

# Införande av avgifter för parkering i Huddinge kommun

2017-01-26

*Bilagor:*

*Bilaga 1 – Stationsnära områden i Huddinge kommun*

*Bilaga 2 – Infartsparkeringar i Huddinge kommun*

*Bilaga 3 – Ordlista*

*Bilaga 4 -- Ekonomiska konsekvenser*

## Innehåll

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund.....	3
3. Stockholms stads parkeringsplan.....	4
3.1 Nya avgifter.....	5
3.2 Boendeparkering.....	5
3.3 Motorcykel.....	5
3.4 Parkering för rörelsehindrade.....	5
4. Konsekvenser av Stockholms stads Parkeringsplan för Huddinge kommun ....	6
5. Införande av parkeringsavgifter på allmän platsmark.....	6
6. Avgiftsnivåer och tidsramar .....	7
6.1 Tidsramar .....	10
7. Felparkeringsavgifter .....	11
8. Nyttoparkeringstillstånd och dispenser .....	12
9. Boendeparkering.....	12
10. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade (PRH) .....	14
Regler som gäller hela landet: .....	14
11. Parkering för motorcyklar och moped klass I .....	15
11. Tekniska system för betalning av parkeringsavgift.....	15
12. Behov av resurser och organisation.....	16
12.1 Handläggning av LTF och reglering av allmän platsmark.....	17
12.2 Vägmarken och skyltning .....	17
12.3 Service och reparationer av biljettautomater och telefonparkeringslösning .....	18
12.4 Parkeringsövervakning.....	18
12.5 Resurser för avtalsuppföljning .....	18
12.6 Resurser för ekonomiuppföljning och ekonomisk redovisning .....	19
13. Övrigt.....	19
14. Källor .....	20

## 1. Sammanfattning

Huddinge kommun har i kommunfullmäktige den 14 mars 2016 antagit ett parkeringsprogram.

Följande inriktningsmål har tagits fram för parkeringsprogrammet:

- Ytkrävande markparkering ska minska i omfattning i goda kollektivtrafiklägen för att marken ska kunna användas effektivare
- Planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel och kollektivtrafik ska öka
- Bilparkering för bostäder och verksamheter i lägen med god kollektivtrafik ska bära sina egna kostnader
- Det ska vara enkelt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter

Det konstateras i parkeringsprogrammet att kommunen har rätt att ta ut avgift för parkering om det behövs för att ordna trafiken.

Grundprincipen bör vara att den som nyttjar parkeringsplatsen ska betala kostnaden för platsen. Principen bör inte tillämpas där kollektivtrafiken är bristfällig och där det inte råder konkurrens om marken.

Användandet av avgift som styrmedel för gatuparkering är vanligt, då kommuner hellre ser att marken används till andra samhällsändamål. Parkeringsbehovet bör främst tillgodoses på mer lämpliga platser, som på kvartersmark eller i parkeringsgarage. Färre parkeringsplatser på gatumark leder till minskad söktrafik, vilket i sig leder till både bättre framkomlighet och tillgänglighet.

Det är viktigt att utvärdera ett införande av parkeringsavgift efter hand, för att se hur införandet har påverkat parkeringsytor, överflyttningsmönster och gator. Uppföljning för att kartlägga ett eventuellt behov av att justera taxor, tidsramar och tillåtelser och begränsningar i parkeringen bör också genomföras. Kontinuerlig uppföljning av genomförda åtgärder krävs för att tillse att önskad effekt har uppnåtts.

Rapporten har delats upp på en huvudrapport med tillhörande bilagor:

- Huvudrapport
- Bilaga 1 Stationsnära områden i Huddinge kommun
- Bilaga 2 Infartsparkeringar i Huddinge kommun
- Bilaga 3 Ordlista
- Bilaga 4 Ekonomiska konsekvenser

## 2. Bakgrund

Huddinge kommun har en stark tillväxt och företagsklimatet anses gynnsamt, vilket skapar nya företag och arbetstillfällen. Antal invånare i kommunen uppgår till ungefär 105 000 personer och antalet kommer fortsatt att öka.

Cirka 20 000 nya bostäder planeras fram till 2030 och byggnationen av Spårväg Syd anses viktigt för den utvecklingen. Kraftigast tillväxt beräknas i de tre områdena Flemingsberg, Kungens kurva och Centrala Huddinge.

Huddinge kommun har fram till idag inte tagit avgift för parkering av fordon på allmän platsmark. Flera markägare i kommunen har på sin kvartersmark däremot avgiftsbelagt sina parkeringar. Kommunens fastighetsbolag, Huga Fastigheter AB, tar ut avgift på parkeringsytorna.

Huddinge kommuns begränsning i parkering på allmän platsmark består idag till stor del av Trafikförordningens 3 kap. 49 a §, dvs. 24 timmars uppställning av fordon vardagar utom dag före sön- helgdag. I övrigt regleras gatorna med parkeringsförbud eller områdesförbud med förbud att parkera.

### 3. Stockholms stads parkeringsplan

Stockholms stad och hela regionen växer och förtätas. Till år 2020 ska 40 000 nya bostäder ha byggts enbart i Stockholms stad och till år 2030 är målet 140 000. Ytterstaden utvecklas och växer samman med innerstaden och stadsmiljön blir mer varierad.

Bilen kommer ha en fortsatt viktig roll för många Stockholmare, men många bilägare väljer andra färdmedel för de flesta resor. Därmed står privatägda bilar parkerade största delen av tiden. Stadens gator är inte dimensionerade för att ta emot dagens efterfrågan på parkering och än mindre den situation som kommer att uppstå när det blir 500 000 fler invånare i regionen.

Tillväxten och befolkningsökningen har inverkat på de politiska beslut som har fattats kring trafik- och parkeringsrelaterade frågor.

I juni 2016 beslutade Stockholms stads Trafiknämnd att anta en ny parkeringsplan som även kommer att påverka kranskommuner. I stora drag kan parkeringsplanen sammanfattas i ett antal punkter:

- Höjda avgifter för parkering (både boende- och besöksparkering och nyttotillstånd)
- Avgift införs på reserverade parkeringsplatser för vissa fordonsslag och viss trafikantgrupp
- Utökade tidsramar för när avgift ska erläggas
- Ytterstaden kommer att avgiftsbeläggas

I innerstaden förlängs avgiftstiden för parkering. Syftet är att öka framkomligheten på Stockholms gator, minska trängseln i staden och öka antalet lediga parkeringsplatser.

Trafiknämnden i Stockholms stad föreslog att nya parkeringsregler införs som innebär att det blir parkeringsavgifter och boendeparkering i fler delar av staden.

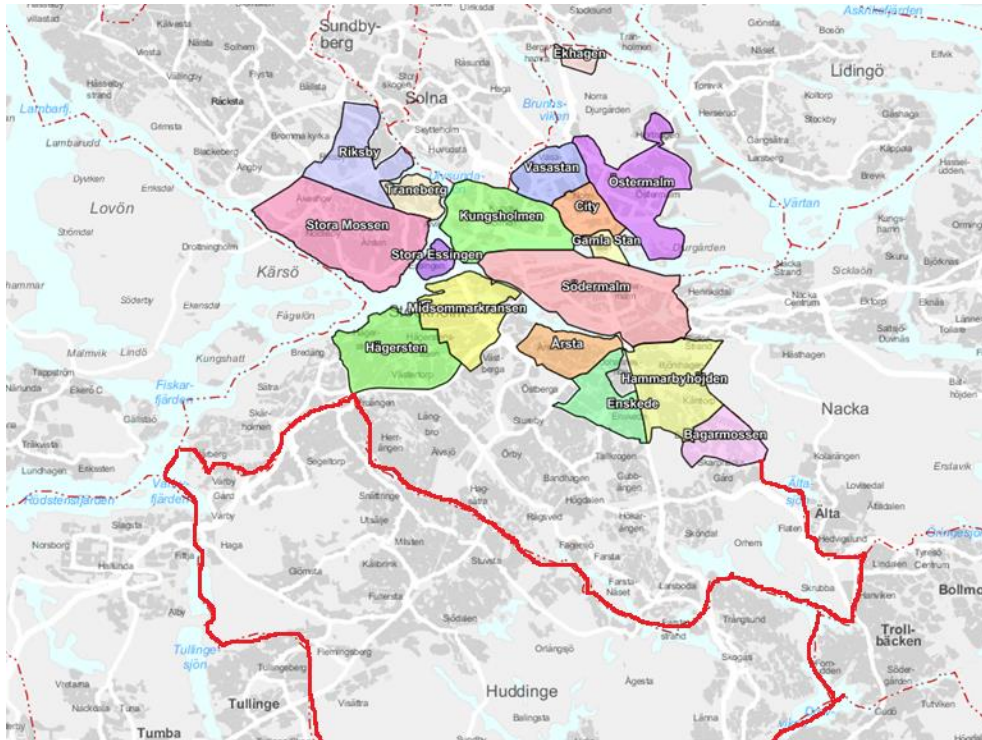
I ytterstaden kommer helt nya områden att avgiftsbeläggas (se karta för taxeområden).

De nya avgifterna införs successivt med start den 1 september 2016, enligt nedan:

2016: Avgift införs efter hand i de nya taxeområdena med start i område 4.

2017: Omskytning av parkeringsplatser påbörjas i taxeområde 1-3.

2018: Omskytning påbörjas i taxeområde 5.



### 3.1 Nya avgifter

- Taxeområde 1: 50 kr/tim alla dagar 00-24
- Taxeområde 2: 26 kr/tim vardagar 7-21, lördagar 9-19, sön- helgdagar 9-19, 15 kr/tim övrig tid
- Taxeområde 3: 15 kr/tim vardagar 7-19, 10 kr/tim lördagar 11-17
- Taxeområde 4: 10 kr/tim vardagar 7-19, lördagar 11-17
- Taxeområde 5: 5 kr/tim vardagar 7-19

### 3.2 Boendeparkering

De nya avgifterna för boendeparkering är:

- Taxa 2: 1100 kr/mån eller 75 kr/dygn
- Taxa 3: 1100 kr/mån eller 75 kr/dygn
- Taxa 4: 500 kr/mån eller 35 kr/dygn
- Taxa 5: 300 kr/mån eller 20 kr/dygn

### 3.3 Motorcykel

Avgift införs på parkeringsplatser reserverade för motorcykel och moped klass I. 10 kr/tim i taxeområde 1 och 2 samt 5 kr/tim i övriga områden. 50% reducering på boendeparkeringsavgiften för tvåhjulig motorcykel/moped klass I utan sidovagn.

