

Mobilitets- och parkeringsprogram

Flemingsberg



Huddinge

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Inledning	1
Styrande mål.....	2
Principer och riktlinjer för mobilitet och parkering	4
Kollektivtrafik	4
Cykelparkering.....	4
Bilparkering	5
Godstransporter och angöring	6
Reglering av parkering.....	7
Reglering i mobilitetshus.....	7
Reglering på kommunal gatumark	7
Mobilitet och parkering i planprocessen.....	8
Utvecklingsprogram och utvecklingsplan....	8
Planprogram	8
Detaljplan	8
Bygglov	8
Slutbesked	8
Mobilitet och parkering i planprogram	10
Mobilitet och parkering i detaljplan.....	11
Uppstart mobilitet	11
Flexibla parkeringstal	12
Handlingsplan	16

Samnyttjande	18
Parkering på annan fastighet.....	19
Mobilitetsavtal.....	19
Tillfällig parkering	19
Finansieringsmodeller	20
Uppföljning av mobilitetsåtgärder och processen.....	20
Bilaga 1 – Områdesspecifika mål.....	21
Bilaga 2 – Parkering på annan fastighet	23

Sammanfattning

Huddinge planerar för en omvandling av Flemingsberg med visionen om att den regionala stadskärnan år 2050 är ett av Sveriges mest betydelsefulla centrum för utbildning, forskning och kreativitet. Kommunen planerar för totalt cirka 50 000 boende och lika många arbetstillfällen och besökande i Flemingsberg och dess omland. Den omfattande utvecklingen innebär ett ökat resande till och från Flemingsberg.

Med ett antaget mål om 70 procent resande med gång, cykel och kollektivtrafik till år 2030 och med utblick mot år 2050 där alla resor ska vara fossilfria, ställs krav på parkering, mobilitet och trafiksystem. Mobilitets- och parkeringsprogrammet syftar till att utgöra underlag för den fortsatta planeringen av Flemingsberg och beskriver hur parkering ska

ordnas samt anger riktlinjer för hur en hållbar mobilitet ska säkerställas.

Huddinge har idag ett parkeringsprogram som anger parkeringsnormen vid nyproduktion. Denna parkeringsnorm bedöms inte vara direkt applicerbar på Flemingsberg med de mål om hållbart resande som är antagna.

Genom mobilitets- och parkeringsprogrammet systematiseras kommunens arbete med flexibla parkeringstal för bil. Genom systematiseringen kan parkeringstal för bil reduceras och människor i framtida Flemingsberg kan resa på ett mer hållbart sätt. Arbetet med flexibla parkeringstal ska dokumenteras i en handlingsplan som utgör ett viktigt underlag i planprocessens olika skeden.

Vidare anger mobilitets- och parkeringsprogrammet krav och riktlinjer gällande kvalitet, utformning, reglering och lokalisering av parkering för såväl cykel som bil. En central del är att parkering i första hand ska placeras på kvartermark i mobilitetshus.

Mobilitetshuset ska placeras på strategiskt valda platser och förutom parkering även innehålla kommersiella verksamheter och mobilitetstjänster.

Genom mobilitetshuset möjliggörs för samnyttjande av såväl parkering som mobilitetstjänster. Vidare innebär placeringen att andelen genomfartstrafik kan minska och mer hållbara transportslag finns närmre till hands än bilen.

Då parkering i regel ska anordnas i mobilitetshus behöver parkering ordnas genom exempelvis parkeringsköp, servitut, gemensamhetsanläggning eller likande sätt. Mobilitets- och parkeringsprogrammet beskriver förfarandet av parkeringsköp samt hur mobilitetsåtgärder och tjänster kan inkluderas i parkeringsköpet. Vidare anges vilka avtal som ska tecknas vid genomförande av mobilitetsåtgärder samt vilka finansieringsmodeller som kan användas.

Inledning

Bakgrund

Flemingsberg är utpekad som regional stadskärna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. Huddinge planerar för en omvandling av Flemingsberg med visionen om att den regionala stadskärnan år 2050 är ett av Sveriges mest betydelsefulla centrum för utbildning, forskning och kreativitet. Den regionala stadskärnan och dess omland ska inrymma cirka 50 000 boende och lika många arbetstillfällen. Tillväxten innebär ett ökat resande och därmed ökad belastning på trafiksystemet och större konkurrens om mark. För att kunna uppnå våra mål behöver en större del av resorna ske med gång, cykel eller kollektivtrafik eller andra energieffektiva och kapacitetsstarka transportslag.

Huddinge kommun har idag (år 2021) ett antaget parkeringsprogram som anger parkeringstal och riktlinjer för parkering inom kommunen. Programmet bedöms dock inte vara anpassat efter ambitionen för framtida Flemingsberg då förutsättningarna för hållbart resande förväntas skilja sig från idag.

Syfte

Mobilitets- och parkeringsprogrammet syftar till att utgöra underlag för den fortsatta planeringen av Flemingsberg och utgår från mål och inriktningar i Flemingsbergs utvecklingsplan. Planen, som kompletterar kommunens parkeringsprogram och Mobility managementplan, behandlar parkering och mobilitet samt anger åtgärder och riktlinjer för hur en hållbar mobilitet ska säkerställas. Mobilitets- och parkeringsprogrammet ska underlätta för måluppfyllelse genom att användas som underlag vid program- och detaljplanearbete.

Målstyrd planering

Planeringen av framtida Flemingsberg är målstyrd vilket innebär att uppsatta mål är centrala i planeringsarbetet. Beslut som fattas och planeringsinriktningar ska alltid utgå från att möjliggöra för att nå uppsatta mål.

För att den målstyrda planeringen ska bli verklighet krävs bland annat utbyggd kollektivtrafik samt gång- och cykelinfrastruktur som är grundläggande för att fler ska resa hållbart. Vidare krävs en aktiv hantering av parkering som syftar till att öka det hållbara resandet samt arbete med att förändra människors beteenden gällande resor. De stadsbyggnadsprinciper och riktlinjer som anges i denna mobilitets- och parkeringsprogram ska ge grundläggande förutsättningar för att nå de uppsatta målen.



Figur 1 Torg i centralt stadscentrum, visionsbild Källa: Planprogram för centrala Flemingsberg, BIG

Styrande mål

Parisavtalet

Parisavtalet som trädde i kraft 2016 syftar till att minska utsläppen av växthusgaser samt stödja de som drabbas av klimatförändringarnas effekter. De nationella klimatåtaganden som är kopplade till avtalet bedöms idag inte som tillräckliga för att uppnå Parisavtalets målsättning. Världens länder behöver därför jobba hårdare för att uppnå en utveckling som går åt rätt håll. Genom stadsplanering med fokus på hållbarhet kan förutsättningar för detta skapas.

De svenska klimatmålen

Sveriges långsiktiga klimatmål är att nettoutsläppen ska vara noll senast år 2045. Utsläppen inom Sverige ska vara minst 85 procent lägre år 2045 än 1990 och resterande utsläpp ska fullt eller till viss del täckas av kompletterande åtgärder. Utsläppen från inrikes transporter (exkl. koldioxidutsläpp från inrikesflyg) ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010.

Rufs 2050

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFs 2050) finns mål om en resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp. År 2050 ska regionen vara giftfri och inte ha några klimatpåverkande utsläpp. För detta mål finns flera delmål. Ett av delmålen anger att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procent i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom regionen ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

Översiktsplan

Översiktsplanen ska bidra till att uppnå nationella, regionala och kommunala mål. Inriktningen för översiktsplanen är att kommunen verkar för att de regionala projekten med spårväg och vägar genomförs. Inom kommunen ska gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. I översiktsplanen anges också att kollektivtrafiken ska vara utgångspunkten vid all planering och områden byggs ut så att en mer turtät kollektivtrafik främjas.

Trafikstrategi Huddinge

I Huddinges trafikstrategi beskrivs kommunens vision för transportsystemet med 2030 som horisontår. I trafikstrategin anges att det är nödvändigt att satsa på resurseffektiva transportmedel så som gång, cykel och kollektivtrafik och att trafiksystemet ska stödja en utveckling till att skapa attraktiva och hållbara livsmiljöer.

Mobility managementplan

En av de nio planer som preciseras i trafikstrategin är mobility managementplanen. Avsikten med planen är att med mobility management i planering och utveckling av samhällsbyggnadsprojekt, skapa förutsättningar för hållbart resande. Genom samarbete med olika aktörer ska fler arbeta för att underlätta och främja hållbart resande.

Parkeringsprogram

I parkeringsprogrammet anges bl.a. att planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka. Ett inriktningsmål är att bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader. I parkeringsprogrammet presenteras möjligheten att arbeta med flexibla parkeringstal för bil vid ny- och ombyggnation av bostäder och verksamheter.

Utvecklingsprogram för Flemingsberg

Visionen är att Flemingsberg år 2050 är ett av Sveriges mest betydelsefulla centrum för utbildning, forskning och kreativitet. Ett av de fem övergripande utvecklingsmålen som anges för att nå visionen är att Flemingsberg genom nya innovationer ska utvecklas till en stadskärna som är hållbar över tid. Ett delmål är att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska uppgå till minst 70 procent år 2030. Detta delmål är grundläggande för mobilitets- och parkeringsprogrammet.

Mål för Flemingsberg år 2030 och 2050

Generellt ska alla områden inom Flemingsberg bidra till att uppnå 2030-målet om 70 procent resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Den målsatta färdmedelsfördelningen kan jämföras med ett innerstadsbeteende och fördelningen i stadsmiljö. Dock kommer Flemingsberg att utvecklas under en period som sträcker sig förbi år 2030 och det finns ett behov att göra utblick mot en målbild för år 2050.

