

Haninge kommun

Trafikutredning Västerhaninge centrum

- Infartsparkeringar



Uppdragsnr: 106 16 78 Version: 1.0
2020-06-05

Uppdragsgivare: Haninge kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson: Johanna Andersson
Konsult: Norconsult AB
Uppdragsledare: Christina Thiel
Teknikansvarig: Marcelo Walter
Handläggare: Petter Streijffert

1.0	2020-06-05	Färdig handling	PETSTR	MARWAL	MARWAL
0.9	2020-05-27	Granskningshandling	PETSTR	MARWAL	MARWAL
0.8	2020-05-18	Granskningshandling	PETSTR	MARWAL	CHRTHI
Version	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt

Detta dokument är framtaget av Norconsult AB som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

Innehåll

1	Bakgrund	5
1.1	Syfte	5
2	Förutsättningar	6
3	Parkeringsutredning	7
3.1	Bil	7
3.1.1	Beräkningsmodellens uppbyggnad	7
3.1.2	Beräkningsmodellen	8
3.2	Cykel	10
3.3	Resultat	10
3.3.1	Bil	10
3.3.2	Cykel	12
4	Diskussion	13

1 Bakgrund

En pågående trafikutredning av Västerhaninge centrum behöver kompletteras med en utredning gällande infartsparkeringar i anslutning till planområdet. För att bestämma behovet av infartsparkeringar i området ska de mallar och föreskrifter som redovisas i *Riktlinjer för infartsparkering*¹ fungera som utgångspunkt. Infartsparkering för bil ska främst, utgöra ett komplement för de kollektivtrafikresenärer som bor i de delar av länet där kollektivtrafikens resandeunderlag inte är tillräckligt, för att erbjuda kollektivtrafik med sådan turtäthet och närhet att det fungerar för resenärens hela resa. Eftersom infartsparkeringar kan ha negativa konsekvenser för den lokala kollektivtrafiken ska konsekvenserna för hela kollektivtrafiksystemet utredas vid ny- och ombyggnation av en infartsparkering.²

Idag finns sammanlagt 334 parkeringsplatser för bil i planområdet som delvis används som infartsparkering. Det finns 399 parkeringsplatser för cyklar varav 248 stycken är under tak, se *Figur 1*.



Figur 1 Parkeringsområden i Västerhaninge centrum

1.1 Syfte

Syftet med utredningen är att kunna redovisa dagens och framtida behov av infartsparkeringar för bil och cykel i Västerhaninge centrum. Utredningen ska dessutom ge förslag på strategisk fördelning av antal infartsparkeringar mellan norra och södra sidan av järnvägen.

¹ Riktlinjer Infartsparkering, Trafikförvaltningen SLL s.6 [2018]

² Haninge parkeringsstrategi s.17

2 Förutsättningar

Utredningen av infartsparkeringar för bil och cykel har utgått från Trafikförvaltningen Stockholms läns landstings (SSL:s) riktlinjer i kombination med tidigare utredningar och dataunderlag. Prognos för framtida behov av infartsparkeringar för bil och cykel har tagits fram utifrån följande punkter:

- SLL:s riktlinjer för infartsparkering, se *Tabell 1* och *2*.
- Antalet påstigande idag samt prognoser för 2030 och 2050 enligt SLL, se *Tabell 3*.
- Platsens förutsättning och roll i upptagningsområdet.
- Befintliga parkeringar som används som infartsparkering idag, se *Figur 1*.

För att kunna göra en korrekt bedömning av behovet för den infartsparkering som kommunen önskar anlägga eller bygga ut ska först en bedömning göras utifrån vilket typfall som råder inom upptagningsområdet enligt SLL:s riktlinjer. I ansökan ska kommunen precisera vilket typfall som avses samt antal nya parkeringsplatser för att ansökan ska ingå i urvalsprocessen. Se de olika typfallen nedan i *Tabell 1*.

Tabell 1 Typfall enligt RiPark

Typfall	Beskrivning	Behov av infartsparkering
1	Bebyggelse inom tätort med längre än 900 meter gångavstånd till en hållplats och med en turtäthet om minst 30 min i högtrafik.	25%
2	Bebyggelse utanför tätort med längre än 900 meter säker gång- eller cykelväg till en hållplats med en turtäthet om minst 30 min i högtrafik.	50%
3	Bebyggelse utanför tätort med längre än 2000 meter från närmsta hållplats med en turtäthet om minst 30 min i högtrafik.	100%

Det föreslagna parkeringstalet för infartsparkeringar för cykel redovisas i *Tabell 2* nedan.

