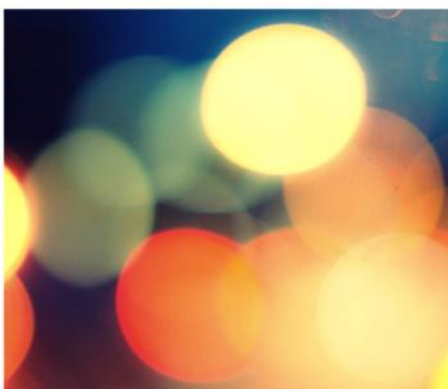
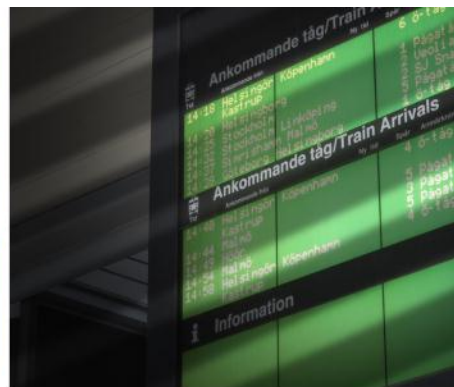
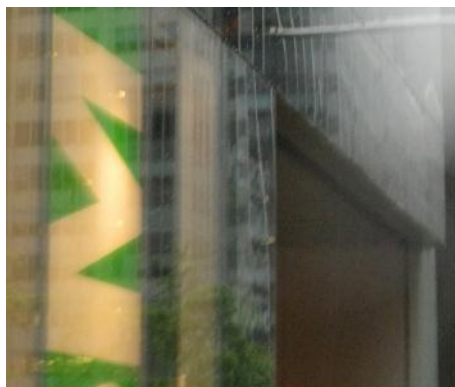


# Parkeringsstrategi Södertälje stadskärna

Nulägesanalys, samt mål och riktlinjer  
version 1.2



**Dokumentinformation**

<b>Titel:</b>	Parkering Södertälje stadskärna
<b>Serie nr:</b>	2015:99
<b>Projektnr:</b>	15128
<b>Författare:</b>	Eric Dahlén Erik Sjaunja
<b>Kvalitetsgranskning:</b>	Christer Ljungberg
<b>Beställare:</b>	Södertälje kommun Kontaktperson: Anders Eklind, tel 08-523 020 40

**Dokumenthistorik:**

<b>Version</b>	<b>Datum</b>	<b>Förändring</b>	<b>Distribution</b>
1.2	2017-03-01	Slutjustering efter kommunfullmäktiges beslut	Beställare
1.1	2016-06-07	Slutjustering Trivector	Beställare
1.0	2016-05-16	Slutjustering (MJ+AE, Södertälje)	Beställare
0.96	2016-04-05	Justeringar och genomgång av kommentarer (MJ, Södertälje)	
0.95	2015-12-17	Justerad efter beställares synpunkter	Beställare
0.9	2015-11-23	Remissversion	Beställare
0.1	2015-10-29	Granskning riktlinjer	Beställare

# Förord

---

Sommaren 2015 gav Södertälje kommun Trivector Traffic i uppdrag att ta fram en parkerings- och trafikstrategi. Parkeringsstrategin har tagits fram för Södertälje stadskärna och är en fördjupning till kommande trafikstrategi som kommer att ha ett kommunövergripande fokus. Parkeringsstrategin innehåller en nulägesanalys, riktlinjer för parkering, samt ny parkeringsnorm för cykel och bil i stadskärnan. Dessutom ingår rekommendationer för en eventuellt ny parkeringsanläggning i stadskärnan.

Utredningen har genomförts av en arbetsgrupp bestående av tjänstemän från Södertälje kommun, samt konsulter från Trivector Traffic. Från Trivector har civ.ing. Erik Sjaunja och civ.ing. Eric Dahlén genomfört utredningen och skrivit merparten av texterna, medan tekn.lic. Christer Ljungberg har kvalitetsgranskat arbetet och kommit med expertkunskap. Mats Johannesson och Anders Eklind har varit Södertäljes projektledare, medan Lars Neimert har bidragit kunskap kring dagens parkeringshantering.

Stockholm,

mars

2017

# Innehållsförteckning

---

<b>1.</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	1
1.3	Koppling till andra dokument	1
<b>2.</b>	<b>Nuläge</b>	<b>2</b>
2.1	Utredningsområde	2
2.2	Bilparkering	3
2.3	Cykelparkering	9
<b>3.</b>	<b>Parkeringsriktlinjer stadskärnan</b>	<b>10</b>
3.1	Mål som riktlinjerna ska stödja	10
3.2	Geografisk avgränsning	11
3.3	Prioritering mellan parkeringsanvändare	13
3.4	Acceptabla gångavstånd till parkering i stadskärnan	14
3.5	Parkeringsreglering för att prioritera olika grupper	16
3.6	Cykelparkering vid nybyggnation	17
3.7	Bilparkering vid nybyggnation	22
3.8	Parkeringsköp av parkering vid ny- och ombyggnation	25
3.9	Parkeringsstal Södertälje stadskärna	26
3.10	Flexibla parkeringstal	28
<b>4.</b>	<b>Ny parkeringsanläggning i stadskärnan</b>	<b>32</b>
4.1	Efterfrågan och tillgång på parkeringsplatser	32
4.2	Studerade alternativ	33
4.3	Sammanfattande bedömning	34

# 1. Inledning

---

## 1.1 Bakgrund

Södertälje kommun pekar i sin översiktsplan och stadskärneprogram ut den önskade utvecklingen i kommunen och den centrala staden. Tillgänglighet och hållbarhet är nyckelord för samhälls- och trafikplaneringen. För att konkretisera vad ambitionerna innebär för trafiken finns behov att ta fram en trafik- och parkeringsstrategi som tar ett samlat grepp på frågeställningarna. Denna rapport utgör en parkeringsstrategi för centrala Södertälje, övriga kommundelar kommer behandlas i pågående arbete med en trafikstrategi för hela kommunen, vilken planeras vara klart under 2016.

## 1.2 Syfte

Syftet med parkeringsstrategin är att den ska vara ett användbart verktyg i kommunens trafik- och samhällsplanering. Parkeringsstrategin är ett verktyg för att öka tillgängligheten, bidra till mer hållbart resande och i förlängningen även minska de trafikrelaterade problem som idag finns i centrala Södertälje. Strategin ska också bidra till att öka samsynen för hur parkeringsfrågan bör hanteras framöver, inte minst kopplat till kommande exploateringsprojekt i centrala Södertälje. Riktlinjerna och parkeringstalen ska på så vis utgöra en gemensam grund för olika aktörer, såsom trafik- och samhällsplanerare och exploatörer, i utvecklingen av staden.

## 1.3 Koppling till andra dokument

Södertälje kommer under 2016 att ta fram en kommunövergripande trafikstrategi. Parkeringsstrategin för stadskärnan utgör ett fördjupningsdokument till trafikstrategin. Förutom parkeringsstrategin kan det bli aktuellt att ta fram ytterligare fördjupningar kring frågor som aktualiseras i den kommande trafikstrategin, t ex trafiksäkerhetsstrategi, gångplan och godstrafikplan etc.

## 2. Nuläge

---

I detta kapitel beskrivs dagens parkeringssituation i Södertälje stadskärna.

### 2.1 Utredningsområde

Parkeringsstrategin för Södertälje stadskärna utgår från området som begränsas av Kvarnbergsgatan i norr, Oxbacksleden/Nyköpingsvägen i väst, kanalen i öst och parkeringsplatserna vid Skomakargatan(Mörten) i syd.



Figur 2-1 Utredningsområdet Södertälje stadskärna.

## 2.2 Bilparkering

### Utbud

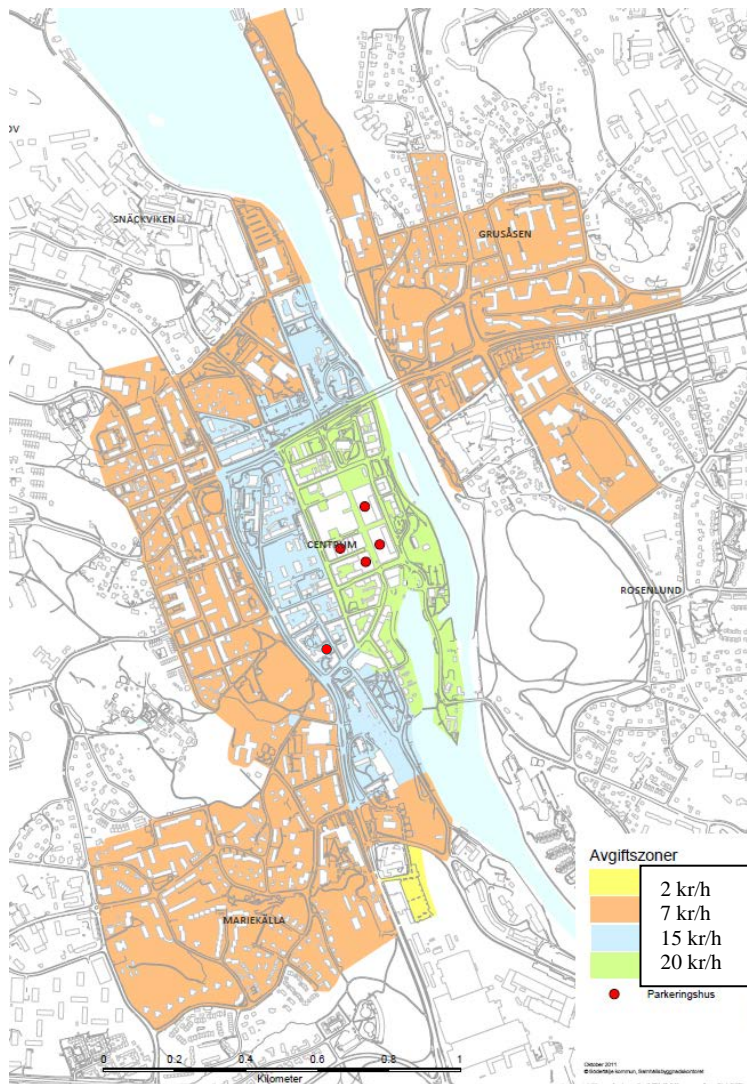
Inom utredningsområdet finns kommunal parkering på allmän platsmark som kantstensparkering och på markparkeringsytor, dessutom finns ett antal större parkeringsanläggningar. Omfattningen och hur dessa är reglerade beskrivs nedan.



## Reglering

### Gatemark

Gatemarksparkeringen i centrala Södertälje är indelat i fyra parkeringszoner med varierande avgiftsreglering. Högst avgift gäller i stadskärnan (grön zon), därefter avtar avgiftsnivån längre från stadskärnan (blå, vit (röd på kartan nedan) och gul zon), se karta och tabell nedan.



Figur 2-2 Avgiftsnivåer på gatemarksparkering i centrala Södertälje. Källa: sodertalje.se

I tabellen nedan redovisas regleringen för parkeringen som finns på gatemark i centrala Södertälje.