Det långsiktiga målet för hela Flemingsberg tar avstamp i Parisavtalet vilket för Sverige innebär reduktion av växthusgaser till nära noll. År 2050 ska alla resor i Flemingsberg göras med fossilfria transportslag, varav majoriteten sker med gång, cykel och kollektivtrafik (eller annat energi- och kapacitetsstarkt trafikslag). Bebyggelse och infrastruktur är planerad för att ingen ska vara beroende av egen bil eller fordon vilka drivs av fossila bränslen.

De olika områdena inom Flemingsberg har olika förutsättningar för resande. Färdmedelsmålet för de hållbara färdslagen har därför konkretiserats för respektive område. I bilaga ett "Områdesspecifika mål" redogörs bakgrunden till respektive områdes konkreta färdmedelsmål.

Syftet med konkretiseringen av de hållbara transportslagen är att underlätta program- och detaljplanearbetet i respektive område.

Förutsättningarna för hållbart resande påverkas av aspekter så som närhet till resecentrum eller annan kapacitetsstark kollektivtrafik, tillgång till parkering, tillgång till utbyggd cykelinfrastruktur och närhet till regionala cykelstråk, närhet till service, möjlighet till samnyttjande och mobilitetshus, typ av bebyggelse och täthet. Förutsättningarna kommer förändras och förbättras över tid, i takt med utbyggnad av bebyggelsen och infrastrukturen i Flemingsberg.

Målen för respektive område utgörs av ett intervall då förutsättningarna för resande med gång, cykel och kollektivtrafik är olika inom respektive område. Målen förutsätter en viss utbyggd infrastruktur. Detaljplaner med "bättre" förutsättningar, så som direkt närhet till Flemingsbergs station/resecentrum, bör eftersträva den högre målsättningen. Detaljplaner i mer perifera lägen med "sämre" förutsättningar för resande med gång, cykel eller kollektivtrafik kan, vid behov, utgå från den lägre målsättningen. Bedömningen av vilken del av intervallet som ska eftersträvas görs inom respektive planprogram och detaljplan i samråd mellan byggaktörer och Huddinge kommun.



3

Figur 2. Mål för andel resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik i de olika områdena inom Flemingsberg år 2030 respektive 2050

Principer och riktlinjer för mobilitet och parkering

Målet med principer och riktlinjer för mobilitet och parkering är att öka andelen som reser med gång-, cykel och kollektivtrafik. Principerna och riktlinjerna ska ses som grundläggande och säkerställas i planprocessen.

Kollektivtrafik

- Gaturummet utanför resecentrum ska vara bilfritt. Detta eftersom resecentrum utgör en viktig nod i staden och ska möjliggöra för en levande mötesplats, med utrymme för stora flöden av gående, cyklister och kollektivtrafik.
- Det ska vara enkelt att resa hållbart. Kollektivtrafiken ska generellt finnas närmre till hands än bilparkering.
- Bebyggelse som har mer än 600 meter gångavstånd till resecentrum ska ha max 400 meter till närmsta hållplats för kollektivtrafik.
- Gator och hållplatser bör planeras och utformas i enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer som anges i ”Rigata” och ”Riterm”.
- Kollektivtrafikens framkomlighet ska vara god. Detta är avgörande för att stärka de hållbara transportslagen. God framkomlighet kan uppnås genom att undvika kantstensparkering och andra hinder på gator som ingår i kollektivtrafikens stamnät.

Cykelparkering

- Cykelparkering till bostäder och verksamheter ska placeras inom kvartersmark. För besökare bör cykelparkering lösas nära entrén på kvartersmark. Är cykelparkeringen förlagd inomhus bör den nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas.
- Kommunal gatumark ska främst användas för korttidsparkering.
- Korttidsparkering för cykel utomhus ska lokaliseras max 25 meter från entré till byggnad eller målpunkt.
- Långtidsparkering för cykel utomhus ska lokaliseras max 100 meter från entré.
- Attraktiva cykelparkeringar ska finnas vid större stationer och hållplatser. Kommunal gatumark kan användas för cykelparkering vid kollektivtrafiknoder.
- Cykelparkeringens placering och utformning ska minska risken för stöld. Parkeringen ska vara väl synlig, upplyst och möjliggöra för säker fastlåsning.
- Cykelparkering ska placeras i ett mer attraktivt läge än bilparkering.
- Utformning av cykelparkering och cykelinfrastruktur ska anpassas efter mer utrymmeskrävande cyklar.
- I Huddinges parkeringsprogram finns parkeringstal för cykel vilka utgör minimumnorm.
- Utformningen av cykelparkering för bostäder ska följa de grundförutsättningar som anges under kapitel ”Flexibla parkeringstal”.



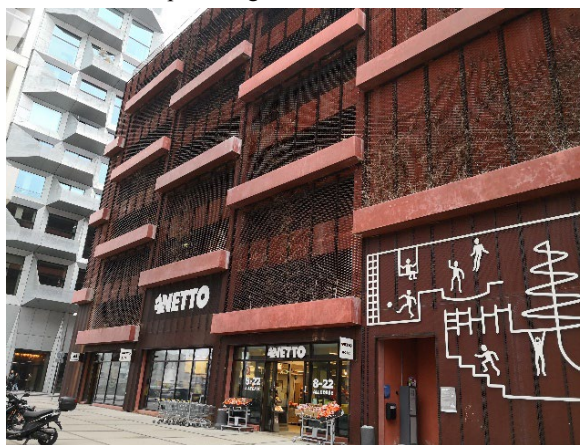
Figur 3. Tydligt markerad cykelparkering i markplan

Bilparkering

- Flemingsberg ska vara tillgängligt för biltrafik. Framkomligheten och genhet för bil ska dock nedprioriteras och rangordnas sist vid konflikt med övriga transportslag.
- Flemingsberg ska utifrånmatas av biltrafik vilket i praktiken innebär att trafiken snabbt ska komma från huvudvägnätet till ett mobilitetshus.
- Infartsparkering för bil planeras inte vid bytespunkten då Flemingsbergsdalen utgör en stadskärna. Istället kan infartsparkering placeras längre ut i trafiksystemet, exempelvis i anslutning till kollektivtrafik som matar resecentrum och bytespunkter.
- Byggaktören ska ges ett incitament att arbeta med åtgärder vilka underlättar för människor att leva utan att äga en bil. Detta genom användning av flexibla parkeringstal.
- Bilparkering för boende och verksamheter ska i första hand lösas på kvartersmark i mobilitetshus. Där förutsättningar för mobilitetshus saknas kan parkering lösas på kvartersmark i garage.
- Ny markparkering på kvartersmark ska undvikas med undantag för parkering för rörelsehindrad och bilpool.
- Mobilitetshus (eller delar av) bör vara öppna för alla för att möjliggöra samnyttjande av bilparkering, mobilitetstjänster och andra funktioner. Trygghets- och säkerhetsaspekter ska beaktas, i synnerhet då allmänheten har fri tillgång.
- Laddinfrastruktur för laddfordon ska tillämpas enligt PBL och PBF. Samtliga parkeringsplatser i parkeringsanläggningar bör dock vara tillräckligt förberedda (enligt Boverkets föreskrifter om allmänna råd om utrustning för

laddning av elfordon) för att på sikt enkelt kunna omvandlas till laddplatser. Vidare pågår en utredning om möjligheten till laddinfrastruktur på kommunal gatemark.

- Bilparkering på kommunal gatemark ska i första hand upplåtas till parkering för rörelsehindrade, lastplatser och korttidsangöring som till exempel hämtning/lämning.
- Taxiuppställning för besöksintensiva verksamheter utreds och hanteras inom respektive detaljplan.
- Byggaktören ska i första hand anordna parkering för rörelsehindrade inom egen fastighet. Vid planering av bostäder, verksamheter och publika lokaler ska PBL, Boverkets byggregler och parkeringsprogram tillämpas
- På gator med parkeringsförbud tillåts parkering för rörelsehindrade i upp till tre timmar. I många fall löser denna regel tillgänglig besöksparkering.



Figur 4. Mobilitetshus i Nordhavn (Köpenhamn) vilken innehåller mer än bara parkering och som bidrar till ökat stadsliv

Mobilitetshus

Mobilitetshus syftar till att skapa flexibilitet, underlätta för hållbart resande samt effektiv markutnyttjande. Ett mobilitetshus kan definieras som en parkeringsanläggning vilken även innehåller annan service. Mobilitetstjänster, som exempelvis bilpool, cykelpool och cykelservice, kan lokaliseras i mobilitetshusen. Vidare ska bottenvåningar innehålla kommersiella verksamheter som bidrar till en levande stad. Mobilitetshus kan även innehålla logistikfunktioner och återvinning. Mobilitetshusen placeras på strategiskt valda platser för att minska genomfartstrafik. Våningshöjder anpassas för att i framtiden kunna omvandla parkeringsanläggningen till bostäder, kontor eller annan lämplig användning.

Ett mobilitetshus kan uppföras på olika sätt vilket redogörs under kapitel "Parkering på annan fastighet" på sid 19.

Parkering för rörelsehindrade

1. Parkering för rörelsehindrade ordnas i mobilitetshus om 25 meterskravet uppfylls eller om mobilitetshuset är tillräckligt funktionellt för att täcka det behov som uppstår.
2. Inom den egna fastigheten.
3. Parkering ordnas på gatemark. Den anvisade platsen placeras företrädesvis på gatans skuggsida. Platsen anordnas av kommunen när behovet uppstår. Om parkeringen hör till ett allmänt intresse bör platsen dock anordnas direkt.

