

Parkeringsstrategi för Haninge kommun



Sammanfattning

Arbetet med att ta fram förslag till parkeringsstrategin har bedrivits av en projektgrupp på Haninge kommun bestående av

Arbetsgrupp:

Olga Borfileva (projektledare), *Stadsbyggnadsförvaltningen*
Josefin Rhedin, *Stadsbyggnadsförvaltningen*
Helena Hartzell, *Stadsbyggnadsförvaltningen*
Jonas Håkansson, *Stadsbyggnadsförvaltningen*
Kaj Brantemark, *Kommunstyrelseförvaltningen*
Karin Österdahl, *Kommunstyrelseförvaltningen*
Charlotte Persson, *Kommunstyrelseförvaltningen*

Styrgrupp:

Styrgruppen för ”Stadsutvecklingsplan för den regionala stadskärnan”

Referensgrupp:

Kärngruppen för ”Stadsutvecklingsplan för den regionala stadskärnan”

Konsultstöd:

Trafikutredningsbyrån och Sweco Society AB.

Dokumenttyp: Styrdokument

Dokumentnamn: Parkeringsstrategi för Haninge kommun

Diarienummer: KS 2018/268, PLAN 2015/27

Beslutat av: Kommunstyrelsen 2018-12-12 § 272

Gäller från datum: 2018-12-21

Ersätter tidigare beslut: Ersätter ”Lokala riktlinjer för parkeringens dimensionering vid planläggning och bygglovsbehandling i Haninge kommun” Dnr 1990/793

Ansvarig förvaltning och avdelning: Stadsbyggnadsförvaltningen, Planavdelningen

Foton: Anne Lintala, Haninge kommun, Johnér Bildbyrå, Mostphotos och Shutterstock
Parkeringsstrategin finns att läsa på kommunens hemsida: haninge.se

Parkeringsstrategin är ett verktyg och fungerar som vägledning för hur parkeringsbehovet ska bedömas och var den behöver lösas vid ny- och ombyggnation. Samtidigt beskriver parkeringsstrategin hur alla inblandade aktörer tillsammans behöver agera för att uppfylla lagkraven enligt Plan- och bygglagen. Allt detta görs genom att tydliggöra sammanhanget mellan kommunens övergripande stadsplaneringsmål och parkeringsbehov för både cykel- och biltrafik.

Utifrån målen definieras strategier för att hantera parkeringsbehovet. Strategierna är kopplade till riktlinjer. I riktlinjerna beskrivs konkreta insatser.

Kommunens övergripande stadsbyggnadsmål är:

- Staden blir tillgänglig
- Marken används effektivt
- Stadsmiljön blir attraktiv
- Hållbart resande ska uppmuntras

För att uppnå målen behöver följande strategier för cykel- och bilparkering eftersträvas:

- Skapa och säkra tillgänglighet till parkeringsplatser genom tydlig ansvarsfördelning och reglering
- Samordning och samnyttjande av parkeringsplatser ska eftersträvas
- Planera för attraktiva stadsmiljöer
- Planera för parkering så att hållbara färdmedel blir prioriterade

Strategierna ska stöttas genom ett flertal riktlinjer:

- Ansvarsfördelning
- Lokalisering
- Tidsreglerad och avgiftsbelagd bilparkering på allmän platsmark
- Gemensamma parkeringsanläggningar
- Utformningsprinciper för parkeringsplatser
- Parkeringszoner
- Parkeringstal
- Mobilitetstjänster
- Infartsparkering

Innehåll

Sammanfattning.....	3
Inledning.....	5
Så hänger parkeringsstrategin ihop med övriga styrdokument	
Mål och strategier.....	7
Mål 1 Staden blir tillgänglig	
Mål 2 Marken används effektivt	
Mål 3 Stadsmiljön blir attraktiv	
Mål 4 Hållbart resande ska uppmuntras	
Riktlinjer för en hållbar parkering.....	9
Skapa och säkra tillgänglighet till parkeringsplatser genom tydlig ansvarsfördelning och reglering.....	10
Ansvarsfördelning	
Lokalisering	
Tidsreglerad och avgiftsbelagd bilparkering på allmän platsmark	
Samordning och samnyttjande av parkeringsplatser ska eftersträvas.....	12
Gemensamma parkeringsanläggningar	
Planera för attraktiva stadsmiljöer.....	14
Utformningsprinciper för parkeringsplatser	
Planera för parkering så att hållbara färdmedel blir prioriterade.....	16
Parkeringszoner	
Parkeringsstal	
Grundparkeringsstal	
Flexibla parkeringsstal	
Mobilitetstjänster	
Infartsparkering	
Bilaga 1. Begreppsförklaring.....	18
Referenser.....	20