Tabell 2-1 Gällande reglering på gatemark i centrala Södertälje, zonerna framgår av Figur 2-2 ovan. Källa: sodertalje.se

Zon	Förslag till avgift per timme	Förslag på tidsreglering
-----	-------------------------------	--------------------------



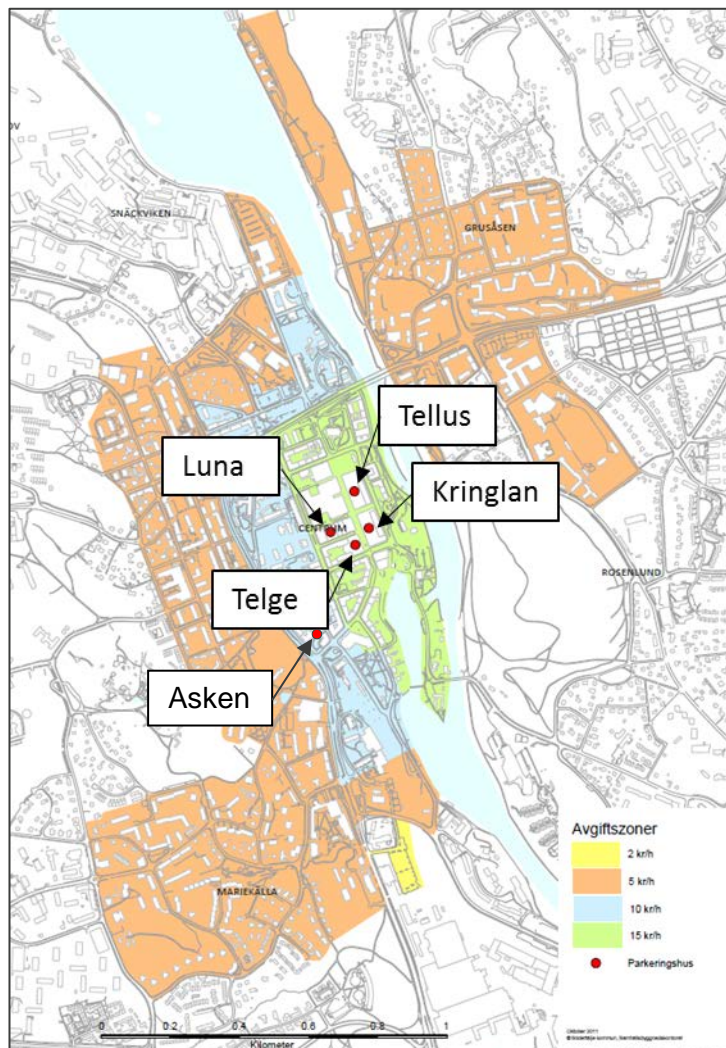
Grön zon (stadskärnan)	20 kr	Vardagar kl 8-20 och lördag-söndag kl 8-16
Blå zon	15 kr	Vardagar kl 8-20 och lördag-söndag kl 8-16
Röd zon	7 kr	Vardagar kl 8-18 och lördag kl 8-16
Gul zon	2 kr	Vardagar kl 8-18

### *Parkeringsanläggningar*

I stadskärnan finns fem större parkeringsanläggningar, fyra parkeringsgarage/-hus, samt ett parkeringsdäck, se tabell och karta nedan. Anläggningar ägs av olika fastighetsägare men samtliga drivs av företaget Q-park.

Tabell 2-2 Parkeringsanläggningar i stadskärnan, se lokalisering i kartan nedan. Källa: q-park.se

Namn	Antal platser	Infart/Adress	Öppettider
P-hus Tellus	175	Köpmannagatan 7	Mån-Fre 6-20, Lör-Sön 6-18
P-hus Luna	322	Garvaregatan 9 och Rådhusgatan 10	Mån-Sön 7-19.30
P-hus Telgehuset	83	Rådhusgatan	Mån-Sön 7-22
P-hus Kringlan	278	Slussgatan 1	Mån-Fre 6-20.30, Lör 8.30-17.30, Sön 10.30-17.30
P-hus Asken		Lovisinsgatan 3-5	Mån-Fre 6-18, Lör-Sön 10-18



Figur 2-3 Parkeringsanläggningar i Södertälje stadskärna där Q-Park är entreprenör.

## Beläggning på parkering i stadskärnan

Södertälje genomför kontinuerliga beläggningsstudier på parkeringsplatserna i och kring stadskärnan. Den senaste studien gjordes 2014, där beläggningen i parkeringsanläggningar och på markparkering studerades en fredag, lördag och söndag, se tabell nedan.

I parkeringsanläggningarna var beläggningen generellt låg och oavsett dag och tidpunkt var det aldrig högre än 90 procent upptagna platser. På markparkeringen skiljde sig beläggningen beroende på läge, de mest centrala platserna på Köpmangatan och Stortorget hade en beläggning över 90 procent. För övriga parkeringsplatser varierade beläggningen relativt mycket.

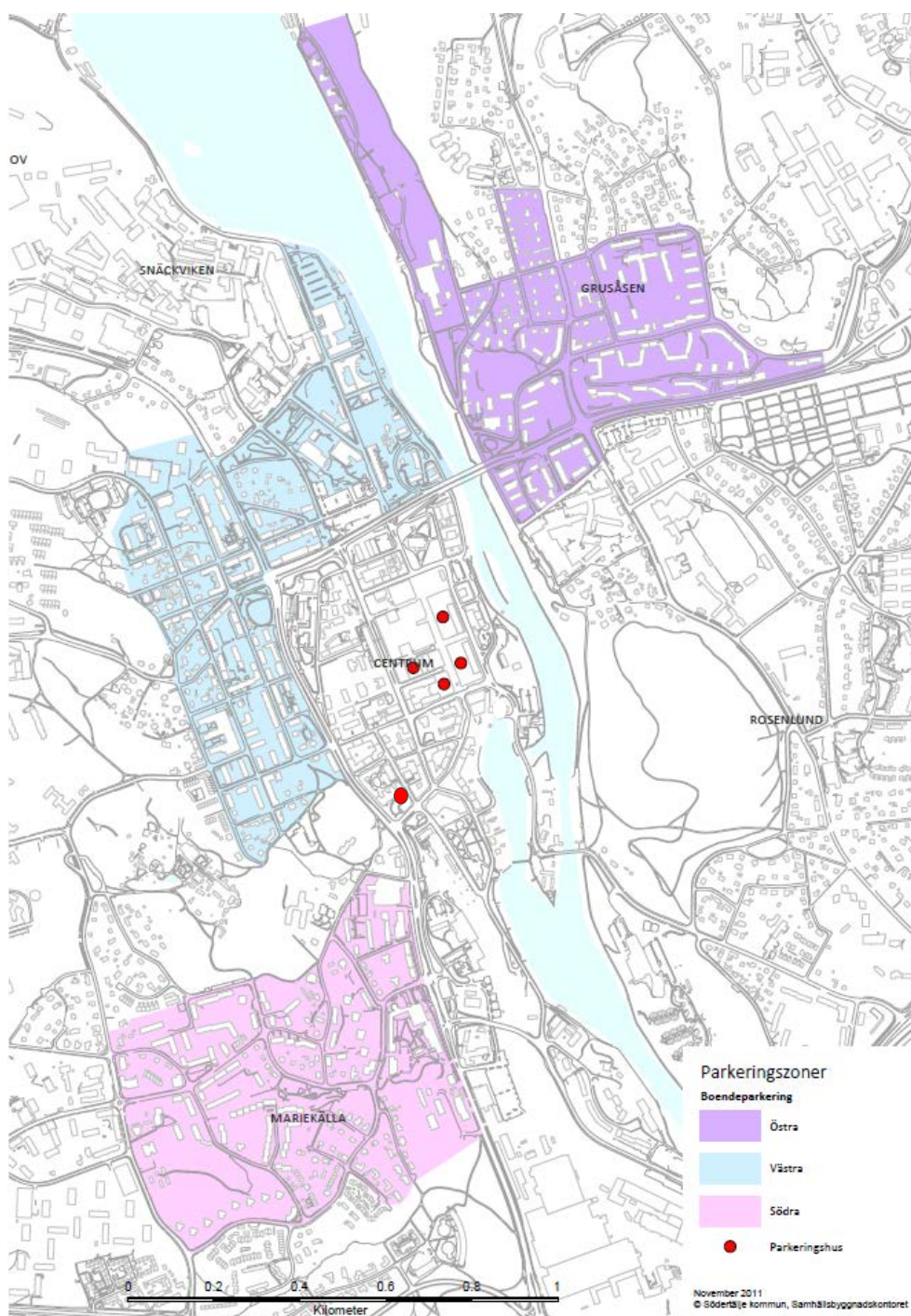
Från beläggningsstudien dras slutsatsen att det inte finns någon brist på parkeringsplatser, däremot uppstår situationer där parkering inte alltid är ledig exakt på de platser där den som vill parkera önskar.

		Grön	under 65 % (mer än 1 av 3)			
		Gul	mellan 65-90%			
		Röd	över 90 % (under 1 ledig plats av 10)			
P-hus	Antal p-platser	fre kl 09	fre kl 13	fre kl 15	lör kl 13	sön kl 14
Kringlan	278	Grön	Grön	Grön	Gul	Grön
Luna	322	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön
Macdonaldsparkering	30	Grön	Gul	Gul	Grön	Grön
Telgehuset	83	Grön	Grön	Grön	Grön	Grön
Tellus	175	Grön	Gul	Grön	Grön	Grön
Markparkering	Antal p-platser	fre kl 09	fre kl 13	fre kl 15	lör kl 13	sön kl 14
1 Lyran	100	Grön	Gul	Gul	Röd	Röd
2 Orionkullen	20	Grön	Gul	Grön	Gul	Gul
3 Köpmangatan/Västra kan	20	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd
4 Stortorget	30	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd
5 ABF-huset	45	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd
6 Solen	30	Grön	Gul	Gul	Gul	Grön
7 Spinrocken	95	Grön	Gul	Gul	Gul	Gul
8 Centralstationen	100	Gul	Gul	Gul	Grön	Grön

Figur 2-4 Beläggning på parkering i centrala Södertälje. Källa: Tyréns (2014), *Parkeringsscenarier Södertälje centrum 2014-2030*

## Boendeparkering på gatumark

I Södertälje är det möjligt att ansöka om boendeparkering för att få parkera till en lägre taxa på kommunens gatumark. En månads betalning kostar 400 kr. Fram till nu har detta inte varit möjligt för boende i stadskärnan. Detta är dock på väg att ändras inom kort. Boende i stadskärnan kommer däremot inte kunna parkera sin bil stadskärnan, istället blir de hänvisade till platser i de tre befintliga områdena där boendeparkering är tillåten (områdena östra, västra och söder), se boendeparkeringszonerna i Figur 2-5 nedan.



Figur 2-5 Zoner för boendeparkering. Källa: sodertalje.se

## Bilparkering med laddstolpar

Södertälje har i samarbete med Telge Energi placerat ut sju laddstolpar (två parkeringsplatser täcks per stolpe) i kommunen, varav den ena är vid Telges kontor på Storgatan, två vid stadshuset och en på Bangatan strax söder om stationen. Övriga laddstolpar finns utspridda i kommunen. Varje laddstolpe kan ladda två bilar samtidigt. Laddningen tar cirka två timmar och platserna är reglerade till max 24 timmar. Elen är för närvarande gratis, men den som

parkerar behöver betala parkeringsavgift i de fall det är aktuellt. I början av 2016 ska kommunen och Telge Energi att utvärdera om det finns efterfrågan på fler platser i kommunen, samt om elen fortsatt ska vara kostnadsfri.

## 2.3 Cykelparkering

### Utbud och kvalitet

Det saknas statistik över hur många cykelparkeringsplatser som finns i stadskärnan och vilken kvalitet de håller. I kommunens cykelplan från 2013 konstateras att det generellt råder brist på attraktiv cykelparkering och att det specifikt i stadskärnan endast finns ett fåtal platser.<sup>1</sup> Cykelparkeringen saknar i regel väderskydd, belysning och möjlighet till ramlåsning. Detta bekräftas i samtal med tjänstemän på kommunen som håller med om att cykelparkeringen i stadskärnan är eftersatt<sup>2</sup>.