Godstransporter och angöring

- Flemingsbergs behov av godstransporter ska lösas på ett yteffektivt sätt för att minimera påverkan på klimat och miljö. Genom att enbart tillåta mindre leveransfordon i de tätare stadsmiljöerna finns bättre möjligheter för att skapa attraktiva miljöer.
 - För att åstadkomma effektiva godstransporter, bör fastighetsägare, i samverkan med Huddinge kommun, implementera logistik- och servicetjänster som omfattar alla inkommande och utgående transporter, även avfall och byggtransporter.
 - Samordnade ”last-mile-leveranser” möjliggör för effektivare godstransporter vilket i praktiken innebär färre godstransporter. Genom en tillgänglig utformning av fastigheten och stödjande mobilitetsåtgärder så som förvaringsboxar möjliggörs för reducerad mängd privata inköpsresor.
 - För att göra återbruk smidigt och nära till hands bör återvinningscentralen placeras i strategiska lägen med god tillgänglighet, gärna i kombination med mobilitetshus.
 - På gator med parkeringsförbud är korttidsangöring för på- och avstigning, inlastning och sophämtning tillåtet. Om ett särskilt stort angöringsbehov finns längs gatan, kan en lastplats behöva anordnas på gatumark.
- Platser för angöring och varuleveranser bör placeras så nära målpunkten som möjligt för att undvika att anordnade platser blir oattraktiva och inte används av leveransfordon.

Reglering av parkering

Reglering i form av taxa och tid är ett sätt att styra användningen av parkering. Nedan beskrivs hur regleringen i Flemingsberg bör användas i mobilitetshus respektive kommunal gatumark.

Reglering i mobilitetshus

En fastighetsägare har rätt att besluta om vilka parkeringsregler som ska gälla på dennes mark. Den ekonomiska aspekten av att äga och förvalta mobilitetshuset bygger bland annat på att en extern parkeringsaktör kalkylerar framtida intäkter genom att bedöma de framtida marknadshyror.

Affärsmodellen styr således en del av regleringen. Parkeringsaktören bör samtidigt förhålla sig till nedan regleringsprinciper vilka bidrar till att fler väljer att resa hållbart. En differentierad reglering är möjlig för olika målgrupper och användare i mobilitetshus som ligger inom kvartersmark:

- Vid besöksparkering är det önskvärt att ha ett relativt högt pris på parkering för att skapa tillgång genom högre omsättning.
- Vid boendeparkering är det önskvärt att ta betalt periodvis, exempelvis månadsvis, för att inte uppmuntra till att resa med bilen dagligen.
- Vid arbetsparkering är det önskvärt att ta betalt per dygn eller timme för att kostnaden ska vara synlig.
- Prissättningen kan med fördel vara lägre för fordon drivna på fossilfria drivmedel. Genom koldioxidifferentierade avgifter för parkering kan mobilitetshuset bidra till att områdets klimatutsläpp per körd kilometer minskar. Det rabatterade priset bör gälla för samtliga typer av parkering; moped, motorcykel och bil. I en framtid där majoriteten av fordonsflottan består av fossilfria fordon kan differentieringen utgå.

- Fossilfria fordon och bilpooler bör erbjudas platser i mer attraktiva lägen än övriga fordon. I en framtid där majoriteten av fordonsflottan består av fossilfria fordon kan differentieringen utgå.
- Tidsregleringen kan användas för att gynna en viss typ av parkering. Med korta parkeringstider underlättas besöksparkering medan arbets- och boendeparkering blir mindre attraktivt.
- Avgiftsreglering kan också användas för att gynna viss typ av parkering. Genom att ha höga avgifter där efterfrågan är stor kan man få en högre omsättning.
- Regleringen i mobilitetshuset ska utformas på ett sådant sätt att den främst riktar sig till arbetande, boende och besökare under längre tid. En kombination av avgifter och tidsreglering är ett effektivt sätt att styra efterfrågan. Regleringen ska samtidigt inte bidra till mer söktrafik i Flemingsberg.

Reglering på kommunal gatumark

Parkering på allmänna gator ska i första hand upplåtas till parkering för rörelsehinder, lastplatser och korttidsangöring. Regleringen av parkeringsplatser (på allmänna gator och kvartersmark) är i dagsläget oregelbunden, där olika aktörer (privata och offentliga) har olika avgifter och tidsreglering. Generellt är regleringen generös och underlättar för kommuninvånarna att parkera sin bil. Resultatet är att parkeringsplatser ofta används av andra än de är avsedda för.

Parkeringsmarknaden består av flera olika delmarknader. Gatuparkering, allmänt tillgängliga- och privata parkeringsanläggningar är några exempel. Delmarknaderna hänger samman i en

lokal marknad om de är tillgängliga när val av parkeringsplats ska göras.

- Regleringen på en parkeringsplats påverkar regleringen på en annan. Om det exempelvis är billigare att stå på gatumark jämfört med att stå i ett mobilitetshus riskerar parkeringsaktören vakanser och verksamheten blir svår att bedriva.
- Avgift- och tidsreglering på den kommunala gatumarken bör utformas för att prioritera korttidsparkering- och angöring. Detta eftersom mobilitetshuset istället främst riktar sig till långtidsparkering.
- Huddinge kommun ansvarar för regleringen på den kommunala gatumarken.
- För att mobilitetshuset ska fylla sin funktion krävs en justering av regleringen på den kommunala gatumarken. Genom en mer restriktiv reglering, som anpassas tillsammans med externa parkeringsaktörer, kan en större parkeringsefterfrågan än planerat förhindras. Utan ändrad reglering finns risk för att gatumark tillgodoser en större parkeringsefterfrågan än vad Flemingsberg är planerat för.



Figur 5. Elbilspool i öppen parkeringsanläggning

Mobilitet och parkering i planprocessen

I planprocessen hanteras mobilitets- och parkeringsfrågor under flera skeden. I detta kapitel presenteras de olika skedena översiktligt, och i efterföljande kapitel redovisas delar mer ingående.

Utvecklingsprogram och utvecklingsplan

Övergripande mål och vision om Flemingsberg som regional stadskärna beskrivs i utvecklingsprogrammet ”Flemingsberg - där kunskap och kreativitet möts i södra Stockholm” från 2018. För att konkretisera utvecklingen av Flemingsberg, har en utvecklingsplan tagits fram, som beskriver hur målbilden gör avtryck i den fysiska miljön genom en övergripande struktur och markanvändning för Flemingsberg. Utvecklingsplanen ska vara vägledande för det fortsatta program- och planarbetet.

En del av utvecklingsplanen är mobilitets- och parkeringsprogrammet för Flemingsberg.

Planprogram

Vissa detaljplaner föregås av ett planprogram. Ett planprogram tas fram för större områden eller stadsdelar och fungerar som ett underlag i nästa steg i planeringen. Syftet med ett planprogram är att tidigt få igång en dialog kring systemövergripande frågor såsom gator och stråk samt samordning av exempelvis parkering och logistik. Vidare görs en mer detaljerad översyn av områdets struktur. Mål för resande konkretiseras och strategier för parkerings-försörjning formuleras. I planprogram skapas också en bättre överblick över områdets etappvisa planläggning och utbyggnad.

Detaljplan

Med bland annat utvecklingsplanen, mobilitets- och parkeringsprogrammet samt eventuellt planprogram som ingångsvärde kan detaljplanearbetet påbörjas.

I detaljplaneprocessen, från planstart fram till lagakraftvunnen detaljplan, sätts förutsättningarna för resandet. Under processen ska de råd och riktlinjer som anges i mobilitets- och parkeringsprogrammet följas. I detta skede genomförs arbetet med flexibla parkeringstal och en handlingsplan för mobilitet och parkering tas fram.

I detaljplaneprocessen tas också de avtal som berör mobilitet och parkering fram. Avtalen signeras innan antagande av detaljplanen.

Bygglov

I bygglovsskedet säkerställs att mobilitet och parkering är hanterad. Om byggaktören valt att arbeta med flexibla parkeringstal krävs en handlingsplan samt eventuella avtal för ett godkänt bygglov.

Slutbesked

För att en byggnad ska kunna tas i bruk krävs ett slutbesked från bygglovs- och tillsynsnämnden. Bygglovs- och tillsynsnämnden ska ge ett slutbesked om byggaktören har visat att alla krav, som gäller för åtgärderna enligt bygglov, är uppfyllda.

