

HANDLÄGGARE
Caroline Jansson

DATUM
2015-06-10

DNR
TN/2014:320

Handlingsplan för parkering i Lidingö stad

Inklusive parkeringsnorm



Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	3
Inledning	4
Bakgrund	4
Syfte	4
Nulägesbeskrivning	5
Cykelparkering	5
Bilparkering	5
Befintlig parkeringsnorm	7
Mål för Lidingös utveckling med avseende på trafik och parkering.....	8
Översiktsplan för Lidingö stad.....	8
Lidingös miljöprogram 2011-2020.....	8
Trafikstrategi för Lidingö stad.....	9
Mål för parkeringsplaneringen på Lidingö 2020.....	9
Parkeringsnorm	12
Cykelparkering	14
Bilparkering	14
Åtgärder till år 2020	17
Tidsreglering	17
Boendeparkering.....	19
Parkering för rörelsehindrade	19
Reglering för städning och väghållning.....	20
Cykelparkeringar av hög kvalitet.....	20
Pendlarparkering för bil.....	20
Verka för bilpooler	22
Utreda avgiftsreglering.....	23
Gemensamma parkeringsanläggningar genom friköp.....	23
Mobility management.....	24
Prioriteringar.....	24
Sammanfattning av åtgärder.....	25

Sammanfattning

Reglering och differentiering av Lidingö stads parkeringsytor sker idag genom tidsreglering. Det tillämpas ett stort antal olika tidsspann vilka inte nyttjas på ett enhetligt och strategiskt sätt. Detta försämrar i sin tur tillgängligheten till vissa delar av kommunen och bidrar till dålig efterlevnad.

Syftet med denna handlingsplan är att utgöra ett tydligt stöd vid implementering av en ny parkeringsreglering som i sin tur bidrar till att uppfylla stadens mål för en hållbar utveckling. Med utgångspunkt i Lidingös översiktsplan, miljöprogram och trafikstrategi har mål för parkering definierats inom områdena Ökad andel hållbart resande, Effektivare markutnyttjande och Attraktivare stadsmiljö.

I det långsiktiga arbetet med att utveckla samhället i riktning mot stadens mål är en genomtänkt parkeringsnorm som följer samma riktning ett viktigt verktyg. Den nya parkeringsnormen omfattar parkeringstal för cykel och bil för såväl bostäder som verksamheter uppdelat på kontor, industri och handel. Parkeringstalen tar hänsyn till bilinnehav och antal boende per bostad.

I syfte att sträva mot uppsatta mål har åtgärder till år 2020 definierats. Huvudsaklig åtgärd består av en enhetlig tidsreglering som tar hänsyn till den användargrupp som ska prioriteras i det aktuella fallet. Dessutom föreslås särskilda åtgärder för att bland annat säkerställa tillgången på pendlarparkering, tillgången på cykelparkering och städning och väghållning av gator. För att säkerställa god tillgänglighet för alla trafikanter på god sikt behöver möjligheterna för ett införande av avgiftsreglering utredas.

I stadens planering uppstår ibland målkonflikter vilket ställer krav på en prioritering mellan trafikslagen. Liksom vid övrig planering ska prioriteringar inom parkeringsplaneringen göras i enlighet med följande prioritetsordning som definieras i trafikstrategin;

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Bil

Inledning

Bakgrund

Reglering och differentiering av Lidingö stads parkeringsytor sker idag genom tidsreglering. Det tillämpas ett stort antal olika tidsspann vilka inte nyttjas på ett enhetligt och strategiskt sätt. Detta försämrar i sin tur tillgängligheten till vissa delar av ön. När staden växer med ny bebyggelse och ökat antal invånare innebär det en ökad efterfrågan på mark i attraktiva lägen. I Lidingö stads trafikstrategi har ett högt mål för hållbart resande formulerats; *80 % av Lidingöborna väljer att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetet år 2030*. Mål för hållbar utveckling finns även angivna i Lidingös översiktsplan och miljöprogram. Detta ställer krav på en målmedveten samhällsplanering inom alla områden. Med tydliga riktlinjer kan parkering användas som ett effektivt verktyg inom samhällsplaneringen och utgöra en viktig del i arbetet för att uppnå stadens mål.

Syfte

Syftet med denna handlingsplan är att formulera en parkeringspolitik som bidrar till att uppnå stadens mål. Utifrån trafikstrategins övergripande inriktning framträder tre konkreta inriktningsmål som utgör grunden för strategiskt arbete kring parkering inom Lidingö stad:

- Ökad andel hållbara resor
- Effektivare markutnyttjande
- Attraktivare stadsmiljöer

Handlingsplanen innehåller konkreta åtgärder och förslag till framtida inriktning vilka gemensamt bidrar till att uppnå målen.

Nulägesbeskrivning

Nulägesbeskrivningen syftar till att kartlägga den befintliga situationen och identifiera vilka problem som finns. Kartläggningen omfattar bland annat en beskrivning av var parkeringar finns och vilken reglering som används idag.

Cykelparkering

Systematiskt arbete med cykelparkering är en relativt ny företeelse inom Lidingö. Staden har börjat anlägga cykelparkeringar men många målpunkter och bytespunkter saknar ännu cykelparkeringar. Det saknas även tydliga riktlinjer för cykelparkeringarnas utformning, standard och omfattning.

Bilparkering

Lokalisering och omfattning

Kantstensparkering är tillåten på de flesta gator och staden har ett relativt stort antal parkeringsytor runtom på ön. Kommunala parkeringsytor, exkl. kantstensparkering, omfattar omkring 1 500 parkeringsplatser i form av markparkeringar. Större parkeringsytor återfinns bland annat vid stadshuset i Lidingö centrum och i de flesta av stadens stadsdelscentrum. I Lidingö centrum såväl som i några stadsdelscentrum finns även privata parkeringsytor.

Parkeringsreglering

I dagsläget tas ingen avgift ut för parkering på kommunal mark inom Lidingö stad. Det medför att tidsreglering är det verktyg som är tillgängligt för att styra användningen. Det saknas emellertid riktlinjer för vilken reglering som lämpar sig för olika situationer och rådande reglering är inte konsekvent genomförd.

Befintlig tidsreglering varierar från att tillåta parkering 10 minuter till 7 dygn. Krav på parkeringsskiva tillämpas i stort sett enbart på parkeringarna i centrum. Datumparkering tillämpas under perioden 1/12–30/4 för att säkerställa möjligheten att snöröja gatorna. På ett flertal smala gator är parkering tillåten på båda sidor trots att det i praktiken endast ryms på en sida. På vissa gator har parkeringsförbud införts på ena sidan i syfte att säkra framkomligheten, framförallt för utryckningstrafik och annan nyttotrafik. En relativt stor andel av Lidingö stads parkeringsytor saknar särskild reglering vilket innebär att parkering tillåts i max 24 timmar på vardagar i enlighet med trafikförordningen.

Bristen på riktlinjer har fått till följd att regleringen ofta upplevs som ologisk och med avsaknad av ett tydligt syfte. Det har i sin tur bidragit till att acceptens och regelefterlevnad är relativt låg. Det finns även platser där regleringen inte har uppdaterats trots att förutsättningarna har förändrats genom att exempelvis handel har försvunnit.