Det nämns också att bilparkeringen ofta är lokaliserad närmare målpunkt jämfört med motsvarande cykelparkering, samt att kommunen inte tillämpar någon cykelparkeringsnorm vid nya exploateringar vilket gör det svårt att säkerställa att ett tillräckligt antal tillförs.

Vid stationen finns ett antal cykelparkeringsplatser med väderskydd, även vid varuhuset Kringlan inne i stadskärnan har nya platser uppförts under tak. Detsamma gäller exempelvis vid Östertälje station och Södertälje hamn för att uppmuntra kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik.

<sup>1</sup> Cykelplan (2013), sid 15

<sup>2</sup> Mats Johannesson och Anders Eklind, Södertälje kommun

## 3. Parkeringsriktlinjer stadskärnan

---

I detta kapitel beskrivs riktlinjer för arbetet med parkering och vilka mål de ska stödja.

### 3.1 Mål som riktlinjerna ska stödja

Ambitionen är att tillämpningen av riktlinjerna kommer att skapa förutsättningar för kommunen att nå sina övergripande mål. Nedan sammanfattas målen som finns i Södertäljes översiktsplan och stadskärneprogram.

#### Översiktsplan 2013-2030

Södertäljes översiktsplan<sup>3</sup> har som inriktning att fokusera på:

- ▶ Hållbar utveckling
- ▶ Social sammanhållning
- ▶ Förstärkta kvaliteter i staden
- ▶ Utvecklade tyngdpunkter på landsbygden
- ▶ Varierade och flexibla miljöer
- ▶ Attraktivt och varierat bostadsutbud
- ▶ Ett starkt näringsliv och utbildning
- ▶ Förbättrad tillgänglighet och hållbar trafik
- ▶ Stärkt dialog

Tillgänglighet och hållbarhet är nyckelord för samhälls- och trafikplaneringen. En parkeringsstrategi blir här ett viktigt verktyg för att öka tillgängligheten, bidra till mer hållbart resande och i förlängningen även minska problem som idag finns med trängsel, buller och luftkvalitet i centrala Södertälje.

Södertälje har mål om att öka resandet med kollektivtrafik, gång och cykel. Kommunen ska även arbeta för att minska andelen resor som sker med bil. Specifikt för stadskärnan har kommunen tagit ett politiskt beslut<sup>4</sup> om att minska biltrafiken.

Sammantaget ger översiktsplanen en riktning för hur trafiksystemet i Södertälje ska utvecklas. Nedan följer kommunens riktlinjer för ett hållbart transportsystem:

<sup>3</sup> Framtid Södertälje. Översiktsplan 2013-2030, Antagen 2013-10-28.

<sup>4</sup> Översiktsplan, s 72.



- ▶ Ett aktivt påverkansarbete mellan de olika aktörerna på trafikområdet ska ske i syfte att minska andelen persontransporter med bil och öka andelen gående, cyklande och kollektivt resande samt att verka för att godstransporterna blir effektivare och miljövänligare
- ▶ Vid utveckling av nya bostads- och arbetsområden inom kommunen ska dessa ske på sådana platser där det finns goda förutsättningar för att gå, cykla och resa med kollektivtrafik till viktiga målpunkter.
- ▶ I kommunens planering ska prioriteringen av trafikslagen vara i ordningen gående, cyklist, spårbunden kollektivtrafik, annan kollektivtrafik och biltrafik.
- ▶ Trafikmiljön ska utformas så att den upplevs som en integrerad del av staden och den ska vara anpassad till vad människa och miljö tål.
- ▶ För att öka användningen av cykel ska cykelnätet och cykelparkeringar utvecklas enligt kommunens cykelplan. Fokus bör ligga på att öka vardagspendlingen med cykel. Det bör finnas cykelparkering vid tågstationer och busshållplatser med många resande.
- ▶ För att förbättra kollektivtrafikförsörjningen föreslås effektivare trafikering, förbättrade informations- och biljettsystem samt ökad marknadsföring. Det handlar om att utveckla den lokala, regionala och storregionala trafiken. Vid de bytespunkter som är särskilt lämpliga för bilister som vill byta till tåg ska infartsparkeringar utvecklas.
- ▶ Nya länkar i vägnätet och åtgärder som minskar biltrafiken generellt i Södertälje stad prioriteras för att avlasta de vägavsnitt i staden som har sådan belastning att det uppstår stora negativa effekter i form av bilköer, buller, avgaser och barriäreffekter.

### **Program för Södertälje stadskärna 2009-2029**

I kommunens stadskärneprogram<sup>5</sup> beskrivs förutsättningar och tankar kring hur den byggda miljön i centrala Södertälje ska utvecklas. Södertälje centrum ska utvidgas och öka i attraktion. Programmet innebär en förtätning genom att framförallt bygga på redan exploaterad mark, och skapa en tryggare och mer upplevelsetät stadsmiljö. Bland annat planeras ny bebyggelse där det idag finns parkering. En strategi är att ha parkeringsanläggningar vid infarterna till stadskärnan. De nya bostädernas parkering kan lösas på egna fastigheten eller genom att köpa platser i parkeringshus, Genom ökad satsning på kollektivtrafik och införande av bilpooler anges i programmet att parkeringsnormen i stadskärnan bör kunna sänkas.

## **3.2 Geografisk avgränsning**

Parkeringsriktlinjerna som anges i parkeringsstrategin är tänkta att tillämpas i Södertälje stadskärna, som utgår från området som begränsas av Kvarnbergsgatan i norr, Oxbacksleden/Nyköpingsvägen i väst, kanalen i öst och parkeringsplatserna vid Skomakargatan(Mörten) i syd.

<sup>5</sup> Södertälje stadskärna 2009-2029. Program för en hållbar stadsutveckling. Antaget 2010-06-17.



Figur 3-1 Utredningsområdet Södertälje stadskärna.

## Användargrupper

För att riktlinjer och sedermera åtgärder kopplat till parkering ska få avsedd effekt behövs kunskap kring vilka grupper som parkeringen är avsedd för. Principiellt parkerar följande grupper i Södertälje stadskärna:

- ▶ Besökare
- ▶ Arbetspendlare
- ▶ Boende
- ▶ Pendlarparkerare

**Besökare** behöver ha tillgång till cykel- och bilparkering vid både bostäder och verksamheter. Denna grupp parkerar oftast en kortare tid för att kunna uträtta olika ärenden och besök. Besökare har vanligen krav på att parkeringen finns nära målpunkten.

**Arbetspendlare** består av dem som arbetar i stadskärnan och behöver cykel- eller bilparkering dagtid inom acceptabelt gångavstånd från verksamheten.

**Boende** behöver ha tillgång till cykel- och bilparkering. Vid bostaden behövs cykelparkering inomhus och utomhus för att skapa en hög attraktivitet. De boende som äger bil kan delas upp i två grupper: de som pendlar med bil till arbetet och således behöver ha parkeringsplats inom acceptabelt gångavstånd från hemmet på kvällstid, och de som inte pendlar med bil till jobbet och behöver ha tillgång till parkeringsplats under hela dygnet.

**Pendlarparkerare** i stadskärnan är främst de som parkerar sin cykel vid stationen för att sedan fortsätta sin resa med kollektivtrafiken. De som anländer med cykel behöver stöldsäker och väderskyddad parkering alldeles i närheten av stationen. Pendelparkerare med bil ska i första hand hänvisas till pendelparkeringen vid Östertälje eller Södertälje hamn, vilka är avgiftsfria.

### 3.3 Prioritering mellan parkeringsanvändare

*Denna riktlinje beskriver vilka användargrupper som bör prioriteras för parkering i de olika zonerna. **Hur** denna prioritering ska ske beskrivs i senare riktlinjer.*

För att bidra till Södertäljes målsättningar med stadskärnan, med fokus på attraktivitet och en högre andel cyklister, bör cykelparkering prioriteras framför bilparkering i stadskärnan. Detta innebär att cykelparkering alltid bör lokaliseras närmare målpunkt jämfört med motsvarande bilparkering.

I Södertälje stadskärna bör bilparkering på kommunens gatumark i första hand prioriteras för besökare. Anledningen till detta är att skapa en hög tillgänglighet för de som inte har några tillräckligt bra alternativ till att resa med bil. Angöring/leveranser och parkering för funktionshindrade har också hög prioritet på kommunal gatumark i och med att deras behov ofta är svårt att tillgodose på annat sätt.

I stadskärnan där konkurrensen om marken är stor bör inte kommunens gatumark användas som långtidsuppställning för bilar. Boende i stadskärnan bör i första hand parkera sin bil i parkeringsanläggningar på kvartersmark. Detsamma gäller för arbetande i stadskärnan, dessa har också mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik till stadskärnan i och med att buss- och tågstationen finns inom gångavstånd.

#### **Riktlinje – prioritering mellan parkeringsanvändare i stadskärnan**

Cykelparkering bör alltid lokaliseras närmare målpunkten än motsvarande bilparkering.

Bilparkering på kommunens gatumark ska prioriteras för besökare, angöring/leveranser, samt för personer med funktionshinder.

Bilparkering för boende och verksamma bör ske i parkeringsanläggningar på kvartersmark. Detta gäller befintliga bostads- och verksamhetsfastigheter och vid ny exploatering i stadskärnan.

### 3.4 Acceptabla gångavstånd till parkering i stadskärnan

#### Cykelparkering

Att cykeln kan parkeras så nära målpunkten som möjligt är av största vikt vid planering av all cykelparkering. Detta för med sig att det många gånger är bättre med flera mindre cykelparkeringar i anslutning till varje entré, jämfört med en större cykelparkering. Om avståndet upplevs för långt av cyklisten kommer cykeln att parkeras nära entrén i alla fall, men oordnat vilket bl.a. för med sig problem vid drift och underhåll och personer med funktionsnedsättning. Detta är framförallt sant när det gäller besökare. För verksamma i stadskärnan kan ett något längre gångavstånd accepteras mot att cykelparkeringen håller högre standard med väderskydd m.m. För besökare är 25 meter ett lämpligt mått avseende gångavstånd mellan cykelparkering och målpunkt, medan avståndet kan utökas något för de som långtidsparkerar.<sup>6</sup>

#### Riktlinje – acceptabelt gångavstånd till cykelparkering

Cykelparkering för besökare till stadskärnan (oavsett om det är till handel, arbetsplatser eller bostäder) bör finnas inom 25 meter från målpunkt.

Cykelparkering för pendlare vid stationen och arbetande vid arbetsplatser bör finnas så nära stations-/arbetsplatsentré som möjligt och aldrig längre bort än 100 meter.

#### Bilparkering

Olika användargrupper kan acceptera olika långa gångavstånd från bilparkering till målpunkt. Detta är även kopplat till vilken tillgänglighet kommunen vill erbjuda respektive användargrupp och färdmedel. I stadskärnan bör dock alltid cykelparkering finnas närmare målpunkten än motsvarande bilparkering. Att ha riktlinjer för vilka gångavstånd som är acceptabla i och kring stadskärnan underlättar i tidiga planskeden när ny bebyggelse ska exploateras i och med att det enkelt går att få en bild av var den tillkommande parkeringen kan lokaliseras.