### 3.4 Parkering för rörelsehindrade

Parkeringsavgift införs på gatumark inom Stockholm stad för den som parkerar med stöd av ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade (PRH-Tillstånd). Det finns möjlighet att ansöka om reducerad avgift, 500 kr/år.

## 4. Konsekvenser av Stockholms stads Parkeringsplan för Huddinge kommun

Idag används Stockholms ytterstad som infartsparkering av många boende i kommuner söder om Stockholm. Avgiftsfri gatuparkering kring spårbunden kollektivtrafik i Stockholms ytterstad, är attraktiv för den som väljer att använda bilen till viss del av resan till arbetsplatsen.

Fördelen med att både kunna parkera avgiftsfritt och dessutom utanför området där Transportstyrelsen utkräver trängselskatt har varit ekonomiskt gynnsamt för många som infartsparkerar.

På följande infartsparkeringar finns möjlighet att parkera till klockan 24.00 samma dag kostnadsfritt med ett SL Access-kort med en biljett för 30 dagar eller längre:

- Farsta strand - 106 platser
- Hanviken - 120 platser
- Hökarängen - 144 platser
- Johannelund - 93 platser
- Rågsved - 65 platser
- Västertorp - 80 platser

På infartsparkeringar söder om Stockholm som Stockholm stads parkeringsbolag AB ansvarar för varierar taxan. Vissa ytor har kostnadsfri parkering med SL Accesskort som laddats med 30 dagars giltighet eller längre. Andra pendlarparkeringar har taxor mellan 15-20 kr/dag eller 5 kr/timme.

Genomförande av avgiftsbeläggning i Stockholms ytterstadsområden får med största sannolikhet ett antal följder för Huddinge kommun. Många pendlare kommer att söka nya alternativ till infartsparkering.

Troligtvis kommer det ske en överflyttning från Stockholms ytterstad till infartsparkeringar och stationsnära gator där det idag är parkering tillåten utan avgift i Huddinge kommun.

I Stockholms stad från och med 1 september 2016 togs möjligheten bort att parkera 30 minuter på parkeringsförbud mellan 06.00-18.00 för tunga fordon och taxi. Avgift för buss- och lastbilsparkerings infördes samma datum, regleringarna skulle kunna innebära att det blir mer attraktivt för dessa trafikantgrupper att ställa upp fordon utanför Stockholms ytterstad. Områden inom Huddinge kommun som skulle kunna bli aktuella för uppställning av tunga fordon kan vara gator i områdena:

- Kungens kurva
- Ågesta
- Smista Allé med tvärgator

## 5. Införande av parkeringsavgifter på allmän platsmark

Då det idag är avgiftsfritt på allmän platsmark väljer många att parkera där istället för att hyra en plats på kvartersmark.

Prisskillnaden gör det attraktivt för boende att parkera fritt på allmän platsmark, vilket medför att trycket på de allmänna parkeringarna ökar. Så länge prisskillnaden är stor hjälper det inte på sikt att enbart försöka lösa parkeringsproblem med att anlägga fler parkeringsplatser på allmän platsmark.

Förändring av parkeringstalen vid nybyggnation kommer förmodligen inte heller att påverka, eftersom de boende ändå väljer att parkera på allmän platsmark så länge det är avgiftsfritt.

Införande av avgift på allmän platsmark ökar tillgängligheten genom att det blir en större omsättning på parkeringsplatserna.

Vid besök på infartsparkeringarna konstateras att platserna fylls under morgontimmarna och att trycket är stort. Vid införande av avgift kommer konkurrensen om parkeringsplatserna att bli ännu större och införande av avgift krävs för att den som kan gå eller cykla, väljer det färd sättet. Parkeringsytor i kommunen som ligger på lämpligt avstånd och kan regleras som infartsparkering, för beskrivna, se bilaga 2 *Infartsparkering*.

## 6. Avgiftsnivåer och tidsramar

Avgiftsreglering bidrar till både minskade parkerings- och trafikproblem samt ökar framkomlighet och tillgänglighet. Samtidigt kan det generera i ökade intäkter för kommunen. Intäkterna kan finansiera framtida parkeringsbehov samt den administration och hantering som krävs.

I Parkeringsprogrammets riktlinje för parkeringsavgifter står det följande:

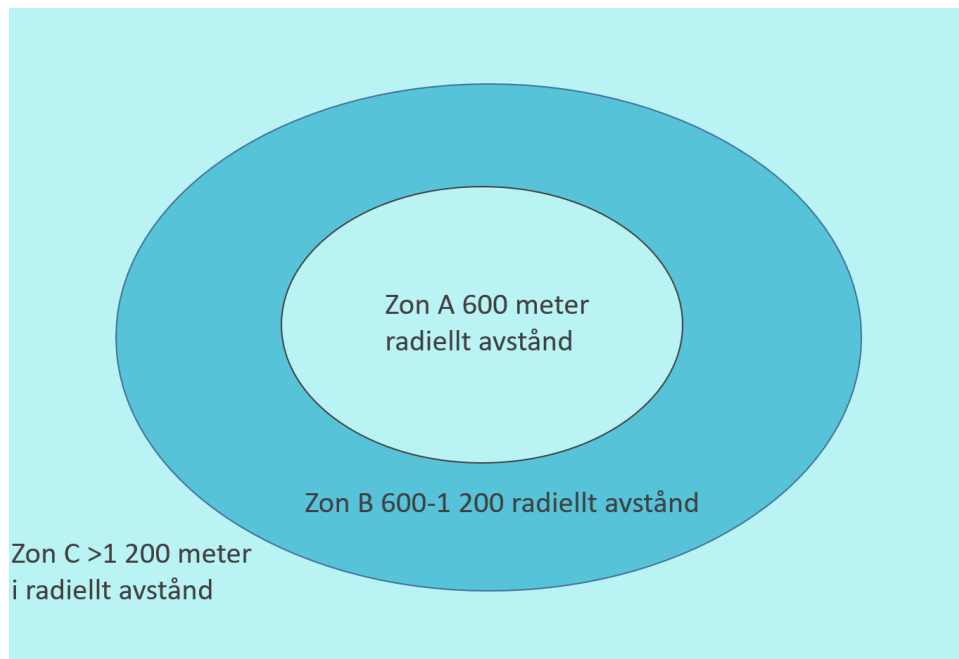
*”Huddinge kommun bör med hjälp av parkeringsavgifter, på kommunal parkering i Zon A och B, säkerställa att avsedd användargrupp prioriteras.”*

*Bilparkeringsavgifter kan användas i syfte att styra parkerade bilar från gator till platser som mer är ämnade för ändamålet, exempelvis parkeringsanläggningar på kvartersmark. På så vis kan parkeringsavgifterna leda till färre parkerade bilar på gatan vilket i sin tur leder till minskad söktrafik och ökad tillgänglighet för besökare.*

*Att tillgängligheten blir högre med avgifter beror på att omsättningen på parkeringsplatserna blir högre – samma parkeringsplats används av fler under en viss tid. Att det begränsade utbudet av parkeringsplatser i centrumområdena får en högre omsättning, och inte används som boende- eller arbetsplatsparkering, får även positiva effekter för den lokala handeln.*

Tidigare kartläggningar som gjorts av kommunen på gatemark visar att tillgängligheten på bilparkering under vissa tider är dålig och okontrollerad, vilket även konstaterats vid besök i områdena.

Huddinge kommun har i Parkeringsprogrammet delats in i tre zoner utifrån närhet till kollektivtrafik: A,B och C. Zon A är områden som är mycket stationsnära, Zon B är stationsnära lägen och Zon C är resterande delar av kommunen.



I Huddinge kommuns Parkeringsprogram står det också att planering och styrning av cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka. Införande av avgift är en styrning för att förflytta resandet från bil till gång, cykel och kollektivtrafik.

Förslag på avgiftsnivåer i Huddinge kommun vid införande av betalning för parkering på allmän platsmark bygger på en övergripande genomlysning av Stockholms kranskommuner samt Stockholms ytterstads taxor.

Privata markägare med avgiftsbelagda parkeringsytor har jämförts. Huga Fastigheter AB:s taxa är i bostadsområden är idag 12 kronor i timmen eller 50 kronor per dygn på besöksparkeringar.



## Exempel på avgiftsnivåer i Stockholms Län

Botkyrka kommun	Ingen avgift				
Danderyds kommun	7 kr/tim	13 kr/tim			
Ekerö kommun	Ingen avgift				
Haninge kommun	4 Kr/tim	5 Kr/tim	10 Kr/tim	40 kr/dygn	50 kr/dygn
Huddinge kommun	Ingen avgift				
Järfälla kommun	10 kr/tim	40 kr/dygn			
Lidingö stad	Ingen avgift				
Nacka kommun	8 kr/tim				
Norrtälje kommun	Ingen avgift				
Nyckvarns kommun	Ingen avgift				
Nynäshamns kommun	10 kr/tim	25 kr/tim	100 kr/dygn	400 kr/veckan	Under perioden 1/4-31/10
Salems kommun	Ingen avgift				
Sigtuna kommun	Ingen avgift				
Sollentuna kommun	6 kr/tim	8 Kr/tim	10 Kr/tim	15 Kr/tim	20 kr/dygn
Solna stad	8 kr/tim	10 kr/tim	12 kr/tim		
Stockholms stad	5 Kr/tim	10 Kr/tim	15 Kr/tim	26 kr/tim	50 Kr/tim
Sundbybergs stad	10 Kr/tim	15 Kr/tim	20 kr/tim		
Södertälje stad	2 Kr/tim	7 Kr/tim	15 Kr/tim	20 kr/tim	
Tyresö kommun	Ingen avgift				
Täby kommun	Ingen avgift				
Upplands-Bro kommun	2 kr/tim	5 kr/tim	Inför avgift under 2017		
Upplands-Väsby kommun	10 Kr/tim				
Vallentuna kommun	Ingen avgift				
Vaxholms Stad	5 Kr/tim	10 Kr/tim	15 kr/tim		
Värmdö kommun	Ingen avgift				
Österåkers kommun	Ingen avgift				

I rapporten avgränsas avgiftsinförandet till Zon A och rekommendationen är att en utvärdering sker av införandet i Zon A inför ett beslut om hur Huddinge kommun ska avgiftsbelägga Zon B. Zon A är området med flest parkeringsplatser och där flertalet av parkeringarna sker under vardagar, vilket gör det mest lämpligt att implementera avgift i zon A.