Upplevda problem

Lidingö stad tar emot många synpunkter på den befintliga parkeringssituationen från boende och företag. Det handlar oftast om en upplevd parkeringsbrist och svårigheter att hitta parkering i närområdet. Klagomålen rör även långtidsuppställda bilar och brist på respekt för gällande reglering vilken ofta inte upplevs som logiskt utformad. Nedan listas exempel på de vanligaste återkommande klagomålen och problemen.

- I Centrum/Torsvik hävdas det ofta att gatorna nyttjas som pendlarparkering av boende på andra delar av ön med sämre tillgång till kollektivtrafik. Boende hävdar att detta skapar svårigheter att hitta lediga platser. Kommunen har låtit genomföra en nummerskrivning våren 2012 vilken visade att 43 % av de parkerade bilarna är registrerade i Torsvik, 24 % på övriga Lidingö och 34 % på annan plats än Lidingö.
- Brist på reglering i Torsvik, Skärsåtra och Bodal. Avgiftsfri parkering bidrar till dålig tillgänglighet och boende har framfört en önskan om ett boendeparkeringssystem och avgiftsreglering.
- Vid förtätning med ny bostadsbebyggelse i äldre områden med parkering på gatumark uppstår problem till följd av att parkering på kommunens mark är avgiftsfri. Det som sker är att kommunens parkeringspolitik i många fall underminerar byggherrarnas möjlighet att ta betalt för den parkering på kvartersmark som de ålagts att bygga i samband med en exploatering. Nyinflyttade tenderar nämligen att parkera avgiftsfritt på gatumark i närliggande kvarter istället för att nyttja den avgiftsbelagda parkering som hör till bostaden. Följden blir att exploatören får svårt att täcka sina kostnader och att tillgängligheten till bilparkering försämras för andra boende i stadsdelen.
- Parkering 7 dygn tillåts på parkeringsytor i anslutning till handel vilket leder till dålig tillgänglighet för besökande kunder.
- 30-minutersparkering tillämpas dygnet runt på flera platser trots att det bara finns anledning att ha det under dagtid.
- I bostadsområden finns i vissa fall 30-minutersparkering utan ett tydligt syfte.
- Platser lämpliga för boendeparkering är oreglerade vilket innebär att parkering är tillåten i max 24 timmar. Detta kan leda till oönskade fordonsrörelser genom att fordonen måste flyttas dagligen.
- Tidsregleringen för besöksparkering i bostadsområden varierar mellan 2 och 3 timmar vilka av många upplevs som för kort tid.
- Parkeringsregleringen av gator vid skolor och förskolor skiljer sig åt mellan olika platser. Otydligt syfte leder till brist på respekt för parkeringsreglerna med försämrad tillgänglighet och trafiksäkerhet som följd.
- Klagomål på att lastbilar parkeras i bostadsområden förekommer i ett flertal områden. Fordonen bullrar, tar upp mycket plats och skymmer sikten vilket försvårar samspelet mellan fotgängare och övriga trafikanter.
- Tidregleringen är svår och tidskrävande att följa upp eftersom ventilkontroll är det enda tillgängliga sättet att kontrollera detta.
- Datumparkering nyttjas på vissa platser för att säkerställa vinterväghållningen men kännedomen om detta är låg och situationen upplevs av boende som otydlig.

Befintlig parkeringsnorm

Lidingö stad har i dagsläget ingen beslutad parkeringsnorm för varken bil eller cykel. Arbetet bedrivs med stöd av interna riktlinjer som innebär parkeringstal på 1,1, 1,45 respektive 1,6 bilplatser per 2, 3 respektive 4-rumslägenhet. För studentlägenheter tillämpas ett parkeringstal på 0,4 bilplatser per lägenhet. För cykelparkering finns inga riktlinjer.

För verksamheter saknas generella riktlinjer för både bil- och cykelparkering. I Dalénum tillämpas ett parkeringstal på 15 bilplatser per 1 000 kvm BTA. Detta förutsätter ett kollektivtrafiknära läge vilket enligt miljö- och stadsbyggnadskontoret är ett generellt mål för lokalisering av lokaler.¹

¹ Lindqvist, Malin, Miljö- och stadsbyggnadskontoret, 2012-11-19.

Mål för Lidingös utveckling med avseende på trafik och parkering

De mål som ska gälla för parkering på Lidingö har tagits fram med utgångspunkt i de befintliga mål kopplade till parkering som finns i kommunens strategiska dokument.

Översiktsplan för Lidingö stad

I Översiktsplanen för Lidingö definieras inriktningen för utvecklingen fram till år 2030. Där anges bland annat att området Torsvik–Lidingö centrum kommer att ändra karaktär och utvecklas till en tydlig centrumkärna med ny bebyggelse som särskiljer sig från intilliggande områden. Som främsta utmaning för Lidingös utveckling nämns bland annat följande.

- Öka de hållbara transporternas andel av resandet
- Planera miljösmart

Som mer konkreta mål för parkering vilka ska vara uppfyllda år 2030 nämns följande.

- Vid Lidingö centrum och några av Lidingöbanans stationer finns mindre infartsparkeringar för att underlätta resande med kollektivtrafik.
- Cykelparkeringar med god säkerhet ska finnas i centrum, vid Lidingöbanans stationer och vid busshållplatser med större resenärflöden.
- Nya parkeringsplatser ska i första hand anläggas under jord.

Lidingös miljöprogram 2011-2020

Lidingös miljöprogram fastställer att Lidingö ”år 2020 ska vara en energismart, hållbar och miljöklok stad i balans med naturen”. Syftet med dokumentet är att det ska utgöra ett styrdokument och stöd för stadens egna verksamheter. Det tar sin utgångspunkt i det strategiska miljömål som kommunfullmäktige antog 2009 vilket lyder enligt följande.

”Lidingö stad har en så liten miljöpåverkan som möjligt och ger Lidingöborna förutsättningar för kloka miljöval.”

I miljöprogrammet konkretiseras målet i tre strategier och 10 lokala miljömål varav ett är *Hållbara transportsystem* och ett annat *Hållbart resande*. I målet om hållbara transportsystem konkretiseras mål som skall vara uppnådda 2015 varav följande rör parkering.

- Se till att det är enkelt och säkert att parkera cykeln vid spårvagnsstationer och busshållplatser.
- Utredda möjligheterna för pendlarparkeringar för bilar i anslutning till kollektivtrafiken på ön.

Under målet om hållbart resande anges att staden ska verka för följande fyra punkter vilka alla kan relateras till parkering.

- Att stadens medarbetare i första hand cyklar, går eller reser kollektivt.
- Att Lidingöborna i första hand cyklar, går eller reser kollektivt samt att elever och deras föräldrar i första hand cyklar eller går till skolan.

- Att Lidingöborna inte tar bilen till friluftsf- och idrottsaktiviteter.

