

# PARKERINGSNORM

**KS 2019:32**

Antagen av KS 2019-06-04 § 19

## **FÖRORD**

Nykarvans kommuns parkeringsnorm är ett verktyg för planering av parkering i kommunen och ska fungera som stöd inför beslut i detaljplan- och bygglovsskede. Parkeringsnormen ska ge en systematik och vara ett stöd i arbetet med framtagande av parkeringstal som stödjer kommunens långsiktiga och övergripande mål om samhällets utveckling.

Parkeringsnormen anger parkeringstal för bil och cykel vid ny- eller ombyggnation av flerbostadshus och småhus. Parkeringsnormen ger också förslag på tillvägagångssätt för att sänka parkeringstal genom så kallade flexibla parkeringstal.

**Antagen av Kommunstyrelsen, 2019-06-04**

## **SAMMANFATTNING**

Parkeringsnormen ska säkerställa att parkering anordnas på ett sätt som bidrar till kommunens övergripande mål i ÖP och Vision 2035, samt att tillräckligt antal parkeringsplatser anordnas. Normen ska vara vägledande för antalet bil- och cykelparkeringar vid nya bostäder i detaljplanering och bygglovsprövning. Parkeringsnormen kommer att fungera som en utgångspunkt för de förhandlingar med byggherrar som normalt äger rum i plan- och bygglovsärenden. Dessutom bidrar parkeringsnormen till att uppfylla kommunallagens krav på likabehandling av kommunens aktörer i förhandling vid bygglovsfrågor.

Parkeringsnormen grundas i en analys av kommunens förutsättningar med inspiration från angränsande kommuner och ett antal jämförelsekommuner som bedöms ha liknande förutsättningar. Normen är utformad med flexibla parkeringstal, vilket innebär att antalet parkeringar som krävs kan minskas om exploatören genomför mobilitetsåtgärder. En mobilitetsåtgärd syftar till att underlätta resande utan egen bil, exempelvis åtgärder för att främja cyklande och kollektivtrafikresande. Normen för flerbostadshus utgår ifrån bruttoarean, BTA, vilket innebär att normen kan tillämpas i detaljplaneskedet även om lägenhetsfördelningen inte är färdig. För småhus baseras normen för bilparkering på antal lägenheter oavsett storlek. Normen är zonindelad utifrån närheten till Nykvärns station, maximal reducering av p-talen är endast möjliga inom 1 km från stationen.

**INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

1. Inledning .....	7
1.1 Syfte .....	7
1.2 Lagar och regler .....	7
1.3 Mål med parkeringsnorm.....	8
2. Trender och utveckling .....	9
2.1 Parkeringsnormer i förändring.....	9
2.2 Flexibla parkeringstal .....	10
2.2.1 Samnyttjande av parkering.....	11
3. Utgångspunkter .....	13
3.1 Nykvarn i ett sammanhang.....	13
3.2 Tillgänglighet .....	14
3.2.1 Kollektivtrafik .....	14
3.2.2 Cykel .....	14
3.3 Resvanor .....	15
3.4 Bilinnehav .....	16
3.5 Boendeformer och boendetäthet.....	17
3.6 Service och målpunkter.....	17
4. Parkeringstal.....	19
4.1 Inledning.....	19
4.2 Metod.....	19
4.3 Cykel.....	19
4.4 Bil.....	20
4.5 Flexibla parkeringstal - reducering av parkeringstalen för bil.....	21
4.6 Särskild utredning.....	23
4.7 Exempel på tillämpning .....	23
4.7.1 Flerbostadshus.....	23
4.7.2 Småhus .....	23
5. Uppföljning.....	24
5.1 Metod för uppföljning.....	24
6. REFERENSER .....	25



**DEFINITIONER**

Bilnehav	Andelen bilar per 1000 invånare. Avser fysiska personer.
BTA	Bruttoarea. Arean av samtliga våningsplan, begränsad av omslutande byggnadsverks utsida.
Flerbostadshus	Flerbostadshus avser bostadsbyggnader innehållande tre eller flera lägenheter inklusive loftgångshus (definition från SCB).
Flexibla parkeringstal	Möjlighet att anpassa parkeringstal, till exempel genom närhet till kollektiva färdmedel, geografiskt läge i förhållande till målpunkter etc.
Mobilitetsåtgärd	Åtgärd för att underlätta resande utan egen bil. Exempelvis åtgärder för att främja cyklande och kollektivtrafikresande.
Parkeringsnorm	Regelverk som styr parkeringsutbudet i samhällsplaneringen.
Parkeringsköp	När kommunen beviljar att en byggherre betalar för att parkeringsplatser upplåts utanför den egna fastigheten som sedan kan hyras av de boende.
Parkeringsstrategi	Inriktning om hur parkeringar ska tas om hand i samhällsplaneringen samt hur parkeringar kan bidra till kommunens långsiktiga mål.
Parkeringstal	Det antal parkeringsplatser som exploatörer och byggare ska tillgodose vid nybyggnation, ombyggnation etc.
Restidskvot	Ett mått på hur attraktiv kollektivtrafiken är i förhållande till bilen utifrån restid. Restidskvoten anger restiden för kollektivtrafik dividerat med restiden för bil.
Småhus	Småhus avser friliggande en- och tvåbostadshus samt par-, rad- och kedjehus (definition från SCB).