Tabell 2 Riktlinjer för infartsparkeringar för cykel enligt RiPark

Typ av station	Antal cykelplatser per 100 påstigande
Spårtrafikstationer	30–40

En prognos för antalet påstigande 2030 och 2050, i form av procentuell ökning jämfört med 2014, har gjorts av SLL utifrån RUFSS (regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) modeller. Se *Tabell 3*.

Tabell 3 Trafikprognos enligt RUFSS modeller för resandeutveckling

Prognosår	Procentuell ökning av antal påstigande (buss & pendeltåg) jmf. 2014
2030	34%
2050	56%

3 Parkeringsutredning

3.1 Bil

Behovet för infartsparkeringar för bil i Västerhaninge har beräknats med GIS-programmet ArcMap. Beräkningarna har utgått från trafikförvaltningens riktlinjer, *RiPark*, och följande dataunderlag:

- Upptagningsområde
- Befolkningsstatistik fördelat på nyckelområden
- Tätortsgräns
- Tågstationer
- Hållplatslägen med turtäthet
- Bostadsområden

I Västerhaninge är infartsparkeringsbehovet särskilt svårt att avgöra då Västerhaninge är start/slutstation för en del tåg men inte för alla. Detta kan innebära att boende utanför tätorten väljer att ta bilen till Västerhaninge för att på så sätt vara mer flexibla för avgångs- och ankomsttiderna trots att de har en pendeltågsstation som ligger på gång- eller cykelavstånd från sin bostad. Dessutom har Västerhaninge centrum ett stort upptagningsområde, vilket har resulterat att samtliga typfall, enligt *Tabell 1*, råder inom upptagningsområdet och är därför med i beräkningarna.

3.1.1 Beräkningsmodellens uppbyggnad

Beräkningsmodellen har delats upp i tre alternativa scenarier där tågstationerna Krigslida, Tungalsta och Hemfosa har viktats olika. Alternativen tar bland annat höjd för framtida exploateringsplaner runt de övriga stationerna i linje med kommunens översiktsplan samt tillgänglighetsaspekter.³ De tre alternativen presenteras nedan:

Alternativ A – Typfallen följs helt enligt trafikförvaltningens riktlinjer, *Tabell 1*. Det innebär att samtliga boende i upptagningsområdet tillhörande ett typfall beräknas pendla till Västerhaninge station.

Alternativ B – Typfallen följs enligt föreskrifter, se alternativ A, med en adderad buffertzona på 700 meter (fågelväg) kring de övriga tågstationerna i upptagningsområdet: Krigslida, Tungalsta och Hemfosa. Det innebär att boende med mindre än 900 meter till närmaste tågstation inte beräknas ta bilen till Västerhaninge station utan väljer istället närliggande tågstation.

Alternativ C – Typfallen följs enligt föreskrifter med en adderad buffertzona på 700 meter (fågelväg) kring de övriga tågstationerna Krigslida, Tungalsta och Hemfosa, liksom Alternativ B. I detta alternativ beräknas dessutom att en större andel resenärer väljer att nyttja Tungalsta station (med befintlig infartsparkering). Det innebär att viss andel av befolkningen pendlar till Tungalstas infartsparkering istället för Västerhaninge centrum. Andelen har bedömts utifrån tillgänglighetsaspekter, bedömt avståndsförhållande mellan Tungalsta och VHC samt framtida exploateringsplaner i Tungalsta.

Hållplatslägen i upptagningsområdet har plottats och manuellt programmerats med turtäthet vid rusningstrafik. Värden om turtäthet har hämtats från SLL:s tidtabeller. Hållplatser har i modellen kategoriserats utifrån turtäthet med brytgräns på 30 min. Boende på Muskö har inte beräknats med i modellen eftersom de bedöms pendla till närmaste pendeltågstation i Ösmo.

³ Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050, Haninge kommun [2016]

Totalt bor det 22 583 personer i upptagningsområdet enligt befolkningsstatistik (2020-04-22) som tillhandahållits från kommunen. Total befolkningsmängd på fastland, exklusive Muskö med flera, är 21 859 personer.