Förslag om nivå på taxa för besöksparkering på allmän platsmark är 10 kronor per timme.

Behovet av en servicetid (parkeringsförbud) kommer att finnas då gatorna avgiftsbeläggs. Möjlighet till olika typer av arbete på väg bör finnas, exempelvis snöröjning och sandsopning.

**Taxanivå Zon A** Stations- och centrumnära lägen med kortare ärende till serviceinrättningar och affärer.

Vid platser där Huddinge kommun vill öka tillgängligheten rekommenderas att en kombination med avgiftsreglering samt en begränsad parkeringstid (exempelvis parkeringstid 30 minuter-3 timmar mot avgift).

### 6.1 Tidsramar

Tidsramar för avgiftsbeläggning föreslås initialt till 8-17 vardagar. Under den perioden parkerar de flesta fordonen, för att ta sig vidare med kollektiva färdmedel. Syftet med att ta avgift är att förflytta närboende till gång och cykel istället för bil som färdmedel. Övrig tid regleras med fri parkering bortsett från eventuell servicedag/natt.

Vid centrumnära parkeringsytor kan tidsramarna för avgift förlängas efter behov alternativt att parkeringstiden tidsbegränsas.

Med ovan kommer en förflyttning av parkering ske till kvartersmark, samt sker en förflyttning av resor från bil till gång, cykel och kollektivtrafik.

## 7. Felparkeringsavgifter

Exempel på felparkeringsavgift i Stockholms Län

	Avgift och övriga platser där parkering är tillåten	Överträdelser med parkeringsförbud	Trafikfarliga och hindrande uppställningar				
Botkyrka Kommun	400		700				
Danderyds kommun	300		700				
Ekerö kommun	300		600				
Haninge kommun	450		700				
Huddinge kommun	450		700				
Järfälla kommun	300	400	600				
Lidingö stad	400		500				
Nacka kommun	450	600	1000				
Norrtälje kommun	400	600	1000				
Nykvarns kommun	450		900				
Nynäshamns kommun	450	550	800				
Salems kommun	400		700				
Sigtuna kommun	700		1000				
Sollentuna kommun	450	550	800				
Solna stad	300	500	1000				
Stockholms stad	550	750	650	850	1000	1200	Uppdaterar taxa 1/3 2017.
Sundbybergs stad	450	600	650	1000			
Södertälje stad	400		1000				
Tyresö kommun	450		700				
Täby kommun	300		700				
Upplands-Bro kommun	400		700				
Upplands-Väsby kommun	300	450	700				
Vallentuna kommun	250	500	700				
Vaxholms Stad	500		700				
Värmdö kommun	500		700				
Österåkers kommun	400	500	700	1000			

Idag har Huddinge kommun två nivåer på felparkeringsavgiften 450 kronor och 700 kronor. Utifrån Huddinge kommuns nuvarande nivå samt genom en övergripande kartläggning av kranskommuner (se bild ovan) till Stockholm föreslås nedan felparkeringsavgifter:

- 500 kronor** - Avgiftsbelagd parkering och övriga platser där parkering är tillåten
- 600 kronor** - Överträdelse med parkeringsförbud
- 1000 kronor** - Trafikfarliga och hindrande uppställningar

De beloppsgränser som en kommun kan besluta om gällande felparkeringsavgift, regleras i en förordning, vilken förändras enligt nedan den 1 mars 2017.

Gällande Förordning (1976:1128) om felparkeringsavgift;

*2 a § Kommunen fastställer felparkeringsavgiftens belopp.*

*Avgiftens belopp får fastställas till lägst sjuttiofem och högst ettusen kronor*

Ny förordning fr o m 1 mars 2017 - SFS 2016:897

*2 a §1 Kommunen fastställer felparkeringsavgiftens belopp.*

*Avgiftens belopp får fastställas till lägst sjuttiofem och högst ettusen trehundra kronor.*

## 8. Nyttoparkeringstillstånd och dispenser

Nyttoparkeringstillstånd är ett generellt undantag från bestämmelser om ett visst slag av fordonsuppställning på gatumark. Sådant tillstånd är i första hand avsett för näringsidkare som har behov av att parkera i sitt arbete. I Huddinge kommuns parkeringsprogram berörs inte näringsidkare som har behov av sitt fordon i arbetet.

Behovet av nyttotillstånd för näringsidkare antas vara lågt. Utifrån ett lågt behov samt att flera av näringsidkarna även har uppdrag/ärende till andra kommuner bedöms möjligheten till besöksparkering mot avgift vara tillräckligt.

Idag utfärdar Huddinge kommun dispenser efter skriftlig ansökan. Dispensen löser tillgängligheten vid speciella behov och vid enskilda fall. Dispenser är en lösning av parkeringsproblem vid enstaka behov. Huddinge kommun bör se över dagens rutiner och regelverk samt överväga nivåer för avgifter vid dispenser.

Administrationen kring hanteringen av nyttoparkeringstillstånd är resurskrävande och bedömningen är att det kommer vara ytterst få som kommer att se behovet. Vi rekommendera att en uppföljning av utvecklingen vid införandet av avgift sker och därefter utvärderas eventuellt införande.

## 9. Boendeparkering

Kommunen kan genom lokala trafikföreskrifter låta boende inom ett visst område parkera med mer gynnsamma villkor än andra. Sådana villkor kan vara längre uppställningstider eller lägre parkeringsavgifter så kallad boendeparkering.

Boendeparkering regleras genom att villkor för tillstånd att parkera utfärdas efter ett regelverk som beslutas av kommunen. Sedan kan tillståndet via digitalt tillstånd eller med ett fysiskt tillstånd ge rätten att parkera mot lägre taxa.

Avgiften vid boendeparkering kan tas ut genom biljettautomat som har en särskild taxa för boendeparkering. Avgiften kan också tas ut genom ett engångs-belopp (i förskott) för en viss bestämd period – t ex månad.

Särskilda villkor eller undantag för boendeparkering gäller endast där parkeringen regleras genom lokala trafikföreskrifter och vägmärken att boendetillståndet gäller.

För att förflytta boende från allmän platsmark till fastigheternas parkeringsytor (kvartersmark) behöver det finnas ett ekonomiskt incitament. Inför boendeparkering kan den förflyttningen motverkas då parkeringsavgiften för boende blir lägre.

I Parkeringsprogrammet står det idag att Huddinge kommun inte har något ansvar att ordna parkering till boende, ansvaret åligger fastighetsägare.






Boendeparkering är kostnadsdrivande och resurskrävande i hanteringen, risken är också att effekten av införande av avgift motverkas med boendeparkering då ett av målen är att förflytta boende till kvartersmark.

Rekommendationen är att Huddinge kommun i ett första läge avvaktar eventuell boendeparkering vid införandet av parkeringsavgifter. Vid ett införande av boendeavgift krävs en värdering av vilka områdesindelningar som är lämplig samt effekten av att boende använder gatumarken som parkering dygnet runt.

## 10. Parkeringstillstånd för rörelsehindrade (PRH)

Parkeringstillstånd för rörelsehindrade (PRH) gäller i hela landet och ger rättighet att parkera på vissa platser där det är förbjudet att parkera för andra trafikanter. Det ger också rätt att parkera under längre tid, än vad trafikanter utan PRH-tillstånd har rätt till. PRH-tillståndet ger alltså innehavaren unika rättigheter och en möjlighet att parkera närmare sin målpunkt.

### Regler som gäller hela landet:

	Parkera högst tre timmar i följd, där parkering är tillåten kortare tid än tre timmar
	Parkera högst 24 timmar i följd, där parkering är tillåten mellan 3–24 timmar
	Parkera högst 3 timmar i följd på parkeringsförbud
	Parkera på parkeringsplats för rörelsehindrad utan tidsbegränsning
	Parkera på gånggata i 3 timmar

Utöver ovan har en kommun rätt att besluta om att innehavare av PRH-tillstånd inte behöver betala parkeringsavgift på avgiftsbelagda parkeringsplatser.

Stockholms stad har på grund av det utbredda problemet med missbruk av PRH-tillstånd ändrat sitt tidigare beslut om avgiftsfritt för PRH på parkeringsplatser, där en avgift nu införts. Parkeringsavgift har även införts på parkeringsplatser som reserverats för PRH.

Idag är PRH-platser avgiftsfria för de som innehar parkeringstillstånd för rörelsehindrad. Vi föreslår att Huddinge kommun behåller dessa parkeringsplatser avgiftsfria. Om en tillståndsinnehavare parkerar på en allmän besöksplats, ska däremot avgift erläggas.

Huddinge kommun kan på det här sättet styra tillgången av PRH-platser och vid ansökan från boende eller arbetsplatslokaler kan det skapas PRH-platser efter behov.

Rekommendationen är att tidsreglera PRH-platserna för att skapa tillgänglighet för alla med parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Här kan reglering anpassas efter behov från tillåtet att parkera 1 timme till 24 timmar.

Rekommendationen är också att utvärdering sker och vid behov kan även avgift införas på PRH-platser.

## 11. Parkering för motorcyklar och moped klass I

På platser där behov och efterfrågan finns för parkering av motorcyklar och moped klass I, bör parkeringsplatser reserveras för den trafikantgruppen. På så sätt upptar de inte parkeringsplats för andra fordonsslag.

Motorcyklar och moped klass I som parkerar på reserverade platser för den trafikantgruppen, bör erlägga avgift. Vid uppställning av motorcyklar eller moped klass I på övriga parkeringsytor, ska avgift erläggas. De särskilda reserverade platserna kan tidsbegränsas efter den säsong då behovet är som störst. Övrig tidsperiod kan platserna istället nyttjas för parkering av övriga fordon.