## 1. Inledning

Parkeringar påverkar i stor utsträckning samhällsplaneringen och är ett styrmedel för att långsiktigt påverka resmönster. För att uppnå de strategiska målen inom Nykarvns kommuns samhällsutveckling behöver frågan om parkering behandlas integrerat i den övergripande planeringen. Ambitionen att minska bilanvändandet behöver vägas mot det faktiska behovet och det har tidigare saknats styrdokument i detta arbete. Denna parkeringsnorm är framtagen i samverkan med politiker och tjänstemän inom Nykarvns kommun för att ge en likriktning i arbetet med parkeringsfrågor.

### 1.1 Syfte

Syftet med denna parkeringsnorm är att säkerställa att parkering anordnas på ett sätt som bidrar till kommunens övergripande mål, uttryckta i ÖP och Vision 2035, samt att tillräckligt antal parkeringsplatser anordnas. Normen ska vara vägledande i detaljplanering och bygglovsprövning för bostäder inom kommunen. Genom att arbeta efter en enhetlig princip och bedömning ska också en förutsägbarhet uppnås för exploatörer och byggherrar. I normen presenteras exempel på strategier för sänkta parkeringstal.

### 1.2 Lagar och regler

Plan- och bygglagen (PBL) beskriver hur parkeringsfrågan ska tas om hand av kommunen. Det är inget krav att kommunen ska tillhandahålla parkeringar men kommunen har det övergripande ansvaret för parkeringssituationen.

PBL 4 kap 13 §

I en detaljplan får kommunen bestämma:

1. de krav i fråga om att ordna utrymme för parkering, lastning och lossning som behövs med hänsyn till 8 kap. 9 § första stycket 4,
2. placeringen och utformningen av parkeringsplatser, och
3. att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering

Vidare föreskrivs:

PBL 8 kap 9 §

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som innehåller en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering enligt första stycket 4, ska man i första hand ordna friyta.

### **1.3 Mål med parkeringsnorm**

I kommunens översiktsplan och Vision 2035 redovisas de visioner och strategiska mål som är vägledande för Nykarvans framtida utveckling. Parkeringsnormen har till uppgift att stödja dessa dokument och konkretisera mål kopplade till parkering.

#### *Målet med parkeringsnormen är:*

- Skapa ett systematiskt arbetssätt kring parkeringsfrågan vid ny- och ombyggnation i Nykarvans kommun
- Bidra till Nykarvans övergripande mål om ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart byggande samt en övergång till ett mer hållbart resande
- Framtagande av vägledande parkeringstal för bil och cykel i detaljplane- och bygglovsskede för flerbostadshus och småhus
- Ge möjlighet till flexibilitet i parkeringstal där det finns attraktiva alternativ till bilresande

I Nykarvans kommuns översiktsplan (antagen 2014) samt Vision 2035 anges följande med koppling till parkering och behovet av resor med bil och cykel:

#### *Stadsutveckling*

- I Nykarvaren erbjuder vi attraktiva boenden för människor i alla åldrar (Översiktsplan)
- Ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar utbyggnad av bebyggelse i Nykarvans kommun ska samlas i stråk som ska försörjas med infrastruktur (Översiktsplan)

#### *Resande*

- Det är bekvämt och funktionellt att ta sig till och från Nykarvaren. Tillgängligheten till stationen är bra med en kombination av pendlarparkeringar och kundparkeringar för butikerna (Översiktsplan)
- Nykarvaren är ännu närmare Stockholm, Södertälje, Eskilstuna och Strängnäs genom goda förbindelser med kollektiv- och biltrafik. (Vision 2035)
- År 2035 har möjligheterna att cykla i Nykarvaren utvecklats. Det har minskat bilberoendet och fört oss närmare grannkommunerna (Vision 2035)
- Arbets- och fritidsresor ska underlättas genom förbättrad kollektivtrafik med tåg och buss samt bättre pendlarparkeringar för bilar och cyklar (ÖP 2014)
- Fler använder tåg och buss istället för bil (ÖP 2014)



## 2. Trender och utveckling

### 2.1 Parkeringsnormer i förändring

För tillfället pågår arbete i flera kommuner med att ta fram nya och revidera nuvarande parkeringspolicys eller parkeringsnormer. Trenden är att flera kommuner lämnar fasta p-normer och istället inför flexibla parkeringstal som kan variera utifrån både geografiskt område och tillgänglighet men också med möjlighet att ytterligare minska behovet av parkering genom att erbjuda alternativa mobilitetstjänster.

Det finns många exempel på hur olika kommuner arbetar med parkeringspolicys, normer och parkeringstal. Det finns ingen given modell som passar alla kommuner, det viktiga är att se på den enskilda kommunens specifika förutsättningar utifrån mål, tillgänglighet, geografi och önskad utveckling. Forskning, erfarenheter och kunskap om parkering, trafik och resvanor tillsammans med goda exempel från andra kommuner lägger grunden till ett framgångsrikt arbete med parkeringsnorm och parkeringstal. Nedan visas exempel på hur ett antal kommuner har beskrivit sina parkeringstal.