3.1.2 Beräkningsmodellen

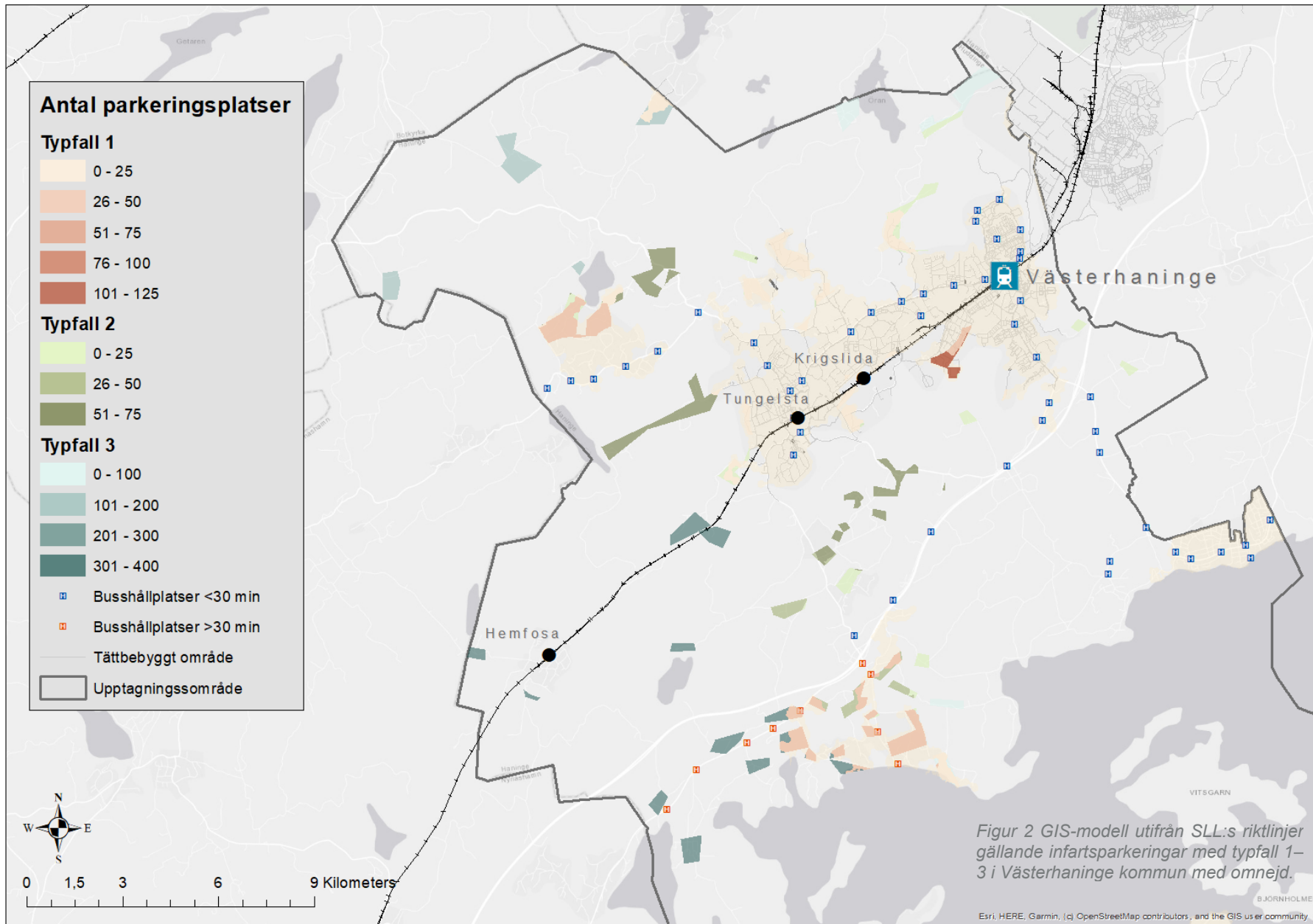
I *Figur 2* presenteras den GIS-modell som ligger till grund för beräkningarna. Utifrån alternativ B redovisas de olika typfallen med dess geografiska läge samt behovet av infartsparkeringar per bostadsområde. Samtliga bostadsområden som illustreras på kartan består av flertalet polygonsammansättningar, vilket betyder att kartan endast illustrerar tyngdpunkten var på behovet av infartsparkeringar är som störst.

En summering av de framräknade värdena i ArcMap visar på att behovet för infartsparkeringar för bil varierar beroende på typfall och valt alternativ. Beräkningen sammanfattas i *Tabell 4*.

Tabell 4 Beräkning av det totala infartsparkeringsbehovet för bil, fördelat på typfall 1–3 och alternativ A-C.