Inledning

Stockholmsregionen förväntas växa med mellan 30 000 och 40 000 invånare per år de kommande tio åren och Haninge är en av de stora tillväxtkommunerna. Detta ställer kommunen inför flera utmaningar. Marken behöver användas effektivt när de centrala delarna av kommunen förtätas från gles förortsbebyggelse till en stad med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service, idrottsaktiviteter och kultur. Om kommunen ska kunna öka andelen resor med kollektivtrafik, cykel och gång ställs krav på att Stockholms läns landsting säkerställer en god kollektivtrafik-försörjning. I det sammanhanget är parkeringsfrågan av största vikt när de stads-kvaliteter som kommunen eftersträvar behöver främjas.

I samband med uppdraget för Stadsutvecklingsplan för den regionala stads-kärnan Haninge beslutade kommunstyrelsen den 16 juni 2015 § 169 att uppdra åt kommunstyrelseförvaltningen att göra en översyn av den parkeringspolitik och parkeringsnorm som gäller i Haninge. Den tidigare parkeringsnormen beslutades år 1992 och behöver anpassas till en förändrad syn på stadsliv och stadsutveckling som även speglas i de övergripande stadsbyggnadsmålen. Enligt Plan- och bygglagen har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen i kommunen. Skyldigheten att ordna parkering vilar däremot på fastighetsägaren.

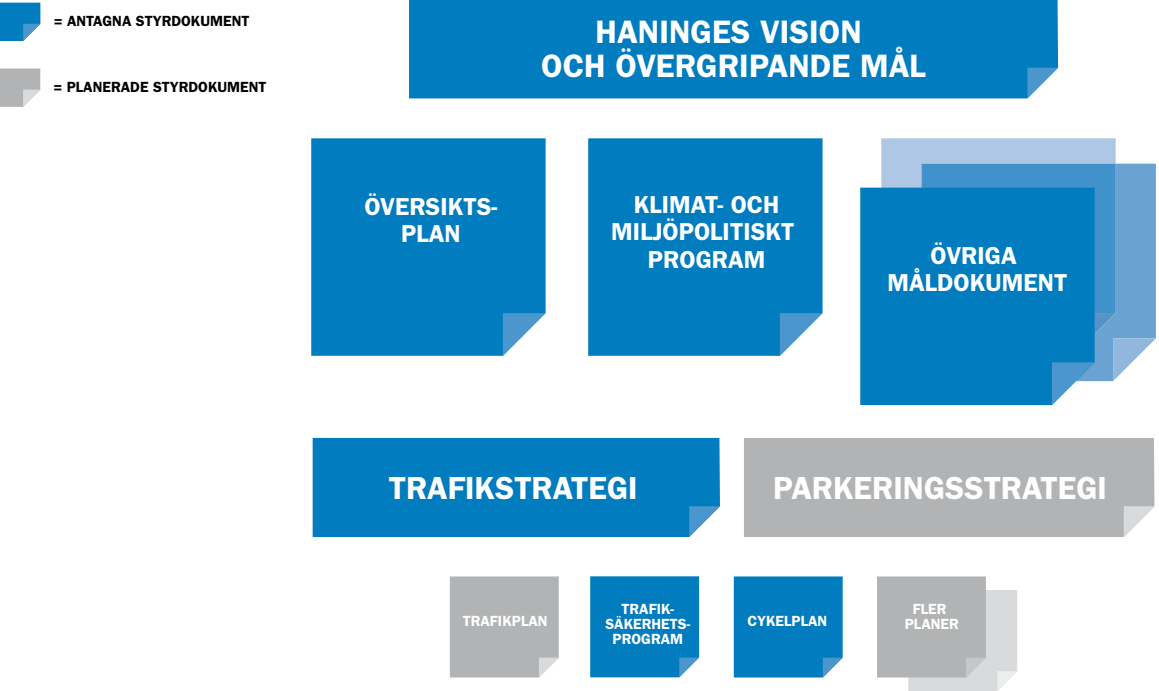
Syftet med parkeringsstrategin är att tydliggöra sammanhanget med kommunens övergripande stadsplaneringsmål och parkeringsbehovet för både cykel- och biltrafik vid ny- och ombyggnation. Genom att beskriva flera riktlinjer ger parkeringsstrategin en vägledning om hur parkeringar ordnas och hur alla inblandade aktörer tillsammans behöver agera för att uppfylla lagkraven enligt Plan- och bygglagen.

