom Täby kommun ska vara av god kvalitet, trygga och säkra.
	Parkeringslösningar ska utformas med hög omsorg så att anläggningen tillför stadsrummet ett mervärde för besökare, boende och verksamma.

## PARKERINGSSTRATEGI

<b>Effektivt utnyttjande av marken i kommunens centrala delar</b>	
Parkeringslösningarna i Täby ska vara utformade på ett kostnads- och yteffektivt sätt. På de mest attraktiva platserna i nära anslutning till kollektivtrafiken ska bilparkering anordnas i samlade, flexibla lösningar som är stora nog att ge grund för samnyttjande.	
<b>Verka för ökat samnyttjande</b>	Då parkeringsantalet reduceras genom samnyttjande ska krav ställas på en lämplig upplåtelseform.
	Täby kommun ska vara en aktiv part och verka för samnyttjande av parkering mellan såväl offentliga som privata aktörer.
	Kommunen ska vara initiativtagande i samtal om samnyttjande och sätta samman samverkansgrupper med interna kommunala och externa privata parter.
	Kommunen ska arbeta för att tydliggöra och kommunicera motiven för samnyttjande.
<b>Stöd utbyggnad av bilpooler</b>	Täby kommun uppmuntrar till utbyggnad av bilpooler.
	Bilpooler och påverkan på parkeringsnormen ska komma in tidigt i processen för nyexploatering.
	Avtal om lokalisering av bilpooler tecknas över lång tid, omfattar så få fastigheter/ägare som möjligt och utformas så att de inte bryts vid försäljning av fastigheten avtalet tecknats för.
	Bilpoolsbilar placeras i anslutning till kollektivtrafiknoder med hög kapacitet och turtäthet och lokala centrum med god cykelinfrastruktur.
	Om elbilar ingår ska det finnas laddningsmöjligheter och/eller motorvärmare till bilpoolens parkeringsplatser. .
<b>Möjligheter till flexibla parkeringslösningar</b>	Det ska finnas möjlighet för flexibla parkeringslösningar för cykel och bil i Täby kommun.
	Vid nyexploatering kan cykel- och bilparkering på mark eller i nedmonterbara parkeringsdäck tillfälligt anläggas.
	Flyttbara cykelparkeringar kan anläggas där marken tillfälligt utnyttjas för andra ändamål såsom evenemang.
<b>Reglera parkering på attraktiv mark med avgift och tid</b>	I Täby kommun ska korttids- och halvdagsparkering för bil ske på gatemark och långtidsparkering i parkeringsgarage eller parkeringshus.
	Gatuparkering regleras i första hand med tid, där parkering nära målpunkt har en kort tillåten parkeringstid.
	På sikt kan det bli aktuellt att införa prissättning av parkering i kommunen, som ett komplement till tidregleringen.