	Typfall 1	Typfall 2	Typfall 3	Summa
A	370	312	683	1365
B	347	304	521	1172
C	319	148	521	988

Beräkningarna visar på att det totala behovet av infartsparkeringar sträcker sig från 988 till 1365 parkeringar beroende på alternativ. Flest infartsparkeringar tillhör typfall 3 (blå), det vill säga befolkning utanför tätort med längre än 2000 meter till närmaste busshållplats med turtäthet mindre än 30 min. För typfall 1 och 2 finns ett behov på cirka 450–700 parkeringar beroende på alternativ.



3.2 Cykel

Trafikförvaltningens föreslagna parkeringstal har använts vid beräkning av antal infartsparkeringsplatser för cykel, se *Tabell 2*. Utifrån prognosvärdena i *Tabell 3* med nollvärde från 2014 års resestatistik har beräkningar gjorts för nuläge (2018), 2030 och 2050. Se *Tabell 5* för resultat.

Tabell 5 Beräkning av antal infartsparkeringar för cykel intill Västerhaninge centrum

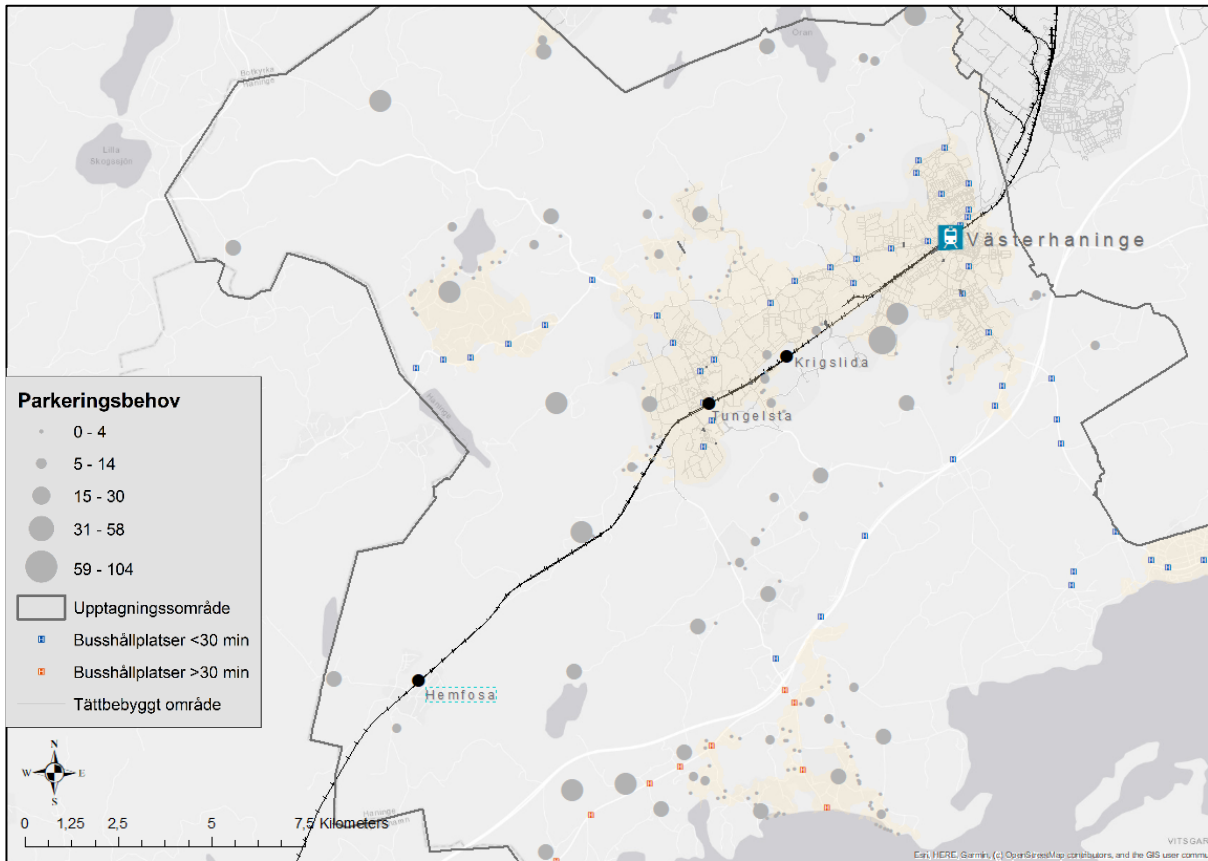
År	Antal påstigande per dygn (pendeltåg)	Antal cykelparkeringar
2018	5 100	1 530–2 040
2030	5 630	1 690–2 250
2050	6 550	1 965–2 620