Kommun	P-tal bil	P-tal cykel	Flexibla P-tal	Bilnehav/1000 inv. år 2017	Övrigt
Södertälje	0,45-1,15/lgh	1,55-3,55/lgh	Ja	445	Parkeringsköp
Gnesta	1,2/lgh	Nej	Nej	513	
Strängnäs	11/1000m <sup>2</sup> BOA	Nej	Nej	529	BOA=Boarea

Tabell 1. Parkeringstal i grannkommunerna

Kommun	Befolkning	P-tal bil	P-tal cykel	Flexibla p-tal	Bilnehav/1000 inv. år 2017	Övrigt
Tranemo	11 831	1,0/lgh	1,5/lgh	Nej	587	
Strömstad	13 112	1,0/lgh	1,5/lgh	Delvis	555	Parkeringsköp
Tibro	11 120	1,0/lgh	Nej	Nej	549	
Vimmerby	15 726	11/1000m <sup>2</sup> BOA	Nej	Nej	596	
Nybro	20 406	0,9/lgh	1,1/lgh	Nej	550	

Tabell 2. Parkeringstal i några liknande jämförelsekommuner.



Figur 1. Parkerade bilar vid Nykvärns station. Foto: COWI

## **2.2 Flexibla parkeringstal**

De senaste åren har flera kommuner börjat använda sig av flexibla parkeringstal. Flexibla parkeringstal innebär att exploitören erbjuds anlägga ett lägre antal parkeringsplatser än rådande parkeringsnorm med motprestationen att exploitören utför åtgärder för att minska parkeringsbehovet vid bostaden. Det kan exempelvis handla om att förenkla för alternativa färdssätt som gång, cykel och kollektivtrafik genom att bygga bra cykelparkering. Avsikten är att minska bilresandet vilket ofta är en del i kommunens miljö- eller trafikmål och som tidigare nämnts har Nykvarn likartade mål. Ett minskat antal parkeringsplatser innebär en subventionering för exploitören då anläggningskostnaderna sjunker och kommunen får i gengäld en vinst i att fler invånare väljer hållbara transportmedel framför bilen. Grundtanken bakom flexibla parkeringstal är att de boende efterfrågar flexibilitet eller tillgänglighet till vissa målpunkter, inte per definition bilparkering.

Det finns en rad olika mobilitetsåtgärder som kan ge reduktion av parkeringsplatser, oftast i form av att ett procenttal dras ifrån det ursprungliga parkeringstalet. Vad vissa kommuner anser vara åtgärder som ger reduktion kan vara kravställt i andra kommuner, exempelvis cykelparkering med möjlighet att låsa fast ramen. Olika former av cykelåtgärder är det vanligaste exemplet för reducerat p-tal. Exempel på cykelåtgärder är laddmöjligheter för elcykel, cykelförråd med service, lådcykelpool, omklädningsrum med dusch eller tillgång till tryckluft. Bilpool är den näst vanligaste åtgärden. (Flexibla parkeringstal i stadsmiljöavtal, 2017). Andra mobilitetsåtgärder skulle kunna vara att kampanja för kollektivtrafik, samåkning, resfria möten, flexibla arbetstider samt distansarbete. En tydlig fördel med nybyggnation vid större stadsbyggnadsprojekt är att parkeringsytor, bil- och cykelpool kan utnyttjas gemensamt.

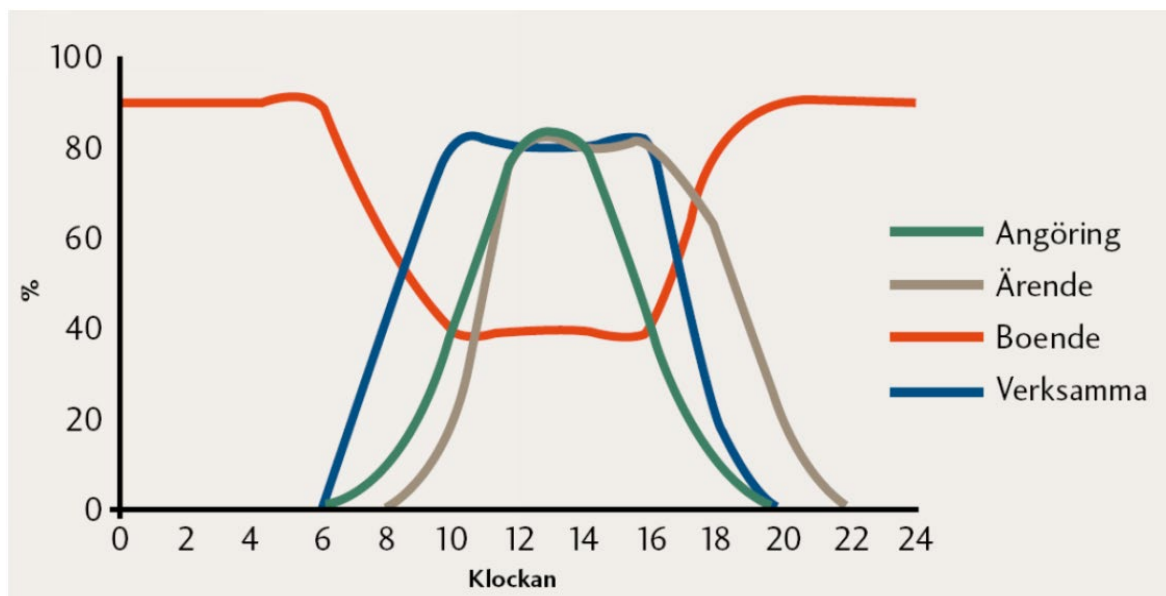
Flexibla parkeringstal är även applicerbart vid nybyggnation av verksamheter eller verksamheter som står inför en förändringssituation. Då kan en reduktion bli möjlig om exploatören säkerställer att hyresgästerna/arbetsgivarna tar fram en grön resplan. En grön resplan är till för trafikintensiva verksamheter som företag, skolor, sjukhus och evenemang och är ett åtgärdspaket som uppmuntrar mer hållbara färdmedelsval samt verkar för att minska ensamåkning i bil bland de anställda och/eller besökande. Exempel på åtgärder kan vara kollektivtrafik-, gå- och cykelkampanjer som genomförs årligen, inga subventioner eller fördelar ges till biltrafiken