## 12. Tekniska system för betalning av parkeringsavgift

Senaste åren har det skett en utveckling av betalningssätt för parkeringsavgifter, både lösningar digitalt och biljettautomater har anpassats för att vara flexibla. Mynt har i allt mer utsträckning fasats ut och ersatts av betalningssätt via telefonen. Vid införande av nya mynt under 2016 valde flera kommuner att ta bort möjligheten till att betala med mynt. Flera kommuner har även valt att minska antalet biljettautomater för att ersättas av telefonlösningar. Vid införandet av parkeringsavgifter i Stockholms ytterstad begränsas antalet biljettautomater och istället sprids information om möjligheten att betala med telefon. Mynthanteringen är resurskrävande och transportkrävande då den kräver tömning och uppräknig. Biljettautomater utan mynt minskar även risken för sabotage.

I biljettautomater bör möjlighet till betalning både med bensinkort och EMV-anslutna (Eurocard, Mastercard och Visa) bank- och kreditkort erbjudas. Placering av biljettautomater bör ske glesst men strategiskt. Som komplement till biljettautomater rekommenderas en lösning med telefonparkering. Idag finns det även biljettlösa system för biljettautomater som registrerar registreringsnumret och ger möjlighet för betalning för faktisk tid s. k. efterskottsbetalning.

Antalet betalningar av parkeringsavgifter som genomförs med telefonparkering (betalning av avgifter via telefon eller applikation), har ökat de senaste åren. Idag finns det ett tiotal olika lösningar för betalning via telefon, här kan kommuner erbjuda sina invånare mer än en lösning. Rekommendationen är att Huddinge kommun handlar upp 2-3 leverantörer vilket även ger en konkurrens

som utvecklar tjänsterna på längre sikt. Telefonparkeringen behöver skyltas och informeras om i alternativa medier så som på Huddinge kommuns hemsida m.m.

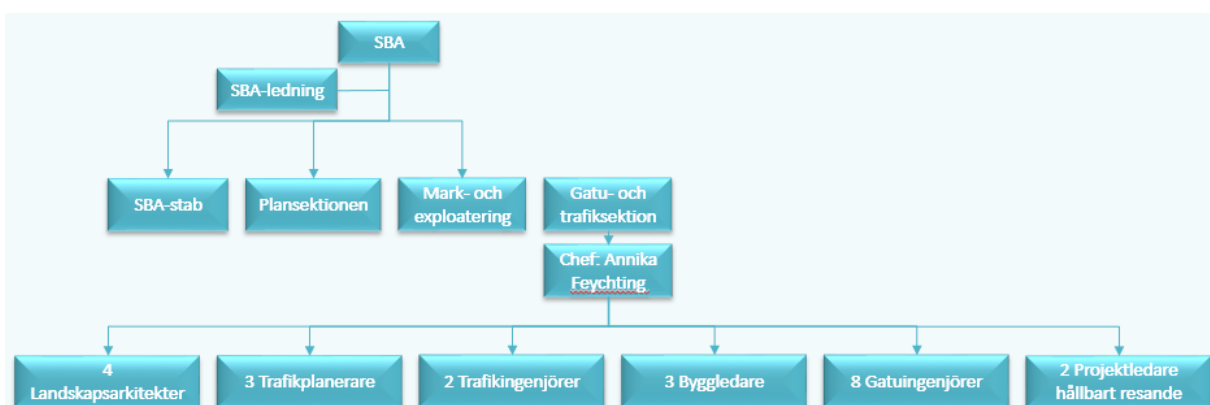
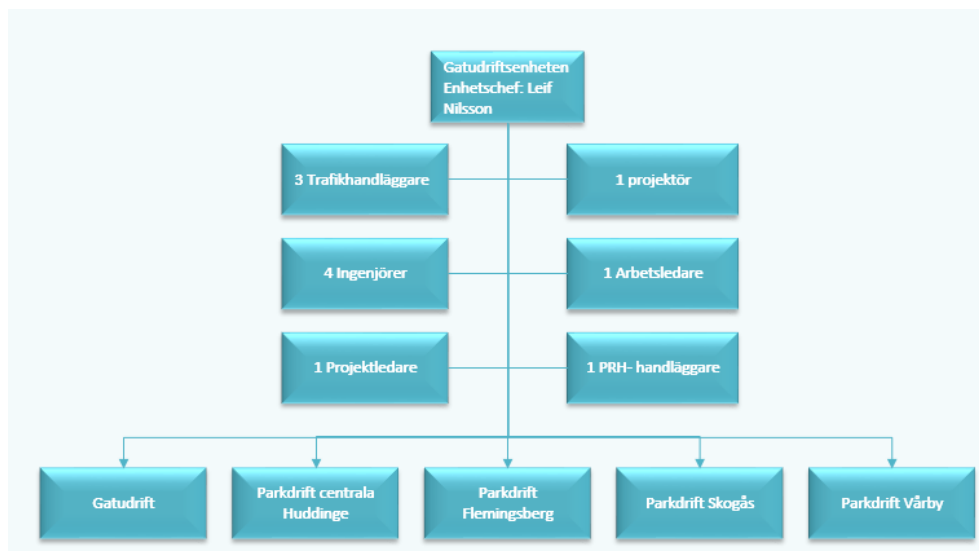
Telefonparkeringslösningen bör vara kostnadsneutral för konsumenten, dvs. konsumenten ska inte behöva betala en extra kostnad för att betala med telefonparkeringslösningen. Ovan är en kostnadseffektiv och hållbar lösning för Huddinge kommun.

### 13. Behov av resurser och organisation

För införandet av parkeringsavgifter kommer det att krävas resurser och upphandling av diverse produkter och eventuella tjänster. Det kan även finnas ett behov av kompetensutveckling i organisationen, då arbete med reglering kommer att bli mer omfattande.

Nuvarande organisation kommer att påverkas initialt och på lång sikt.

Nuvarande organisation översikt



Vid ett beslut om införandet av avgift, bör resurser för upphandling prioriteras då processen för upphandling tar tid och behovet av volymer behöver beräknas inför upphandlingarna.



Dagens organisation behöver förstärkas med resurser under införandet, implementeringen med handläggare av LTF, resurser för upphandling, uppsättning av biljettautomater, stolpar, vägmärken, linjemålning och parkeringsvakter.

Rekommendationen är att Huddinge kommun genomför förändringen områdesvis och kommunicerar tidigt till invånarna om vad som kommer ske för att minska frågor m.m. När implementeringen genomförs kommer följande resurser för drift av områdena att behövas:

- Trafikingenjörer/trafikhandläggare/LTF-handläggare
- Drift och underhåll av vägmärken, stolpar, linjemålning
- Service och reparationer av biljettautomater
- Parkeringsövervakning
- Resurser för upphandling och avtalsuppföljning
- Resurser för ekonomiuppföljning och ekonomisk redovisning

### 13.1 Handläggning av LTF och reglering av allmän platsmark

Vid införandet av avgift kommer ny reglering av ett stort antal gator att krävas. Förändringen kan också innebära att vissa befintliga lokala trafikföreskrifter behöver upphävas eller skrivas om. Nya lokala trafikföreskrifter kommer att behöva beslutas och skrivas för varje gata. Varje reglering kräver vägmärken tillsammans med tillhörande stolpar eller andra anordningar.

Implementeringen kommer att vara resurskrävande och även om regleringen genomförs områdesvis kommer befintlig personal behöva avlastning. Här kan Huddinge kommun välja en tillfällig lösning med inhyrd personal.

När implementeringen är genomförd kommer det totala antalet LTF:er i kommunen att vara fler än tidigare. Kontroll av och uppföljning av LTF:er kommer att kräva mer resurser än tidigare.

### 13.2 Vägmärken och skyltning

Regler som beslutas genom lokaltrafikföreskrift ska märkas ut med vägmärke och tilläggstavla, i förekommande fall.

Vid införandet av avgift och med den utökade regleringen kommer inköp och uppsättning av vägmärken, stolpar och till viss del linjemålning att krävas. Även gjut- och markarbeten kommer att behövas. Här behöver Huddinge kommun inför införandet se över behovet av upphandling kopplat till ovan, så att Huddinge kommun har ett avtal för leverans och lagerhållning av vägmärken, stolpar m.m. Åtgärderna kommer att kräva mer resurser än tidigare. Efter implementeringen av avgift för parkering kommer behovet av underhåll för vägmärken, stolpar och linjemålning, att öka markant.

När implementeringen är klar kommer även ändringar av befintlig reglering att vara betydligt mer omfattande än i dagsläget. Här bör Huddinge kommun se över organisationen och antingen avsätta intern resurs eller köpa tjänsten.

### 13.3 Service och reparationer av biljettautomater och telefonparkeringslösning

Inför införandet behöver upphandling av biljettautomater, installation, service av biljettautomater och telefonparkering genomföras.

När implementeringen är klar kommer service av biljettautomater att kräva resurser. Behovet kan lösas med egen personal eller anlita externa företag för leveransen.

### 13.4 Parkeringsövervakning

Idag kan det konstateras att det är en låg upptäcktsrisk vid felparkering. Huddinge kommun har i dagsläget tre parkeringsvakter anställda på heltid, vilka även utför administrativa uppgifter samt flytt av fordon. Huddinge kommun har en geografi som gör att parkeringsövervakning av områden är tidskrävande då parkeringsvakterna behöver förflytta sig mellan de olika kommundelarna.



Det kommer att behövas betydligt fler parkeringsvakter i området under och efter implementeringen. För att införande av avgift ska efterlevas krävs det synlig parkeringsövervakning i området. För att medvetengöra boende, besökare och övriga att det sker parkeringsövervakning bör arbetstiderna sträcka sig över större delen av dygnets timmar, inte bara då det är avgift på gatorna. Under timmarna när många förflyttar sig i områden, så som morgontimmarna samt vid timmarna kring hemgång ger det effekt av att synas.

Med införandet av avgift inom sju områden samt möjligheten till övervakning i övriga områden bör det finnas minst 8-10 parkeringsvakter med dagens parkeringsvakter och deras arbetsuppgifter inräknat. Huddinge kommun kan initialt anlita en extern leverantör för att vid införandet öka synligheten och mäta effekten, vilket ger en möjlighet att avgöra behovet av övervakningsinsatser.