3.3 Resultat

Utredningen visar, med hjälp av trafikförordningens riktlinjer, att det finns ett ökat framtida behov för infartsparkeringar i Västerhaninge centrum för både bil och cykel. I följande avsnitt redovisas de slutsatser och analyser som gjorts utifrån parkeringsutredningen

3.3.1 Bil

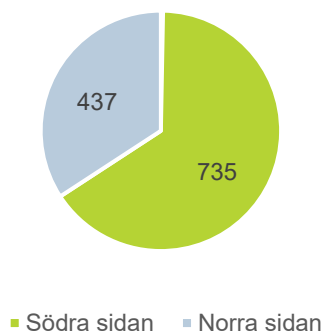
Alternativ B har bedömts vara en lämplig utgångspunkt vid applicering av *RiParks* riktlinjer om infartsparkeringar. Detta då trafikförordningens riktlinjer efterlevs samtidigt som övriga spårstationer räknas likt busshållplatser med turtäthet om <30min, vilket bedöms vara ett rimligt scenario. Med Alternativ B som utgångspunkt har behovet av infartsparkeringar i angränsning till Västerhaninge centrum beräknats uppgå till 1 172 parkeringsplatser. Det skulle innebära att ytterligare 838 parkeringsplatser behöver anläggas utöver de 334 befintliga parkeringarna. Det omfattande behovet av infartsparkeringar för bil i Västerhaninge centrum beror troligtvis på det stora upptagningsområdet som beräkningsmodellen utgått ifrån. I *Figur 3* illustreras de geografiska områden i upptagningsområdet där behovet av infartsparkering är som störst.



Figur 3 Det viktade behovet av infartsparkeringar fördelade på bostadsområden i upptagningsområdet

För att identifiera lämplig placering av infartsparkeringarna har trafikfördelningen från norr respektive söder om stationsområdet beräknats utifrån alternativ B. Resultatet redovisas i Figur 4.

Disponering Söder/Norr om stationen



Figur 4 Disponering av infartsparkeringar söder respektive norr om stationen

Idag är förhållandet mellan parkeringsplatser på södra respektive norra sidan ungefär 20/80. Samnyttjandevinsterna bedöms samtidigt vara större på södra sidan. Behovet av infartsparkeringar bedöms varken öka till 2030 eller 2050. Bedömningen utgår från kommunens framtida exploateringsplaner som främst fokuserar på stationsnära områden, vilket inte skulle påverka RiParks typfall i någon större utsträckning. Prognosen tar även höjd för kommunala, regionala och nationella mål om en minskad framtida biltrafik per capita.

3.3.2 Cykel

Utifrån beräkningarna uppgår behovet till cirka 1100 cykelparkeringar utöver de som finns i dagsläget. Då Haninge kommun har en mycket låg andel resor (2% av arbetspendling) med cykeltrafik, så bör insatser fokusera på att göra stationsläget mer tillgängligt i form av god cykelinfrastruktur i kombination med fler säkra cykelparkeringar i nära stationsläge.

För att uppfylla trafikförvaltningens riktlinjer så ska parkeringen ligga med ett maximalt avstånd på 25 meter från stationsentré. Längre avstånd kan dock accepteras beroende på förhållandena på platsen. I dagsläget ligger cykelparkeringarna på ett avstånd på mellan 25 och 50 meter från stationsentrén. Vid ombyggnad av busshållplatserna bedöms området mellan hållplatsläget och stationsentrén utgöra en lämplig placering för cykelparkering. Den utförda inventeringen av parkeringsplatser och dess beläggningsgrader visar att det finns ett samband mellan beläggning och kvalitet/avstånd till stationen där högre kvalitet och kortare avstånd prioriteras högst. De cykelställ som har tak väljs före de utan tak vid samma avstånd till stationsentré. Tyngdpunkten, om man tittar på beläggningsgrad, är lokaliserad vid planområdets västra sida mot stationsläget. Det finns idag begränsat antal anslutningar för cykel norr om stationen. Det kan dock komma att ändras i framtiden. En etapputbyggnad av cykelparkeringar på norra sidan kan förslagsvis göras i samband med en ny cykelkoppling till Åbylund och Åby. De befintliga cykelparkeringarna på norra sidan bedöms i övrigt vara väl positionerade. Dock bör möjligheterna för cykelparkering i tunneln under pendeltågsstationen och bussterminalen utredas. Detta för att minimera den felparkering som råder enligt inventeringen gjord 2009.⁴ För att göra en mer korrekt bedömning om lämplig placering av cykelparkeringarna kan exempelvis trafikräkningar tillämpas. Med hjälp av cykelflöden kan en uppskattning göras om var parkeringen bör anläggas för att minimera felparkeringar samt obalans i beläggning mellan norra och södra sidan. För att undvika allmän felparkering bör infartsparkeringen placeras på samma sida som cyklisterna anländer från.