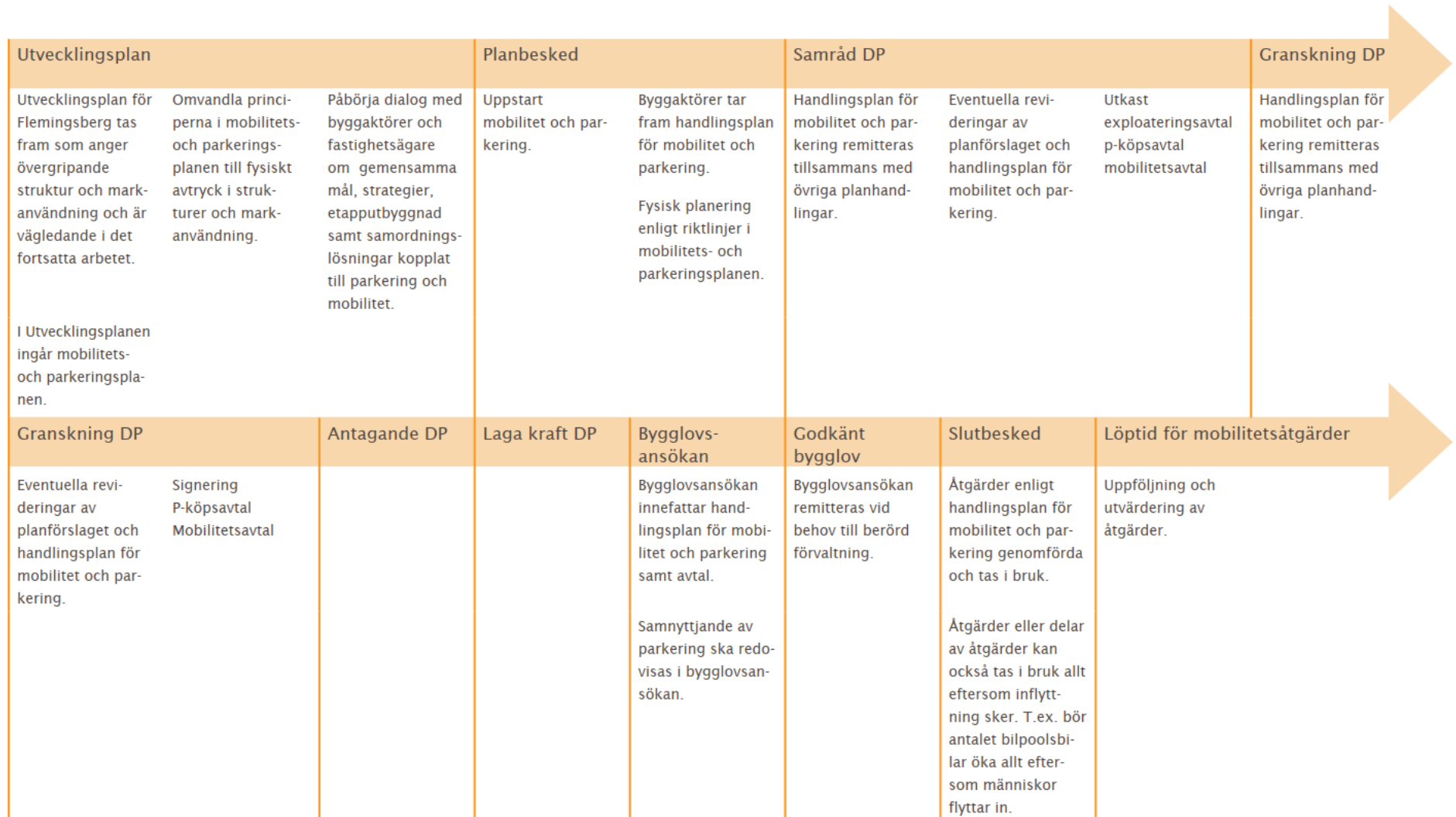
Uppföljning

Uppföljning ingår inte i den officiella planprocessen, men är en viktig del för att utveckla och förbättra den. Det handlar dels om att följa upp specifika tjänster och planeringsprinciper dels om att följa upp processen.

Genom att följa upp arbetsprocessen med mobilitet och parkering kan förenklingar och förbättringar av processen ske allt eftersom.

Specifika tjänster och planeringsprinciper bör följas upp efter att de satts i bruk. Först då kan tydliga resvanor urskiljas.

Även styrande plandokument som behandlar mobilitet bör följas upp allt eftersom ny kunskap och erfarenhet tillkommer.



Figur 6. Mobilitet och parkering i planprocessen

Mobilitet och parkering i planprogram

I ett planprogram hanteras systemövergripande frågor kopplade till utveckling av ett större område. Nedan beskrivs viktiga aspekter för framtida planprogram i Flemingsberg.

Relationen mellan fastigheter, platser, gator och andra delar av ett område skapar tillsammans förutsättningar för hållbart resande. Genom att följa de krav och riktlinjer som anges i mobilitets- och parkeringsprogrammet skapas rätt möjligheter till måluppfyllelse.

I framtida planprogram bör områdets parkeringsbehov studeras. Genom att studera parkeringsefterfrågan kan storlek och lokalisering av mobilitetshus föreslås. Även möjligheter till etapplösningar, samnyttjande och gemensamma mobilitetslösningar kan diskuteras.

Planprogramskedet bör också användas för att skapa förståelse för mobilitet- och parkeringsprogrammet och dess innehåll. En tidig dialog kring frågorna skapar en gemensam målbild och kan stärka ämnet inom såväl den kommunala processen som i byggaktörers arbete.

I planprogramskedet föreslås lokalisering av mobilitetshus. Dessa ska placeras på strategiskt valda platser, nära huvudvägnätet.

Genom placeringen undviks genomfartstrafik och andra trafikslag blir mer attraktiva gentemot den egenägda bilen.

Planprogram

- Initiera dialog med fastighetsägare och exploatörer.
- Skapa förståelse och en vilja att arbeta med mobilitetsfrågor.
- Skapa en översikt av gator, stråk, kollektivtrafiknoder och efterfrågan på parkering.
- Ta fram strategi för parkeringsförsörjning för programområdet där flera etapper/detaljplaner ingår – i strategin ingår resonemang kring etapper, lokalisering och storlek på ev mobilitetshus, möjlighet till samnyttjande och hur kommande detaljplaner avser att lösa sin parkeringsefterfrågan osv.

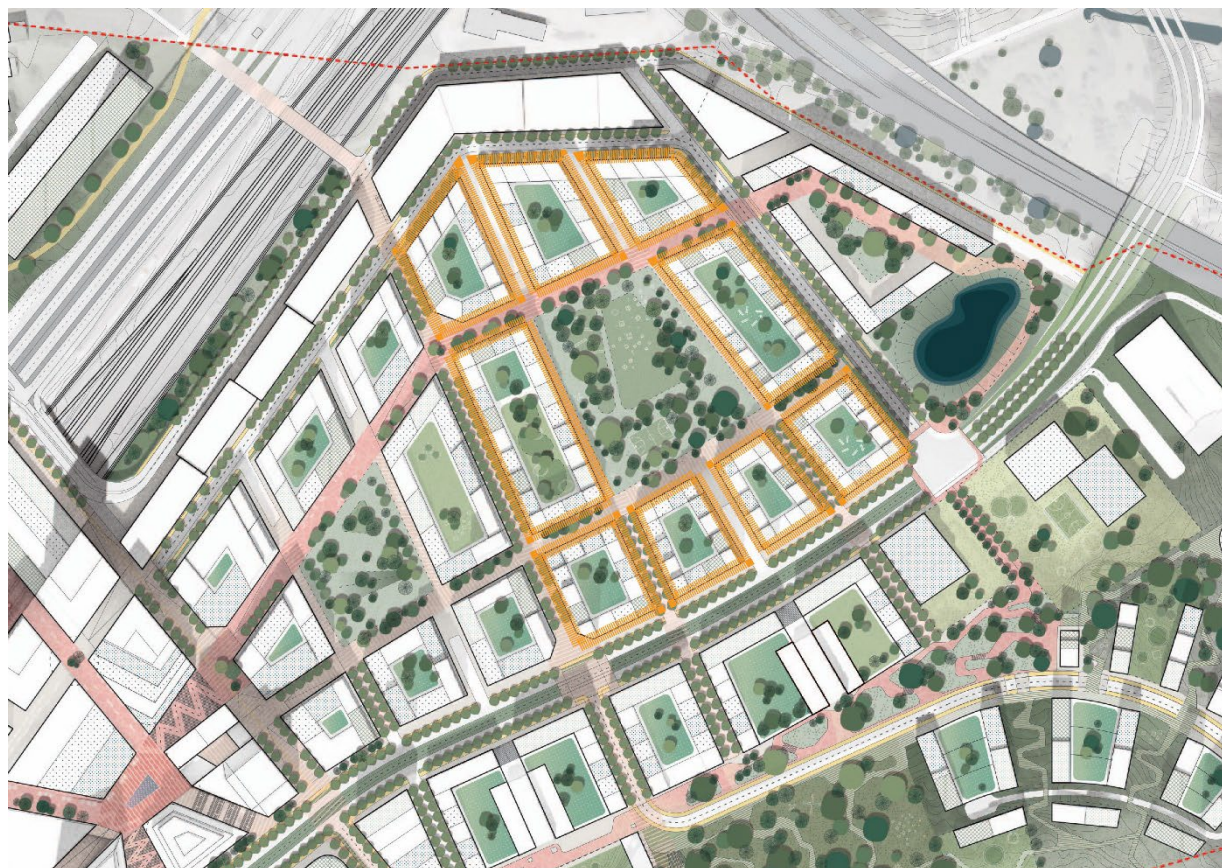
Mobilitet och parkering i detaljplan

Den största delen av arbetet med mobilitet och parkering sker i detaljplanearbetet. Oavsett om detaljplanen föregås av ett planprogram eller inte, gäller mobilitet- och parkeringsprogrammets krav och riktlinjer. Nedan redogörs för specifika delar i detaljplanearbetet.

Uppstart mobilitet

Vid uppstart av detaljplanearbete ska byggaktörer och kommunen tillsammans avgöra om mobilitets- och parkeringsarbetet ska utföras av enskild byggaktör eller genom en byggaktörsgrupp. Detta görs lämpligen vid detaljplanens startmöte. Beslutet kan också tas vid ett separat mobilitetsmöte. Vid mötet klargörs utredningsbehov och ansvarsfördelning samt behov av eventuella externa konsulter och projektledare.