## PARKERINGSSTRATEGI

<b>Främja hållbara transportmedel</b>	
Jämfört med dagens planering, som ofta baserats på ett prognosticerat behov av parkering, krävs en tydlig riktningförändring för att kunna uppnå en effektivare och mer hållbar trafiksituation. För att uppfylla kommunens målsättningar om stadsmässighet och minskad miljöpåverkan är planering och reglering av bilparkering en viktig åtgärd.	
<b>Möjliggör resande med flera färdssätt</b>	Olika sträckor av en resa kunna göras med olika färdssätt, exempelvis till en infartsparkering och därifrån fortsätta resan med kollektivtrafik.
	Tillgänglighetskrav ska arbetas fram och finnas med i avtal om markanvisning där samnyttjande och flexibilitet lyfts fram. Gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik utgör tillsammans en total tillgänglighet.
<b>Medverka till minskat bilberoendet genom medveten lokalisering</b>	Täby kommun ska i planeringen ta hänsyn till samspelet mellan markanvändning, tillgänglighet och behovet av olika resor och transporter. Kommunen ska medverka till att invånarnas bilbehov minskar genom att säkerställa tillgänglighet med olika transportslag.
<b>Öka antalet cykelparkeringar och höj kvaliteten på cykelparkeringarna</b>	Antalet ordnade cykelparkeringar ska utökas. Cykelparkeringar ska lokaliseras närmare målpunkten än motsvarande bilparkering.
	Cykelparkeringarna ska vara säkra, trygga, av god kvalitet, ha väderskydd och det ska finnas möjligheter att låsa in eller fast cykeln i ramen.
	Vid Roslagsbanans stationer ska det finnas en lägsta standard på cykelparkeringar. Avgiftsbelagd cykelparkering med högre standard, cykelrum eller liknande, bör testas på någon eller några platser.
<b>Förbättra tillgängligheten för cykel</b>	Täby kommun ska arbeta för att utveckla den cykelinfrastruktur med sammanhållna cykelvägar, säkra övergångar och cykelparkeringar. Barriärer i cykelstråk över trafikleder och Roslagsbanan byggs bort.
	I Täbys centrala delar ska cykel och gång vara dimensionerande för bebyggelse och infrastruktur.
	Nya områden ska planeras för cykeltrafik redan från början för att skapa ett system med hög kvalitet.
<b>Jämställ gångavstånd för hållplats och parkering</b>	Gångavstånden till olika transportlösningar ska utjämnas så att konkurrensen mellan dem likställs. Parkeringsanläggningar ska lokaliseras så att det blir ungefär lika långt eller kortare från målpunkt till hållplats för kollektivtrafik.
<b>Elladdstolpar för bil</b>	Täby kommun ska införa laddningsmöjligheter för elbilar vid parkeringar i anslutning till strategiska parkeringsanläggningar i kommunen.
	Laddstolparna ska utformas och placeras så att de är säkra, effektiva, flexibla, tillgängliga och användarvänliga.



## PARKERINGSSTRATEGI

<b>Planera och samverka för god tillgänglighet</b>	
I en omvandling mot ett mer stadsmässigt byggande får parkeringen en ökad betydelse och således behövs tydligt stöd i de kommunala inriktningsdokumenten.	
<b>Håll samman från markanvisning till genomförande</b>	Alla skeden, från översiktlig planering till detaljplanering och genomförande, bidrar till att uppfylla målsättningarna kopplade till parkering.
	De kommunala aktörerna som tecknar exploateringsavtal, markförvärv, detaljplan och bygglov behöver samordnas så att de bidrar till resursnärliga parkeringslösningar.
<b>Samordna kommunala och enskilda aktörer och förtydliga ansvarsfördelningen</b>	Alla berörda aktörer ska känna till målbilden och medverka till den genom sina beslut.
	Kommunen ansvarar för den övergripande planeringen för markanvändning i kommunen och har en samordnande roll mellan kommunala och enskilda aktörer. Ansvarsfördelningen i respektive projekt klaras ut tidigt i projektet.
<b>Utveckla möjligheter till parkeringsköp</b>	Genom aktivt arbete med parkeringsköp får kommunen mer inflytande över framtida parkeringsplatsutbud. Parkeringsköp möjliggör gemensamma, flexibla och samnyttjade parkeringsanläggningar, vilket skapar förutsättningar för ett effektivare markutnyttjande.
	Priset och formerna för parkeringsköpet ska formuleras så att det kan marknadsföras mot aktuella byggherrar.
<b>Ta fram avtalsmallar för att säkerställa långsiktiga och trygga parkeringsavtal</b>	Täby kommun ska ta fram avtalsmallar för parkeringsköp och samnyttjande för långsiktiga och trygga parkeringslösningar.
<b>Utvärdera och följ upp parkering</b>	Parkeringsavtalen ska vara väl förankrade i kommunen och kommunfastigheter ska vara huvudman för avtalen. Avtalen ska skrivas på lång sikt och kan bland annat innehålla ekonomiska incitament för att säkerställa en utveckling mot effektivt utnyttjande av mark och en mer stadsmässig bebyggelse.
	Målsättningarna i parkeringsstrategin ska följas upp kontinuerligt, antingen genom ett parkeringsbokslut som endast avhandlar parkering, eller ett trafikbokslut där även andra delar av trafiksystemet kan utvärderas.