### 13.5 Resurser för avtalsuppföljning

Vid införandet kommer resurser för upphandling och uppföljning av leverans att behövas. Beroende på val av intern resursförstärkning eller extern så behöver nedan upphandlas.

- Vägmärken
- Stolpar och fundament m.m.
- Resurser för uppsättning av ovan- *entreprenad alternativt egen personal*
- Biljettautomater
- Service av biljettautomater- *entreprenad alternativt egen personal*
- Telefonparkering
- Parkeringsövervakning-*upphandling eller egen personal*
- System för övervakning med handdatorer

### 13.6 Resurser för ekonomiuppföljning och ekonomisk redovisning

Vid införandet kommer betalningsflöden att komma in till kommunen som behöver följas upp och redovisas internt:

- Intäkter från parkeringsanmärkningar, avräknat 53 SEK per styck som Transportstyrelsen behåller
- Intäkter i Biljettautomater
- Intäkter för Telefonparkering
- Kostnader för produkter och tjänster

Ovan bör kunna innefattas i någon befintlig roll i organisationen där redovisning och uppföljning ingår idag.

## 14. Övrigt

En avgiftsreglering förväntas medföra att en viss andel parkörer istället kommer välja andra alternativ i form av att gå, cykla eller åka buss för att nå den spårbundna kollektivtrafiken. I samband med införande av avgift på allmän platsmark kan det kompletteras med olika typer av mobility management. Huddinge kommun har själva tagit fram ett program för sådana åtgärder.

Åtgärder som främst är aktuella för Huddinge kommun är bil- och cykelpooler.

Bilpool innebär att ett antal personer samsas om en eller flera bilar. Fördelen är att kunden endast betalar för bilen då den använder den. I en bilpool finns tillgång till nya, bensinsnåla, säkra och bra försäkrade bilar. De flesta bilarna bokas på Internet och öppnas med mobiltelefonen eller ett smartcard. Bilens dator håller sedan reda på hur mycket du kör och skickar uppgifter till ett datasystem som ser till att rätt person får sin räkning.

I allt fler städer finns det företag som driver bilpooler kommersiellt. Bilpoolsföretagen erbjuder sina bilar till både företag, förvaltningar och hushåll. Företag som arbetar med bilpooler borde idag attraheras av kommunens tillväxt och framtidsplaner speciellt för vissa områden så som Flemingsberg.

Huddinge kommun skulle även som arbetsgivare kunna erbjuda anställda tillgång till bilpool i tjänsten som sedan även kan disponeras av kommuninvånare. Vilket innebär att dagtid nyttjar anställda fordonen, kvällar, nätter och helger hyr bilpoolsföretaget ut fordonen till kommuninvånare, ett sätt att skapa alternativ till ägande av bil för kommunen och invånare.

Även poollösningar för cykel skapar möjligheter för alternativt resande. Där elcykel, flakcyklar och liknande skapar möjligheter till att förflytta sig i kommunen.

## 15. Källor

- *Remissammanställning Parkeringsprogram för Huddinge kommun, 2014*
- *Parkeringsprogram för Huddinge kommun, 2015*
- *Inventering av infartsparkeringar i Stuvsta, Huddinge, Flemingsberg, Trångsund och Skogås, 2015*
- *Kartläggning av trafikhandläggare på belastade gator, 2016*
- *Nulägesanalys av gator i stationsnära lägen, 2016*
- *Kommunikationsplan för införande av parkeringsavgifter på gatumark i stationsnära lägen (zon A och B), 2016*
- *Stockholms stads plan för gatuparkering, 2016*
- *Trafikverket*
- *Stockholm Stads Parkerings AB*
- *Projektbeskrivning för införande av parkeringsavgifter*
- *Förstudie av parkeringsbelastningen på kommunal gatumark*
- *Förstudie av avgiftsnivåer på kvartersmark eller icke kommunal mark i stationsnäralägen i Flemingsberg, Huddinge C och Stuvsta*
- *Inventering och analys av tillgänglighet på infartsparkeringarna i Stuvsta, Huddinge, Flemingsberg, Trångsund och Skogås*
- *Huddinge kommun*
- *Trafikförordningen, Lag om kommunal parkeringsövervakning*
- *Trafikförordningen, 8 kap.*
- *Trafikförordningen, om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.*
- *Trafikförordningen, Lag och förordning om felparkeringsavgift.*
- *Kommuner i Stockholms Län*
- *Huge Fastigheter AB*

Bilaga 1

# Stationsnära områden i Huddinge kommun

2017-01-26

## Innehåll

1. Generellt för reglering i områdena .....	4
1.1 Kvartersmark .....	4
1.2 Taxanivå zon A .....	4
1.3 Tidsramar .....	4
1.4 Reglering för serviceåtgärder dag- eller nattetid .....	4
2. Huddinge centrum .....	5
2.1 Nuläge .....	5
2.2 Förslag på reglering i området .....	6
2.3 Överflyttningsmönster .....	6
3. Stuvsta .....	7
3.1 Nuläge .....	7
3.2 Förslag på reglering i området .....	7
3.3 Överflyttningsmönster .....	8
3.4 Övrigt .....	8
4. Flemingsberg .....	8
4.1 Nuläge för kvartersmark i området .....	8
4.2 Nuläge gatumark .....	9
4.3 Förslag på reglering i området .....	9
4.4 Överflyttningsmönster .....	10
5. Skogås .....	10
5.1 Nuläge .....	10
5.2 Förslag på reglering i området .....	11
5.3 Överflyttningsmönster .....	11
5.4 Övrigt .....	11
6. Trångsund .....	11
6.1 Nuläge .....	11
6.2 Förslag på reglering i området .....	12
6.3 Överflyttningsmönster .....	12
6.4 Övrigt .....	12
7. Masmö/Vårby .....	13
7.1 Nuläge .....	13
7.2 Förslag på reglering i området .....	13
8. Vårby gård .....	14
8.1 Nuläge .....	14
8.2 Förslag på reglering i området .....	14

8.3 Överflyttningsmönster.....	14
8.4 Övriga kommentarer .....	14

## 1. Generellt för reglering i områdena

Idag finns det gator där det beslutats om parkeringsförbud med anledning av framkomlighet, rekommendationen är att regleringen förblir oförändrad. I övrigt rekommenderas att där det utan hinder för framkomligheten och det är lämpligt med parkering, tillåts parkering mot avgift vardagar mellan 8-17. Vid reglering av parkering med avgift är det lämpligt att hänsyn tas till gatans bredd och att vid behov reglera gatan en eller del av gatan med förbud att parkera. Regleringen av förbud att parkera kan ske längs med sträckstenskanten eller med ett områdesförbud. I nedan presenteras var det kan vara lämpligt att välja områdesförbud. Fördelen med områdesförbudet är att antalet vägmärken, utfärdandet av lokala trafikföreskrifter, nedgrävning av fundament och stolpar minimeras.

På platser som ligger i anslutning till centrum eller andra välbesökta delar, finns det behov av tidsreglerad parkeringstid. Rekommendationen är att tiden regleras efter behov (exempelvis 1-3 timmar). Frågan om infartsparkering hanteras i en separat bilaga, Bilaga 2 Infartsparkering i Huddinge kommun.

### 1.1 Kvartersmark

I samtliga områden har även en översiktlig genomgång av kvartersmarken genomförts och det finns parkeringsplatser som inte nyttjas. Vid införande av avgift på gatemarken skapas möjlighet för fastighetsägare att ta betalt på sina ytor vilket skapar möjligheter.

### 1.2 Taxanivå zon A

Stations- och centrumnära lägen med kortare ärende till serviceinrättningar och affärer, 10 SEK/timme.

### 1.3 Tidsramar

Tidsramen 8-17 föreslås vardagar förutom vardag före sön-helgdag och sön-och helgdag. (benämns nedan som vardagar), övrig tid fri parkering bortsett från servicedag/natt. Vid centrumnära ytor och där behovet av styrning finns kan tiden för avgift utökas. Med ovan kommer en förflyttning av parkering ske till kvartersmarken, samt sker en förflyttning av resor från bil till gång, cykel och kollektivtrafik.

### 1.4 Reglering för serviceåtgärder dag- eller nattetid

Inför införande av avgift bör även en analys kring behovet för snöröjning, sandsopning och liknade på platserna med tillåten parkering genomföras i syfte att välja en linje för eventuell reglering för ändamålet.



## 2. Huddinge centrum



### 2.1 Nuläge

Kommunalvägen regleras med huvudled där fickor avsedda för korttidsparkering finns anlagda. I centrum finns framkomlighetsproblem som beror på att fordon parkerar vid snabbare ärenden på ytan.

I området runt Fullersta Torg finns det flera parkeringsförbudsområden, som skulle kunna slås samman till ett stort område, vilket skulle förenkla för bilisten och vid reglering.

Huddinge stationsplan, Patron Pehrs väg och Fullersta Torg är idag reglerat med tre olika parkeringsförbud i område. Anslutande gator har parkeringsförbud sträcka. På Klockarvägen är det parkeringsförbud sträcka, längs med gatan finns ett ganska stort antal parkeringsplatser. Platserna regleras med p-skiva mellan klockan 9-18 och är tidsbegränsning med olika tidsspann. Klockan 18-9 är det fritt att parkera alla dagar.



Foton från Klockarevägen i Huddinge centrum

Forellvägen har också problem med framkomlighet, då många väljer att parkera där, för ärenden exempelvis till Bankomaten och liknande. Även distributionstrafik till centrum använder Forellvägen för att lasta och lossa gods. Från Forellvägen finns också infarten till Forellgaraget. Forellgaraget är ett av två parkeringsgarage i Huddinge centrum som är Huga fastigheters.



Foto från Forellvägen i Huddinge centrum

Paradistorget är reglerat med parkeringsförbudsområde. Det finns även parkeringsplatser runt Paradistorget som är reglerade med p-skiva och tidsbegränsning.

Sjödalsvägen har parkeringsfickor med parkering tillåten, p-skiva samt tidsbegränsning, det finns även ett antal parkeringsplatser avsedda för personer med PRH-tillstånd.