Trafikstrategi för Lidingö stad

I Lidingö stads trafikstrategi bryts översiktsplanens mål ner och konkretiseras för trafiken. Strategin syftar till att peka ut stadens vision för trafikplaneringen med tidshorisont år 2030. Målen är grupperade i följande fem strategier med mål som har en påverkan på parkeringspolitiken.

- En bebyggelsestruktur som gör det enkelt att leva utan bil.
 - Gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras framför bilen i gaturummet vid planering av ny bebyggelse.
- Attraktiva och hållbara resor.
 - 80 % av Lidingöborna väljer att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetet.
- En trafiksäker och tillgänglig ö
 - Ordnade cykelparkeringar ska ordnas vid Lidingöbanan stationer, vid stadens busshållplatser och vid pendelbåtarnas bryggor.
 - Cykelparkeringar under tak ska finnas vid större målpunkter som Lidingö centrum, stadsdelscentrum skolor och arbetsplatser.
 - Cykelparkeringar ska prioriteras framför bilparkeringar vid Lidingöbanans stationer och vid båtbyggor. Cykelparkeringen ska placeras max 50 meter från stationen och omfatta mellan 5 och 10 platser per 100 påstigande.
 - Bilparkering bör användas för att styra utvecklingen mot ett hållbart trafiksystem.
 - Det befintliga parkeringssystemet ska utnyttjas effektivare.
 - Tillgängligheten till bilparkering ska öka där det gagnar stadens utveckling och minska där det finns alternativ för resan eller transporten.
 - Stadens parkeringsnorm bör ses över och parkeringsfrågorna bör samlas i ett separat dokument innehållande riktlinjer och rekommendationer kring parkering.
- Ren luft och minskat buller för hälsans skull.
 - Sänkta partikelhalter och kvävedioxidhalter samt minskat buller på Lidingö.

Mål för parkeringsplaneringen på Lidingö 2020

Ibland talas det om ett behov av parkering. Det är lämpligare att inte förutsätta att det finns ett behov utan snarare en efterfrågan på parkering. Efterfrågan beror i sin tur på en rad variabler som tillgången på parkeringsplatser, förekomst av avgifter eller annan typ av reglering och tillgängligheten med alternativa färdmedel. Byggandet i Norra Djurgårdsstaden innebär att innerstaden kommer allt närmre Lidingö, vilket kommer att påverka parkeringen. Med utvecklingen i centrum kommer efterfrågan på marken i de centrala områdena att öka och med detta även behovet av att reglera parkeringen för att uppnå målen i trafikstrategin. I framtiden kommer det sannolikt att bli nödvändigt att börja använda parkeringsavgifter inom delar av Lidingö stad för att kunna erhålla en bra balans mellan utbud och efterfrågan.

Baserat på stadens befintliga mål föreslås följande inriktningsmål utgöra grunden i parkeringsstrategin. I följande avsnitt bryts målen ned i delmål.

- Ökad andelen trafiksäkra, miljövänliga och allmänt tillgängligt färdssätt
- Effektivare markutnyttjande
- Attraktivare stadsmiljö

Ökad andel trafiksäkra, miljövänliga och allmänt tillgängligt färdssätt

I trafikstrategin finns ett högt mål för hållbart resande; 80 % av Lidingöborna väljer att gå, cykla eller åka kollektivt till arbetet år 2030. Som ett led i arbetet för att nå detta mål föreslås här en rad delmål för parkeringsarbetet.

- Reglering av parkering ska användas som ett medel för att underlätta en ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik.
- Möjligheten att i framtiden införa avgiftsreglering ska utredas för att öka möjligheterna att erhålla en balans mellan utbud och efterfrågan.
- Boendeparkering ska studeras i utvalda stadsdelar för att möjliggöra arbetspendling till fots med cykel eller kollektivtrafik.
- Pendlarparkering för cykel- och bil ska bidra till att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken.
- Cykelparkeringar av god kvalitet ska finnas vid kollektivtrafikens bytespunkter och inom 10 meter från viktiga målpunkter. Som riktlinje bör det finnas 5–10 cykelparkeringsplatser per 100 påstigande.
- Vid lokalisering ska cykelparkeringar i regel prioriteras framför bilparkeringar.

Effektivare markutnyttjande

När staden växer med ny bebyggelse och ökat antal invånare innebär detta en ökad efterfrågan på mark i attraktiva lägen. Här föreslås en rad delmål för parkeringen som syftar till att uppnå ett effektivare markutnyttjande.

- Parkeringsreglering ska användas för att styra efterfrågan och nyttja gaturummet på ett mer effektivt sätt.
- Vid nybyggnad ska gemensamma parkeringsanläggningar övervägas. Detta kan exempelvis ske i form av en gemensamhetsanläggning eller genom parkeringsköp antingen friköp eller avlösen.
- Samnyttjande av parkeringsanläggningar ska främjas i den mån det är möjligt i syfte att nyttja det befintliga parkeringsbeståndet effektivare och frigöra gatumark i attraktiva lägen.
- Parkeringsreglering ska användas för att säkra tillgängligheten med hänsyn till parkeringens huvudsakliga syfte.
- En beläggning på 80–85 % på parkering på gatumark i de centrala delarna av ön ska eftersträvas.
- Antalet långtidsuppställda bilar registrerade på annan ort ska minska.
- Se över avgiften för felparkering i syfte att genomföra en höjning för att på så sätt erhålla en bättre efterlevnad.

Attraktivare stadsmiljö

I linje med översiktsplanen och trafikstrategin föreslås här delmål för en attraktivare stadsmiljö där människan sätts i centrum.

- Gemensamma parkeringsanläggningar på kvartersmark ska vara ett alternativ vid nybyggnad. Nyttjandet av gatuutrymme ska minimeras i syfte att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik i gaturummet samt förbättra upplevelsen av att gå och cykla.
- En minskning av befintliga kantstensparkeringar ska övervägas där detta kan bidra till en ökad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister och en förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken.
- Kantstensparkering ska, i den mån det finns, prioriteras för besökare.