- Parkeringsstrategin riktar sig främst till följande aktörer:
- Kommunens tjänstemän och politiker
 - Byggaktörer och fastighetsägare
 - Verksamhetsutövare

Så hänger parkeringsstrategin ihop med övriga styrdokument

De viktigaste styrdokumenterna för parkeringsstrategin är kommunens översiktsplan tillsammans med trafikstrategin. Nedanstående bild illustrerar hur olika styrdokument inom trafikområdet hänger ihop.

Figur 1. Koppling mellan styrdokument i Haninge kommun inom trafikområdet.



Parkeringsstrategin ska följas genom hela stadsbyggnadsprocessen från den översiktliga planeringen till genomförande och avser parkeringshanteringen inom hela kommunen.

Parkeringsstrategin har utarbetats av en förvaltningsövergripande arbetsgrupp med deltagande från stadsbyggnadsförvaltningen och kommunstyrelseförvaltningen. Ett förankringsarbete har genomförts med både politiker och tjänstemän. Lämnade synpunkter har legat till grund för revideringar av parkeringsstrategin.

Mål och strategier

För att kunna uppfylla de övergripande målen behöver dessa specificeras till strategier för parkering.

Mål 1 Staden blir tillgänglig

Haninges mål är att fortsätta utvecklas som regional stadskärna och därmed förbättra tillgängligheten för såväl stadens som landsbygdens invånare. Den sammanvägda tillgängligheten med samtliga färdmedel ska värnas och utvecklas. Detta innebär att konkurrenskraften för gång-, cykel- och kollektivtrafik ska stärkas samtidigt som tillgängligheten för bilburna upprätthålls. Det ska vara lätt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter.

För att tillgängliggöra målpunkter för flera besökare och för att öka samnyttjandet av bilparkeringsplatser ska:

- bilparkeringsavgifter införs
- bilparkeringar på allmän platsmark tidsregleras



Mål 2 Marken används effektivt

Markparkeringar ska undvikas i de lägen som lämpar sig väl för förtätning med ny bebyggelse. För att motverka en överkapacitet av ytor för bilparkeringar ska parkeringsbehovet vid ny- och ombyggnation bestämmas enligt varje projekts specifika förutsättningar. Parkeringsbehovet kan lösas i gemensamma parkeringsanläggningar som är ett yteffektivt alternativ till markparkering.

Bilparkeringsbehov och bilinnehav minskar med bättre utbyggd kollektivtrafik och förstärkt lokalt serviceutbud. Underlag för en sådan utveckling skapas genom förtätning. Detta innebär att parkeringsbehovet och förtätning tätt hänger ihop och påverkar varandras utveckling.

Boende- och verksamhetsparkering ska antingen lösas inom egen fastighet eller lösas i gemensamma parkeringsanläggningar på annan fastighet med parkeringsköp/parkeringsavtal.

Mål 3 Stadsmiljön blir attraktiv

Utbyggnaden av stadskärnan och andra centrala tätorter i Haninge ska styras utifrån vilka stadsmiljöer vi vill skapa. Stadsmiljön planeras i en mänsklig skala där trafikplaneringen följer prioriteringsordningen mellan trafikslag (Översiktsplan 2030). Prioriteringsordningen som innebär följande ordning; 1. Gång och cykeltrafik 2. Kollektivtrafik 3. Varu- och godstransporter 4. Biltrafik, syftar till att få ett gaturum som främst är planerat, utformat och underhållet utifrån gåendes och cyklisters behov. Alla parkeringsanläggningar ska placeras så att de blir trygga, lättillgängliga och passar in i stadsbilden.