<sup>6</sup> I enkät till stockholmscyklister visade det sig att de parkerar sin cykel inom en radie av högst 25 meter från målpunkten. Examensarbete i samarbete med Stockholms gatu- och fastighetskontor (1997), *Cyklisters parkeringsvanor*

Riktlinjen är även lämplig att använda när en exploatering ska ske i närheten av en befintlig parkeringsanläggning för att kunna avgöra om exploaterings bilparkeringsbehov kan lösas i denna, eller om gångavståndet blir för långt. För att stärka centrumhandeln och erbjuda en tillräckligt god tillgänglighet för besökare är det viktigt att gångavståndet mellan parkering och målpunkt inte är för långt. I Södertälje bedöms 200 meter vara ett acceptabelt gångavstånd, vilket i stort sett motsvarar den radie som täcks upp av dagens befintliga parkeringshus i stadskärnan.

Boende kan acceptera ett något längre gångavstånd jämfört med besökare. 500 meters gångavstånd mellan bostad och bilparkering bedöms rimligt och innebär dessutom att konkurrenskraften för kollektivtrafiken ökar i och med att gångavstånd till närmaste hållplats eller tågstationen blir ungefär densamma som till bilparkeringen. Dessutom ökar incitamenten att gå och cykla, jämfört med om bilen står parkerad i eller direkt vid bostaden. I riktlinjen nedan anges 800 meter som ett maximalt avstånd, detta för att anpassa situationen med det kommande boendeparkeringsstillståndet för boende i stadskärnan som kommer utredas 2016<sup>7</sup>.

För arbetsplatser är det rimligt att gångavståndet till bilparkering är jämförbart med gångavståndet till stationen. 800 meter motsvarar ungefär avståndet mellan stationen och Turingegatan

Vid stationen finns också behov av ett visst bilparkeringsutbud för pendelparkering. Denna behöver dock inte vara i direkt anslutning till stationen i och med att det är värdefull mark som kan ha en alternativ användning. 400 meter bedöms som ett acceptabelt gångavstånd för att skapa en tillräckligt bra tillgänglighet, men samtidigt inte bjuda in till att den stationsnära marken tas i anspråk av markparkering. Däremot behöver ett antal bilparkeringsplatser finnas i direkt anslutning till stationen för att möjliggöra angöring, taxi och en hög tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

#### **Riktlinje – acceptabelt gångavstånd till bilparkering**

I samband med ny exploatering bör gångavståndet från bilparkering till målpunkt maximalt vara:

**Besökare**, upp till 200 meter

**Arbetspendlare**<sup>8</sup>, upp till 800 meter<sup>9</sup>

**Boende**, upp till 800 meter<sup>10</sup>

**Pendlarparkerare**<sup>11</sup>, upp till 400 meter

<sup>7</sup> Läs mer om det kommande boendeparkeringsstillståndet i kap. 2.2

<sup>8</sup> Arbetspendlare avser de som reser med bil till och arbetar i Södertälje stadskärna.

<sup>9</sup> Motsvarar avståndet från tågstationen till Turingegatan

<sup>10</sup> Motsvarar gångavstånd för de med boendeparkeringsstillstånd i stadskärnan

<sup>11</sup> Med pendlarparkerare avses här de som reser med bil till Södertälje centrum och fortsätter sin resa med kollektivtrafiken. Ingen dedikerad pendelparkering/infartsparkering föreslås dock för pendelparkerare i stadskärnan, detta bör fortsättningsvis tillgodoseas vid Östertälje och Södertälje hamn.

### 3.5 Parkeringsreglering för att prioritera olika grupper

Eftersom en kommunal parkeringsplats inte kan reserveras för en viss person eller användargrupp krävs att platserna regleras på rätt sätt. Nedan beskrivs riktlinjer kopplat till avgifts- och tidreglering.

#### Parkeringsavgifter

Parkeringsavgifter är bland det mest effektiva verktyget en kommun har för att påverka efterfrågan på parkering och också vilken trafikalsstring ett område får.

#### **Riktlinje – parkeringsavgifter på kommunal bilparkering i stadskärnan**

Säkerställ att parkeringsavgifterna har avsedd effekt genom att följa upp nyttjandet genom beläggningsstudier<sup>12</sup>.

Parkeringsavgifterna på gatumark i stadskärnan bör vara högre jämfört med avgifterna i parkeringsanläggningarna.

Gatumarksparkeringen i stadskärnan är redan idag avgiftsbelagd vardagar och lördagar dagtid. Det beslut som togs 2016 om höjda parkeringsavgifter och längre avgiftstider, samt reglering söndagar, genomfördes för att säkerställa en hög tillgänglighet för besökare till stadskärnan, i enlighet med riktlinje 3 om prioritering mellan användare. Beläggningsstudier på gatumarksparkeringen bör kontinuerligt följas upp med beläggningsstudier för att se att åtgärder har tillräcklig effekt.

Önskvärt vore om avgiften på gatumark kan hållas högre än avgiften i parkeringsanläggningarna för att på så vis styra trafiken till anläggningarna där parkeringsutbudet är störst och kan hanteras mest effektivt. Högre avgift på gatumarksparkeringen skulle också frigöra parkeringsplatser och skapa en bättre tillgänglighet för de med korta ärenden till centrum.

En minskad efterfrågan på gatumarksparkeringen (mark-/kantstensparkering) till följd av högre avgift och längre avgiftstider skulle, förutom en bättre tillgänglighet för besökare, också medföra att värdefull mark frigörs för exploatering och satsningar på bättre infrastruktur för gående, cyklister och kollektivtrafik vilket är i linje med Södertäljes stadskärnoprogram.

Att uppnå denna prisrelation, där det är billigare att parkera i parkeringsanläggningarna jämfört med att stå på gatan i stadskärnan, försvåras dock i dagsläget av att Q-Park, som driver parkeringsanläggningarna i stadskärnan,

<sup>12</sup> En för hög beläggningsgrad indikerar att tillgängligheten för besökare till centrum är för låg och att avgiften kan behöva höjas.

För besöksparkering är en beläggningsgrad på 80-85 % önskvärt. Detta indikerar att det inte finns ett överutbud av parkering, samtidigt som det finns ett antal lediga parkeringsplatser för att säkerställa en god tillgänglighet till stadskärnan. Källa: Donald Soup, The High Cost of Free Parking



historiskt har valt att höja avgifterna i nivå med kommunens avgifter på gatan<sup>13</sup>.

### Tidsreglering

Tidsreglering är ett effektivt sätt att prioritera vilken användargrupp som ska ha tillgång till vissa parkeringsplatser i stadskärnan. Södertälje arbetar i dagsläget inte med att reglera parkeringsplatserna med olika giltighetstid. Däremot gäller avgifterna under specifika tidsperioder.

På parkeringsplatser med hög efterfrågan avsedda för besökare kan dock kommunen sätta en kort tillåten tid, medan en längre tillåten tid kan sättas på platser där efterfrågan inte är lika hög. Detta ökar tillgängligheten och omsättningen på de mest eftertraktade platserna i och med att risken att platserna används som långtidsuppställning av boende eller som arbetsplatsparkering minskar.

Genom att ha kort tillåten tid på besöksparkeringen blir situationen också mer förståelig för boende och arbetspendlare eftersom de styrs till parkering som är mer lämplig och reglerad för långtidsuppställning. Vid arbetsplatser kan parkeringsförbud på natten användas på platser där man vill reservera platser för arbetspendlare eftersom det säkerställer att platserna är lediga på morgonen, samtidigt bör samnyttjande mellan olika användargrupper eftersträvas för att utnyttja de parkeringar som finns så effektivt som möjligt.

#### Riktlinje – tidsreglering på kommunal bilparkering i stadskärnan

Säkerställ att tidsregleringen på all kommunal bilparkering i stadskärnan leder till att avsedd användargrupp prioriteras.

### Boendeparkering

Det boendeparkeringstillstånd som kommer införas bedöms bra för att styra ut boendeparkering från gatumark i stadskärnan.<sup>14</sup>

## 3.6 Cykelparkering vid nybyggnation

Vid bostäder och verksamheter finns behov av cykelparkering för boende/verksamma och besökare. I denna riktlinje beskrivs vilka utformningskrav som bör gälla för cykelparkeringen vid exploatering. Hur *många* platser som behöver iordningsställas beskrivs under parkeringstal i kapitel 3.9.

<sup>13</sup> Diskussioner med Mats Johannesson och Anders Eklind

<sup>14</sup> Läs mer om framtida boendeparkeringstillstånd i kap. 2.2

## Cykelparkering vid flerbostadshus

Vid bostaden finns behov av både parkering som är lättillgänglig för den som använder sin cykel ofta och långtidsförvaring för den som använder cykeln mer sällan eller vill ställa undan den över vintern. Dessutom behöver cykelparkering anordnas för besökande.

### Riktlinje – cykelparkering vid flerbostadshus

För boende bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas utomhus med väderskydd nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i förråd som nås från markplan.

För besökare bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark.

Nedan beskrivs mer i detalj hur cykelparkering bör utformas vid bostäder för boende och besökare.

#### *För boende*

Cykelparkering vid bostäder bör uppföras på kvartersmark. För att erbjuda boende attraktiv cykelparkering bör platser anordnas både inomhus och utomhus. Utomhusparkeringen bör lokaliseras nära bostadsentrén och alltid närmare än motsvarande bilparkering, samt vara försedd med väderskydd och ramlåsning.

Inomhusparkeringen bör anordnas i förrådsutrymme som nås från markplan. Att erbjuda inomhusparkering underlättar för de med två cyklar som exempelvis vill vinterförvara den ena stöldsäkert och väderskyddat. Att inomhusparkeringen är i markplan underlättar eftersom man inte behöver lyfta sin cykel eller bära den i trappor, att nå inomhusparkeringen genom dörr som kan öppnas automatiskt ökar attraktiviteten ytterligare. I inomhusparkeringen bör en viss yta avsättas för cykelkärror och lådcyklar (ca 2 kvm per kärra eller lådcykel). Dessutom bör parkeringen vara utrustad med eluttag så att man kan ladda sin elcykel över natten, samt erbjuda möjlighet till ramlåsning för att öka säkerheten.



Figur 3-2 Boende i kvarteret Fullriggaren i Malmö är anslutna till en cykelpool som finns i området. Genom cykelpoolen kan man bl a låna cykelkärror och lådcyklar. Exemplet visar ett cykelparkeringshus som enkelt nås från markplan utomhus. Källa: [www.malmo.se](http://www.malmo.se)

### *För besökare*

Cykelparkering för besökare till bostäder bör också uppföras på kvartersmark, alldeles intill bostadsentrén. Vädskydd bör eftersträvas men inte vara ett krav för dessa platser. Däremot ska alltid besökare kunna låsa fast sin cykel i ramen.

### **Cykelparkering vid verksamheter**

Vid verksamheter bör cykelparkering för sysselsatta och besökande anordnas utomhus på kvartersmark nära entrén och inomhus i cykelrum. För mer besöksintensiva verksamheter som handel i kommunens centrumområden kan en del av behovet behöva lösas på gatumark.

#### **Riktlinje – cykelparkering vid verksamheter**

För verksamma bör väderskyddad, stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i cykelrum som nås från markplan.

För besökare bör stöldsäker och lättillgänglig cykelparkering anordnas nära entrén på kvartersmark. För att kunna iordningsställa tillräckligt många cykelparkeringar nära entré vid besöksintensiva verksamheter kan en del av behovet anordnas på gatumark.

Fastighetsägaren är i samtliga fall ansvarig för anläggandet av cykelparkeringarna.

### *För anställda*

Cykelparkering utomhus för anställda bör vara väderskyddad och erbjuda ramlåsning. Samma standard bör gälla vid skolor eftersom det är elevers arbetsplats.