Om detaljplanen innefattar flera byggaktörer finns flera fördelar med att arbetet samordnas i en byggaktörsgrupp. Genom byggaktörsgruppen kan enskilda mobilitetstjänster samordnas och samnyttjas. Då flera fastigheter använder samma tjänster skapas bättre möjligheter för tjänsteleverantörers verksamheter att bli lönsamma och på så sätt befästa sin verksamhet i Flemingsberg. Dessutom blir verksamheterna och servicen mindre yrkrävande när de samordnas.



Figur 7. Exempel på hur en detaljplan kan omfatta flera fastigheter och byggaktörer, kvarter A-I bör tillsammans ta fram en handlingsplan för mobilitet och på så sätt få en samordnad mobilitetshantering

Flexibla parkeringstal

I Huddinges parkeringsprogram anges parkeringstal vid nybyggnation. Genom systematisering av arbetet med flexibla parkeringstal erbjuds byggaktörer i Flemingsberg reduktion på parkeringstalen.

Nedan redovisas processen med flexibla parkeringstal i tre steg; från grundtal i parkeringsprogrammet till lägesbaserad reduktion och eventuell utökad reduktion.

Steg 1 – Grundtal enligt parkeringsprogram
I Huddinge kommuns Parkeringsprogram redovisas parkeringstal för bostäder och arbetsplatser. Parkeringstalen fungerar som grundtal och utgår från parkeringsprogrammets zonindelning, vilken i sig utgår från avstånd till attraktiv kollektivtrafik.

- Zon A - mycket nära stationslägen (radiellt avstånd 600 meter till stationsentré)
- Zon B - stationsnära lägen (radiellt avstånd 600-1200 meter till stationsentré)
- Zon C - resterande kommundelar

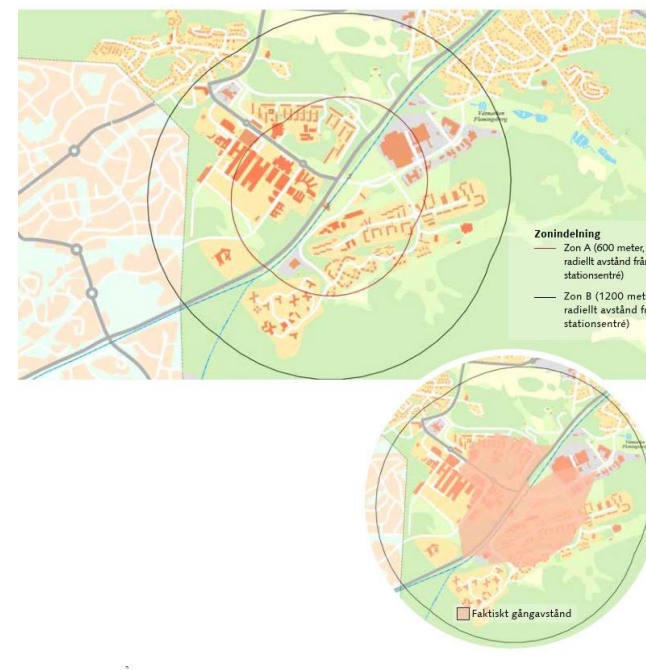
”Flemingsberg är huvudsakligen placerad inom zon A och B”

Flemingsberg ligger huvudsakligen inom zon A och B. Vid bedömning av grundtalet och zontillhörighet ska hänsyn tas till det faktiska gångavståndet och topografi.

Grundförutsättningarna gäller enligt parkeringsprogrammet endast för bostäder. För att tillgodoräkna sig parkeringstalen som framgår i parkeringsprogrammet behöver vissa grundförutsättningar uppfyllas.

Steg 1: Grundförutsättningar enligt Huddinges parkeringsprogram

- Bra cykelparkering: Inomhus placeras cykelparkeringarna så att det blir enkelt att ta in och ut cykeln utan att behöva lyfta cykeln och med möjlighet att ställa upp dörren. Utomhus placeras cykelparkeringarna i närheten av entréerna. Parkeringarna ska vara väderskyddade, trygga, upplysta samt med möjlighet att låsa fast ramen. Både inomhus- och utomhusparkeringen finns plats för lådcyklar och cykelkärror.
- Laddmöjligheter för bil och cykel.
- Cykelparkering särskiljs från barnvagnsparkering.
- Ett uppvärmt cykelrum med cykelpump och verktyg för mindre cykelreparationer.



Figur 7. Zonindelning enligt Huddinges parkeringsprogram

Steg 2- Lägesbaserad reduktion

Den lägesbaserade reduktionen baseras på tillgången till kollektivtrafik och utvecklingen av resecentrum. I Flemingsberg erbjuds en reduktion om 30 procent i zon A och zon B med hänsyn till resecentrumet som planeras. Det nya resecentrumet planeras ha ett brett utbud av kollektivtrafik med pendeltåg, fjärrtåg, buss och spårväg. Vidare möjliggörs byten mellan olika typer av trafikslag på ett smidigt sätt. Resecentrum har en avgörande roll för en hög andel hållbart resande och utgör därför underlag till reduktion av parkeringstalen i parkeringsprogrammet.

Närheten till resecentrum är i sig själv inte tillräckligt för att byggaktören ska kunna tillgodose sig den lägesbaserade reduktionen. I kombination med det kollektivtrafiknära läget krävs kompletterande mobilitetsåtgärder och -tjänster.

Utöver mobilitetsåtgärderna ska även grundförutsättningarna som anges i steg ett uppfyllas.

”För att byggaktören eller fastighetsägaren ska tillgodose den lägesbaserade reduktionen om 30 procent krävs att mobilitetsåtgärder genomförs.”

Maxnorm

Historiskt sett har parkeringstal för bil alltid reglerats i form av en ”minimum-norm”. Det innebär att byggaktören inte får bygga färre än x-antal parkeringsplatser.

I Flemingsberg kan, i ett pilotprojekt, ”max-norm” testas. Maxnormen innebär istället att byggaktören inte får bygga fler än x-antal parkeringsplatser.

Med ”max-norm” kan kommunen, genom detaljplanarbetet, säkerställa att fler parkeringsplatser än vad mobilitets- och parkeringsprogrammet anger inte byggs och målet om hållbart resande kan uppfyllas.



Figur 8. Visionsbild resecentrum

Steg 2: Kompletterande mobilitetsåtgärder och -tjänster för bostäder

- Bilpool ska finnas tillgängligt för boenden och i tillräcklig omfattning inom fastigheten eller i närområdet.
- Cykelpool ska finnas tillgängligt för boenden och i tillräcklig omfattning inom eller i anslutning till fastigheten.
- Medlemskap i bilpool och cykelpool ingår i lägenhetsavgift/hyra och avtal skrivs med bil- och cykelpoolsoperatören i minst fem år.
- Leveransskåp/-rum inklusive kylmöjlighet.
- Cykelparkering ska finnas i markplan och vara lättillgänglig med automatik på eventuella dörrar. Nivåskillnader bör undvikas. Om nivåskillnad ändå finns ska hissar anpassas efter cyklar.
- Minst 10 procent av cykelplatserna ska dimensioneras för cyklar med större utrymmesbehov.
- Uppvämt cykelrum med cykelpump, verktyg för cykelservice och förvaring ska finnas, samt möjlighet till laddning av elcykel vid minst 30 procent av parkeringsplatserna i cykelrum.
- Cykelparkeringen ska placeras i nära anslutning till entré/hiss/ramp så att den är lätt att hitta.
- Startpaket till nyinflyttade med exempelvis SL-kort, cykelkarta och information om kollektivtrafiken.

Samtliga åtgärder kan ersättas om en motsvarande åtgärd redovisar samma effekt som de ovan.

Steg 2: Kompletterande mobilitetsåtgärder och -tjänster för verksamheter

- Cykelparkering ska finnas i markplan och vara lättillgänglig med automatik på eventuella dörrar. Nivåskillnader ska undvikas. Om nivåskillnad ändå finns ska hissar anpassas efter cyklar.
- Minst 5 procent av cykelplatserna ska dimensioneras för cyklar med större utrymmesbehov.
- Uppvämt cykelrum med cykelpump, verktyg för cykelservice, förvaring och med möjlighet till laddning av elcykel vid minst 30 procent av parkeringsplatserna i cykelrum ska finnas.
- Cykelparkeringen ska placeras i nära anslutning till entré/hiss/ramp så att den är lätt att hitta.
- Duschrum ska finnas i anslutning till cykelparkering.
- Anställda ska få tillgång till bil- och cykelpool.
- Bilparkeringsplatser får inte vara gratis eller subventionerade av arbetsgivaren.

Samtliga åtgärder kan ersättas om en motsvarande åtgärd redovisar samma effekt som de ovan.

Steg 3 – Utökad reduktion

I steg tre öppnar Huddinge kommun upp för högre reduktion än de 30 procent som erbjuds vid lägesbaserad reduktion. Det är upp till byggaktören att redovisa storlek på reduktionen och hur det motiveras. Detta ska tydliggöras i en handlingsplan.

För att erbjudas den utökade reduktionen på parkeringstalen krävs åtgärder utöver de som anges i steg ett och två. Huddinge kommun avgör om åtgärderna motsvarar den önskade reduktionen.