Mål 4 Hållbart resande ska uppmuntras

Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras så att oönskad miljöpåverkan som koldioxidutsläpp och trafikbuller minskar. Planering för cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik ökar. En möjlighet för att driva denna utveckling är att anlägga infartsparkeringar för cykel och bil vid viktiga bytespunkter till kapacitetsstark kollektivtrafik. En annan möjlighet att påverka färdmedelsfördelningen är att uppmuntra införandet av mobilitetstjänster som cykel- och bilpooler.

Riktlinjer

Riktlinjer beskriver hur arbetet med parkering ska bedrivas för att fullfölja strategierna och för att uppnå de övergripande stadsbyggnadsmålen. Riktlinjerna beskriver mer konkreta arbetsmoment. Vissa riktlinjer är mer generella och tillämpbara i hela kommunen medan andra riktlinjer är mer specifika och tillämpbara i specifika områden.

STRATEGI	RIKTLINJER
SKAPA OCH SÄKRA TILLGÄNGLIGHET TILL PARKERINGSPLATSER GENOM TYDLIG ANSVARSFÖRDELNING OCH REGLERING	• Ansvarsfördelning • Lokalisering • Tidsreglerad och avgiftsbelagd parkering på allmän platsmark
SAMORDNING OCH SAMNYTTJANDE AV PARKERINGSPLATSER SKA EFTERSTRÄVAS	• Gemensamma parkeringsanläggningar
PLANERA FÖR ATTRAKTIVA STADSMILJÖER	• Utformningsprinciper för parkering
PLANERA FÖR PARKERING SÅ ATT HÅLLBARA FÄRDMEDEL BLIR PRIORITERADE	• Parkeringszoner • Parkeringstal • Infartsparkering • Mobilitetstjänster



Skapa och säkra tillgänglighet till parkeringsplatser genom tydlig ansvarsfördelning och reglering

Ansvarsfördelning

Enligt Plan- och bygglagen har kommunen ett övergripande ansvar för parkeringsplaneringen i kommunen. Detta innebär att kommunen är ansvarig för planering och lokalisering av parkeringar. Skyldigheten att ordna parkering vilar däremot på fastighetsägaren. Ansvarsfördelning kring infartsparkeringen ska säkerställas genom avtal mellan kommunen och SLL.

I de tätbebyggda och centrala områdena kan kommunen ordna ett visst antal cykel- och bilparkeringar på allmän plats för att stödja näringslivet. På så sätt kan utbudet utökas för parkering vid kortvariga ärenden. Kortvariga ärenden kan vara kundbesök och angöring för nyttotrafik. Cykel- och bilparkeringsmöjligheter på allmän platsmark är bara ett tillskott utöver det beräknade eller befintliga parkeringsbehovet och får inte tillgodoräknas i enskilda fastigheters parkeringsbehov för boende samt deras besökare eller verksamhetsutövare samt deras anställda.

Lokalisering

Bil- och cykelparkering för boende, verksamhetsutövare och deras besökare ska ske på kvartersmark. Om gemensam parkeringsanläggning ordnas ska även de anläggas på kvartersmark.

Cykelparkering

Cykelparkeringar ska alltid lokaliseras:

- så nära målpunkten som möjligt
- så att de ansluter till cykelvägnätet
- så att god tillgänglighet till kollektivtrafik erbjuds

Bilparkering

Ett sätt att stimulera ökat resande med gång, cykel och kollektivtrafik är att lokalisera bilparkering på ett längre avstånd från målpunkten än cykelparkering och hållplats för kollektivtrafik. På så sätt kan cykel och kollektivtrafik göras mer konkurrenskraftiga.

Bilparkeringar ska alltid lokaliseras så att:

- de varken hindrar andra trafikslag eller försämrar gatumiljön
- infartsparkering vid en tågstation utanför centralorten finns inom gångavstånd

Bilparkeringar bör alltid lokaliseras så att:

- parkering för boende och verksamma finns på lika långt avstånd som närmaste busshållplats eller tågstation
- avståndet mellan stationsentré och infartsparkering är längre än avståndet mellan stationsentré och busshållplats

Gemensamma parkeringsanläggningar

Lokalisering av gemensamma parkeringsanläggningar

- ska bedömas i varje enskilt projekt
- bör avvägas väl då de kan konkurrera med andra funktioner som är värdefulla för stadslivet och stadsbilden
- kan vara i nära anslutning till angränsande huvudgator för att reducera trafiken inne i bostadsområdena och som bullerskydd mot angränsande bebyggelse
- kan i de fall det är infartsparkeringar, lokaliseras i närheten av stationen eller hållplatser utmed stomlinjer