Reduktionen bedöms ofta från fall till fall och ju fler och mer långsiktiga åtgärder exploatören förverkligar, desto större reduktion görs vanligtvis. Ett långsiktigt avtal eller en avsiktsförklaring mellan kommunen och exploatören kan upprättas där exploatören garanterar att den gröna resplanen tas fram och att beteendepåverkande åtgärder kommer att genomföras kopplat till fastighetens hyresgäster. Avtalet kan garantera att detta även rör framtida hyresgäster under hela avtalstiden.

### *2.2.1 Samnyttjande av parkering*

En arbetsplatsparkering utnyttjas i regel sällan optimalt under dygnet, ofta endast en tredjedel så många timmar som en välbesökt parkering på en centrumgata. Genom att bilister samnyttjar parkering kan behovet av parkeringsplatser minska. För att samnyttjandet av parkering ska fungera är en förutsättning att användargrupperna har olika parkeringsbehov fördelat över dygnet, oftast är detta i tätorters centrala delar där olika verksamheter finns på en mindre yta där det föreligger rimliga gångavstånd. I de fall en bilist hyr en bilplats så reserveras inte en specifik plats för denne, utan istället söker bilisten en ledig plats inom en eller flera parkeringar.

För att beräkna samnyttjande behövs kunskap om beläggningen för de olika användargrupperna under dygnets timmar. I figuren nedan visas ett genomsnitt för olika användargrupper. Notera att ingen av användargrupperna uppgår till fullbeläggning.



Figur 2. Beläggning på parkeringar över tid, genomsnitt olika användargrupper.

Källa: Handlingsplan för Parkering Örebro kommun 2013

För att räkna ut behovet av parkeringsplatser vid samnyttjande görs en beräkning i tre steg:

*Steg 1 – Bruttoantalet bilplatser för respektive lokal och funktion bestäms enligt norm.*

*Steg 2 – Bedömning görs för parkeringsbeläggning för respektive lokal och funktion under olika tidsintervall.*

*Steg 3 – Den största samtidiga beläggningen beräknas och blir dimensionerande för antalet parkeringsplatser.*

Om exempelvis ett flerbostadshus kräver 100 parkeringsplatser enligt normen och en större verksamhet intill har ett behov av samma antal platser skulle ett samnyttjande vara lämpligt istället för att anlägga samtliga av dessa 200 parkeringsplatser. Utifrån ovanstående figur är den största samtidiga beläggningen för dessa funktioner mellan kl. 10-16, när bostadsparkeringen beräknas vara belagd till omkring 40 % (40 platser) samtidigt som verksamheterna beräknas ha en beläggning på 80 % (80 platser) under samma tidsintervall. Således är det faktiska behovet endast som mest ca 120 platser. Det bör dock hållas i åtanke att säsongsvariationer kan förekomma.