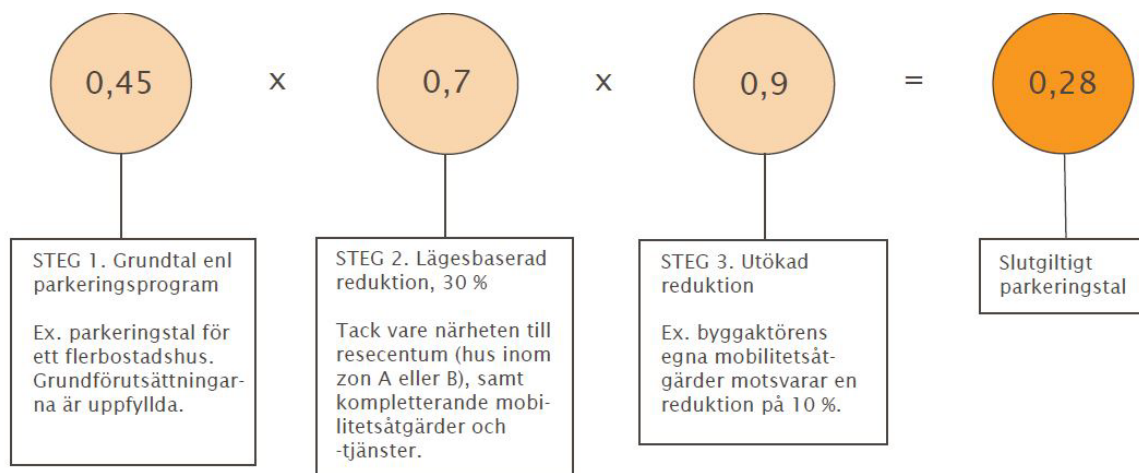
Vidare hanteras den utökade reduktionen som en separat reducering. Detta innebär att det lägesbaserade parkeringstalet först ska tas fram och ytterligare reduktion tydligt redovisas.

Parkeringstal noll

Via utökad reduktion är parkeringstal noll möjligt. Ett parkeringstal nära noll kräver tydliga motiveringar och redovisning för hur 100 procent hållbart resande ska uppnås.

Steg 3: Exempel på utökade mobilitetsåtgärder och -tjänster

- Minst 10 procent av cykelplatserna ska dimensioneras för cyklar med större utrymmesbehov.
- Information och kampanjer om mobilitetsåtgärder.
- Digitala mobilitetstjänster för exempelvis samåkning.
- Förvaringsboxar för exempelvis cykelhjälm och elcykelbatteri.
- Trappuppgångar och hissar där utformningen möjliggör att tillfälligt ta in en lådcykel för att lasta in varor.
- Cykelförvaring/parkering vid lägenhetsdörr eller på varje våningsplan (hissar anpassas för lådcykel).
- Arbetsplatser erbjuder låncyklar eller medlemskap i låncykelsystem.
- Återbruksrum i anslutning till miljörum/soprum.



Figur 9. Ett beräkningsexempel av flexibla parkeringstal för ett flerbostadshus i zon A och med utökad reduktion på 10 %

Handlingsplan

Huddinge kommun erbjuder och uppmantrar byggaktörer att arbeta med flexibla parkeringstal. I mobilitets- och parkeringsprogrammet anges vilka reduktioner av parkeringstal för bil som erbjuds och på vilka villkor. Arbetet med flexibla parkeringstal ska redovisas i en handlingsplan vilken kan omfatta enskilda aktörer eller en byggaktörsgrupp.

Handlingsplanen utgör underlag i planprocessens olika skeden och remitteras vid samråd och granskning av detaljplan. Planen tillsammans med avtal utgör också underlag i bygglovsprocessen.

I handlingsplanen ska det tydligt framgå vad som planeras inom respektive fastighet, parkeringstal enligt Huddinges parkeringsnorm samt hur byggaktören arbetar med flexibla parkeringstal. Om bygg-aktören avser att genomföra mobilitetsåtgärder enligt steg två ska omfattning på bil- och cykelpool redovisas. Vid utökade mobilitetsåtgärder ska omfattning av samtliga åtgärder tydligt framgå. Vidare ska det tydligt framgå när i tid de planerade åtgärderna införs, vem som ansvarar för vad, hur det ekonomiska ansvaret fördelas och hur uppföljning sker över tid.

Då handlingsplanen kan omfatta flera byggaktörer finns stora möjligheter att samordna mobilitetsåtgärderna. Ansvaret för framtagande ligger hos byggaktören. Huddinge kommun kan, vid behov, ha den samordnande rollen när handlingsplaner tas fram genom en byggaktörsgrupp. Ansvarsfördelningen ska tydliggöras vid detaljplanens startmöte eller vid ett separat mobilitetsmöte.

Handlingsplanens innehåll vid planering av bostäder:

1. Mål för resande och beskrivning av resebehov.
2. Beskrivning av projektets specifika förutsättningar och dess nyckeltal samt behov av godstransporter och avfallshantering.
3. Parkeringstal för cykel och bil med ambition på reduktion av bilparkering. Parkeringsbehovet för respektive fastighet ska framgå.
4. Mobilitetsåtgärder.
5. Förväntad effekt av respektive åtgärd eller åtgärderna som paket.
6. Beskrivning av hur åtgärder genomförs och säkerställs över tid.
7. Samnyttjande.
8. Uppföljning.

Handlingsplan för verksamheter

En handlingsplan för verksamheter skiljer sig från en handlingsplan för bostäder. Bland annat ser förhållandet mellan hyresvärd-hyresgäst annorlunda ut än det för bostäder. Trafik-, logistik- och mobilitetsbehoven ser olika ut mellan bostäder och verksamheter, och varierar mer inom kategorin verksamheter än inom kategorin bostäder.

Företag som hyresgäster kan också ta ansvar för sin verksamhets mobilitet på ett mer storskaligt sätt än vad det enskilda hushållet kan.

En handlingsplan för verksamheter ska beskriva fastighetens innehåll ur perspektivet vad detaljplanen tillåter, hur fastigheten avses bebyggas och vilka verksamheter som man har för avsikt ska etablera sig där. Dessa verksamheters behov av resor till och från arbetet, besökande, godstransporter och avfallshantering ska beskrivas.

Vidare ska mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren direkt eller indirekt (via krav på hyresgästen) kan tillämpa beskrivas. Åtgärderna ska beskrivas genom bland annat omfattning, när i tid de införs, vem som ansvarar för vad, hur det ekonomiska ansvaret fördelas och hur uppföljning ska ske över tid.

Då parkering för verksamheter i största möjliga mån bör samnyttjas ska möjligheterna till detta också beskrivas och redovisas.

Byggaktörer som planerar för större verksamheter i en fastighet bör ta fram en separat handlingsplan. Större verksamheter bör behandlas separat då de har stor inverkan på områdets resande.

Med större verksamheter menas fastigheter som till övervägande del består av kontor, handel, centrum- eller evenemangsverksamhet.

”Företag kan som hyresgäst ta ansvar för sin verksamhets mobilitet på ett mer storskaligt sätt än vad det enskilda hushållet kan”.

Handlingsplanens innehåll vid planering av verksamheter:

1. Fastighetens innehåll.
2. Mål för resande och beskrivning av resebehov.
3. Beskrivning av fastighetens/verksamhetens behov av resor till och från arbetet, besökande, godstransporter och avfallshantering.
4. Parkeringstal för cykel och bil med ambition på reduktion av bilparkering.
5. Mobilitetsåtgärder som fastighetsägaren direkt eller indirekt (via krav på hyresgästen) kan tillämpa.
6. Förväntad effekt av respektive åtgärd eller åtgärderna som paket.
7. Beskrivning av hur åtgärder genomförs och säkerställs över tid.
8. Samnyttjande.
9. Uppföljning.

Samnyttjande

Samnyttjande av bilparkering handlar inte om att sänka efterfrågan av parkeringsplatser. Istället handlar förfarandet om att hitta ett effektivt nyttjande av den fysiska yta som parkeringsplatserna upptar. Potentialen för samnyttjande beräknas därför först efter att reducerande åtgärder av parkeringstal fastställts.

Med samnyttjande av bilparkeringsplatser avses att samma fysiska parkeringsplats kan användas av flera brukare som har olika nyttjandetider. I förlängningen innebär samnyttjande att antalet parkeringsplatser som byggs vid exploatering kan reduceras och kostnader på så sätt hållas ned. För att samnyttjande ska vara möjligt krävs att efterfrågan på platserna för de olika ändamålen uppstår vid olika tider och att platserna inte är reserverade för en specifik användare. Vidare krävs en öppen parkeringslösning som alla användare har tillgång till.

Samnyttjande kan även appliceras på cykelparkering, där cykelgarage är öppna för alla.

I Flemingsberg kan parkeringsanläggningar samnyttjas. Framför allt bör samnyttjande eftersträvas för olika typer av verksamheter. Exempel på verksamheter som kan samnyttja parkering är skolor och idrottsanläggningar eller kontorsverksamheter med evenemang.

Parkering för bostäder kan samnyttjas, dock med försiktighet. Endast en mindre del av bostädernas parkering bör utgöra underlag för samnyttjande då det förutsätter att bilen nyttjas dagligen. I Flemingsberg ska alla ha möjlighet att vid arbetspendling lämna bilen hemma till förmån för andra mer hållbara transportslag.

Metod för samnyttjande:

1. Beräkna efterfrågan av parkeringsplatser med hjälp av parkeringstalet.
2. Beräkna efterfrågan av parkeringsplatser sett till användningens beläggingsgrad över de olika tiderna på veckan.
3. Avgör dimensionerande tidpunkt.

TID	BOSTÄDER	KONTOR	HANDEL	EVENEMANG	KONGRESS	HOTELL	SKOLA
Vardag 10-16	85 %	90 %	20 %	10 %	80 %	30 %	100 %
Fredag 16-19	90 %	20 %	90 %	60 %	20 %	50 %	10 %
Lördag 10-13	85 %	10 %	100 %	80 %	60 %	80 %	0 %
Natt	100 %	10 %	0 %	0 %	0 %	80 %	0 %

Parkering på annan fastighet

Enligt plan- och bygglagen ansvarar fastighetsägaren för att anordna parkering- och mobilitetslösningar inom den egna fastigheten eller i dess närhet. Det finns flera sätt att ordna parkering på en närliggande fastighet.