## 2.2 Förslag på reglering i området

Rekommendationen är att parkeringsförbud, område utvidgas och görs om till endast ett parkeringsförbud område. De tidsbegränsade parkeringsytorna med p-skiva invid Fullersta Torg avgiftsbeläggs med taxa Zon A, under tiden kl. 8-17, på vardagar utom vardag före sön- och helgdag samt en servicedag/natt. Övrig tid fritt att parkera.

De tidsbegränsade parkeringsytorna med p-skiva längst med Klockarvägen avgiftsbeläggs med taxanivå Zon A, under tiden vardagar utom vardag för sön- och helgdag kl. 8-17 samt en servicedag/natt.

Forellvägen föreslås få ny reglering genom ett områdesförbud med stannande- och parkeringsförbud. Förändringen är tänkt att förbättra både framkomlighet och trafiksäkerhet. Den befintliga ändamålsplatsen bör reserveras för lastbil. Vid behov kan även lätt lastbil inkluderas för användning av ändamålsplatsen.

Framkomligheten och trafiksäkerheten till och från parkeringsgarage borde kunna förbättras genom dessa åtgärder i samverkan med en ökad parkeringsövervakning.

Paradistorget förblir parkeringsförbud område, men parkeringsplatserna blir avgiftsbelagda vardagar utom vardag före sön- och helgdag kl. 8-17 med en service dag/natt. Övrig tid fri parkering.

Parkeringsfickorna på Sjödalsvägen föreslås regleras med parkering tillåten, avgift enligt taxanivå Zon A, mellan kl. 8-17 på vardagar utom vardag före sön- och helgdag och en servicedag/natt.

Vägmärkena är idag miniatyrstorlek vilka bör anpassas till normalstorlek vid en omreglering.

## 2.3 Överflyttningsmönster

Vid införande av regleringen ovan blir effekten att det frigörs platser dagtid vid Fullersta Torg då exempelvis personal som arbetar i området kommer att välja andra alternativ.

### 3. Stuvsta



#### 3.1 Nuläge

Stuvsta har idag ett parkeringsförbud, område. Majoriteten av regleringen i villaområdena i övrigt består av parkeringsförbud klockan 7-18 på en sida av gatan och den andra sidan regleras enligt TrF 3 kap. 49a §, dvs. 24 timmars tillåten parkering på vardagar utom vardag före sön- och helgdag.

Flera gator utanför parkeringsförbudsområdet är reglerade med parkeringsförbud, stäcka, på båda sidor.



Foto från Älgvägen i Stuvsta, tillåten parkering med förbud att parkera på motsatt sida. (hög beläggning)

Parkeringsytan vid Stuvsta Torgväg (centrumparkeringen) har idag ca 70 platser. Parkeringsytan kan antas vara avsedd för besökande till centrum, eftersom den är reglerad med p-skiva 1 timme.



Foto från Stuvsta Torg

#### 3.2 Förslag på reglering i området

Rekommendationen är att parkeringsförbud i område utvidgas till alla gator inom området, ca 600 meter från stationen (anpassas efter möjliga gator att reglera utifrån) och att på de gator där det är lämpligt tillåter parkering mot erlagd avgift på vardagar utom vardag före sön- och helgdag mellan kl. 8-17 samt en servicedag per vecka med tidsbegränsat parkeringsförbud (dag eller natt) med taxanivå Zon A,

Stuvsta torgs parkeringsyta bör avgiftsbeläggas med taxanivå Zon A, det för att kunna utnyttjas mer effektivt genom att de som vill parkera längre och erlägga avgift ges möjlighet till det. Idag är parkeringen tidsbegränsad mellan 7-20 på vardagar och 7-16 på lördag (dag före sön-och helgdag), det kan finnas anledning att behålla tidsregleringen. Servicedag/-natt med parkeringsförbud rekommenderas, för att ge möjlighet till underhåll av sandsopning, snöröjning eller liknande.

### 3.3 Överflyttningmönster

I Stuvsta finns det möjlighet att parkera även utanför 600 metersgränsen som nu föreslås regleras med avgift, överflyttning kan komma att ske till gator utanför 600 metersgränsen. Avståndet 600 meter är tillräckligt långt för att närboende som idag parkerar på gator i stationsnära området motiveras till att välja alternativa resesätt så som cykel och att promenera.

### 3.4 Övrigt

De fåtal parkeringsplatser som är reglerade med 15 minuters parkeringstid, längst Stationsvägen bör finnas kvar då det finns behov av uppställning vid kortare ärenden. Övriga parkeringsplatser längst Stationsgatan avgiftsbeläggs enligt taxanivå Zon A.

På Stambanavägens östra sida får fordon parkeras under högst 2 tim i följd, med p-skiva. Ytan regleras med avgiftsbelagd parkering på vardagar utom vardag före sön- och helgdag klockan 8-17 enligt taxanivå Zon A.

## 4. Flemingsberg



### 4.1 Nuläge för kvartersmark i området

Flemingsberg centrum ägs och förvaltas av Huga Fastigheter AB.

Besöksparkeringen till centrum består av en ytparkering och ett garage, med avgift. Taxan är för närvarande första timmen fritt, andra timmen 12 kronor, därefter 24 kronor per timme till klockan 22, då det blir parkeringsförbud på alla platser t o m klockan 7. Regleringen gäller alla dygn.

Huddinge sjukhus har också stora parkeringsytor. För närvarande ytparkering på baksidan av sjukhuset, då ombyggnation av parkeringsgaraget pågår.

Ytparkeringen är avgiftsbelagd och kostar 8 kronor per timme, dygnet runt alla dagar.



Huddinge kommun LTF 0126 2010-00659 Grantorp

På andra sidan av Huddingevägen, Flemingsbergsdalen, finns stora parkeringsytor så som infartsparkering och kundparkering till ICA Maxi. ICA Maxi har här valt en parkeringsreglering med avgift, på grund av då den ligger stationsnära och övriga parkeringsplatser är avgiftsbelagda i området. De två första timmarna är fria och därefter är avgiften 15 kronor per timme.

Bostadsområdet Visättra är parkeringsförbud, område. Parkeringsplatser för boende och besökande är anordnade på kvartersmark. Besöksparkeringarna är avgiftsbelagda med 12 kronor per timme, 50 kronor per dygn och 500 kronor per månad.

#### 4.2 Nuläge gatemark

Visättravägen mitt emot Visättraskolan finns en parkeringsplats på där fordon parkeras under högst 3 timmar på vardagar utom vardag före sön- och helgdag under tiden klockan 08.00 - 18.00. Parkeringsskiva ska användas.

På Sågstuvägen får fordon parkeras under högst 2 timmar på vardagar utom vardag före sön- och helgdag, klockan 08-18 med p-skiva.

Grantorp eller området kring Flemingsberg centrum är ett parkeringsförbud område. På Diagnosvägen finns tre anordnade parkeringsplatser som är tidsbegränsade med 1 eller 3 timmar, p-skiva. Regleringen gäller vardagar utom dag före sön- och helgdag.

På Terapivägen finns ca 20 parkeringsplatser där fordon får parkera under högst 3 timmar i följd. Tidsbegränsningen gäller vardag utom vardag före sön- och helgdag klockan 08-18. Alla parkeringsplatser i området har vid besök på platsen en hög beläggning.

#### 4.3 Förslag på reglering i området

Parkeringsförbud i område bibehålls i Grantorp.

Befintliga regleringar på parkeringsytor vid Diagnosvägen och Terapivägen ändras till taxanivå Zon A, med tidsramen klockan 8-17 på vardagar utom vardag före sön- och helgdag samt att Huddinge kommun överväger att en servicedag/natt införs.



## 4.4 Överflyttningsmönster

Det är brist på parkeringsplatser idag i området. Området är under expansiv utveckling av bostäder, utbildningsplatser och arbetsplatser.

Det kommer i framtiden att råda ännu större brist på parkeringsplatser och marknadspriset för parkering kommer att öka på kvartersmarken vart efter efterfrågan av parkeringsplats ökar.

## 5. Skogås

Skogås



### 5.1 Nuläge

Skogås har idag ett områdesförbud med ett ständigt förbud att parkera (dygnet runt årets alla dagar) som täcker in området 600 meter från stationsområdet.



Foto på vägmärken områdesförbud vid infart till Skogås från Nynäsvägen.

I Skogås finns det ett par stycken platser som reglerats med tidsbegränsning och P- skiva.



Foto från Melodivägen i Skogås

Foto från Storrötsvägen i Skogås Centrum

## 5.2 Förslag på reglering i området

Utifrån dagens reglering föreslås att områdesförbudet behålls och att de få platser med tidsbegränsad parkering med p-skiva ersätts med:

Tidsbegränsad parkering med avgift

## 5.3 Överflyttningsmönster

Med ovan förslag kommer överflyttning utebli då den följer dagens reglering.

## 5.4 Övrigt

Dagens reglering av områdesförbudet saknar vägmärken och bör ses över. Rekommendationen är även att överväga vägmärken i normalstorlek för områdesskyltarna istället för dagens understorlek för bättre synlighet när vägmärkena passeras på väg in i området.

# 6. Trångsund

Trångsund



## 6.1 Nuläge

Trångsund har idag ett förbud att parkera i område i kärnan runt stationen och Trångsunds torg. Övriga gator i stationsnära läge nyttjas som infartsparkering på dagtid. Regleringen idag bygger på trafikförfattningen 3 kap 49 a) På allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser samt inom vägområde för allmän väg får fordon inte parkeras under längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag.

Gator där det på grund av framkomligheten varit lämpligt med regleringen förbud att parkera har reglerats med förbud att parkera.



Foto från Trångsunds centrums områdesförbud



Foto från Trångsund, Tjäderstigen Parkering tillåten invid vägen

På Tjäderstigen finns det parkeringsyta utanför körbanan reglerad med parkeringstillåten. På platser som exempelvis Tornslingan utanför Trångsundsskolan finns det tidsreglerad parkering 15 minuter för att underlätta lämning till skolan mellan 7-9 1/8-14/6.