Enligt SLL bör samtliga infartsparkeringar förses med ramlåsbara ställ med väderskydd intill stationen. Det bör även erbjudas särskilda cykelparkeringsplatser för lådcyklar och cyklar med cykelkärror, i enlighet med SLL:s riktlinjer. Detta bedöms vara särskilt lämpligt då det planeras för fler förskolor i området.

⁴ Cykelparkera vid pendeltåget, AB Storstockholms Lokaltrafik s.50 [2009]

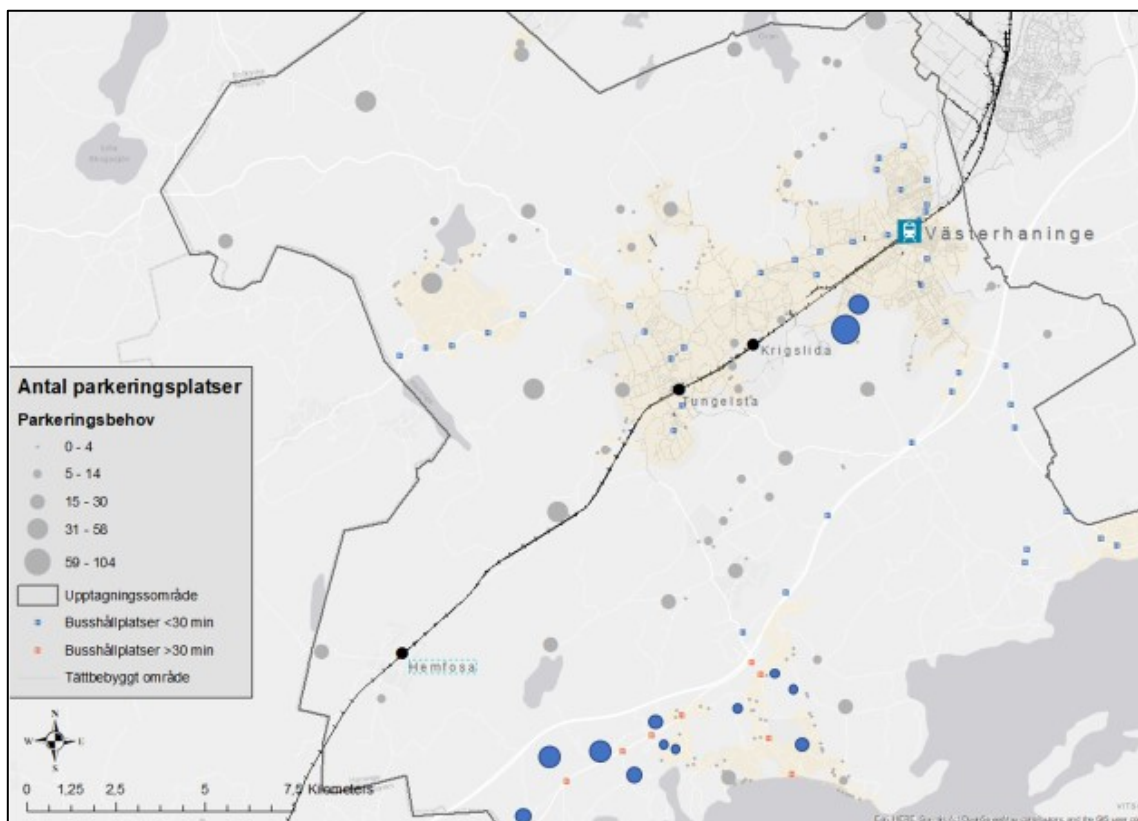
4 Diskussion

Den största utmaningen med beräkningen av infartsparkeringarna vid Västerhaninge centrum är det stora upptagningsområdet som tillämpas. Det beror, som tidigare nämnts, på att vid de övriga stationerna stannar hälften av tågen jämfört med på VHC, vilket troligen bidrar till att fler pendlar till VHC istället för att stanna i exempelvis Tungelsta. Många tar även bilen till VHC framför Tungelsta för att förskola, skola och service ligger på vägen eller angränsar till Västerhaninge Centrum.