- Parkeringsköp
- Gemensamhetsanläggning
- Servitut
- Hyra och arrende

Respektive sätt bör studeras grundligt för att den bäst lämpade lösningen tillämpas. Ekonomiska aspekter ska vägas in och samtliga aktörers ekonomiska motiv och förutsättningar ska tas i beaktande. Även juridiska och skattetekniska motiv ska tas i beaktande. Valet av lösning bör också vara flexibel över tid för att vara anpassningsbar efter en parkeringssituation som förändras.

En beskrivning hur parkering- och mobilitetslösningar säkras på annan fastighet ska biläggas till mark- och genomförandeavtalet eller exploateringsavtalet.

Respektive alternativ redogörs mer genomgående i Bilaga 2.

Mobilitetsavtal

Mobilitetsavtalet syftar till att reglera de åtgärder som byggaktören åtar sig att genomföra (åtgärder i handlingsplanen) för att erhålla ett lägre parkeringstal. Avtalet ska tecknas mellan Huddinge kommun och byggaktör och godkännas i samband med antagande av detaljplan. Avtalet ska utgöra en bilaga till mark- och genomförandeavtal eller exploateringsavtal och inkluderas i bygglovsansökan. Vidare ska skrivelser i avtalet inte kopplas till specifika tjänsteleverantörer utan utformas som generella.

Om en fastighetsägare kan påvisa att en alternativ mobilitetsåtgärd kan ersätta den avtalade ska Huddinge kommun vara öppen för att omförhandla mobilitetsavtalet. Mobilitetsavtalet ska kunna omförhandlas över tid, allt eftersom utveckling av olika mobilitetsåtgärder sker. Detta gäller även innan bygglovsskedet.

Om detaljplanen är flexibel i sin användning, ska avtalet spegla denna flexibilitet och åtgärder anpassas till den användning som sedan söks i bygglovets.

I avtalet finns skrivningar om att villkoren ska följa med fastigheten om den överlåtes. Avtalstiden ska vara så länge kommunen bedömer åtgärderna bidrar till ökat hållbart resande. I praktiken innebär det ofta en avtalstid om minst tio år. Efter en viss etableringsperiod är det önskvärt att mobilitetsåtgärder ska vara så efterfrågade och prisvärda att de ska kunna leva vidare utan subventioner.

Tillfällig parkering

För att undvika fördröjningar och för att avtal om parkeringsköp ska ha ett starkare värde bör parkeringen förläggas inom samma detaljplan eller inom en gällande detaljplan.

Om byggaktör ansöker om bygglov och parkering i mobilitetshus inte står färdigt ska byggaktören kunna visa avtal om parkeringsköp för bygglovshandläggaren. Vidare behöver byggaktören hitta en annan godtagbar parkeringslösning tills dess att mobilitetshuset står färdigt.

En annan godtagbar parkeringslösning kan exempelvis vara genom befintliga parkeringsplatser eller att anlägga nya på andra fastigheter.

Tillgången till dessa tillfälliga parkeringar ska vara löst med någon form av rättighet och byggaktören behöver kunna säkerställa att rättigheten kan övergå till en permanent rättighet ifall mobilitetshuset inte skulle bli byggt.

Finansieringsmodeller

Mobilitetsåtgärderna blir som mest välfungerande och kostnadseffektiva om de samordnas mellan flera fastigheter. Köp av mobilitetsåtgärder bör därför ske gemensamt. Detta gäller även system för bokning och betalning som underlättar användandet av tjänsterna.

Byggaktörer kan köpa mobilitetsåtgärder av parkeringsaktör i samband med att man köper parkeringsplatser genom parkeringsköp. Detta ställer särskilda krav på den externa parkeringsaktören.

På marknaden finns tjänsteleverantörer som åtar sig paketering av flera olika tjänster där leverantören kan stå för upphandling och drift av mobilitetsåtgärder.

Det står också byggaktörerna fritt att organisera sig i ekonomiska föreningar, aktiebolag eller dylikt för att handla upp mobilitetsåtgärder.

Uppföljning av mobilitetsåtgärder och processen

Huddinge kommun ansvarar för att följa upp genomförandet och efterlevnaden av de åtgärder som föreslås i handlingsplanen och som avtalas genom mobilitetsavtalet. En uppföljningsmall kommer att tas fram för detta syfte.

Om mobilitets- eller exploateringsavtal inte efterföljs ska detta rapporteras internt till Huddinges samhällsbyggnadsavdelning (eller motsvarande) och beaktas vid framtida tilldelning av mark. Vite ska förekomma om avtalet inte efterlevs.

Uppföljning bör göras för att öka kunskapen om mobilitetstjänsters effekt och skapa en bättre förståelse för hur den moderna stadsplaneringen kan dra nytta av dem. Uppföljning kan användas för att utvärdera specifika principer och tjänster, samt för att utveckla själva processen och anpassa innehållet i mobilitets- och parkeringsprogrammet.

Utvärdering och uppföljning av arbetsprocessen kring mobilitetsåtgärder kan ske löpande allt eftersom förbättringsområden identifieras. Utvärdering av specifika principer och tjänster bör göras då dessa tagits i bruk.

Bilaga 1 – Områdesspecifika mål

Mål för Flemingsbergsdalen

Exploateringen av Flemingsbergsdalen gör området till en funktionsblandad stadsdel med arbetsplatser, handel, bostäder, hotell, idrott m.m. Delar av Flemingsbergsdalen har goda förutsättningar för en hög andel resande till fots, cykel eller kollektivtrafik år 2030 med närhet till Flemingsbergs station och eventuell förlängning av spåväg syd. Vidare finns mycket goda förutsättningar för att minst 85 % av resor kan ske fots, cykel eller kollektivtrafik i ett 2050 perspektiv då resecentrum utgör en högkvalitativ bytespunkt för kollektivtrafiken. I Flemingsbergsdalen finns goda förutsättningar för låga parkeringstal för bil och samnyttjande av parkering mellan olika typer av verksamheter vilket ska utgöra planeringsinriktningen.

Mål	2030	2050
Gång, cykel & kollektivtrafik	70-90 %	85-100 %



Mål för Visättra

Visättra innehåller idag främst bostäder i form av flerbostadshus, skola och idrottshall. Exploateringen av området utgörs främst av förtätning med bostäder och skola. Flemingsbergs station (framtida resecentrum) och den regionala stadskärnan finns inom gång- och cykelvänligt avstånd vilket skapar goda förutsättningar för resor till fots, cykel eller kollektivtrafik. Närheten till Flemingsbergs station/resecentrum skapar också goda förutsättningar för låga parkeringstal. Vidare planeras för en utveckling av cykelinfrastrukturen vilken förbättrar kopplingarna till Flemingsbergsdalen.

Mål	2030	2050
Gång, cykel & kollektivtrafik	60-80 %	80-95 %



Mål för Björnkulla

Björnkulla är idag ett mindre bostadsområde som planeras exploateras med ytterligare bostäder av olika former, verksamheter samt lokal service. Området ligger primärt inom zon B i parkeringsprogrammet vilket innebär ett högre parkeringstal som utgångspunkt vid planeringen. Delar av området ligger i zon C vilket innebär än högre parkeringstal. Genom utvecklad cykelinfrastruktur kan Flemingsbergs station/resecentrum enkelt nås, för att stärka kopplingen planeras för utvecklad kollektivtrafik mellan Flemingsbergs station/resecentrum och Tullinge hantverksby.

Mål	2030	2050
Gång, cykel & kollektivtrafik	50-70 %	70-85 %



Mål för sjukhus- och högskoleområdet

Inom området finns idag Karolinska universitetssjukhuset Huddinge samt Södertörns högskola. Verksamheterna har i skrivande stund ett stort utbud av parkering och bilandelen uppgår idag till cirka 40 %. Inom området väntas såväl sjukhuset som högskolan utvecklas och resandet öka. Med närhet till Flemingsbergs station/resecentrum och Spårväg syd ska andelen som reser med kollektivtrafik öka. Vidare planeras en utveckling av cykelinfrastrukturen som bättre kopplar samman området med regionala cykelstråk. Utvecklingen möjliggör för ökad arbetspendling med cykel.

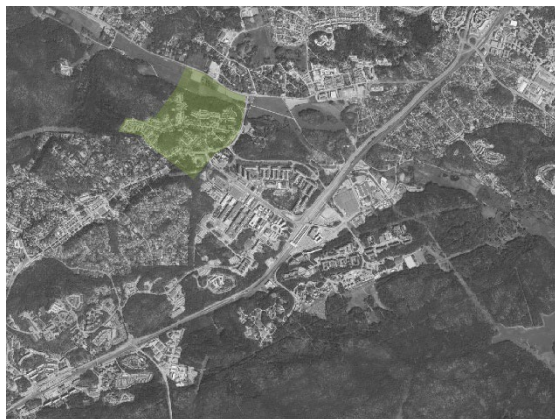
Mål	2030	2050
Gång, cykel & kollektivtrafik	60-80 %	80-95 %



Mål för Kästa

Kästa består av ett bostadsområde med enfamiljshus vilket också innebär hög andel fordonstrafik. Exploateringen av området innefattar främst bostäder i flerbostadshus. Området väntas ha gångavstånd till hållplats för Spårväg syd vilket förbättrar kopplingen till pendel- och fjärrtåg. Området har mindre god tillgång till lokal service vilket ökar bilens attraktivitet. Då området ligger inom zon B i parkeringsprogrammet planeras för ett högre parkeringstal som utgångspunkt.