Tidsreglerad och avgiftsbelagd bilparkering på allmän platsmark

Enligt 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, har kommunen rätt att avgiftsbelägga parkering på allmän platsmark där grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Parkeringsavgifter på allmän platsmark är ett hjälpmedel för att reglera efterfrågan på bilparkering. Detta hjälpmedel ska användas där kommunen bedömer att konkurrensen om marken är stor. Avgifter och tidsreglering bidrar till att:

- styra långtidsparkerare från allmän plats till kvartersmark
- få befintliga boendeparkeringar på kvartersmark uthyrda
- bilparkering på allmän platsmark prioriteras för besökare
- bilparkeringsplatser i centrumområdena får en högre omsättning vilket gynnar den lokala handeln

Samordning och samnyttjande av parkeringsplatser ska eftersträvas

Gemensamma parkeringsanläggningar

Gemensam parkeringsanläggning kan vara parkeringshus eller parkeringsgarage. Anläggningar ger möjlighet till ökat samnyttjande av parkeringsbehovet som alstras av flera verksamheter på flera fastigheter. Gemensamma parkeringsanläggningar kan byggas i flera plan som gör dessa anläggningar yteffektiva då man kan samla fler bilparkeringsplatser på en och samma markyta. Detta gör att värdefull mark kan frigöras för andra behov och ändamål.

I glesbebyggda områden, där konkurrensen om mark är mindre, kan markparkeringsplatser vara en lämplig variant av gemensamma parkeringsanläggningar. Om det planeras för markparkeringar i tätbebyggda områden behöver anläggningskostnader ställas mot de intäkter som marken skulle kunna ge om den istället bebyggdes med bostäder och verksamheter.

För att få gemensamma parkeringsanläggningar fungerande behöver bilparkeringsplatser på allmän plats avgiftsbeläggas. På så sätt ökar graden av

*P-Snurran, Sveriges enda helautomatiska garage, Rörstrandsgatan i Stockholm, vid Karlbergs station.
Foto: Anne Lintala*



självfinansiering, det vill säga att den som använder bilparkeringsplatsen i högre grad betalar för anläggningskostnaden. För att denna typ av anläggningar ska kunna fungera krävs ett kraftfullt och målinriktat samarbete mellan alla inblandade parter under planprocessen.

En speciell form av gemensamma parkeringsanläggningar är infartsparkeringar. Dessa anläggningar är ett komplement för de som bor i kommunens glesa områden där kollektivtrafiksörjning inte är lika utvecklade som i de centrala delarna. Infartsparkering behöver utvecklas till en naturlig del vid ny- och ombyggnation i stationsnära lägen då den annars upptar den mest värdefulla marken i kollektivtrafknära läge. Behovet av antal infartsparkeringsplatser bör ses över kontinuerligt och i takt med att kollektivtrafiksörjningen förbättras och att fler väljer cykel och kollektivtrafik som färdmedel.

Planera för attraktiva stadsmiljöer

Utformningsprinciper för parkeringsplatser

Cykelparkering – Utformning

Det bör finnas cykelparkeringar både utomhus och inomhus för att skapa bättre möjligheter för långtidsförvaring. Det ska finnas särskilda cykelparkeringsplatser för lådcyklar och cyklar med cykelkärror, speciellt vid förskolor. Några cykelparkeringsplatser ska ha tillgång till elladdning.

Det ska eftersträvas att en hög andel av cykelparkeringar är:

- stödsäkrade med till exempel ramlåsning
- lättillgängliga och helst placerade i markplan
- trygga och säkra genom belysning, skyltning med mera
- anpassade till stadsbilden och gatumiljön
- väderskyddade

Bilparkering – Utformning

Bilparkeringsanläggningar ska anpassas till omgivningen med inslag av planteringar eller annan grönska. Bilparkering ska utformas så att den inte stör torg-, förgårds- eller innergårdsmiljöer samt uppmuntra möten mellan människor. Vidare ska anläggningarna vara lika tillgängliga för alla användare oavsett funktionsförmåga. Det ska finnas parkeringar för elbilar med möjlighet för laddning.