Figur 3-3 Exempel på en nyligen uppförd cykelparkering i Eskilstuna med väderskydd, belysning och ramlåsning. Källa: [www.eskilstuna.se](http://www.eskilstuna.se)

Likt för bostadsfastigheter bör det vara ett krav att ett visst antal av cykelparkeringstalet anordnas inomhus, detta skapar en trygghet för de med dyrare cyklar och gör det enklare att cykla till jobbet men åka kollektivt hem om exempelvis vädret försämras under dagen. Inomhusplatserna bör vara utrustade med eluttag för att erbjuda möjlighet till laddning av elcyklar.

### *För besökare*

Den besöksparkering som behövs vid arbetsplatser och handel etc. bör anordnas utomhus nära entrén till fastigheten. Dessa cykelparkeringar bör alltid vara försedda med möjlighet till ramlåsning. För butiker och andra besöksintensiva verksamheter kan en del av cykelparkeringsbehovet, enligt parkeringsnormen, behöva anordnas på kommunens mark, det ska då bekostas av fastighetsägaren.

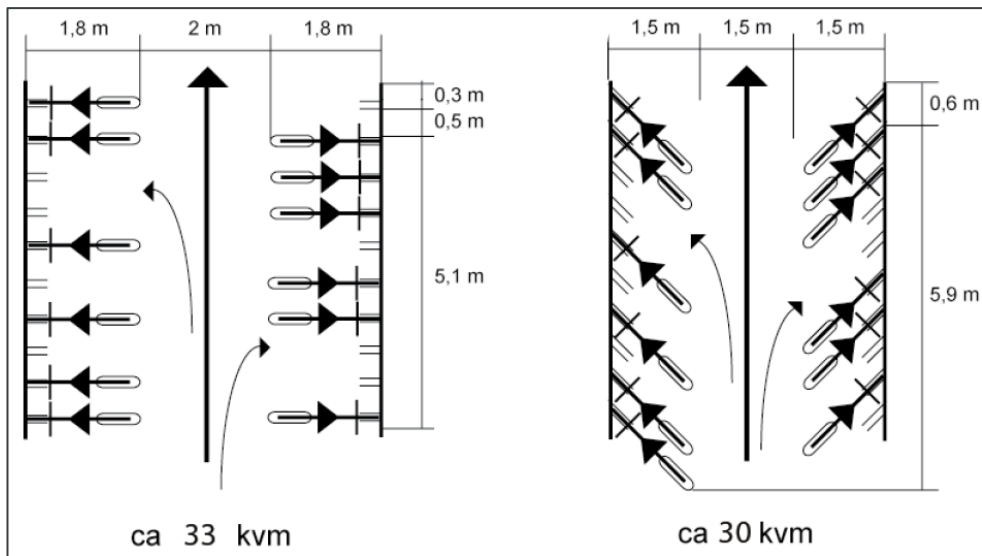


Figur 3-4 Exempel på cykelparkering som smälter in i stadsbilden och där cykeln kan låsas fast i ramen. Källa: <http://vestre.com/se>

Vid verksamheter där det finns ett särskilt behov bör platser för cykelkärror och lådcyklar ingå. Detta gäller inte minst förskolor (där kärror kan användas både av personal och av föräldrar), samt vid livsmedelsbutiker. Vid förskolor finns också behov av anordnade platser för barnvagnsuppställning under tak.

### Utrymmesbehov för cykelparkering

Hur stor yta som behövs per cykel beror på typ av cykelparkering. I Figur 3-5 illustreras en cykelparkering med vinkelräta ställ och ett med snedställda. För 20 cyklar är det totala ytbehovet cirka 30-33 kvm.



Figur 3-5 Utrymmesbehov för cykelparkering med 20 platser. Källa: Boverket (2010), *Ge plats för cykeln*

Ytbehovet för en cykel kan jämföras med behovet för en bilparkeringsplats som vid gatuparkering är cirka 12,5 kvm (5x2,5 m) och i ett parkeringshus cirka 30 kvm. Många städer väljer nu att omvandla befintlig kantstensparkering och ersätta med cykelparkering där man sett att efterfrågan är hög. Varje bilparkeringsruta kan då ersättas med minst sex cyklar. Se exempel från Stockholm nedan.



Figur 3-6 Två kantstensparkeringar för bil som omvandlats till cykelparkering i Stockholm. Foto: [cyklistbloggen.se](http://cyklistbloggen.se)

Det finns också mobila motsvarigheter där en betongplatta med mc- eller cykelparkeringar kan lyftas på en bilparkeringsruta. Detta kan exempelvis användas under sommarsäsongen när efterfrågan på mc- och cykelparkering ökar, eller vid särskilda evenemang i stadskärnan när utbudet behöver utökas. Nedan illustreras en sådan konstruktion med plats för mopeder.



Figur 3-7 Mopedparkering på mobil betongplatta som lyfts på marken. Motsvarande lösningar finns för cykelparkering, med och utan väderskydd. Källa: P-Qlip

### Cykelparkering vid resecentrum

I samband med att resecentrum görs om behöver en utredning kring cykelparkeringsbehovet och utformning av cykelparkering genomföras. Det är viktigt att ett tillräckligt antal cykelparkeringar tillförs så nära entrén som möjligt, samt att de är stödsäkra. Ett så stort antal som möjligt bör även vara under tak.

Vid resecentrum bör det i framtiden också finnas möjlighet för resenärerna att ladda sin elcykel för att enklare kunna kombinera cykel- och kollektivtrafikresor. Vid resecentrum skulle särskilda skåp kunna monteras som resenärerna kan hyra för enkelt kan hänga av sig hjälm och regnkläder, samt ha eluttag för att ladda sitt batteri.

## 3.7 Bilparkering vid nybyggnation

### Riktlinje – bilparkering vid nybyggnation i stadskärnan

Vid exploatering av bostäder och verksamheter i stadskärnan bör tillkommande bilparkering anordnas i parkeringsanläggningar på kvartersmark, som parkeringsgarage eller -hus. Detta gäller även för besöksparkering till nytillkomna bostäder och verksamheter.

Parkering på kommunens gatumark i stadskärnan bör prioriteras för korttidsparkering, angöring/leveranser och för parkering för funktionshindrade enligt riktlinje 3.3.



Vid exploatering av bostäder och verksamheter bör ytterligare markparkering undvikas i stadskärnan eftersom det leder till ett ineffektivt markutnyttjande. Garage under respektive fastighet bör också undvikas för att reducera byggkostnader, samt bidra till större potential att välja hållbara färdssätt.

Istället bör bilparkering för tillkommande bostäder och verksamheter i stadskärnan anordnas i större gemensamma parkeringsanläggningar på kvartersmark. Med större anläggningar som rymmer flera fastigheters parkeringsbehov finns bättre möjlighet till samnyttjande av parkeringsplatser, se mer nedan.

### Utformning och lokalisering

När nya parkeringsanläggningar uppförs av kommunen eller privat fastighetsägare måste dock stor hänsyn tas till det estetiska uttrycket så den passar in i stadskärnan, samt till den framtida trafikallsträngen till och från anläggningen. Nya parkeringsanläggningar bör tillkomma strax utanför stadskärnan för att inte föra in mer trafik och på så vis öka de negativa konsekvenserna på miljö, trafiksäkerhet och kapacitet för samtliga trafikslag i de mest centrala delarna.

Önskvärt är om parkeringsanläggningen kan få en ”levande” bottenvåning med matvarubutik eller dylikt – detta ökar den mänskliga närvaron vid anläggningen under stor del av dygnet alla dagar i veckan, samt att det blir enklare att uträtta ärenden till och från sin parkering vilket minskar trafikarbetet. I anläggningen bör de mest attraktiva parkeringsplatserna, närmast hissar och trappor, utrustas med laddstolpar för att uppmuntra elbilsanvändning.



Figur 3-8 Parkeringshus i kv. Fullriggaren i Malmö där parkering har kombinerats med en matbutik i bottenvåningen. Källa: [www.pmalmo.se](http://www.pmalmo.se)

## Större möjlighet till hållbart resande och samnyttjande med gemensamma anläggningar

I en samlad parkeringsanläggning är samtliga platser tillgängliga för alla användare. Det är alltså ingen som har en dedikerad parkeringsruta eller rätt att utnyttja en viss plats en viss tid. Tanken är att de som exempelvis arbetar i kontor ska kunna nyttja en plats under dagtid vardagar, medan samma plats kan användas av besökare till handeln under kvällar och helger.

Samnyttjande bidrar på så vis till att det totalt sett behöver byggas färre parkeringsplatser. Hanteringen underlättas om parkeringsanläggningen är stor och drivs av kommunen som kan ta ett helhetsgrepp om parkeringssituationen, om platserna tids- och avgiftsreglerad, samt om den drivs som en separat verksamhet och parkeringen inte ingår som en del av bostadshyran för de boende eller lönen för de arbetande.

När parkeringsanläggningen ska dimensioneras för antal platser bör beräkningarna i första hand utgå från att samnyttjande sker mellan arbetsplats- och besöksparkering eftersom de generellt efterfrågar parkering vid olika tidpunkter. En viss del av det totala parkeringsantalet för boende kan också tas med i beräkningen, men det är inte önskvärt att räkna med en allt för stor andel. Detta eftersom det kan ha en ”tvingande” effekt för de boende att flytta bilen under dagen om samnyttjandet bygger på att de boendes ”platser” måste tillgängliggöras för att ge plats för arbetsplatsparkering dagtid.

### Samnyttjandeexempel

I tabellen nedan framgår exempel på korrektionsfaktorer av parkeringstalen som kan göras om samnyttjande används. Det samnyttjade parkeringstalet får man genom att multiplicera det totala parkeringsbehovet enligt normen med korrektionsfaktorerna i tabellen nedan.

Detta innebär exempelvis att om parkeringsnormen för bostäder är lika med 1,0 behövs endast 0,75 parkeringsplatser för bostäder under vardagar, resterande 0,25 platser förutspås alltså inte användas dagtid. För kontor behövs till exempel endast 0,1 av parkeringsplatserna under lördagar, resterande 0,9 av kontorens parkeringsplatser kan då nyttjas för annat, exempelvis besökare till handeln.

Genom att ha en större parkeringsanläggning, där ingen har en dedikerad plats och samtliga platser kan nyttjas av alla, kan därför det totala antalet parkeringsplatser reduceras.

Tabell 3-1 Exempel på samnyttjandetabell för bostads- och kontorsparkering.

Lokaltyp	Vardag 10-16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 – 13	Natt
Bostäder	0,75	0,75	0,75	0,90

Lokaltyp	Vardag 10-16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 – 13	Natt
Boendebesökare	0,30	0,70	0,50	0,50
Kontor	0,60-0,80	0,20	0,10	0,10

### 3.8 Parkeringsköp av parkering vid ny- och ombyggnation

Parkeringsköp innebär att en exploatörs åtagande i ett bygglov om att bygga parkering fullgörs av en annan aktör på en annan fastighet och att exploatören betalar ett bestämt belopp per parkeringsplats istället för att bygga parkeringsplatserna.

Den aktör som tar över ansvaret kan vara kommunen, ett parkeringsbolag eller en annan fastighetsägare. Parkeringsköp regleras i Plan och Bygglagen (2010:900) 8 kap. 9 § och måste godkännas av kommunen och är ingen rättighet för fastighetsägaren.

#### Riktlinje – Parkeringsköp vid ny- och ombyggnation i stadskärnan

Parkeringsplatser för boende ska i första hand inrymmas i de nya bostadsfastigheterna där det är tekniskt och ekonomiskt möjligt. Vid användande av parkeringsköp ska långsiktighet garanteras genom avtal och bör inte inrymma en majoritet av utbudet av parkeringsplatser.

Kommunen bör utreda lämplig nivå för friköpssumman.