Foton från Tornslingan

## 6.2 Förslag på reglering i området

Utifrån dagens reglering föreslås att områdesförbudet utökas och att platser med tillåten parkering och tidsbegränsad parkering med p-skiva ersätts med: Tidsbegränsad parkering mot avgift taxanivå Zon A.

Trångsund angränsar till Skogås och det vore enkelt att knyta ihop områdena med varandra där Skogås områdesförbud slutar.

## 6.3 Överflyttningsmönster

I Trångsund finns det möjlighet att parkera även utanför 600 metersgränsen som nu föreslås regleras med avgift, överflyttning kan komma att ske till gator utanför 600 metersgränsen. Avståndet 600 meter är tillräckligt långt för att närboende som idag parkerar på gator i stationsnära område motiveras till att välja alternativa resesätt så som cykel och att promenera. Rekommendationen är att infartsparkeringen avgiftsbeläggs för att tillresande i ytterområden ska få tillgång till parkering, idag är det fritt att parkera med ett accesskort från SL. Se bilaga 2 Infartsparkering.

## 6.4 Övrigt

Även här föreslås vägmärken i normalstorlek för områdesskyltarna istället för dagens understorlek för bättre synlighet av vägmärkena in i området.



## 7. Masm/Vårby



### 7.1 Nuläge

I området Masm/Vårby är det i huvudsak parkeringsförbud, sträcka, på gatorna.

Fåtal av parkeringsplatser för korttidsparkering (tidsbegränsad parkering) finns anlagda på allmän platsmark. Invid Vårby ångbåtsbrygga utmed Vårby allé finns det två stora parkeringsytor parkeringsytorna har fri parkering utan tidsbegränsning. Utmed Solhagavägen finns ett par tidsbegränsade parkeringsplatser som regleras med p-skiva 30 minuter. Övrig besöksparkering är hänvisad till kvartersmark, där parkering är tillåten dygnet runt mot erlagd avgift.

Kvartersmarken hanterar både besökande och förhyrda parkeringsplatser samt parkeringsplatser avsedda för de personer som innehar ett PRH-tillstånd.

Upplevelsen vid genomgång av området är att det inte är brist på parkeringsplatser i området.



Bild hämtad från RDT LTF 0126 2013-00129

### 7.2 Förslag på reglering i området

Rekommendationen är att Huddinge kommun tills vidare behålla nuvarande reglering för parkeringsplatserna som i dagsläget utan avgift samt tidsbegränsade. För att samma princip av regleringar ska finnas i kommunen föreslås dock att kravet på p-skiva tas bort. Vid eventuellt införande av fler parkeringsplatser i området gäller taxanivå Zon A.

## 8. Vårby gård



### 8.1 Nuläge

Området i Vårby präglas till stor del av längre gator med parkeringsförbud, sträcka. Parkeringsplatser, både förhyrda och för besökande finns anordnade av fastighetsägare på kvartersmark.

Invid Vårby centrum, Vårby Allé, finn några få parkeringsplatser som är tidsbegränsade till 15 minuter.



Bild från RDT Huddinge kommun LTF 0126 2010-00754

### 8.2 Förslag på reglering i området

Rekommendationen är att kommunen fattar beslut om att kunna införa avgiftsbelagda parkeringsplatser i området. I dagsläget är behovet av parkeringsplatser tillräckligt både för boende och besökande, genom parkeringsplatser på kvartersmark. Däremot kan det finnas ett framtida behov av att införa avgiftsbelagda parkeringsplatser.

Däremot föreslås att kommunen tills vidare fortsätter upplåta de befintliga parkeringsplatserna utan avgift, men att det är tidsbegränsade, på samma sätt som idag.

### 8.3 Överflyttningmönster

Här sker inte några förändringar vad det gäller överflyttning.

### 8.4 Övriga kommentarer

De två stora parkeringsytorna längst med Vårby Allé skulle kunna avgiftsbeläggas, taxanivå Zon A. Parkeringsytorna nyttjas troligtvis främst av personal som arbetar på Spendrups bryggeri, samt besökande till parken och rekreationsområdet kring Vårby Ångbåtsbrygga.

Bilaga 2

# Infartsparkeringar i Huddinge kommun

2017-01-26

## Innehåll

1. Generellt om infartsparkering .....	3
2. Huddinge centrum .....	3
2.1 Taxa .....	3
3. Stuvsta .....	3
3.1 Antal betalande .....	4
3.2 Taxa .....	4
4. Trångsund .....	4
4.1 Antal betalande .....	5
4.2 Taxa .....	5
5. Skogås .....	5
5.1 Taxa .....	6
5.2 Antal betalande .....	6
6. Flemingsberg .....	6
7. Angränsande infartsparkeringar .....	7
7.1 Överflyttningsmönster .....	7
8. Rekommendationer .....	7

## 1. Generellt om infartsparkering

Infartsparkeringar med bra lägen blir ofta snabbt fullbelagda. Det är ofta svårt att utöka antalet parkeringsplatser eftersom marktillgången i anslutning till kollektivtrafikens knutpunkter är begränsad. Det är även svårt att hitta ny mark för infartsparkeringar, särskilt attraktiva lägen.

När Trafikverket har genomfört undersökningar visar det sig att ungefär hälften av de som använde infartsparkeringar, bodde eller arbetade i området.

Många kommuner upplever att populära infartsparkeringar används av parkörer som inte har för avsikt att fortsätta sin resa med kollektivtrafiken. Det gäller särskilt när infartsparkeringarna är gratis och ligger nära avgiftsbelagda parkeringsgarage, gatuparkeringar och intill bostäder eller arbetsplatser.

Trycket förväntas bli ännu större på infartsparkeringar med bra lägen framöver, efterfrågan kommer öka i takt med att befolkningen och trängseln på vägarna tilltar.

Stockholm och dess kranskommuner befinner sig dessutom i en expansiv utvecklingsperiod. Kranskommunerna utvecklas i snabb takt. Det finns långtgående expansionsplaner för nya bostäder, arbetsplatser och service i de flesta av länets kommuner.

## 2. Huddinge centrum

Infartsparkeringen invid Huddinge stationsväg har inget förbud mot parkering nattetid, vilket gör det möjligt att nyttja parkeringsytan både som boendeparkering och arbetsplatsparkering. Det finns även en risk för långtidsuppställda fordon på ytan, då det inte finns någon tidsbegränsning.

Infartsparkeringarna är i princip fullbelagda på dagtid. På kvällar och helger nyttjas parkeringsytorna som boendeparkering vilket kan skapa problem, då fordonen fortfarande står parkerade på morgonen för de som ska infartsparkera. Boende och de som arbetsplatsparkerar upptar parkeringsplatser för de som vill nyttja infartsparkeringen, för att resa vidare.

Infartsparkeringen invid Kommunalvägen har parkeringsförbud mellan klockan 02-05 varje natt. Ett flertal fordon parkerar dock på parkeringsytan, även under natten. En ökad närvaro av parkeringsvakter även under tiden för parkeringsförbudet behövs för att åtgärda problemet.

### 2.1 Taxa

Båda infartsparkeringarna är avgiftsfria.

Parkeringsförbud mellan kl. 02-05 varje natt, på infartsparkering invid Kommunalvägen.

## 3. Stuvsta

I Stuvsta finns en infartsparkeringar vid Byalagsvägen med ca 164 parkeringsplatser.

Infartsparkeringen har vid våra platsbesök varit i stort sätt fullbelagd. Invid infartsparkeringen på Byalagsvägen, har många fordon parkerat på sträckor med parkeringsförbud. Infartsparkeringen i Stuvsta nyttjas till stor del av boende i närområdet kring Stuvsta, de som bor mellan 500 och 2000 meter från pendeltågstationen.

Vid Stuvsta Torgväg finns en större parkeringsyta på kvartersmark med blandad reglering exempelvis parkering tillåten och parkeringstillstånd erfordras. Den används också för infartsparkering.

### 3.1 Antal betalande

Månad	Parkerande fordon/dag, betalande
2015 Oktober	27
2015 November	21
2015 December	23
Januari	16
Februari	15
Mars	17
April	18
Maj	18
Juni	22
Juli	19
Augusti	22
September	19

Tabellen ovan visar ungefärligt antal parkeringar med betalning av dagsbiljett på vardagar under en månad.

De som betalar avgift för infartsparkeringen har inget SL Access-kort och kan även använda sig av parkering i annat syfte än infartsparkering. Vi kan konstatera att det är betydligt fler som betalar i Stuvsta än på övriga infartsparkeringar.

### 3.2 Taxa

Den som har SL-kort laddat med 30 dagar eller längre periodbiljett parkerar utan avgift fram till kl. 24.00. Den som inte har SL-kort betalar 10 kronor i timmen och max 40 kronor per dag.

## 4. Trångsund

Vid platsbesök, runt klockan 8 på morgonen, så har infartsparkeringen varit fullbelagd. Ut med gamla Nynäsvägen bakom Trångsunds centrum finns en parkering som även den nyttjas som infartsparkering och där ingen avgift behöver erläggas. Även den parkeringsytan har varit fullbelagd vid platsbesöken.

## 4.1 Antal betalande

Månad	Parkerande fordon/dag, Betalande
2015 Oktober	5
2015 November	5
2015 December	5
Januari	1,5
Februari	3
Mars	5
April	4,5
Maj	6
Juni	5
Juli	6
Augusti	5
September	5

Tabellen ovan visar ungefärligt antal parkeringar med betalning, dagsbiljett per dag, på vardagar under en månad. De allra flesta som parkerar på infartsparkeringen, innehar SL-kort och parkerar avgiftsfritt.

## 4.2 Taxa

Den som har SL Access kort för 30 dagar, parkerar fritt fram till kl. 24.00.  
10 SEK/timme eller 40 SEK/dag

## 5. Skogås

Infartsparkeringen vid Duettvägen i Skogås har även den vid våra platsbesök varit fullbelagd.



In till infartsparkeringen finns en annan parkeringsyta som också är kvartersmark, med privat fastighetsägare. Det finns endast ett fåtal parkeringsplatser. Där är avgiften 10 kronor timme eller 60 kronor per dygn.

Andra parkeringsytor som till viss del används som infartsparkering i området är exempelvis Nytorps Mosse. Ytan är gatumark och endast reglerad med parkeringstillåten, där finns ett större antal parkeringsplatser. Parkeringsytan skulle dagtid kunna nyttjas som infartsparkering.