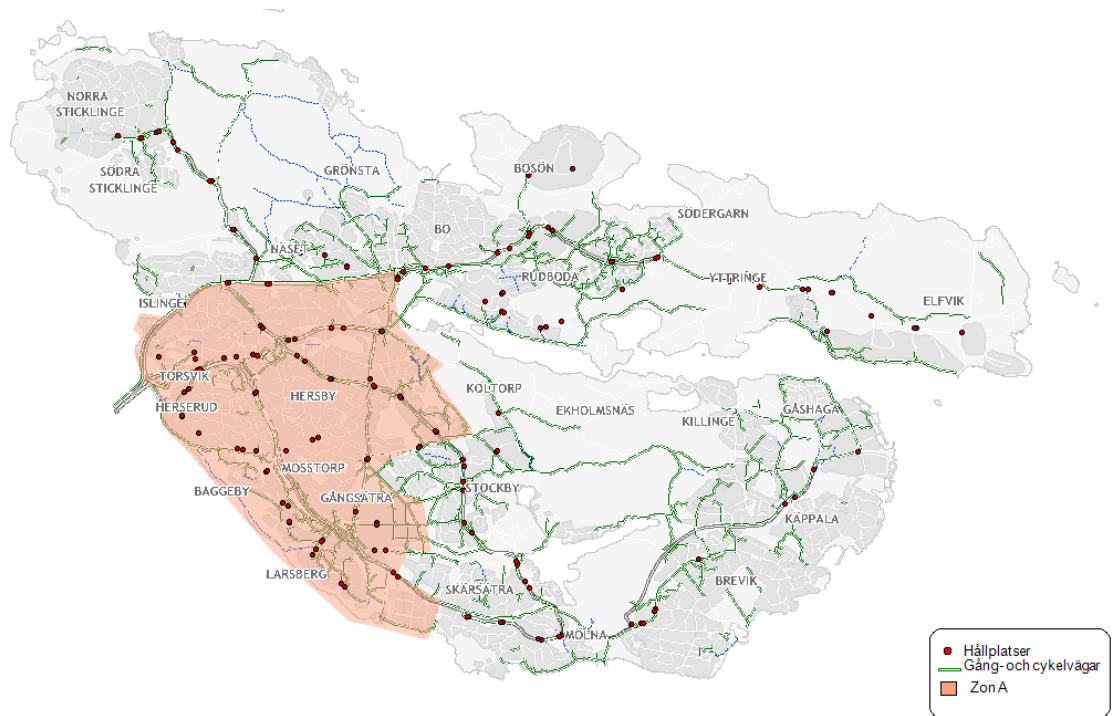
Parkeringsnorm

Parkeringsnormen innehåller riktlinjer för vilka parkeringstal för cykel och bil som bör tillämpas för boende och verksamheter, såsom kontor och handel i nya exploateringsområden. Genomtänkta parkeringstal med en tydlig koppling till stadens målsättning för parkeringsplaneringen är en viktig förutsättning för att påverka den långsiktiga samhällsplaneringen i rätt riktning. Parkeringstalen är framtagna för att uppnå en hållbar utveckling och utgår från de mål som finns i översiktsplanen och Trafikstrategin. Höga parkeringstal för bil riskerar att motarbeta mål för ökad andel resande till fots, med cykel och kollektivtrafik. Likaså kan för låga parkeringstal leda till svårigheter att tillgodose tillgänglighetsmålen.

Parkeringstalen för bil är förhandlingsbara vilket innebär att byggherrar som förbinder sig att genomföra åtgärder som tydligt främjar resande till fots, med cykel och kollektivtrafik kan beviljas sänkt parkeringstal. Exempel på åtgärder är bilpooler, gröna resplaner för de boende, erbjuda att prova på att åka kollektivt eller uppmuntra samåkning. Hur stor en sådan sänkning kan bli måste beaktas utifrån förutsättningar och åtgärder i varje enskilt fall.

Parkeringstalen bygger på beräkningar baserade på antaganden om bilförarandel kopplat till nuläget och stadens mål. För att beräkna efterfrågan på parkering för bostäder och verksamheter utgår man från faktorer som påverkar bilinnehavet eller bilanvändningen, beroende på om det är för bostäder eller verksamheter som efterfrågan ska beräknas. För bostäder är det antalet boende per lägenhet (boendtäthet) respektive antalet bilar per invånare (biltäthet) som utgör ingående parametrar i beräkningen. Dessa multipliceras och resultatet uttrycks i antal bilar per lägenhet (och i förlängningen efterfrågan på bilparkering per lägenhet, förutsatt att varje bil ska tillgodoses med en bilplats vid bostaden). Uppdatering av parkeringstalen bör ske i takt med att Lidingös transportsystem utvecklas i en mer hållbar riktning. En rimlig tidpunkt för en första uppdatering är i samband med att målen ses över vid en uppföljande resvaneundersökning.

Förutsättningarna för att resa med olika färdmedel skiljer sig mycket mellan olika delar av Lidingö. Av den anledningen har staden delats in i två zoner med olika parkeringstal. Den centrumnära zon A karaktäriseras av något färre antal boende per bostad, ett bättre kollektivtrafikläge och ett lägre bilinnehav jämfört med zon B. Med kollektivtrafiknära läge avses närheten till hållplats med 15 minuters turtäthet i högtrafik. Se Figur 1 och tabell 1



Figur 1 Zonindelning av Lidingö, zon A rödmarkerad, resterande områden utgör zon B.

Tabell 1 Överblick zonindelning.

Zon	Antal boende per lägenhet	Antal boende per småhus	Bilnehav (fordon/1000 inv.)
Zon A	1,6	2,9	357 ²
Zon B	1,9	3,0	457 ³

Cykelparkering

Parkeringstal har beräknats för boende uppdelat på lägenheter och småhus samt för verksamheter uppdelat på industri, kontor och handel.

Parkeringstal för bostäder

Grundläggande hållning är att möjliggöra för alla invånare att parkera en cykel på ett ordnat sätt vid bostaden. Av denna anledning baseras parkeringstalen för cykel på antagande om antal boende per lägenhet med tillägg för besöksparkering på 0,5 platser per bostad. Detta ger följande rekommendation. I enbostadshus förutsätts de boende kunna lösa cykelparkering på tomtmark på egen hand.

Tabell 2 Cykelparkeringstal för bostäder.

Bostadstyp	Zon A	Zon B	Underlag för beräkning
Lägenheter	2,1*	2,4*	1,6 respektive 1,9 boende per lägenhet.

*) Inklusive besöksparkering 0,5 platser per bostad

Parkeringstal för verksamheter

Parkeringstalen för verksamheter bygger dels på antagande om antal anställda och besökare för respektive verksamhetstyp, dels på ett antagande om vilken cykelandel som är möjlig att uppnå i framtiden avseende arbetspendling genom ett systematiskt arbete från kommunen att främja hållbara transporter. En rimlig utgångspunkt och ett eftersträvanvärt mål är att cykelandelen för arbetsresor och besöksresor till arbetsplatser inom zon A ligger på 30 % och inom zon B ligger på 20 % vilket innebär en genomsnittlig cykelandel någonstans däremellan.

Tabell 3 Cykelparkeringstal för verksamheter (tal inom parentes anger hur många av dessa platser som är avsedda för besökare).

Verksamhetstyp	Zon A	Zon B	Underlag för beräkning
Kontor	13 (1)	9 (1)	40 anställda per 1000 m ² BTA 4 besökande per 1000 m ² BTA
Industri	5 (1)	4 (1)	15 anställda per 1000 m ² BTA 2 besökande per 1000 m ² BTA
Handel	19 (15)	13 (10)	13 anställda per 1000 m ² BTA 50 besökande per 1000 m ² BTA

Bilparkering

Parkeringstal har beräknats för boende uppdelat på lägenheter och småhus samt för verksamheter uppdelat på industri, kontor och handel. För handel särskiljs externhandel från övrig handel. Totalt är strax under 17 000 personbilar registrerade

² SCB, BILPAK 2011-12-31

³ Ibid.

inom Lidingö stad. Detta ger en biltäthet på 384 personbilar/1 000 invånare, vilket är något lägre än genomsnittet för Stockholms län (392) och klart lägre än riksgenomsnittet (464). Siffran kan vara något högre i verkligheten genom att leasingbilar som är registrerade på en företagsadress inte kommer med. Å andra sidan innehåller dessa siffror även bilar som kan vara avställda delar av året varför ett antagande kan vara att dessa felaktigheter tar ut varandra.