Parkeringsköpsavtalet kan omfatta samtliga parkeringsplatser för fastigheten eller ett visst antal, t ex kan exploatören friköpa hälften av det antalet parkeringsnormen anger som kommunen istället ordnar i en gemensam anläggning, medan fastighetsägaren anordnar resterande hälft inom fastigheten.

Den som tar över ansvaret för parkeringsplatserna måste uppvisa var, *preciserat* till en fastighet i närheten av tomten, som dessa ska uppföras eller inhysas<sup>15</sup>. Däremot behöver inte de enskilda bilplatserna öronmärkas för en viss fastighet utan det viktiga är att ett bestämt antal platser finns tillgängliga på en bestämd fastighet. Detta skapar möjlighet för samnyttjande i större gemensamma parkeringsanläggningar. Parkeringsköp är ett verktyg som används för parkering på kvartersmark och främst vid nyproduktion men det kan även tillämpas vid omvandling av fastigheter i t ex centrumområden.

Kommunen bör se över om ett kommunalt parkeringsbolag behöver skapas för att göra det enkelt och smidigt att hantera parkeringsköp. Om Södertälje anlägger nya parkeringsanläggningar inom acceptabelt gångavstånd från stadskärnan kan parkeringsbehovet för framtida exploateringsprojekt i stadskärnan med fördel friköpas dit. Detta eftersom det för med sig mindre

<sup>15</sup> Kommunen avgör vad som anses vara i närhet av tomten. Riktlinjen kring acceptabla gångavstånd i kapitel 3.4 bör användas i detta sammanhang.

trafik in till stadskärnan, ger billigare byggkostnader samt bättre potential för hållbart resande vilket är i linje med kommunens ambitioner. I kapitel 4 diskuteras behovet av en ny parkeringsanläggning och eventuell lokalisering av en sådan.

### Kostnad per parkeringsplats

Storleken på parkeringsköpsbeloppet bestäms av ägaren av parkeringsanläggningen dit parkeringen friköps. Om platser friköps till kommunen bör summan per parkeringsplats dock sättas lägre än anläggningskostnaden per parkeringsplats för att skapa ekonomiska incitament för exploatören att ingå avtal. I regel sätts avgiften ofta så att det blir billigare för exploatören än om denne ska bygga egna garage eller p-hus, men samtidigt dyrare än att anlägga markparkering.

Kommunens incitament att ingå avtal är att få en större rådighet och flexibilitet över parkeringssituationen och därmed trafikstringen. Detta förenklar också möjligheten till samnyttjande av parkering. Dessutom skapas utrymme att ställa krav på att exploatören ska bidra med mobilitetsåtgärder som föreslås i riktlinje för flexibla parkeringstal i kapitel 3.9. Totalsumman, friköpsbelopp plus kostnad för övriga mobilitetsåtgärder, bör dock understiga parkeringsplatsernas anläggningskostnad, annars försvinner fastighetsägarens ekonomiska incitament att friköpa platserna.

## 3.9 Parkeringstal Södertälje stadskärna

I detta kapitel redovisas förslag till parkeringstal för cykel och bil vid flerbostadshus, studentlägenheter och ett antal verksamhetstyper i Södertälje stadskärna. Observera att dessa parkeringstal inte är direkt tillämpbara för övriga staden och kommunen eftersom de är framtagna utifrån statistik kring bl.a. bilinnehav och boendetäthet specifikt för stadskärnan.

Beräkningar och antaganden som ligger till grund för samtliga cykel- och bilparkeringstal finns redovisade i bilaga 1.

### Parkeringstal för cykel

#### *Flerbostadshus*

Tabell 3-2 Förslag till cykelparkeringstal vid flerbostadshus.

Lägenhetstyp	Cykelparkeringstal	Besökande
Generellt	2,50	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet
1 rum	1,50	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet
2 rum	2,00	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet
3 rum	2,50	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet
4+ rum	3,00	+ 0,5 besöksplatser/lägenhet

## Studentboende

För studentboende föreslås samma cykelparkeringstal som för små lägenheter ovan, d.v.s. 1,5 + 0,5 vid enrumslägenheter.

## Verksamheter

Tabell 3-3 Förslag till cykelparkeringstal vid verksamheter.

Verksamhet	Cykelparkeringstal	Kommentar
Kontor	8	Platser/1000 kvm BTA
Handel*	14	Platser/1000 kvm BTA
Förskola**	0,4 cpl/anställd 0,3 cpl/barn	Platser/anställd + Platser/barn
Skola åk 1-5	0,3 cpl/anställd 0,5 cpl/elev	Platser/anställd + Platser/elev
Skola åk 6-9	0,3 cpl/anställd 0,6 cpl/elev	Platser/anställd + Platser/elev
Gymnasium	0,3 cpl/anställd 0,7 cpl/elev	Platser/anställd + Platser/elev
Högskola	0,2 cpl/anställd 0,3 cpl/helårsstudent	Platser/anställd + Platser/helårsstudent
Simhall/idrottsanläggning	0,4cpl/besökande	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanl.
Kyrka	0,2 cpl/besökande	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid kyrka.

\* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras. Vid handel där det finns ett behov (ex. matvarubutiker) bör ett visst antal av parkeringstalet iordningsställas för lastcyklar/lådcyklar.

\*\* Yta bör även reserveras för uppställning av lastcyklar/lådcyklar/barnvagnar.

## Parkeringstal för bil

### Flerbostadshus

Bilparkeringstalen för flerbostadshus har tagits fram utifrån att studera boendetäthet och bilinnehav för dagens boende i centrum, samt utifrån Södertälje kommuns bedömning av kommande exploatering och framtida invånarens bilinnehav.

Tabell 3-4 Förslag till bilparkeringstal vid flerbostadshus.

Lägenhetstyp	Bilparkeringstal	Besökande
Generellt	0,60	+ 0,10 bpl/lägenhet
1 rum	0,30	+ 0,05 bpl/lägenhet
2 rum	0,45	+ 0,10 bpl/lägenhet
3 rum	0,75	+ 0,10 bpl/lägenhet
4+ rum	0,95	+ 0,10 bpl/lägenhet

## Studentboende

Tabell 3-5 Förslag till bilparkeringstal vid studentboende, dvs korridorboende eller liknande endast avsett för studenter.

Lägenhetstyp	Bilparkeringstal	Besökande
Studentboende	0,05	+ 0,02 bpl/lägenhet

## Verksamheter

Tabell 3-6 Förslag till bilparkeringstal vid verksamheter

Verksamhet	Bilparkeringstal	Kommentar
Kontor	14	Bilparkeringsplatser/1000 kvm BTA
Handel*	14	Bilparkeringsplatser/1000 kvm BTA
Förskola**	2 + 1-2	Bilparkeringsplatser per avdelning (4 pedagoger och 20 barn).
Skola åk 1-5	0,25 bpl/anställd 1 bpl/30 elever	Platser/anställd + Platser/elev
Skola åk 6-9	0,30 bpl/anställd 1 bpl/50 elever	Platser/anställd + Platser/elev
Gymnasium	0,30 bpl/anställd 1 bpl/50 elever	Platser/anställd + Platser/elev
Högskola	0,35 bpl/anställd 0,05 bpl/helårsstudent	Platser/anställd + Platser/helårsstudent
Simhall/idrottsanläggning***	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid idrottsanläggning.	
Kyrka***	Särskild parkeringsutredning bör genomföras vid kyrka.	

\* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

\*\* 2 platser avser personalparkering, 1-2 platser avses som angöringsplatser för hämtning/lämning. 2 platser om det endast byggs en avdelning, byggs fler avdelningar samlat behövs endast 1 bilparkeringsplats per avdelning i och med att det sker samnyttjande över dagen.

\*\* Parkering bör kunna samnyttjas i befintliga parkeringsanläggningar i stor utsträckning. Däremot måste parkering för funktionsnedsatta och angöring/leveransplatser iordningsställas nära entrén.

## 3.10 Flexibla parkeringstal

### *Riktlinje – Flexibla parkeringstal*

Det pågår en utveckling i Sverige när det gäller hållbara transportmedel. Som exempel kan bilpooler och låncyklar i ett centrumnära läge med kollektivtrafik möjliggöra en full rörlighet utan eget bilägande. Ett flexibelt parkeringstal kan vara möjligt om det kompletteras med nya intressanta och väl fungera lösningar för de boende och verksamma i centrum.

Flexibla parkeringstal innebär att kommunen erbjuder en sänkning av bilparkeringstalen mot att exploatören åtar sig att genomföra åtgärder som kan minska efterfrågan på parkering. Detta synsätt börjar anammas allt mer i svenska städer, nedan beskrivs hur Malmö stad har arbetet med frågan i Västra Hamnen. I Södertälje stadskärna bedöms det finnas goda förutsättningar att



minska efterfrågan på parkering i och med att det både finns goda möjligheter att resa på annat sätt än med bil, samt att serviceutbudet är bra och många ärenden går att genomföra lokalt.

Att låta exploatören få möjlighet till reduktion av bilparkeringstalet medför totalt sett en subvention för exploatören i form av lägre anläggningskostnader, samtidigt som kommunen får ett fastighetsbestånd där potentialen är större att dess användare ska använda hållbara färdsätt. Exploatören har dock ingen rättighet att bli erbjuden en reducering, detta avgörs av kommunen.

Det är dock viktigt att poängtera att det krävs olika åtgärder för att minska efterfrågan på parkering vid bostäder respektive verksamheter.

### **Flexibla parkeringstal vid nybyggnation av bostäder**

För att minska efterfrågan på bilparkering vid bostäder måste alternativen till att äga bil för de boende vara mycket goda eftersom det vid bostäder i princip endast är de boendes bilnehav som påverkar efterfrågan på antalet parkeringsplatser.

Exempel på åtgärder som kan bli aktuella är anslutning till en etablerad och välfungerande bilpool, satsningar på beteendepåverkande kampanjer (Mobility Management), marknadsföring och kvalitativa cykelfaciliteter. Åtgärderna genomförs och finansieras av exploatören, i gengäld får denne rabatt i form av lägre krav på antal uppförda bilparkeringsplatser.

För att kunna diskutera en sänkning av parkeringstalet ska, förutom bilpool, minst två av de övriga åtgärderna som beskrivs nedan genomföras av exploatören vid nybyggnation:

- ▶ Medlemskap i etablerad och välfungerande bilpool garanteras för de boende i minst fem år och årsavgiften för bilpoolen inkluderas i bostadshyran/avgiften.
- ▶ Kostnad för att hyra parkering särskiljs från bostadshyran.
- ▶ Minst ett månadskort per hushåll i SL-trafiken ingår vid inflyttning i fem år.
- ▶ En cykelpool inrättas för de boende där de får möjlighet att låna lådcyklar, cykelkärror och elcyklar.<sup>16</sup>

Hur stor reduktion som blir aktuell behöver bedömas från fall till fall. Åtgärderna ska ses som ett paket eftersom de förhöjer varandra. Om inte bilpool inkluderas kan ingen reduktion ges.

Om bilpool inrättas, samt minst två övriga åtgärder kan parkeringstalet reduceras med 10%. Inrättas samtliga ovanstående åtgärder kan parkeringstalet reduceras med 20%

<sup>16</sup> Om det är en mindre bostadsfastighet kan detta lösas genom samarbete med annan fastighet.

Åtgärderna är ofta enklare att införa vid exploatering i samband med ett större stadsbyggnadsprojekt eftersom det då finns tydliga skalfördelar med exempelvis en bilpool, cykelpool och att bygga gemensamma parkeringsanläggningar.