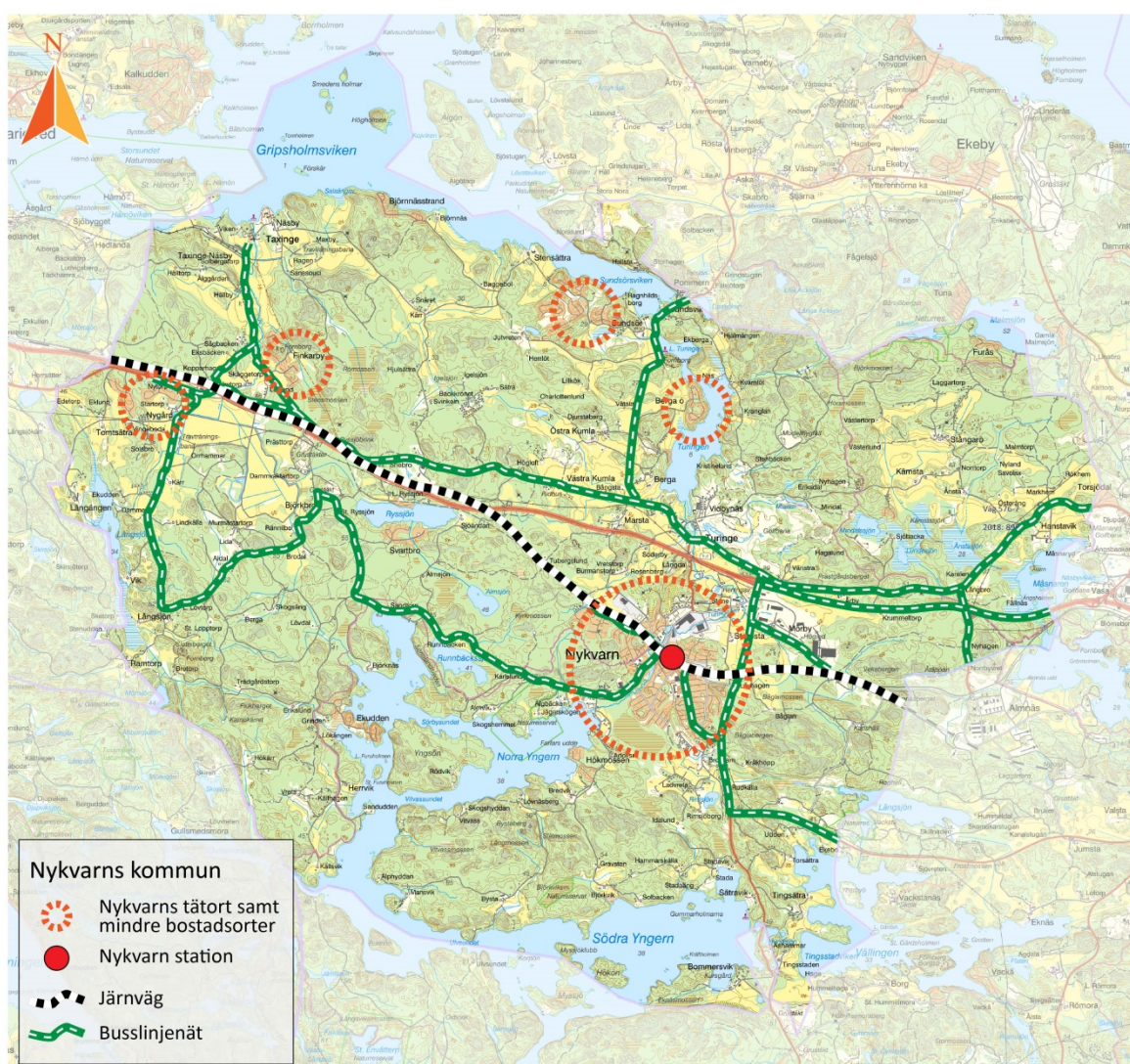
### 3. Utgångspunkter

I det här kapitlet beskrivs de faktorer som bedöms påverka behovet av parkeringar; den totala tillgängligheten, boendeformer, bilinnehav och resvanor.

#### 3.1 Nykvarn i ett sammanhang

Nykvarn är en ung kommun som bildades år 1999 efter en delning från Södertälje. Kommunen hade närmare 10900 invånare i slutet av år 2018 och planerar att växa en hel del de kommande 20 åren.

Nykvarns kommun ligger längs med E20 i utkanten av Stockholms län på cirka fyra mils avstånd från huvudstaden. Kollektivtrafiknätet sträcker sig till de större bostadsorterna men då stor del av kommunen består av landsbygd är biltätheten hög. Kommunen är belägen väster om Södertälje och mellan de båda tätorterna är det en dryg mils avstånd. Genom tätorten passerar Svealandsbanan som förser kommunen med tågtrafik. Väster om Nykvarn befinner sig grannkommunerna Gnesta och Strängnäs.



Figur 3. Karta över Nykvarns kommun

## 3.2 Tillgänglighet

### 3.2.1 Kollektivtrafik

Till Nykvärn leder både buss och tåg. Via Svealandsbanan nås Eskilstuna i väst och Stockholm i öst på 30 minuter med SJ:s regionaltåg. Det finns även möjlighet att ta sig till kommunen med SL-kort då bussar trafikerar sträckan Södertälje-Nykvärn. Resan mellan centrala Nykvärn och centrala Södertälje tar cirka 30 minuter. Inom kommunen går ytterligare SL-busslinjer.

Att resa mellan Södertälje och Nykvärn med buss tar förhållandevis lång tid jämfört med bil då bilresan beräknas ta 16-22 minuter beroende på tid på dygnet (Google maps). Restidskvoten för sträckan med buss landar på ca 1,4 till uppemot 1,9 jämfört med om samma resa görs med bil. Restidskvoten är då beräknad utan väntetid och gångtid till buss, samt utan tid för att parkera med bil, skulle dessa parametrar räknas in skulle resultatet troligen bli avsevärt högre än så. Även i trafikförvaltningens resvaneundersökning presenteras restidskvot mellan bil och kollektivtrafik för resor med mål i länet. En vardag är den genomsnittliga restiden för dessa resor med bil 25 minuter medan de med kollektivtrafik uppgår till 66 minuter. Restidskvoten är således 2,6 och påvisar att det är än mer fördelaktigt att välja bilen jämfört det tidigare exemplet (SLL, 2016).



Figur 4. Buss 780 på Järnavägen i Nykvärn. Foto: COWI

### 3.2.2 Cykel

Inom Nykvärns tätort är cykelvägnätet väl utbyggt, speciellt söder om järnvägen. Samtliga av kommunens skolor nås via separat gång- och cykelväg. Utanför tätorten finns endast ett fåtal

sträckor med separat gång- och cykelväg och ett sammanhängande nät mellan tätorten och övriga kommundelar är således bristfälligt.

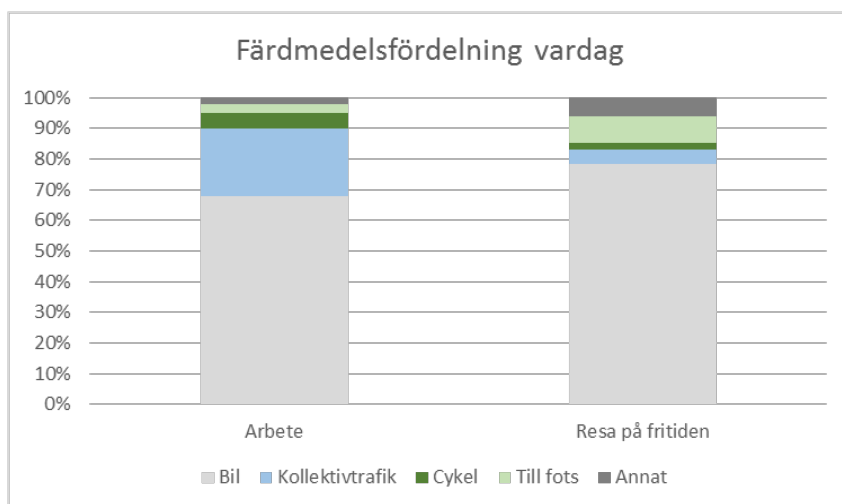
I Cykelplanen för Nykvarn föreslås nya gång- och cykelvägar som bland annat leder västerut mot Strängnäs kommungräns, norrut mot Sundsvik och Stensättra, samt till Södertälje kommun både österut via Mörby samt söderut förbi sjön Yngern (Nykvarns kommun, 2015).