Parkeringstal för bostäder

Bilparkeringstalen för bostäder framgår av Tabell 4 och är baserade på antal boende och bilinnehav i respektive zon samt ett antagande om 0,1 besöksparkeringsplatser per bostad i enlighet med branschpraxis. I de fall lägenhetsstorleken är känd kan specifika siffror tillämpas enligt uppdelning på antal rum, i andra fall tillämpas genomsnittstal för lägenheter.

Tabell 4 Bilparkeringstal för bostäder, talen bör ses som en utgångspunkt för förhandling.

Bostadstyp	Zon A	Zon B	Underlag för beräkning
Lägenheter	0,7*	1,0*	357 respektive 457 personbilar per 1 000 invånare. 1,6 respektive 1,9 boende per lägenhet.
2 rum eller färre	0,6*	0,9*	
3 rum eller fler	0,8*	1,1*	
Småhus, gemensam parkering	1,1*	1,5*	357 respektive 457 personbilar per 1 000 invånare. 2,9 respektive 3,0 boende per småhus.
Småhus, egen parkering	1**	2**	357 respektive 457 personbilar per 1 000 invånare. 2,9 respektive 3,0 boende per småhus.

*) Inklusiv besöksparkering 0,1 platser per bpl/lägenhet.

**) Besöksparkering hänvisas till annan plats.

Om uppgifter om antal lägenheter och lägenhetsstorlek saknas kan parkeringstalen för bostäder uttryckas även som antalet platser per 1 000 m² BTA vilket framgår av Tabell 5. Genomsnittsbostaden antas i denna omräkning motsvara SCB:s uppgifter om den genomsnittliga arean vid nyproduktion av bostäder, vilka uppgår till 76 m² BTA avseende lägenheter och 127 m² BTA avseende småhus. Avvikelser från SCB:s schablonvärden innebär att denna beräkning inte stämmer varför talen i Tabell 4 alltid ska tillämpas i första hand.

Tabell 5 Bilparkeringstal för bostäder, uttryckt som antal platser per 1 000 m² BTA.

Bostadstyp	Zon A	Zon B
Lägenheter	9,2	13,2
Småhus, gemensam parkering	8,7	11,8

Parkeringstal för verksamheter

Parkeringstal för bil för olika typer av verksamheter framgår av Tabell 6. Beräkning av talen har gjorts baserat på kvalificerade antaganden om antal anställda och besökare till respektive verksamhet vilka framgår av tabellen. Antagandena är baserade på praxis i branschen och erfarenheter från andra projekt applicerade på Lidingös förutsättningar och målsättningar för resande.

Tabell 6 Parkeringstal för verksamheter, uttryckt som antalet parkeringsplatser per 1 000 m² BTA (tal inom parentes anger hur många av dessa platser som är avsedda för besökare).

Verksamhetstyp	Zon A	Zon B	Kommentar
Kontor	14 (2)	22 (2)	40 anställda per 1000 m ² BTA 4 besökande per 1000 m ² BTA
Industri	7 (1)	10 (1)	15 anställda per 1000 m ² BTA 2 besökande per 1000 m ² BTA
Handel	19 (15)	32 (25)	13 anställda per 1000 m ² BTA 50 besökande per 1000 m ² BTA

Åtgärder till år 2020

I detta avsnitt presenteras de åtgärder som ska genomföras till år 2020 i syfte att uppnå de mål för parkering som har definierats i de föregående kapitlen.

Tidsreglering

Av nulägesbeskrivningen framgår att regleringen av parkering på Lidingö behöver bli mer enhetlig för att det ska vara möjligt att styra användningen utifrån parkeringens huvudsakliga syfte. Tidsreglering används för att öka omsättningen på parkering och ge fler användare möjlighet att använda samma parkeringsplats. Tidreglering möjliggör vidare en prioritering av vissa användargrupper framför andra. För att underlätta parkeringsövervakningen och erhålla en god efterlevnad bör krav på parkeringsskiva stegvis införas på alla parkeringar där tidsregleringen medger parkering i max 12 timmar. De förändringar som föreslås här kräver nya lokala trafikföreskrifter och nya skyltar men i övrigt ingen fysisk åtgärd varför de kan genomföras på relativt kort sikt.

Tabell 7 Tidsreglering för bilparkering

Plats/typ av parkering	Reglering
Centrum/Torsvik	Max 3 timmars parkering* på parkeringsanläggningarna vid Lidingö centrum och stadshuset måndag–lördag kl. 08–19. Max 1 timmes parkering* på gator i centrumzonen, måndag–lördag kl. 08–19.
Stadsdelscentrum	Max 2 timmars parkering* på ytor avsedda för besökande/kunder till stadsdelscentrum, måndag–lördag kl. 08–19.
Besökare, allmänt	Max 24 timmars parkering för besökare. Alla dagar kl. 0–24.
Besökare event, sport och fritid	Max 3 timmars parkering* på ytor avsedda för besökande/kunder till event, sport- och fritidsaktiviteter, under tidsperioder då behov finns.
Hämtning och lämning vid förskolor och F-3-skolor	Max 15 minuters parkering* för hämtning och lämning vid förskolor och F-3-skolor vardagar kl. 07–10 och kl. 15–18
Pendlarparkering	Max 15 timmars parkering på pendlarparkeringar.

*) Vid de parkeringar där mindre än 12 timmars parkering tillåts bör krav på parkeringsskiva successivt införas.

Centrum/Torsvik

De centrala delarna av Lidingö i Centrum/Torsvik utgör en särart genom att vara mål- och bytespunkt för hela ön. Tillgängligheten med cykel och kollektivtrafik är för de flesta mycket god. Bilparkering i den mest centrala delen ska vara reserverad för besökare till handel och service medan närliggande bostadsgator bör tillåta parkering för boende. I dagsläget tillåts parkering i tre timmar på parkeringsanläggningarna.

Reglering

Max 3 timmars parkering på parkeringsanläggningarna vid Lidingö centrum och stadshuset måndag–lördag kl. 08–19.

Max 1 timmes parkering på gator i centrumzonen, måndag–lördag kl. 08–19.

Stadsdelscentrum

Korta tidsspänn i tidsregleringen ökar omsättningen och därmed tillgängligheten med bil vilket är positivt för handeln. I stadsdelscentrum bör parkeringen regleras för att prioritera besökare till handel och service under deras öppettider medan samma platser kan tillåta parkering för boende övrig tid. Servicen på dessa platser utgörs främst av medelstora livsmedelsbutiker, caféer etc. För denna typ av service torde två timmars tillåten parkering vara tillräcklig. I de fall det förekommer privata parkeringar behöver regleringen harmonisera med dessa för att uppnå önskat resultat varpå vissa justeringar kan vara nödvändiga.