Bilparkeringar ska:

- utformas trygga och säkra genom belysning, skyltning med mera
- gestaltas behovsanpassat både estetiskt och tekniskt

Gemensamma parkeringsanläggningar – Utformning

Om cykel- och bilpool är aktuellt i ett projekt ska yta reserveras. Bilparkeringsplatser för elbilar ska förse med laddstolpar och elcyklar ska ha möjlighet att laddas. Gemensamma parkeringsanläggningar kan innehålla väderskyddade cykelparkeringar där även ytor för cykelverkstad lämpar sig bra.

Gemensamma parkeringsanläggningar ska:

- gestaltas så att fasaderna smälter in i stadsmiljön
- anpassas till omgivande kvartersstruktur och skala
- utformas med levande bottenvåningar
- gestaltas så att de upplevs säkra och trygga

Fysisk utformning och konstruktion av gemensamma parkeringsanläggningar bör dimensioneras på ett sådant sätt som möjliggör:

- att förändra lokalernas användning över tid om behov skulle uppstå
- att i byggnader integrera affärer eller andra verksamheter för att öka samnyttjande av parkeringsplatser

För att uppnå kraven enligt riktlinjen kan enskilda våningsplan för infartsparkering regleras genom tredimensionell fastighetsbildning.



Planera för parkering så att hållbara färdmedel blir prioriterade

Parkeringszoner

Efterfrågan på parkeringsplatser varierar stort i kommunen. Därför bör kommunen delas in i zoner beroende på:

- Geografiskt läge
- Generell försörjning av kollektivtrafiken
- Generellt serviceutbud i närområde

Varje zon får specifika grundparkeringstal för både cykel och bil. Grundparkeringstalet blir ett stöd att utgå ifrån vid bedömning för varje enskild ny- eller ombyggnation.

Parkeringstal

Stadsbyggnadsnämnden informeras i varje planskede om parkeringstalet. Det slutliga parkeringstalet beslutas av stadsbyggnadsnämnden under bygglovskedet.

Grundparkeringstal

Grundparkeringstalen motsvarar det minsta antalet cykel- och bilparkeringsplatser som kommer att alstras vid ny- eller ombyggnation. De bör bedömas utifrån både zon och ändamål. Grundparkeringstal för bil minskar i samma utsträckning som kollektivtrafikförsörjning blir bättre och behov av byggbar mark är stort. Grundparkeringstal för cyklar bedöms för besökare och anställda vara större i de centrala delarna av Haninge än i de perifera områden som radhus- och villaområden samt landsbygd.

Grundparkeringstalet är både fast för cyklar inom en zon och fast för bostäder med undantag för flerbostadshus. Detta innebär att grundparkeringstal för dessa bostäder och cyklar motsvarar det slutgiltiga parkeringstalet.

Grundparkeringstal ska formuleras för

- verksamheter som antal cykel- och bilparkeringsplatser per bruttoarea
- utbildningsverksamheter som antal cykel- och bilparkeringsplatser per anställd och elev
- bostäder som antal cykel- och bilparkeringsplatser per lägenhet, eller bostadsenhet som villa eller studentbostäder

Flexibla parkeringstal

I Haninge kommun ska flexibla parkeringstal tillämpas för bilparkering vid ny- och ombyggnation av flerbostadshus och verksamheter. Detta innebär att grundparkeringstalet förändras beroende på projektspecifika förutsättningar:

- Specifikt utbud till service och kollektivtrafik
- Specifika förutsättningar på lägenheter, typ av verksamhet eller bostad
- Samnyttjande
- Mobilitetstjänster

Mobilitetstjänster

Mobilitetstjänster är åtgärder som påverkar färdmedelsval och beteendet av resenärer. En ändrad färdmedelsfördelning bort från biltrafiken gör att både bilinnehav och bilparkeringsplatsbehov minskar. Mobilitetstjänster behöver vara långsiktiga och ska säkerställas med exempelvis:

- avtal mellan kommun och fastighetsägare eller byggaktör
- en noggrann och specifik redovisning av åtgärder i bygghandlingar som i en markplaneringsplan och verksamhetsbeskrivning

Det skiljer mellan fysiska och beteendepåverkande mobilitetstjänster. Fysiska åtgärder kan vara effektivare än åtgärder som påverkar beteenden då de är mer bestående över tid.