Beräkningarna utgår från att samtliga boende tillhörande ett typfall uteslutande pendlar via VHC till annan ort. Det finns dock skäl att tänka att det finns andra destinationsmål än de tillhörande stationslägena. Beräkningarna är således förenklade i enlighet med de tillämpade riktlinjerna och kan därför ligga i överkant. Alternativen A-C är ett sett att försöka bygga en mer tillförlitlig modell som tar höjd för framtida exploatering och förväntade resmönster. Då nyckelområdena med befolkningsstatistiken täcker stora områden finns det endast möjlighet till generella analyser vilket försvårar analysen om vilken geografisk tyngdpunkt de olika typfallen har. Det är enligt föreskrifterna rekommenderat att beräkna infartsparkeringarna utifrån endast ett typfall. Beräkningsmallen som föreslås i föreskrifterna upplevs således mer inriktade på mindre infartsparkeringar vid tätorters utkant snarare än större järnvägsstationer med stora upptagningsområden.

Det bedöms finnas lokala nyttor med ökat antal infartsparkeringar. Däribland ett ökat underlag för handel och service och möjlighet till samnyttjande med andra verksamheter. Det kan konstateras att det är en stor fördel om flera verksamheter samnyttjar samma parkeringsyta då det i slutändan kräver färre parkeringsplatser beroende på samnyttjande motpart. Det bedöms i detta fall troligtvis finnas goda möjligheter för samnyttjande eftersom den höga beläggningen för pendlarparkeringen och beläggningen på handelsparkeringarna inte sammanfaller helt samt att placeringen av parkeringsplatserna är fördelaktigt i förhållande till stationsläget. Efter samråd med kommunen bedöms dessutom antalet arbetspendlande till och från VHC som även utför ärenden i anslutning till stationen vara stort. Sammantaget bedöms möjligheterna för samnyttjande mellan handel och arbetspendling goda och kan motivera en reduktion av det totala antalet infartsparkeringar för området. Det bedöms därför också finnas goda möjligheter för samverkan med byggaktörer och andra privata aktörer vid etablering av Västerhaninge centrum. De negativa konsekvenser som kan uppstå är ökad biltrafik, ökat buller och utsläpp med en ökad miljöpåverkan som följd. Dessutom innebär det stora, otrygga, hårdgjorda ytor i centralt läge som medför kostnader för anläggning, drift och underhåll. Ytbehovet av bilparkeringar kan också vara skäl till att se över antalet infartsparkeringar ytterligare. En genomsnittlig bilplats (inklusive utrymme för tillfart och manövrering) vid skånska tågstationer upptar lika stor yta som 15 cykelplatser.⁵ Ett sätt att minska behovet av infartsparkeringar för bil kan vara att öka turtätheten vid rusningstrafik för busslinje 843 och 847 mot Söderby. Ett annat sätt är att tillgodose kollektivtrafik till bostadsområdet strax väster om Ribbyberg. De två åtgärderna, tillsammans, bedöms potentiellt minska det beräknade behovet av infartsparkeringar med upp till 500 parkeringsplatser i Västerhaninge centrum, se *Figur 5*. För åtgärden väster om Ribbyberg finns det idag planer för en bussgata i området Nedersta Skarplöv. Det skulle direkt potentiellt kunna minska behovet med 150 infartsparkeringar förutsatt att de nya hållplatslägena omfattar befintligt bostadsområde (max 700 meters gångavstånd).

⁵ Parkering - Pendlarparkeringar, Region Skåne [2019].



Figur 5 Föreslagna åtgärder för att minska behovet av infartsparkeringar i upptagningsområdet. Blå prick = omfattas av eventuell åtgärd.

Tidigare studier av AB Storstockholms lokaltrafik (1999) visar att majoriteten av resenärerna som nyttjar befintliga infartsparkeringar hade valt att cykla eller åkt kollektivt till stationen/hållplatsen om parkeringsmöjligheten inte fanns i samma utsträckning.⁶ Flera andra studier redovisar erfarenheten att attraktiva pendlarparkeringar riskerar leda till ökad biltrafik. Detta eftersom de gör det smidigare att resa med bil en del av resan, vilket lockar även de som tidigare rest kollektivt, gått eller cyklat till stationen eller hållplatsen. För att pendlarparkeringar ska bidra till en minskad biltrafik måste de därför kompletteras med andra åtgärder, till exempel ett förbättrat, anslutande gång- och cykelvägnät.⁷