### 3.3 Resvanor

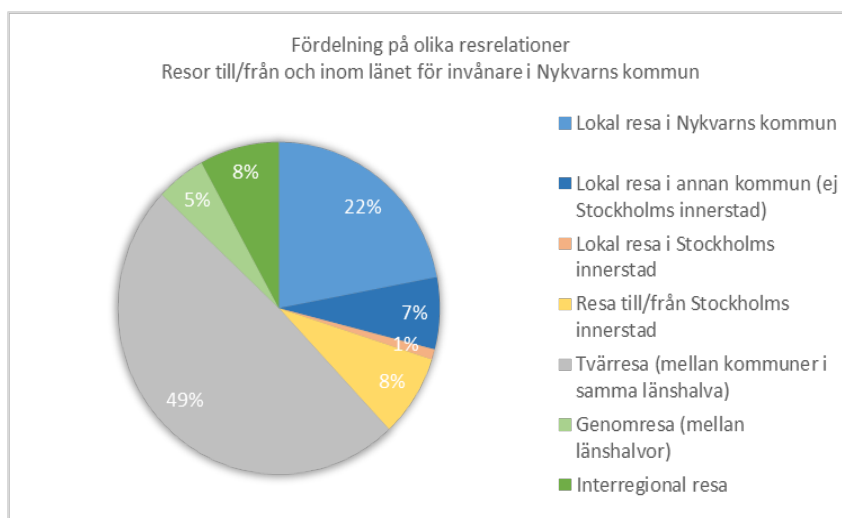
Nykvarn har ett strategiskt läge i Mälardalen och Stockholmsregionen med en stor andel utpendlare till närliggande kommuner, närmare 65 % i arbetsför ålder, enligt siffror från SCB år 2017 (SCB, 2016). En knapp fjärdedel, 24 %, både arbetar och bor i kommunen. Även inpendlingen är viktig och kommer förstärkas ytterligare i takt med att centrala Nykvarn och Mörby industriområde byggs ut.

Nykvarn är en landsbygdskommun och kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen, främst p.g.a. relativt få avgångar i kombination med långa restider inom och ut från kommunen. Undantaget är regionaltåget som stannar vid Nykvarns station och som är viktig för arbetspendling.

Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting genomförde år 2015 en resvaneundersökning för länets alla kommuner. I denna bekräftar bilden av Nykvarn som en starkt bilberoende kommun. Nära 70 % av arbetsresorna görs med bil medan 17 % av resorna sker med kollektivtrafik och då främst tåget. På fritidsresor vardag och helg dominerar bilresorna än mer (SLL, 2016).



Figur 5. Färdmedelsfördelning vardag. Källa: Resvanor i Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen SLL.



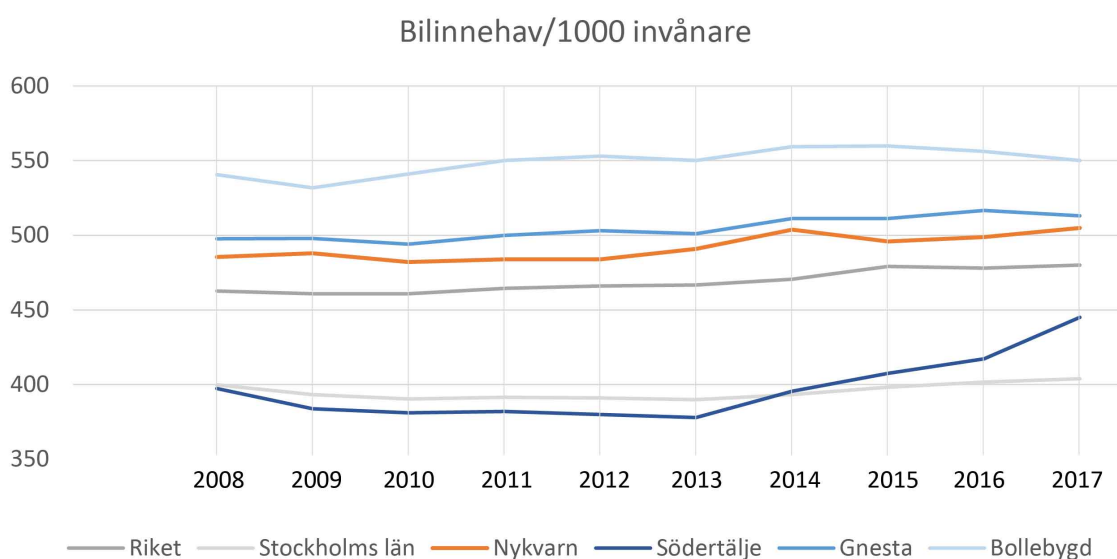
Figur 6. Fördelning på olika reserelationer för invånare i Nykarvans kommun.