Fysiska åtgärder kan vara:

- Intelligenta leveransskåp
- Utrymme för hemleverans i fastigheten

Beteendepåverkande åtgärder kan vara:

- Medlemskap i bilpool
- Medlemskap i lastcykelpool
- Tillgång till elcyklar
- Samnyttjande av parkeringar
- Startpaket till nyinflyttade med kollektivtrafikkort
- Resplaner för verksamhetsutövare

Infartsparkering

Infartsparkeringar ska vara ett verktyg för att främja åtkomsten med cykel och bil till den spårbundna och nationella kollektivtrafiken. Den anses som ett komplement för de som bor i kommunens glesa områden där kollektivtrafikförsörjningen inte är lika utvecklad som i de centrala delarna. Då infartsparkeringar kan ha negativa konsekvenser för den lokala kollektivtrafiken ska konsekvenserna för hela kollektivtrafiken utredas vid ny- och ombyggnation av en infartsparkering.

Reglering och hantering av infartsparkeringar ska ske i samarbete med Trafikförvaltningen i Stockholms län.

Bilaga 1.

Begreppsförklaring

Flexibla parkeringstal

Parkeringstal som varieras med höjningar respektive sänkningar i förhållande till grundparkeringstal utifrån parametrar som närhet till kollektivtrafik och service, lägenhetsstorlek, typ av verksamhet med mera.

Gemensam parkeringsanläggning

Anläggning som avser att försörja flera fastigheters parkeringsbehov. I denna text syftar begreppet gemensam parkeringsanläggning endast på mer yteffektiva lösningar såsom parkeringsgarage under mark eller under en byggnad alternativt del av en byggnad. Ett alternativ för gemensamma parkeringsanläggningar kan vara att anordna parkering i parkeringsdäck eller parkeringshus i flera plan ovan jord som del av en byggnad eller en fristående byggnad.

Grundparkeringstal

Ett parkeringstal för ett bestämt område som baseras på det uppskattade generella behovet av parkeringsplatser inom området. Grundparkeringstalet räknas fram utifrån statistik om bilinnehav och boendetäthet.

Infartsparkering

Parkeringsplats eller parkeringsanläggning anordnad för uppställning av fordon för byte till kollektivt färdmedel vid resa in till tätort.

Levande bottenvåningar

Bottenvåningar som utformas med utåtriktade verksamheter såsom butiker, lokaler etcetera. Alternativt har de omsorgsfull utformning som gör att de uppfattas som trevliga och trygga av dem som passerar

Markparkering

Parkeringsanläggning som utförs direkt på marken i ett plan.

Mobilitetstjänster

Tjänster som uppmuntrar miljövänliga resealternativ som erbjuds till boende eller anställda. Mobilitetstjänster kan vara både fysiska åtgärder såsom exempelvis intelligenta leveransskåp för varor och utrymme för hemleverans i fastigheten eller beteendepåverkande åtgärder exempelvis informationskampanjer, startpaket till nyinflyttade med SL-kort, resplaner för verksamhetsutöware, medlemskap i bil-, cykel- och lastcykelpool och tillgång till elcyklar.

Nyttotrafik

Trafik som behövs för att säkerställa samhällsnyttiga funktioner såsom till exempel sjuktransporter, utryckningsfordon (brandbilar), färdtjänst, varutransporter och avfallshantering.

Samnyttjande av parkering

Baseras på principen att flera användare kan nyttja samma parkeringsplats under olika tillfällen.

Referenser

Bostadsmarknadsenkäten, Stockholms Län, 2016, Länsstyrelsen Stockholm

Gemensamma parkeringsanläggningar i Haninge kommun, rapport augusti 2016, Trafikutredningsbyrån

Parkeringstal för nya bostäder i Stockholms Län, rapport september 2014, Trafikutredningsbyrån

Parkering, en utredning av parkeringssituationen i Handen, 2014, Haninge kommun

Stadsutvecklingsplan FÖP, granskningsversion, oktober 2017, Haninge kommun

Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050, november 2016, Haninge kommun

Cyklisters parkeringsvanor, Examensarbete i samarbete med Stockholms gatu- och fastighetskontor, 1997

Erfarenheter av arbetet med cykelparkering vid Uppsala resecentrum, 2010, Trafikverket och Uppsala kommun