Reglering

Max 2 timmars parkering på ytor avsedda för besökande/kunder till stadsdelscentrum
måndag – lördag kl. 08-19*.

*) Tiden kan anpassas efter besöksmålens öppettider.

Besökare

Parkering för besökare i allmänhet är bara aktuellt i och med införande av ett system med boendeparkeringstillstånd. Då gäller denna reglering för alla som saknar boendeparkeringstillstånd för den aktuella platsen. Denna grupp är normalt inte homogen varför det kan vara svårt att definiera en reglering som passar användarnas olika behov. För besökare till boende som stannar över natten är det exempelvis inte tillräckligt med några timmars parkering. Det är emellertid inte rimligt att prioritera denna typ av bilburna besökare överallt, ett lite längre gångavstånd får anses som rimligt. På de platser som pekats ut för denna typ av parkering bör man i enlighet med trafikförordningen tillåta max 24 timmars parkering. Regleringen gäller för dem som inte har ett boendeparkeringstillstånd på de platser som är oregrerade eller i övrigt är reglerade för boende.

Reglering

Max 24 timmars parkering för besökare. Alla dagar kl. 0–24.

Besökare till event, sport- och fritidsaktiviteter

Parkering för besökare till tillfälliga evenemang eller sport och fritidsaktiviteter efterfrågas generellt under kortare perioder. Övriga tider kan dessa platser regleras för att exempelvis tillåta parkering för boende.

Reglering

Max 3 timmars parkering på ytor avsedda för besökande/kunder till event, sport- och fritidsaktiviteter, under tidsperioder då behov finns.

Hämtning och lämning vid förskolor och F-3-skolor

Trafiksituationen vid skolor är ofta problematisk genom att ankomsten i regel sker under en kort tid på morgonen då många trafikanter anländer samtidigt. Staden försöker med *Säkra skolvägar* förmå föräldrar, elever och personal att ta sig till skolor på andra sätt än med bil. Detta arbete är viktigt för att öka trafiksäkerheten i området kring skolorna och skapa en tryggare miljö för dem som går och cyklar till skolan. Det bidrar i sin tur till att minska efterfrågan på parkering vid skolor så att

dimensioneringen av parkeringsytor kan göras baserat på den grupp som inte har något alternativ till att ta bilen. Genom beteendepåverkande arbete och en medveten reglering av parkeringsplatserna kan tillgängligheten ökas för denna grupp. Dock kvarstår det faktum att fordonsrörelser bidrar till försämrade trafiksäkerhet. Till detta kommer att utrymmet för parkering i anslutning till många skolor är begränsat. Med anledning av detta ska parkering och angöring i direkt anslutning till skolor undvikas för att istället anordna sådana platser på ett visst gångavstånd. Valet av plats ska göras utifrån målet att förhindra negativa effekter för trafiksäkerheten och minimera onödiga fordonsrörelser i skolornas närmiljö. För att möjliggöra för föräldrar att följa med sina barn in samtidigt som tillgängligheten säkerställs föreslås en reglering som tillåter parkering max 15 minuter under de tidsspänn som är aktuella för hämtning och lämning. Att tillgängliggöra eventuell personalparkering på skolfastigheten för boendeparkering nattetid kan vara ett sätt att kompensera boende för de platser som eventuellt försvinner vid anläggning av särskilda angörings- och parkeringsytor. Denna typ av samnyttjande innebär emellertid att de boende tvingas ta bilen till arbetet på dagen varför det bara ska tillämpas i undantagsfall.

Reglering

Max 15 minuters parkering för hämtning och lämning vid förskolor och F-3-skolor vardagar kl. 07–10 och kl. 15–18.

Boendeparkering

Parkering ska i enlighet med plan- och bygglagen lösas på kvartersmark vilket alltid är fallet vid ny exploatering. I linje med såväl översiktsplanen, miljöprogrammet, trafikstrategin och målen i detta dokument ska parkering på gatumark undvikas i syfte att istället prioritera gång-, cykel och kollektivtrafik. I vissa äldre bostadsområden där det inte finns några alternativ till att parkera på gatan är det viktigt att parkering för boende är reglerad på ett sådant sätt att den inte tvingar boende att ta bilen till arbetet genom att man exempelvis måste flytta bilen varje dag. På Lidingö bedöms detta vara aktuellt i delar av Centrum/Torsvik, Bodal, Baggeby, Larsberg, Käppala, Näset och Gångsätra. För att säkerställa tillgängligheten för boende i dessa områden samtidigt som regleringen inte utnyttjas av andra användare bör boendeparkeringstillstånd införas. Detta ska föregås av en utredning tillsammans med avgiftsreglering.

Parkering för rörelsehindrade

Rörelsehindrade personer kan ha svårt att använda kollektivtrafiken varför de ofta behöver nyttja bil för att ha samma tillgänglighet till stadens utbud som alla andra. Parkering reserverad för rörelsehindrade bör finnas i anslutning till alla större målpunkter och på ett gångavstånd på max 25 meter från målpunktens entré eller liknande.⁴ En vanlig riktlinje för dimensionering av antal platser är minst en plats eller 5 % av det totala parkeringsutbudet.

All parkering ska i första hand anordnas på kvartersmark. Eventuella behov av att reservera parkering för rörelsehindrade på gatumark måste avgöras i varje fall. Staden ska då beakta tillgången på andra möjligheter för sådan parkering i området. Rörelsehindrade med parkeringstillstånd har i enlighet med trafikförordningen även

⁴ Boverkets byggregler, BFS 2011:26.

möjlighet att i vissa fall parkera i tre timmar där en lokal trafikföreskrift föreskriver parkeringsförbud eller parkering kortare tid än tre timmar.

Reglering för städning och väghållning

På Lidingö tillämpas datumparkering och städdag under vinterhalvåret.

Datumparkering används idag för att variera vilken sida av gatan som nyttjas för parkering längs med främst bostadsgator. Syftet är att växelvis möjliggöra snöröjning längs med båda sidor om gatan. Städdag nyttjas på både lokalgator och uppsamlingsnätet, främst för utlastning av snö och vid sandsopning.

Datumparkeringen har en svag efterlevnad samtidigt som det finns en otydlighet om vad som gäller på bostadsgator. Detta leder till en försämrad vinterväghållning på grund av uppställda fordon som hindrar snöröjning. Hårdare krav på parkeringsövervakning behövs för att få en bättre efterlevnad. För att få detta måste staden aktivt arbeta med ökad kommunikation och övervakning. Andra sätt att lösa parkering under vinterhalvåret är att införa parkeringsförbud på utsatta gator under hela året för att på så sätt underlätta för vinterväghållningen. På gator där det blir ett problem med trafiksäkerhet och framkomlighet kan istället städdag nyttjas vilket innebär parkeringsförbud en dag per vecka för att säkerställa snöröjning.

Cykelparkeringar av hög kvalitet

Standardiserad utformning

För cykelparkeringar som byggs av Lidingö stad ska en lägsta standard tillämpas för att säkerställa god kvalitet vid alla tillfällen. Med lägsta standard avses cykelparkeringar som möjliggör ramlåsning. Antal platser dimensioneras efter bedömd efterfrågan i det enskilda fallet. Exempel på större mål- och bytespunkter där efterfrågan kan förväntas vara hög är Lidingö centrum, idrottsplatser, i anslutning till skolor och vid Lidingöbanans stationer. Vid dessa målpunkter ska cykelparkeringar även utformas med väderskydd.