Mål	2030	2050
Gång, cykel & kollektivtrafik	50-70 %	70-85 %



Mål för Grantorp

Området består idag främst av flerbostadshus och bilandelen är låg. Området innefattar Flemingsbergs centrum vilket innebär god tillgång till service. Exploateringen av området består bostäder av olika former. Delar av området ligger inom zon B i parkeringsprogrammet vilket innebär ett högre parkeringstal som utgångspunkt i planeringen. Andra delar av området har mycket god tillgång till kollektivtrafik i form av direkt närhet till Flemingsbergs station/resecentrum. Området väntas också få utvecklad cykelinfrastruktur och har mycket goda kopplingar till det regionala cykelstråket.

Mål	2030	2050
Gång, cykel & kollektivtrafik	60-80 %	80-95 %



Bilaga 2 – Parkering på annan fastighet

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ansvarar fastighetsägaren för att anordna parkering- och mobilitetslösningar inom den egna fastigheten eller i dess närhet. Det finns flera sätt att ordna parkering på en annan närliggande fastighet:

- parkeringsköp
- gemensamhetsanläggning (GA)
- servitut
- hyra och arrende

Vid val av lösning ska ekonomiska aspekter vägas in, samtliga aktörernas ekonomiska motiv och förutsättningar bör tas i beaktande. Även juridiska och skattetekniska motiv ska vägas in. Vidare bör valet av lösning ta hänsyn till en parkeringssituation som kan förändras över tid och därför vara så flexibel som möjligt.

Parkeringsköp

Parkeringsköp innebär att en fastighetsägare genom ett civilrättsligt avtal överlåter skyldigheten att ordna parkering på sin fastighet till en kommun, ett parkeringsbolag eller en annan fastighetsägare som i stället åtar sig att mot en avgift ordna motsvarande parkeringsplatser.

Ett avtal om parkeringsköp bör innefatta någon form av garanti för att fastighetsägarens rättigheter och skyldigheter är oförändrad över tid och vid ett ägarbyte. Ett parkeringsavtal bör också säkerställa att parkeringsbehovet ska tillgodoses när behovet uppstår.

Normalt får en upplåtelse om 25 år anses vara överskådlig tid och att frågan om parkering bedöms som hanterad. Efter 25 år tillämpas frivillig

förlängning vilket också kan ses som en vid tiden marknadsanpassning sett till användning och ekonomi.

Det finns två olika typer av parkeringsköp: friköp och avlösen. Friköp innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till parkeringsaktören. Parkeringsaktören förbinder sig att mot en avgift hålla parkeringsplatser tillgängliga för fastighetsägaren.

Avlösen innebär att fastighetsägaren förbinder sig att hyra parkeringsplatser i en parkeringsanläggning till en årlig kostnad. I avtalet om avlösen kan även ingå att fastighetsägaren ska bidra till de anläggningskostnader som kan uppstå.

Parkeringsköp omfattar i regel oftast ett avtalsförhållande emellan en exploatör och en kommun alternativt ett kommunalt parkeringsbolag.

För- och nackdelar

- Om parkering ordnas via parkeringsköp finns risker och osäkerheter (juridiska och ekonomiska) kopplade till avtalen och dess formuleringar. I fortsatt arbete bör avtalens innehåll noga bearbetas. Parkeringsköp är dock en beprövad metod med beprövade formuleringar.
- Tidsbegränsningen om 25 år kan ses som en nackdel om parkeringsaktören efter 25 år väljer att hyra sina parkeringsplatser till någon annan. Samtidigt innebär tidsbegränsningen möjligheter sett till flexibilitet och marknadsanpassning.
- Parkeringsköp innebär att tillträdet till anläggning, samnyttjande av platser, upphandling av diverse mobilitetstjänster med mera överläts och styrs av en parkeringsaktör.

- Parkeringsköp är i regel ett förhållande som upplåts mellan en kommun alternativt ett kommunalt parkeringsbolag och en exploatör.

Gemensamhetsanläggning

En parkeringsanläggning som är gemensam för flera fastigheter kan inrättas som en gemensamhetsanläggning. Parkeringsanläggningen ägs då gemensamt av de fastigheter som har en ägarandel i anläggningen.

Om kommunen vid planarbete beslutar om en kollektiv lösning av parkeringsfrågan för vissa fastigheter inom planområdet, ingår det som ett led i planarbetet att utreda förutsättningarna för att bilda en gemensamhetsanläggning.

Parkeringsanläggningen ska uppföras, skötas och driftas av delägarna. Det finns två sätt för delägarna att sköta en gemensamhetsanläggning: föreningsförvaltning och delägarförvaltning. Föreningsförvaltning innebär att delägarna bildar en samfällighetsförening som registreras hos lantmäterimyndigheten. Samfällighetsföreningen utgör en juridisk person och kan till exempel ingå avtal, ta lån och teckna försäkring. Delägarförvaltning innebär att anläggningen förvaltas direkt av delägarna och att enighet måste råda vid varje beslut kring anläggningen.

För- och nackdelar

- En gemensamhetsanläggning innebär ett administrativt arbete för delägarna vilket innebär tid och engagemang. Samtidigt kan en mellanhand (professionell parkeringsaktör) undvikas.
- Föreningsförvaltning är att föredra då alla beslut om förvaltningen fattas på stämma och med röstning. Delägarförvaltning

innebär att alla delägare i praktiken har veto vid beslutsfattande.

- Kommunen kan reglera gemensamhetsanläggning i plankartan och på så sätt garantera tillkomst, omfattning och vilken fastighet som är knuten till gemensamhetsanläggningen.
- Det kan finnas ekonomiska svårigheter att inrätta och utföra en parkeringsanläggning som en gemensamhetsanläggning där det sker en etappvis utveckling av en stadsdel.
- Att ansluta nya delägare kan ske antingen genom en överenskommelse mellan delägarna och inträdande fastighet eller genom ny lantmäteriförrättning.

Servitut

Ett servitut är en rätt för en fastighet att använda en annan fastighet på ett bestämt sätt tex parkeringsplats. Ett servitut är knutet till fastighet och inte till en viss person.

Det finns två olika typer av servitut, officialservitut och avtalsservitut. Officialservitut inrättas och beslutas av lantmäterimyndigheten och ett avtalsservitut tecknas direkt mellan två fastighetsägare. Jordabalkens regler för servitut gäller vid inrättande av både official- och avtalsservitut.

Officialservitut som tillkommer i en lantmäteri-förrättning utgör en något starkare rättighet än avtalsservitut. Officialservitut är alltid synliga i fastighetsregistret och gäller därmed alltid mot en ny fastighetsägare. Officialservitut kan inte ändras eller upphävas utan ny lantmäteriförrättning.

Avtalsservitut kan ändras eller upphävas på enklare sätt om fastighetsägarna är överens, annars gäller i

princip samma regler som vid ändring och upphävande av ett officialservitut.

Ett avtalsservitut kan skrivas in och synliggöras fastighetsregistret. Då får de en starkare ställning och gäller alltid mot ny ägare av fastighet vid överlåtelse.

För- och nackdelar

- Om det finns flera servitut för flera fastigheter inom samma område går det ej att reglera förhållandet dessa fastigheter emellan.
- Officialservitut och till viss del avtalsservitut kan vara svåra att ändra och upphäva och försvårar utvecklingen av parkering över tid. Servitut används vanligtvis för att säkra en rättighet för en fastighet för evigt och behovet av parkering kan ändras över tid.
- Officialservitut gäller alltid mot ny ägare och skyddar sakrättsligt tillgången till parkeringsutrymmet utanför egen fastighet.

Hyra och arrende

En parkeringsplats kan upplåtas genom tecknande av ett hyres- eller arrendeavtal. Hyra och arrende utgör olika former av nyttjanderätter enligt Jordabalkens regler.

En uthyrning av en parkeringsplats utomhus ses enligt lagen som ett lägenhetsarrende som regleras av 8 kap jordabalken.

En uthyrning av en parkeringsanläggning i ett parkeringsgarage utgör hyra och regleras i 12 kap jordabalken och reglerna om hyra av lokal.

För de två olika formerna gäller något olika villkor avseende upplåtelse och uppsägning.

Ett lägenhetsarrende kan inte vara bindande längre än i 25 år (inom detaljplanelagt område). Avtalet kan sägas upp av båda parter vid arrendetidens utgång och det saknas besittningsskydd för den som hyr parkeringsplats.

Ett hyreskontrakt ger hyresgästen ett indirekt besittningsskydd. Det innebär att hyresgästen alltid kan tvingas att flytta vid hyrestidens utgång, men kan vara berättigad till skadestånd.

För- och nackdelar

- Ett arrendeavtals tidsbegränsningen om 25 år kan ses som en nackdel om jordägaren efter 25 år väljer att säga upp arrendeavtalet och hyra sina parkeringsplatser till någon annan. Samtidigt innebär tidsbegränsningen möjligheter sett till flexibilitet och marknadsanpassning.
- Ett lägenhetsarrende är tänkta att löpa tills avtalstiden är slut. Avtal kan sägas upp i förtid om arrendator missköt sig enligt de förverkandegrunder som jordabalken anger.
- Avtalstiden för lokalhyreskontrakt regleras i avtalet. Ett lokalhyreskontrakt ger lokalhyresgästen vissa fördelar vid en uppsägning pga det indirekta besittningsskyddet.