Källa: Resvanor i Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen SLL.

### 3.4 Bilinnehav

I Nykarvans kommun var bilinnehavet vid årsskiftet 2017/2018 505 bilar per 1000 invånare. I diagrammet nedan visas hur bilinnehavet förändrats under en tioårsperiod där Nykarv jämförs med genomsnittet för riket och Stockholms län, grannkommunerna Gnesta och Södertälje samt jämförelsekommunen Bollebygd som i flera avseenden liknar Nykarv. Grannkommunen Södertälje har markant lägre bilinnehav vilket skulle kunna förklaras av att där finns snabbare förbindelser mot Stockholm med kollektivtrafiken. Gnesta kommun ligger däremot något över Nykarv.

Nykarvans kommun hade det fjärde högsta totala antalet personbilar enligt bilregistret per 1000 invånare i Stockholms län år 2017. I statistiken för personbilar ägda av fysiska personer ligger Nykarv högst i Stockholms län. (SCB, 2018)



Figur 7. Jämförelse i bilinnehav per 1000 invånare.



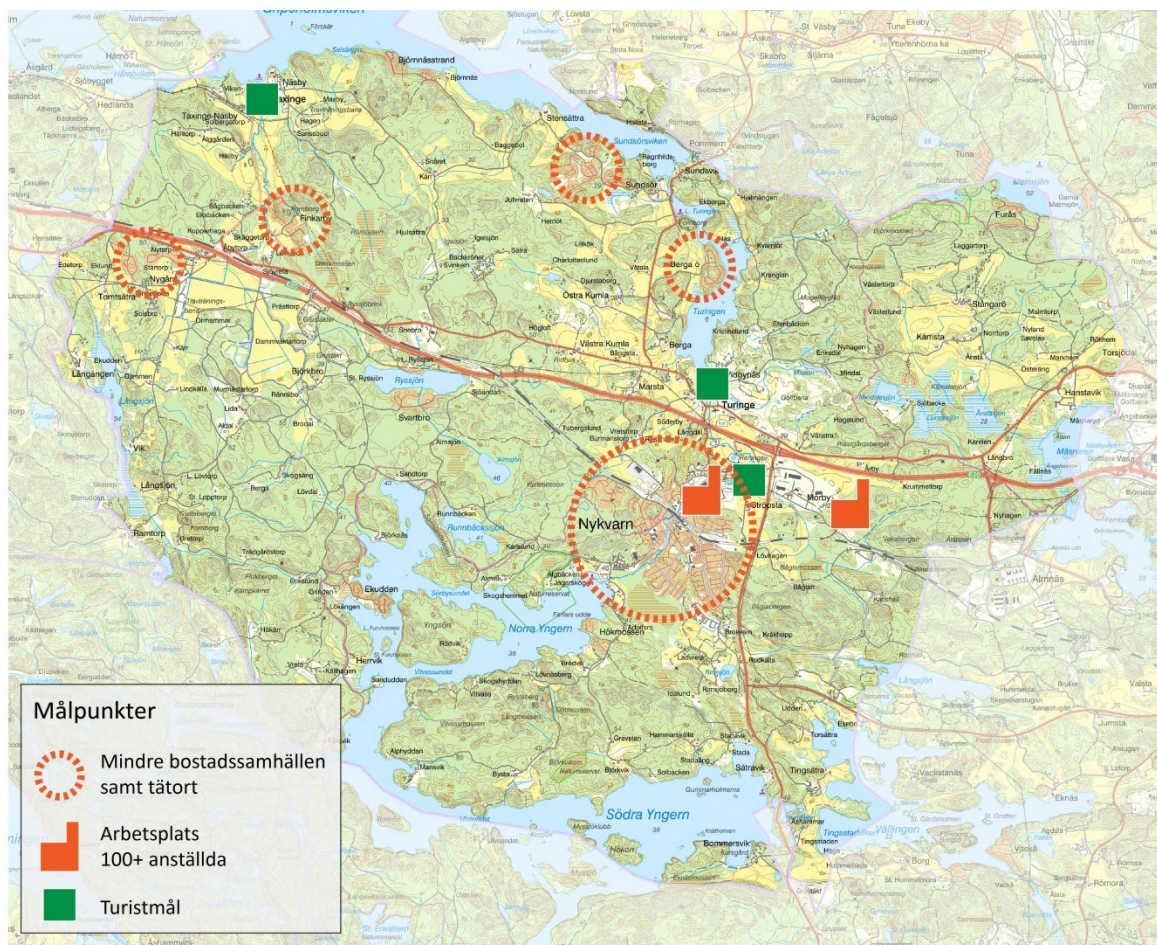
### 3.5 Boendeformer och boendetäthet

I Nykvarns kommun bor det cirka 10 700 invånare. Antalet hushåll är ungefär 4100. Boende i småhus/villa utgör 66 % av hushållen medan ca 24 % bor i flerfamiljshus. Övriga 10 % av hushållen utgörs av specialbostäder eller annan form av bostad.