Utbyggnad

I Trafikförvaltningens upprustning av Lidingöbanan ingår även byggande av cykelparkering vid samtliga stationer. Lidingö stad ansvarar däremot för utbyggnad av cykelparkering vid busshållplatser.

Utbyggnad av cykelparkering vid en hållplats med flera linjer kan leda till nya resmönster och fler påstigande, där genom att man med cykel kan ta sig längre från hemmet för ett byte till kollektivtrafik jämfört med när man går. Vid utbyggnad ska hållplatser med många påstigande i morgonens högtrafik prioriteras först. I Stockholm används 5–10 cykelparkeringsplatser per 100 påstigande som riktlinje vilket är en lämplig hållning även på Lidingö.

Pendlarparkering för bil

Idag finns det stora infartsparkeringar i Ropsten, i anslutning till tunnelbanan, vilka nyttjas av många Lidingöbor. Antalet platser har reducerats vid utbyggnad av ett logistikcentrum och merparten av dagens platser kommer med stor sannolikhet att försvinna, alternativt bli färre mot en högre avgift, till följd av utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden. Detta kommer att tvinga fram ändrade resmönster för Lidingöborna. Omstigning från bil till kollektivtrafik på Lidingö kommer att medföra fler byten

jämfört med omstigning i Ropsten. Därmed är ett rimligt antagande att efterfrågan på pendlarparkering på Lidingö inte kommer att vara lika stor som dagens efterfrågan vid infartsparkeringen i Ropsten. Ett scenario som innebär att infartsparkeringarna i Ropsten försvinner kan antas medföra förändrade resmönster enligt följande tre alternativ:

- Använda bilen för hela resan.
- Ta bilen till en pendlarparkering på Lidingö.
- Lämna bilen och använda gång-, cykel och kollektivtrafik för hela resan.

Vissa personer kan ha flera ärenden på vägen till arbetet som delvis kräver bilåkning. För att ge denna grupp möjligheten att byta till kollektivtrafik kan pendlarparkeringar på Lidingö vara nödvändigt. Andra användare som kan förväntas efterfråga pendlarparkering på Lidingö är de som bor långt från attraktiv kollektivtrafik. För övriga grupper med korta avstånd till kollektivtrafiken är det istället satsningar på cykelparkeringar vid bytespunkter som bäst bedöms bidra till god tillgänglighet.

Sedan tidigare finns möjlighet att pendelparkera bil utefter Norra Kungsvägen, vid Grenstigen, Kalvhagsvägen, Vallen och vid Lojovägen. På den södra delen av ön finns parkeringsmöjligheter i Brevik och vid Vårdshusvägen.

Pendlarparkeringar för bil på Lidingö koncentreras till fyra större platser som alla utgör attraktiva bytespunkter, Centrum, Lidingövallen, Larsberg och Aga. På sikt är det möjligt att fler mindre antal platser tillkommer utefter Lidingöbanan.



Figur 2 Platser för pendlarparkering på Lidingö

- Vid Centrum passerar merparten av alla busslinjer och restiden till Ropsten är kort.
- Vid Lidingövägen passerar ett flertal busslinjer med kort restid till Ropsten. Dessutom har förutsättningar för ett samnyttjande av pendlar- och besöksparkering identifierats.
- I Larsberg kommer nya Lidingöbanan att trafikera med en turtäthet på fem minuter vilket gör detta till en attraktiv bytespunkt. Möjligheten till samnyttjande med besöksparkeringen till Ica Kvantum bör studeras inför ett införande
- Även Aga kommer med nya Lidingöbanan att trafikeras med en turtäthet på fem minuter vilket medför en attraktiv bytespunkt. Dessutom kan pendelbåtens resenärer från Larsbergs kaj nyttja denna plats för pendelparkering.

Pendlarparkeringarna ska om möjligt regleras så att de endast är tillgängliga med SL-accesskort. Denna typ av reglering kräver att parkeringen förläggs på kvartersmark.

Reglering

Max 15 timmars parkering på pendlarparkeringar.

Verka för bilpooler

En bilpool innebär att flera hushåll gemensamt delar på en eller flera bilar vilket medför ett mer effektivt nyttjande av ett bilbestånd än eget ägande. En bilpool kan vara privat för ett slutet sällskap, halvöppen, det vill säga öppen för exempelvis vissa användargrupper eller anställda samt helt öppen vilket innebär att vem som helst kan ansluta sig till bilpoolen. En bilpool innebär ofta en ökad bekvämlighet för användaren genom att denne inte behöver ansvara för exempelvis service och reparationer. Dessutom finns det inom en bilpool möjlighet att ställa höga krav på att bilarna är trafiksäkra och har goda miljöegenskaper och därigenom minska bilanvändandets negativa miljöpåverkan. Bilpool är ett sätt att minska efterfrågan på användande av egen bil och därigenom på parkering. Åtgärden kan därmed bidra till måluppfyllnad inom alla tre definierade målområden för parkeringspolitiken på Lidingö.

Bereda plats för bilpool vid ny exploatering

Vid planering av ny exploatering på Lidingö ska staden ställa krav på att det i planer bereds plats för bilpoolsbilar på kvartersmark. Detta är nödvändigt eftersom plan- och bygglagen inte medger att gatemark reserveras för enskilda aktörer. Åtgärden är extra viktigt i centrala delar där efterfrågan på marken är särskilt hög. Staden har, liksom man har gjort i Västra hamnen i Malmö, möjligheten att ställa krav på byggherrar att bereda plats för bilpoolsbilar och paketera detta så att den fasta årskostnaden ingår i bostaden vid inflyttning. På detta sätt minskas hindren för att prova på detta, för många, nya sätt att resa. Staden skriver lämpligen in krav på byggherren i exploateringsavtalet om att en bilpool ska etableras. Lämplig dimensionering är en bilpoolsbil per 20 bostäder. Ett lämpligt incitament för byggherren att ta fram en handlingsplan är att medge avsteg från parkeringsnormen. Möjlig storlek på ett sådant avsteg måste emellertid studeras i varje enskilt fall.

Bereda plats för bilpoolsbilar i befintliga stadsdelar

Staden ska verka för att skapa förutsättningar för att bilpoolsaktörer ska kunna etablera sig i befintliga stadsdelar på ön. Det kan man göra genom att reglera parkeringsplatser för bilpoolsbilar på kvartersmark samt att bidra till att sprida information och öka kännedomen om bilpooler.

Utreda avgiftsreglering

Utvecklingen i Norra Djurgårdsstaden med bland annat nya bostäder och kontor samt förtätning på Lidingö kommer antagligen aktualisera frågan om avgiftsreglering inom vissa delar av Lidingö. Avgiftsreglering kan i så fall nyttjas när tidsreglering inte längre upplevs som tillräcklig för att säkerställa avsedd användning och god tillgänglighet. Att ta ut en avgift för parkering är en av de mest effektiva metoderna för att styra användningen med syfte att uppnå en jämvikt mellan utbud och efterfrågan på parkering. Avsaknad av parkeringsavgifter innebär inte att parkeringen är kostnadsfri då marken har ett värde och en kostnad för drift och underhåll.