## FORTSATT ARBETE

### 4. Förslag på fortsatt arbete

För att uppnå desom långsiktiga målen och arbeta mot den strategiska inriktningen som anges i parkeringsstrategin föreslås nedan en rad aktiviteter. I tabellen finns kolumnerna, ansvarig, tid, resurs och resultat som används i planeringen för fortsatt arbete.

<b>Genomförandeplan</b>						
Åtgärd			Tid			
Parkeringsnorm tas till beslut			Dec-13			
Parkeringsstrategi tas till beslut			Dec-13			
<b>Stödja utvecklingen mot en attraktiv stadsmiljö</b>						
Delstrategi	Åtgärd	Ansvarig	Tid	Resurs	Resultat	
Väl avvägd parkering i stadsmiljö	Parkering integreras i Stadsmiljöprogrammet					
Väl avvägd parkering i stadsmiljö	Uppdatering av aktuella planer. Gör en revision av planer för aktuella exploateringsområden inom Täbys centrala delar med avseende på parkeringsstrategin och normen och med avseende på tillgänglighet med alla färdmedel.					
Ersätt markparkering med gemensamma anläggningar	Ta fram en parkeringsplan för Täby. Den kan vara uppdelad i områden.					
Bygg tryggt, säkert och attraktivt	Utveckla ett särskilt program för parkeringsanläggningars kvalitet för cykel och bil, "Trygg och säker parkering".					
<b>Effektivt utnyttjande av marken i kommunens centrala delar</b>						
Delstrategi	Åtgärd	Ansvarig	Tid	Resurs	Resultat	
Verka för ökat samnyttjande	Dialog med alla aktuella aktörer inom parkeringsområdet.					
Reglera parkering på attraktiv mark med avgift och tid	Arbeta vidare på modell för pris- och tidsreglering av parkering.					

## FORTSATT ARBETE

Främja hållbara transportmedel					
Delstrategi	Åtgärd	Ansvarig	Tid	Resurs	Resultat
Möjliggör resande med flera färdstätt	Ta fram en kollektivtrafikstrategi där parkering för cykel och bil blir en integrerad del.				
Möjliggör resande med flera färdstätt	Ta fram en genomförandeplan för utbyggnad av infartsparkeringar utifrån tidigare utredning. Planen ska omfatta lokalisering, omfattning och tidplan.				
Möjliggör resande med flera färdstätt	Fortsatt arbete med Cykelplan och höj ambitionen för cykelparkering.				
Öka antalet cykelparkeringar och höj kvaliteten på cykelparkeringarna	Ta fram en plan för utbyggnad och upprustning av cykelparkeringar längs Roslagsbanans stationer och andra målpunkter.				
Förbättra tillgängligheten för cykel	Genomför åtgärder utifrån de utvecklingsmöjligheter som identifieras i cykelplanen.				
Elladdstolpar för bil	Ta fram en genomförandeplan för införandet av elbilsaddstolpar i Täby kommun.				
Planera och samverka för god tillgänglighet					
Delstrategi	Åtgärd	Ansvarig	Tid	Resurs	Resultat
Håll samman från markanvisning till genomförande	Internutbildning om ny parkeringsnorm och parkeringsstrategi.				
Utveckla möjligheter till parkeringsköp	Ta fram former och priser för parkeringsköp för information mot aktuella aktörer.				
Ta fram avtalsmallar för att säkerställa långsiktiga och trygga parkeringsavtal	Avtal tas fram som kan gälla i alla skeden från markanvisning till bygglov.				
Utvärdera och följ upp parkering	Ta fram former för hur parkeringssituationen ska följas upp och inför rutiner för det, exempelvis årsvisa parkeringsbokslut.				
Utvärdera och följ upp parkering	Utvärdera och följ upp parkeringsstrategin. Ta fram former för hur parkeringsstrategin ska utvärderas och följas upp, exempelvis med genomgång av kommunledningen.				

## FORTSATT ARBETE

### Övrigt

För att läsa mer och förstå bakomliggande tankar av strategierna som kortfattat presenterats i handboken läs rapporten "Parkeringsstrategi rapport". I Rapporten återfinns även inventeringar som utförts, referenser samt bakomliggande dokument till strategierna.