### **Flexibla parkeringstal vid nybyggnation av verksamheter**

För att minska efterfrågan på parkering vid verksamheter behöver alternativen att resa till och från verksamheten på annat sätt än med bil vara mycket goda. För verksamheter spelar inte de anställdas bilinnehav någon större roll – det som avgör efterfrågan på parkering är hur många som väljer att resa dit med bil.

För att en exploatör ska erbjudas en reduktion av bilparkeringstalen vid exploatering av verksamheter krävs att exploatören säkerställer att hyresgästerna/arbetsgivarna tar fram en grön resplan. Gröna resplaner kan beskrivas som ett åtgärds paket som implementeras av arbetsgivare för att uppmuntra mer hållbara färdmedelsval bland anställda. Det främsta syftet är att minska ensamåkning i bil. Gröna resplaner brukar främst vara fokuserade på de anställdas arbetspendling, även om flertalet också innehåller åtgärder för tjänsteresor, leveranser, resor som görs av besökare till företaget eller verksamheten mm.

En grön resplan kan tas fram för en enskild arbetsplats eller för ett större arbetsplatsområde. Nedan listas åtgärder som resplanen kan innehålla:

- ▶ Införande av parkeringsavgifter på arbetsplatsen (önskvärt om den som använder parkeringsplatsen betalar per gång och inte genom månadsabonnemang).
- ▶ Bra dusch- och omklädningsrum för att underlätta för resor till fots och med cykel.
- ▶ Individuell transportrådgivning till de anställda.
- ▶ Tjänstebilpool som minimerar behovet av att pendla med egen bil till jobbet för att den behövs i tjänsten.
- ▶ Tjänstecyklar till de anställda.
- ▶ Genomföra årliga ”prova på”-kampanjer, t ex testresenärskampanjer för kollektivtrafik och testtramparkampanjer och vintercyklistkampanjer för cykling.
- ▶ Subventionerat kollektivtrafikkort till anställda.<sup>17</sup>

Hur stor reduktionen kan bli behöver bedömas i varje enskilt fall. Ju fler åtgärder exploatören tar på sig och ju mer långsiktighet som finns i åtagandet, desto mer kan parkeringstalet sänkas.

<sup>17</sup> Med nuvarande skattelagstiftning sker förmånsbeskattning om arbetsgivaren ger de anställda subventionerade kollektivtrafikkort.

Vanligtvis skrivs ett långsiktigt avtal eller en avsiktsförklaring mellan kommunen och exploatören där den senare garanterar att en grön resplan tas fram och att beteendepåverkande åtgärder kommer att genomföras kopplat till fastighetens hyresgäster. Avtalet ska garantera att detta även rör framtida hyresgäster under hela avtalstiden. I gengäld kan då kommunen sänka parkeringstalet för exploateringen, i och med att man anser att åtgärderna är så pass attraktiva och effektiva att det kommer att leda till ett minskat bilresande till och från fastigheten och därmed generera en lägre efterfrågan på parkeringsplatser.

## 4. Ny parkeringsanläggning i stadskärnan

---

I centrala Södertälje har kommunen planer på ett nytt parkeringshus. Under senaste åren har ett antal olika lokaliseringar studerats. I detta kapitel förs resonemang kring behov av parkeringshus och lämplig lokalisering utifrån ett trafikperspektiv.

### 4.1 Efterfrågan och tillgång på parkeringsplatser

I en rapport<sup>18</sup> från Tyréns från 2014 konstateras att det idag alltid finns tillgängliga parkeringsplatser i Södertälje centrum. Ett tydligt mönster är att efterfrågan är stor på de centralt belägna gatuparkeringarna, medan beläggningen på övrig markparkering och i befintliga parkeringshus är betydligt lägre.

I samband med förtätning i stadskärnan kommer ett antal parkeringsplatser att försvinna. Tillkommande handelsverksamheter bedöms samtidigt leda till ökad efterfrågan på parkeringsplatser. I Tyréns utredning används ett p-tal på 15 ppl per 1000 kvm BTA (i denna utredning föreslås 14 ppl per 1000 kvm BTA).

Lördagar är efterfrågan som störst. Enligt Tyréns rapport kommer 85 % av parkeringsplatserna att nyttjas lördagar år 2020. 85 %-nivån kan ses som ett mått där parkeringsplatserna nyttjas effektivt samtidigt som det ändå finns en tillgänglighet. Om man tittar på vardagar nås 85 %-nivån kring år 2023.

Enligt samma beräkningar skulle det kring år 2030 finnas cirka 1300 tillgängliga parkeringsplatser i stadskärnan, med hänsyn till att 85 % av parkeringsplatserna är praktiskt tillgängliga. Lördagar skulle efterfrågan vara drygt 1600 och vardagar cirka 1400.

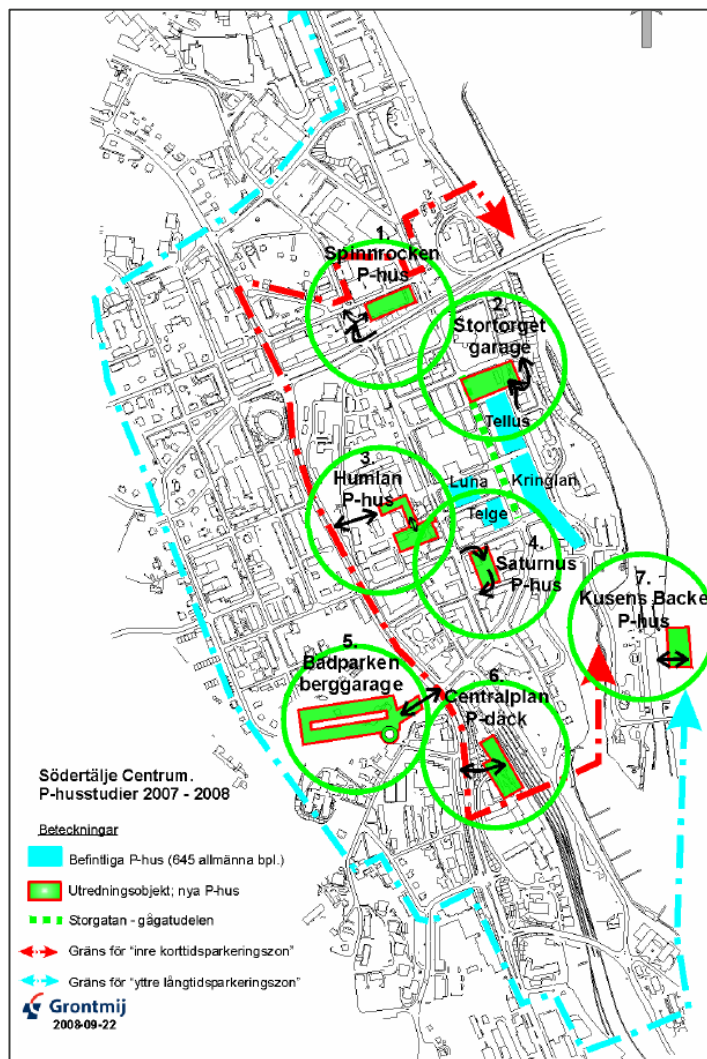
Hur den framtida efterfrågan ser ut handlar om hur färdmedelsvalen utvecklas i Södertälje, vilket inte är lätt att sia om. Målet är att öka andelen hållbara resor vilket skulle leda till minskad efterfrågan på bilparkeringar. Ur det perspektivet kan tillgång på parkering och prissättning vara ett viktigt styrmedel för att gå i riktning mot mer hållbart resande.

<sup>18</sup> Tyréns, Parkeringsscenarioer Södertälje centrum 2014-2030, 2014-06-24

## 4.2 Studerade alternativ

### Tidigare studerade alternativ

I en rapport från Grontmij 2008 görs en sammanfattning av sju parkeringsprojekt i Södertälje centrum. Figuren nedan visar lokaliseringen.



Figur 4-1 Studerade alternativ för ny parkeringsanläggning. Bild: Grontmij (2008)

I rapporten rekommenderas att planeringen bör gå vidare med följande projekt:

- ▶ Parkeringsdäck vid Centralplan
- ▶ Parkeringshus i kv. Spinnrocken

Gemensamt för dessa båda är relativt låga produktionskostnader per parkeringsplats. För Spinnrocken anges läget som strategiskt då det är väl synligt vid Turingegatan och nära Tom Tits och centrum. Som motiv för

lokaliseringen vid Centralplan anges närheten till stora målpunkter och den planerade centrumförnyelsen i närheten.

Övriga alternativ rekommenderas inte i rapporten av olika skäl, däribland hög kostnadsnivå:

- ▶ Garage under Stortorget
- ▶ Parkeringshus i kv. Humlan
- ▶ Parkeringshus i kv. Saturnus
- ▶ Berggarage under Badparken
- ▶ Parkeringshus i Kusens Backe

### 4.3 Sammanfattande bedömning

I denna studie har Trivector gjort en bedömning av lämplig lokalisering av en ny parkeringsanläggning utifrån ett antal parametrar, där samtliga är viktiga att beakta.

#### Tillgänglighet

- ▶ Närhet till viktiga målpunkter
- ▶ Gångavstånd till Storgatans centrumstråk
- ▶ Orienterbarhet (lätt att hitta)
- ▶ Tillgänglighet (barriärer)

#### Miljö

- ▶ Trafikflöden
- ▶ Luftkvalitet, buller

#### Anläggningen

- ▶ Antal parkeringsplatser
- ▶ Kostnad

### Vilka lokaliseringar bör studeras närmare?

Flera av de studerade parkeringsanläggningarna är lokaliserade i centrala stadskärnan. En given fördel är naturligtvis närheten till centrumfunktioner. Det som talar emot en sådan lokalisering är framförallt att det alstras mer biltrafik i centrum – vilket strider mot kommunens ambitioner att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik – samt att det redan finns centralt belägna parkeringshus i centrum. Detta talar för att det är mer strategiskt att en ny parkeringsanläggning får en lokalisering i stadskärnan men i utkanten av centrumområdet. Viktigt är dock att gångavstånden till viktiga målpunkter och nytillkommande exploatering (för att bland annat möjliggöra parkeringsköp) är acceptabla.



Av de tidigare studerade alternativen är det Spinnrocken, Centralplan och Badparken som ligger i utkanten av centrum. Att bygga ett garage i berget under Badparken är dock dyrt och samtidigt blir Oxbacksleden en barriär i sammanhanget, och av de skälen bör Badparken kunna få lägre prioritet. Höga byggkostnader är också utmärkande för övriga parkeringshus i centrum vilket ytterligare talar för att annan lokalisering bör sökas.

Sammantaget bedöms lokaliseringarna vid Spinnrocken och Centralplan mest relevanta att studera närmare. I kommande avsnitt görs därför en djupare analys av för- och nackdelar med dessa platser.

### **Tillgänglighet**

Spinnrocken och Centralplan har likartade gångavstånd till stadskärnan. Spinnrocken ger närhet till Tom Tits och området norr om centrum. Centralplan ger närhet till Stadshuset och Södertälje C. Utvecklingen av Järnagatan och stråket till centrum skapar bättre förutsättningar än idag för Centralplan. Läget vid Centralplan kan dock upplevas som lite perifert eftersom man inte har direktkontakt med centrum från Centralplan, vilket kan påverka nyttjandet negativt.

Både Centralplan och Spinnrocken har strategiska lägen utmed de största infartsvägar till centrala Södertälje. Orienterbarheten är god. Centralplan är lokaliserat utmed Nyköpingsvägen och har också ett strategiskt läge dit det är relativt enkelt att leda trafiken på ett effektivt sätt. Spinnrocken är lokaliserad utmed Turingevägen där både trafik- och partikelsituationen är ett problem att hantera då parkeringen medför ökade trafikrörelser.