Infartsparkeringar för cykel skiljer sig från andra typer av cykelparkeringar. Framförallt finns det avsaknad av korttidsparkering då det kan antas att de flesta parkerar sin cykel i omkring 9 timmar (en hel arbetsdag). Vid långtidsparkering kan man även acceptera längre avstånd så länge man också ökar kvalitén på parkeringen.⁸ Detta kan man exempelvis göra med säkrare parkering och väderskydd. Det finns många olika undersökningar och rekommendationer om hur nära målpunkten som cykelparkeringen bör placeras. Norska cykelhandboken⁹ rekommenderar att inte placera cykelparkeringar längre bort än 25 meter från målpunkten, Cycling Embassy of Denmark¹⁰ föreslår max 100 meter från perrongen vid långtidsparkering.¹¹ Men oavsett vilka riktlinjer som följs är det viktigt att placera cykelparkeringarna så nära stationsläget som möjligt för att göra cykeln till ett konkurrenskraftigt transportmedel. Samnyttjande av cykelparkeringar generellt är svårare än för bilparkering då cykelparkeringarna behöver placeras närmare verksamheterna för att vara effektiva. Det finns därför utmaningar med att samla cykelparkeringar vid en gemensam punkt som exempelvis kan nyttjas av

⁶ Riktlinjer Infartsparkering, Trafikförvaltningen SLL s.7 [2018]

⁷ Planera för attraktiv parkering, Region Skåne [2019]

⁸ GCM-handbok, SKL/Trafikverket s.127 [2010]

⁹ Sykkelhåndboka, Statens vegvesen [2014]

¹⁰ Bicycle parking manual, The Danish Cyclists Federation [2008]

¹¹ AB Storstockholms Lokaltrafik – SL och Länet (2014)

såväl handel som pendling. Det kan dock vara möjligt för viss samnyttjande vid resecentrum som VHC där verksamheterna och stationen är placerade mycket nära varandra.

Den fasta parkeringsnormen som använts i föreliggande utredning kan diskuteras då den inte ser till de lokala förutsättningarna. Parkeringsnormen kan skilja sig kraftigt mellan olika kommuner och länder. Ett jämförande exempel är Flemmingsbergs station och Lunds station som båda har ca 10 000 påstigande per dag och där Flemmingsberg har 140* parkeringsplatser och Lund 3 500 parkeringsplatser i anslutning till stationsläget.¹² Enligt SLLs riktlinjer för infartsparkeringar ska antalet cykelparkeringar motsvara 30-40% av antalet påstigande under en dag. Motsvarande siffra i Trafikverkets stationshandbok är 15%-20% och i dansk cykelplaneringshandbok 10–30%. SLLs riktlinjer ligger något över både Trafikverkets och de danska riktlinjerna, se *Tabell 6*.

Tabell 6 Rekommenderat antal infartsparkeringar för cykel utifrån olika riktlinjer

Parkeringsnorm	Antal cykelparkeringsplatser (2018)	Antal cykelparkeringsplatser/påstigande
SLL ¹³	1530–2040	30–40%
Trafikverkets stationshandbok ¹⁴	765–1020	15–20%
Dansk cykelplaneringshandbok ¹⁵	510–1530	10–30%

Endast 2% av Haningeborna arbetspendlar med cykel och inte mer än 3% av den totala färdmedelsfördelningen för vardagsresor i kommunen består av cykeltrafik.¹⁶ Den låga andelen cykeltrafik i kommunen kan i sig vara argument för att det inte finns något större behov av fler cykelparkeringar i VHC i dagsläget. Det blir dock kontraproduktivt om man dessutom ser till kommunala, regionala och nationella mål om en framtida ökning av cykeltrafiken. Dessutom, enligt den regionala cykelplanen för Stockholms län, är utbyggnad av cykelparkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter den åtgärd som bedöms vara till gagn för flest resenärer fram till år 2030.¹⁷

* Det planeras för ett underjordiskt cykelgarage för ca 3 500 cyklar och tillhörande cykelservice i Flemingsberg (2035)¹⁸

¹² Cykelparkering vid resecentrum, Trafikverket [2010]

¹³ Riktlinjer Infartsparkering, Trafikförvaltningen SLL [2018]

¹⁴ Cykelparkering vid resecentrum, Trafikverket [2010]

¹⁵ Cykelparkeringshåndbog, Dansk Cyklist Forbund [2007]

¹⁶ Trafikstrategin för Haninge 2018 samt SL-fakta i länet [2017]

¹⁷ Riktlinjer Infartsparkering, Trafikförvaltningen SLL s.7 [2018]

¹⁸ 0 av 22 utlovade cykelprojekt har färdigställts, Huddinge Direkt [12 apr. 2019]