### 5.1 Taxa

Den som har SL-kort laddat med 30 dagar eller längre periodbiljett parkerar avgiftsfritt fram till midnatt. Den som inte har SL-kort betalar 10 kronor i timmen och max 40 kronor per dag.

### 5.2 Antal betalande

Månad	Parkerande fordon/dag, Betalande
2015 Oktober	5
2015 November	5
2015 December	5
Januari	2
Februari	0,2
Mars	0,3
April	0,3
Maj	16
Juni	4
Juli	4
Augusti	4
September	4

Tabellen ovan visar ungefärligt antal parkeringar med betalning, dagsbiljett per dag, på vardagar under en månad.

De allra flesta som parkerar på infartsparkeringen, innehar SL Access-kort och parkerar avgiftsfritt.

## 6. Flemingsberg

Flemingsbergs infartsparkering ägs av Skanska och ytan är av mer tillfällig karaktär med grusbeläggning, Flertalet stora nybyggnationer pågår runt om hela parkeringen, med trafikomläggningar vid bland annat Regulatorvägen.

Hög beläggning på infartsparkeringen. Den används förmodligen av flera olika kategorier av parkörer:

- Infartsparkering, många åker vidare med tåg
- Arbetsplatsparkering, många stora arbetsplatser i närheten
- Besöksparkering, exempelvis Södertörns tingsrätt eller Huddinge sjukhus

Infartsparkeringen är den billigaste parkeringsytan i Flemingsberg, med följande taxa SL Access-kort för 30 dagar kostar det 20 kronor per dag, 15 kronor per timme eller 40 kronor per dag.



### Jämförelse för 8 timmars parkering på närliggande parkeringar:

Parkeringsyta	Taxa för 8 timmar
<i>Flemingsberg centrum</i>	<i>156 SEK</i>
<i>Huddinge sjukhus</i>	<i>64 SEK</i>
<i>Röntgenvägen</i>	<i>96 SEK</i>
<i>Visättravägen</i>	<i>96 SEK</i>
<i>ICA Maxi</i>	<i>90 SEK</i>

## 7. Angränsande infartsparkeringar

I Stockholm ytterstad finns ett flertal infartsparkeringar som drivs av Stockholm Stads Parkeringsbolag AB i samarbete med Stockholms Lokaltrafik.

Exempel på infartsparkeringar som angränsar till Huddinge kommun:

*Farsta Strand, Ågesta Broväg -Taxa: 15 kr/ dygn*

*Rågsved, Rågsvedslingan - Taxa: 15 kr/ dygn*

*Älvsjö, Herr Stens väg 1 - Taxa: 15 kr/ till 24.00\* eller 5 kr/ timme*

*För att den angivna infartstaxan ska gälla måste ankomst ske mellan kl. 05.00-09.00.*

### Överflyttningsmönster

Stuvsta – Fler parkerar på Europarks parkering

Vid exempelvis införande av en avgift på 20 kronor per dag för infartsparkering med SL Access-kort kan alternativt resande så som gång eller cykel bli en effekt. Även fastighetsägare kan då ta en avgift och motiveras till att tillskapa parkeringsplatser för boende, besök, arbetsplatsparkering m.m..

## 8. Rekommendationer

Infartsparkeringarna är kvartersmark, undantaget Huddinge centrum. Huddinge kommun bör besluta sig om ytorna ska vara kvartersmark eller allmän platsmark för en likriktning. Taxorna bör anpassas, så att man undviker arbetsplatsparkering och besökande på parkeringsytorna.

## Bilaga 3 - Ordlista

Telefonparkering	System med betalösning genom app, SMS eller web-lösning, för parkeringsavgift
Biljettautomat	Betalsystem för att erlägga parkeringsavgift
Boendeparkering	Kommunen kan låta boende inom ett visst område parkera med mer gynnsamma villkor än andra
PRH	Parkeringsplats reserverad för personer med tillstånd för rörelsehindrad
Parkeringsavgift	Avgift för att få parkera
Taxa	Nivån på avgiften för att få parkera
Parkör	Benämning för den som parkerar
P-skiva	Parkeringsklocka som anger tid för parkering
Parkeringsanmärkning	"p-bot" Anmärkning som meddelas av parkeringsvakt
Felparkeringsavgift	Intäkten/belopp på parkeringsanmärkning
Kvartermark	Tomtmark, fastighetsmark
Vägmärken	Juridiks skyltning (stys av regelverk)
Vägmärken, normalstorlek och understorlek	Vägmärken i olika storlekar, ska användas i olika typer av miljöer
Områdesförbud	Tidigare zonförbud (gäller inom ett område), avser alla gator inom ett område
LTF	Lokala trafikföreskrifter, beslut från kommunen
Nyttoparkering	Tillstånd för näringsidkare att parkera
Dispens	Tillstånd att parkera mot bestämmelser enligt LTF.
Besöksparkering	Avgiftsbelagd parkering på allmän platsmark

Bilaga 4

# Ekonomiska konsekvenser vid införande av avgift

2017-01-26

## Innehåll

1. Inledning .....	3
2. Intäkter Huddinge centrum .....	3
3. Intäkter Stuvsta.....	3
4. Intäkter Flemingsberg.....	4

## 1. Inledning

För införandet av parkeringsavgifter kommer det att krävas resurser och upphandling av diverse produkter och eventuella tjänster. Det kan även finnas ett behov av kompetensutveckling i organisationen, då arbete med reglering kommer att bli mer omfattande.

Dagens organisation behöver förstärkas med resurser under införandet, implementeringen med handläggare av LTF, resurser för upphandling, uppsättning av biljettautomater, stolpar, vägmärken, linjemålning och parkeringsvakter.

Nedan är delar som behöver resursplaneras.

- Trafikingenjörer/trafikhandläggare/LTF-handläggare
- Drift och underhåll av vägmärken, stolpar, linjemålning
- Service och reparationer av biljettautomater
- Parkeringsövervakning
- Resurser för upphandling och avtalsuppföljning
- Resurser för ekonomiuppföljning och ekonomisk redovisning

## 2. Intäkter Huddinge centrum

HUDDINGE CENTRUM					
Kostnader	Enhet	Pris	Volym	Investering	Drift/månad
Informationskampanj/infolappar				25 000 kr	
Biljettautomater	Per styck	60 000 kr	10	600 000 kr	
Markarbete, elekticitet, installation och driftsättning	Per styck	7 500 kr	10	75 000 kr	
Löpande kostnad biljettautomater service mm.	Per styck	1 500 kr	10		15 000 kr
Vägmärken och stolpe	Per p-paket	1 200 kr	25	30 000 kr	3 000 kr
Markarbete i samband med skyltning	Per p-pkt	1 500 kr	25	37 500 kr	
Linjemålning (en gång per år)	Per ppl	50 kr	250		1 100 kr
Telefonparkering	Infoskyltar	350 kr	50	17 500 kr	1 750 kr
Parkeringsövervakning inklusive fordon (en heltidstjänst)	Per timme	370 kr	165		61 050 kr
<b>SUMMA</b>				<b>785 000 kr</b>	<b>81 900 kr</b>

Kalkylen är en uppskattning av investerings- och driftkostnader initialt inom zon A i Huddinge centrum. Hänsyn har inte tagits till internt resursbehov.

För att få en uppfattning om framtida intäkter har vi gjort beräkning på Klockarvägen, ca 40 parkeringsplatser. Beräknad beläggning på 65 % ger intäkter på 48999 kronor per månad.

## 3. Intäkter Stuvsta

STUVSTA					
Kostnader	Enhet	Pris/enhet	Volym	Investering	Drift/månad
Informationskampanj/infolappar/reklam				25 000 kr	
Biljettautomater	Per styck	60 000 kr	12	720 000 kr	
Markarbete, elekticitet, installation och driftsättning	Per styck	7 500 kr	12	90 000 kr	
Löpande kostnad biljettautomater service mm.	Per styck	1 500 kr	12		18 000 kr
Vägmärke och stolpe	Per p-pkt	1 200 kr	30	36 000 kr	7 200 kr
Markarbete i samband med skyltning	Per p-pkt	1 500 kr	30	45 000 kr	
Linjemålning (en gång per år)	Per ppl	50 kr	300		1 250 kr
Telefonparkering	Per skylt	350 kr	60	21 000 kr	2 100 kr
Parkeringsövervakning inkl. fordon	Per timme	370 kr	165		61 050 kr
<b>SUMMA</b>				<b>937 000 kr</b>	<b>89 600 kr</b>

Kalkylen är en uppskattning av investerings- och driftkostnader initialt inom zon A i Stuvsta. Hänsyn har inte tagits till internt resursbehov.

För att få en uppfattning om framtida intäkter har vi gjort beräkning på Stationsvägen, ca 23 parkeringsplatser. Beräknad beläggning på 50 % ger intäkter på 21673 kronor per månad.

#### 4. Intäkter Flemingsberg

FLEMINGSBERG					
Kostander	Enhet	Pris	Volym	Investering	Drift/månad
Informationskampanj/infolappar/reklam				25 000 kr	
Biljettautomater		60 000 kr	2	120 000 kr	
Markarbete, elektricitet, installation och driftsättning		7 500 kr	2	15 000 kr	
Löpande kostnad biljettautomater service mm.		1 500 kr	2	3 000 kr	5 000 kr
Vägmärke och stolpe		1 200 kr	10	12 000 kr	5 000 kr
Markarbete i samband med skyltning		1 500 kr	10	15 000 kr	
Linjemålning (en gång per år)		50 kr	50		250 kr
Telefonparkering		350 kr	10	3 500 kr	1 500 kr
Parkeringsövervakning inkl. fordon		370 kr	165		61 050 kr
<b>SUMMA</b>				<b>168 500 kr</b>	<b>72 800 kr</b>

Kalkylen är en uppskattning av investerings- och driftkostnader initialt inom zon A i Flemingsberg. Hänsyn har inte tagits till internt resursbehov.

För att få en uppfattning om framtida intäkter har vi gjort beräkning på Diagnosvägen, ca 15 parkeringsplatser. Beräknad beläggning på 65 % ger intäkter på 18375 kronor per månad.