### **Miljö**

Spinnrocken har ett problematiskt läge vid Turingegatan där det finns problem med överskridanden av miljökvalitetsnormer för luftkvalitet. Ny byggnad riskerar att öka problemen med luftkvalitet eftersom luftcirkulationen begränsas. Till det tillkommer en effekt av att parkeringshuset i sig genererar biltrafik. Trafikflödena på Turingegatan är också betydande redan idag vilket tidvis genererar framkomlighetsproblem och köbildning, med ett parkeringshus i anslutning skulle biltrafiken öka ytterligare.

### **Anläggningen**

Spinnrocken har potential att ge 460-475 parkeringsplatser till en kostnad av 86 Mkr eller ca 180-185 tkr per parkeringsplats. Centralplan har potential att ge cirka 350 parkeringsplatser till en skattad kostnad av 150 tkr per parkeringsplats (motsvarande 53 Mkr). Bedömning av prisnivåer och antal parkeringsplatser är hämtade från Grontmij's rapport från 2008.

Hur många parkeringsplatser som är önskvärda är inte givet. Framtida efterfrågan beror på hur många befintliga parkeringsplatser som kommer att tas bort i samband med framtida exploatering i stadskärnan.

En ny parkeringsanläggning som ägs och drivs av kommunen skulle däremot innebära att kommunen får en större rådighet över parkeringssituationen i centrala Södertälje vilket är positivt, dessutom möjliggör en sådan lösning att framtida parkeringsbehov från exploateringsprojekt enklare går att friköpa. Vår bedömning är dock att båda anläggningarna kommer att krävas för att svara upp mot efterfrågan.

### **Slutsatser Trivector**

Spinnrocken och Centralplan är de lokaliseringar som bäst bedöms svara upp mot de utvärderingsparametrar som vi har beaktat. Sett till kostnadsbild tycks Centralplan ge något bättre ekonomiska förutsättningar, dock med förbehåll att de gjorda kostnadsbedömningarna är relativt gamla.

Sett till tillgänglighet ger de båda lokaliseringarna närhet till olika delar av staden. Här är det dock svårt att se alternativskiljande egenskaper. För att parkeringshuset ska komma att nyttjas av besökare är det viktigt att resenärerna upplever sig ha kommit tillräckligt nära sina målpunkter.

En viktig parameter för Spinnrocken är miljöeffekter kopplade till luftkvalitet längs Turingegatan. Ett nytt parkeringshus i det läget riskerar att försämra luftkvaliteten i ett redan mycket problematiskt område.

Sammantaget bedöms Centralplan vara ett något bättre läge för lokalisering av nytt parkeringshus. Dock behövs fördjupade utredningar som ger stöd för behovet av en ny anläggning, vad den ska användas till, målgrupper och bedömning av hur attraktiv anläggningen blir för parkering eftersom de parkeringshus som redan idag finns i Södertälje har relativt låg nyttjandegrad trots sina mer centrala lägen.

### **Södertälje kommuns inriktning för fortsatt planering**

Kommunen bedömer att båda de föreslagna alternativen behövs.

- Parkeringshus vid Centralplan, främst för besökande och parkeringsköp. Totalt upp mot 500 p-platser
- Parkeringshus Spinnrocken, inriktning både besökare, arbetsplatsparkering och för parkeringssköp. Totalt upp mot 1000 p-platser, förslagsvis under mark.



## Bilaga 1 – Antaganden parkeringstal

---

### Bakgrund och metod

Som tumregel för framtagande av bilparkeringstal för bostäder gäller devisen att varje bil ska ha en bilplats inom gångavstånd från bostaden. Detta eftersom de boende ska erbjudas möjlighet att lämna bilen hemma vid arbetspendling. Det innebär alltså inte att bilen måste kunna stå parkerad precis vid bostaden, utan att alla som äger en bil bör ha möjlighet att parkera den inom rimligt gångavstånd i det område där man bor. För parkeringstal vid arbetsplatser handlar det istället om att bedöma hur stor andel av de verksamma och besökande som anländer med bil och på så vis efterfrågar parkering.

Bilparkeringstalen i kapitel 0 har tagits beräknas med s.k. behovstalsberäkningar:

- ▶ Boendetäthet x Bilinnehav = Behovstal för bostäder
- ▶ Arbetstäthet x Bilförarandel = Behovstal för arbetsplatser

Denna behovstalsberäkning ger miniminormer som kommunen kan kräva vid förhandlingar om bygglov av exploatören med hänvisning till Kommunallagens likabehandlingsprincip, samt Plan- och Bygglagen. Avsteg ska kunna göras från parkeringsnormen om exploatören påvisar hur denne genom införande av ett antal åtgärder kan åstadkomma en minskad biltransportefterfrågan till området.

I sammanhanget är det viktigt att skilja på begreppen parkeringsbehov och parkeringsefterfrågan. Ordet behov indikerar att det är något som inte går att påverka. När parkering diskuteras är därför begreppet efterfrågan mer lämpligt att använda i och med att det vittnar om något som går att påverka; efterfrågan på parkering vid exempelvis verksamhetsområden är starkt beroende av lokaliseringens läge i staden, vilken kvalitet kollektivtrafiken har i området, hur snabbt det går att gå och cykla till och från området, hur långt gångavstånd parkeringsplatsen är placerad från målpunkterna i området, samt om det tas ut en parkeringsavgift eller inte etc.

### Antaganden flerbostadshus

#### *Boendetäthet*

Boendetätheten i stads kärnan har satts till 2,0 personer per lägenhet. År 2014 var det 1,97 personer/hushåll inom området (Nyko 241+244).

Följande antagande har gjorts för boendetätheten per lägenhetstyp:

- ▶ 1 r.o.k.: 1,2 personer/lägenhet
- ▶ 2 r.o.k.: 1,8 personer/lägenhet
- ▶ 3 r.o.k.: 2,3 personer/lägenhet
- ▶ 4+ r.o.k.: 2,9 personer/lägenhet

Fördelningen ovan ger ett medelvärde på 2,0 personer per lägenhet.

### *Bilnehav*

Bilnehavet i stadskärnan var 241 bilar per 1000 invånare, eller 0,241 bilar per person år 2014. Detta avser personbilar i trafik. Statistiken kommer från Bilpak.

Följande antagande har gjorts för bilnehavet per lägenhetstyp:

- ▶ 1 r.o.k.: 0,18 personbilar/person
- ▶ 2 r.o.k.: 0,22 personbilar/person
- ▶ 3 r.o.k.: 0,26 personbilar/person
- ▶ 4+ r.o.k.: 0,31 personbilar/person

Fördelningen ovan ger ett medelvärde på 0,24 personbilar per person.

I tabellen nedan anges det beräknade bilparkeringstalet utifrån antagandena ovan, samt det bilparkeringstal som föreslås i kapitel 3.9 vilket är en bedömning av Södertälje kommun.

Tabell 4-1 Bilparkeringstal enbart baserat på boendetäthet och bilnehav enligt ovan. Talen inkluderar besöksparkering.

Lägenhetstyp	Beräknat bilparkeringstal (boendetäthet x bilnehav)	Föreslaget bilparkeringstal för stadskärnan
Generellt	0,60	0,70
1 rum	0,30	0,35
2 rum	0,50	0,55
3 rum	0,70	0,85
4+ rum	1,00	1,05

### *Cykelnehav*

Parkeringsstalen för cykel vid bostäder grundar sig på att de boende äger 1-2 cyklar per person.

## Studentlägenheter

Efterfrågan på bilparkering vid studentlägenheter baseras på studie som Trivector har genomfört i Flemingsberg. Bilinnehavet bland studenterna var där 0,06.<sup>19</sup> Detta bedöms representativt även för Södertälje stadskärna.

## Antaganden verksamheter

Parkeringsstalen för verksamheter har tagits fram genom att multiplicera arbetstäthet och förväntad cykel- eller bilförandel.

## Yta per arbetande och besökande

I tabellen nedan redovisas bakgrundsdata över arbets- och besökstäthet för respektive verksamhet.

Antal arbetande och besökande per 1000 kvm BTA. Uppgifterna kommer främst från Henriksson (1990), *Parkeringslexikon*, men är anpassade utifrån utredarens erfarenhet och lokala förutsättningar.

Verksamhet	Arbetande/besökande per 1000 kvm BTA
<b>Arbetande</b>	
Kontor	35
Handel	10
Förskola	20
<i>Alternativt per avdelning</i>	5 pedagoger och 20 barn
Skola åk 1-5	Uttrycks per lärare
Skola åk 6-9	Parkeringstal uttrycks per lärare
Gymnasium	Parkeringstal uttrycks per lärare
Högskola	Parkeringstal uttrycks per lärare
Simhall/idrottsanläggning	Parkeringstal uttrycks per arbetande
Kyrka	Parkeringstal uttrycks per arbetande
<b>Besökande</b>	
Kontor	4
Handel	40
Förskola	Parkeringstal uttrycks per barn
Skola åk 1-5	Parkeringstal uttrycks per elev

<sup>19</sup> Bilinnehavet i studentbostäder i Flemingsberg (Hälsövägen 20 och Röntgenvägen 5) är 0,06 per person. I studentbostäder antas en person per lägenhet. För besöksparkering vid studentbostad antas halva behovet jämfört med vanliga flerbostadshus.



Verksamhet	Arbetande/besökande per 1000 kvm BTA
Skola åk 6-9	Parkeringstal uttrycks per elev
Gymnasium	Parkeringstal uttrycks per elev
Högskola	Parkeringstal uttrycks per elev
Simhall/idrottsanläggning	Parkeringstal uttrycks per besökande
Kyrka	Parkeringstal uttrycks per besökande

## Antagande färdmedelsfördelning till verksamheter

I tabellen nedan har en uppskattning av maximal cykelandel för anställda och besökare till verksamheter under bra väderförhållanden genomförts. Cykelandelarna utgår från resultaten i Södertäljes resvaneundersökning från 2010 men har justerats för att dels kunna hantera en högre framtida cykelandel och dels säkerställa att samtliga som väljer att cykla under goda väderförhållanden ska kunna ha en anordnad cykelparkering. Bilförarandelen har också uppskattats med hjälp av resultaten från kommunens senaste resvaneundersökning. I besökare ingår elever/studenter/föräldrar som skjutsar barn.

Uppskattad bilförar- och cykelandel bland anställda och besökande till verksamheter.

	Bilförarandel	Cykelandel
<b>Färdmedelsandel arbetande</b>		
Kontor	35 %	20 %
Handel*	35 %	20 %
Förskola	35 %	40 %
Skola åk 1-5	25 %	30 %
Skola åk 6-9	30 %	30 %
Gymnasium	30 %	30 %
Högskola	35 %	20 %
Simhall/idrottsanläggning**	<i>Särskild utredning bör genomföras</i>	
Kyrka**	<i>Särskild utredning bör genomföras</i>	
<b>Färdmedelsandel besökande</b>		
Kontor	41 %	10 %
Handel*	25 %	30 %
Förskola	plats för avlämning/hämtning	0,3 platser/barn
Skola åk 1-5	1 plats/30 elever	0,5 plats/elev
Skola åk 6-9	1 plats/50 elever	0,6 plats/elev
Gymnasium	1 plats/50 elever	0,7 plats/elev
Högskola	0,05 platser/helårsstudent	0,3 plats/helårsstudent
Simhall/idrottsanläggning**	<i>Särskild utredning bör genomföras</i>	

	Bilförarandel	Cykelandel
Kyrka**	<i>Särskild utredning bör genomföras</i>	

\* Handel med centrumkaraktär, för externhandel bör särskild bedömning göras

\*\* Särskild utredning bör genomföras