Ytterligare ett argument för att utreda avgiftsreglering är att de som använder parkeringen ska betala kostnaden för den, annars kommer dessa kostnader att fördelas på alla kommunens invånare. Genom att ta ut parkeringsavgifter på gatumark bidrar staden till att styra parkering till parkeringsanläggningar på kvartersmark. Ett sätt att erhålla acceptans för parkeringsavgifter bland användarna kan vara att öronmärka intäkterna för lokal reinvestering i gatumiljön.

Konsekvenserna av att införa avgifter för parkering på allmän platsmark på Lidingö behöver dock först utredas. Aspekter att studera i denna utredning är omsättning, tillgänglighet, målsättning för hållbart resande samt vilken administration och kostnader som ett införande skulle kräva.

Avgift för felparkering

Avgiften för felparkering har varit densamma sedan år 2000. För att få en bättre acceptans för de trafikfarliga överträdelserna bör avgiften ses över. Genom att höja avgiften för felparkering är förhoppningen att antalet felparkerade bilar i staden minskar och därmed bidrar till en säkrare trafikmiljö.

Gemensamma parkeringsanläggningar genom friköp

Parkeringsanläggningar genom friköp kan i framtiden övervägas i nya exploateringar. Friköp innebär att kommunen mot betalning åtar sig att anlägga alla eller en del av de parkeringsplatser som en exploatering kräver. Istället för vad som är vanligt vid nyexploatering att alla platser anläggs i garage under de nya byggnaderna kan då en del av platserna anläggas i en samlad anläggning. Det ger en mer flexibel lösning för framtiden om det t ex skulle visa sig att bilinnehavet på längre sikt blir lägre. Blir efterfrågan lägre kan kommunen t ex hyra ut platserna till andra kommuninvånare, till verksamheter i området eller som annat än parkering. En fördel med detta är att kommunen behåller kontrollen över parkeringar och därmed ges möjlighet att styra efterfrågan med olika typer av reglering. En separat parkeringsanläggning som är skild från annan bebyggelse innebär också att kostnaden för parkeringen blir mer tydlig vilket i sin tur gör det lättare att ta betalt för den faktiska kostnaden.

Mobility management

Alla genomförda förändringar ska kommuniceras till invånarna för att förklara syftet med förändringen och marknadsföra de förbättringar detta innebär. Därigenom uppnås största möjliga effekt av åtgärderna och allmänheten får en bättre förståelse för stadens arbete vilket i sin tur minskar behovet av att besvara frågor från enskilda personer.

Stadens webbplats och lokaltidningar är en bra utgångspunkt för att kommunicera med invånarna. Dessutom ska tekniska förvaltningens kundtjänst alltid informeras och utbildas om förändringar som sker. För åtgärder som berör begränsade geografiska områden eller användargrupper kan det vara aktuellt med mer riktad information genom exempelvis postutskick, skyltning eller anslag. Utöver renodlad information är även kampanjer för att uppmuntra till ett visst beteende väldigt effektivt, nedan ges exempel på lämpliga insatser.

Kommunicera förändringar av parkeringsregleringen

När parkeringsregleringen förändras är det viktigt att man från stadens sida är tydlig med att kommunicera syftet med genomförda förändringar för att erhålla acceptans för reglerna och god efterlevnad. Dels behöver tekniska förvaltningens kundtjänst vara informerade om vilka förändringar som genomförs och varför. Informationen bör även framgå på kommunens hemsida. Vid förändringar i anslutning till exempelvis skolor ska kontaktperson på skolan delges information om förändringen. Vid omfattande förändringar eller i samband med att byggande av cykelparkeringar påbörjas kan det även vara lämpligt med annons i lokaltidningar.

Marknadsföra cykelparkeringar

I syfte att uppmärksamma de förbättringar som görs för cyklister i och med byggande av cykelparkeringar ska olika typer av kampanjer genomföras. Det är lämpligt att även samordna detta med andra genomförda förbättringar som exempelvis upprustning eller utbyggnad av cykelstråk. Exempel på kampanjer kan vara att ha invigning av nya satsningar, bjuda på fika och samarbeta med en cykelhandlare för att erbjuda gratis cykelservice eller rabatter på inköp av cykelrelaterade produkter.

Integrera mobility management i exploateringsprojekt

Ett exempel på hur mobility management kan integreras i planeringen av nya områden, är att staden ställer krav på att byggherrar arbetar aktivt för att påverka resandet som kommer att genereras till och från ett nytt område i hållbar riktning. Det kan då handla om att en byggherre genom olika typer av åtgärder samt kommunikation och kampanjer uppmuntrar till ett hållbart resande hos boende och arbetande. När en exploatör visar intresse för att arbeta för att gynna hållbart resande och minskad efterfrågan på parkering är det även rimligt att diskutera avsteg från parkeringsnormen. Hur stort ett sådant avsteg kan vara beror bland annat på lokaliseringen i förhållande till attraktiv kollektivtrafik, förutsättningar för att cykla och tillgången på bilpool.

I Kvarteret Fullriggaren i Malmö gavs exempelvis byggherrarna en ”rabatt” på parkeringstalet förutsatt att de bland annat säkerställde etablering av en bilpool och inkluderade medlemsavgiften för fem år i alla bostäder och lokaler.

Prioriteringar

Parkering för bil ska i enlighet med plan – och bygglagen ordnas på kvartersmark. Staden är aldrig skyldig att anordna parkering på gatumark. Där detta ändå bedöms som nödvändigt ska prioritering mellan trafikslagen ske i följande ordning i enlighet med trafikstrategin;

1. Gång och cykel
2. Kollektivtrafik
3. Bil

I resvaneundersökningen för Lidingö stad 2013 framgår det att det finns ett tydligt stöd bland invånarna för denna typ av prioritering. 70 % av Lidingös invånare anser att staden bör prioritera kollektivtrafik framför bil och 58 % anser att gång och cykel ska prioriteras framför bil.

Sammanfattning av åtgärder

I Tabell 8 nedan sammanfattas föreslagna åtgärder och vilken inverkan de har på de tre föreslagna övergripande målen för parkeringspolitiken i Lidingö stad.

Tabell 8 Överblick över vilken åtgärd som kan bidra till att uppnå de övergripande målen.

Åtgärd	Ökad andel hållbart resande	Effektivare markutnyttjande	Attraktivare stadsmiljö
Tidsreglering	X	X	X
Reglering för städning och väghållning		X	
Cykelparkeringar av hög kvalitet	X		X
Pendlarparkering för bil	X		
Verka för bilpool	X	X	X
Avgiftsreglering	X	X	X
Boendeparkeringstillstånd	X	X	X
Gemensamma parkeringsanläggningar		X	
Pendelparkering	X		
Mobility management	X	X	X