Boendetätheten varierar mellan boende i villa och flerfamiljsbostäder. I genomsnitt bor det ca 2 personer i en lägenhet i Nykvarns kommun medan det bor ca 3 personer i en villa. (SCB [2], 2017)

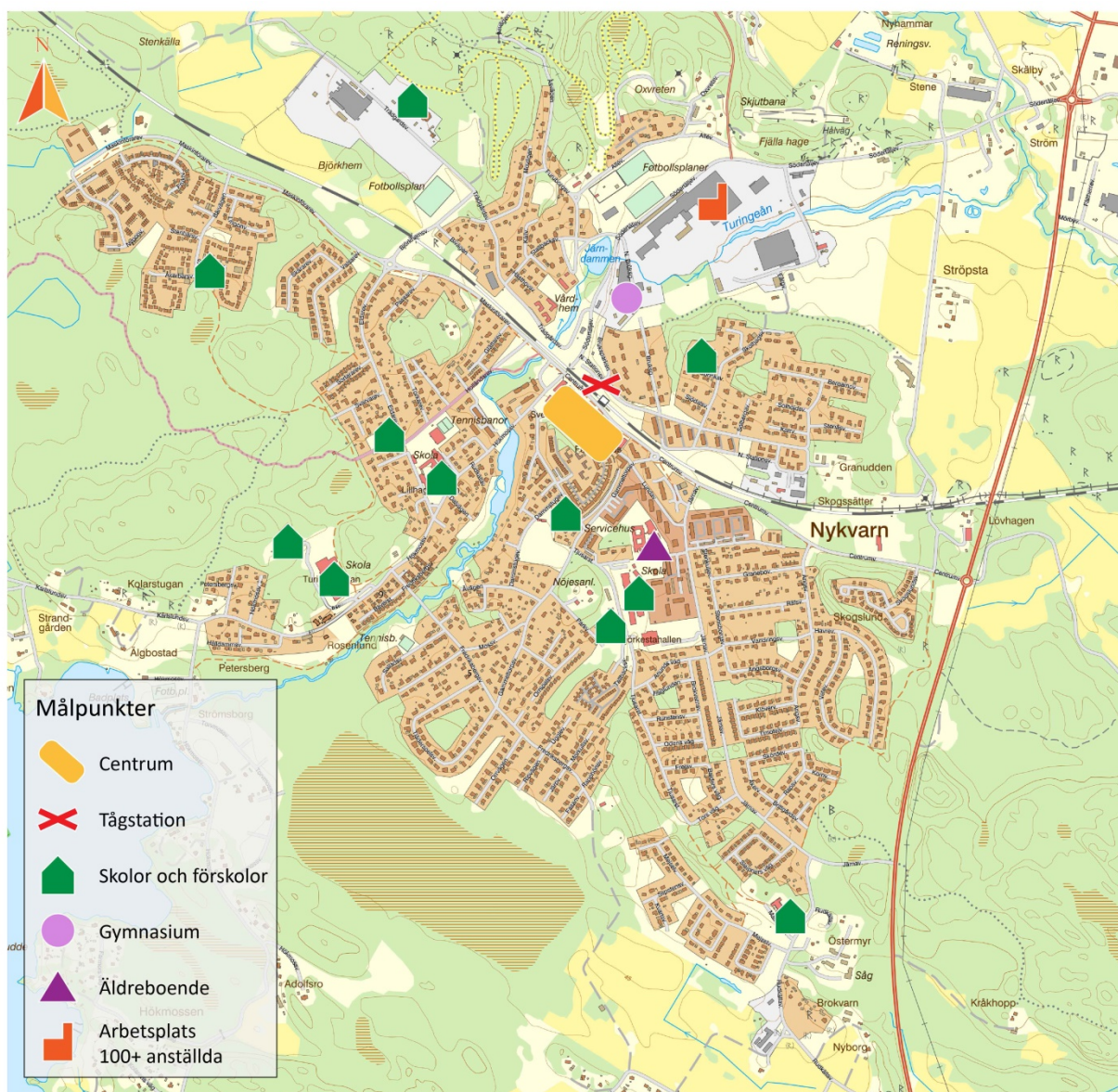
### 3.6 Service och målpunkter

En naturlig målpunkt inom kommunen är givetvis tätorten med dess bostadsområden, arbetsplatser och serviceutbud. Fyra av Nykvarns mindre orter utgör även de större målpunkter då en betydande del av befolkningen bor i dessa. Även ett antal större turistmål finns inom kommunen, Taxinge Näsby, där kultur- och naturrika miljöer, slott, caféer, butiker och konferensverksamhet lockar till sig turister, Turinge och Vidbynäs med dess hotell, restauranger, golf, fornlämningar och kulturhistoriska byggnader, samt Lådbilslandet i utkanten av Nykvarns tätort, där flertalet aktiviteter finns för barn och ungdomar. Två arbetsplatser inom kommunen har mer än 100 anställda, den ena belägen i tätorten och den andra belägen längs järnvägen två km väster om tätorten.



Figur 8. Målpunkter inom kommunen

I Nykarvns tätort finns ett flertal förskolor och grundskolor, de flesta placerade söder om järnvägen. Kommunens enda gymnasieskola finns i tätorten. Nykarvns centrum är placerat i korsningen Centrumvägen/Hökmossvägen med ett serviceutbud som innefattar bland annat kyrka, matbutik, vårdcentral och kulturcenter. Järnvägsstationen ligger norr om centrum, på motsatt sida om Centrumvägen. Tätortens största arbetsplats med över 100 anställda är placerad längs Södertäljevägen.



Figur 9. Målpunkter inom tätorten

## 4. Parkeringstal

### 4.1 Inledning

Parkeringsstalen syftar till att ge en vägledning i samhällsplaneringen för både kommunen och exploatörer. Parkeringsstalen är vägledande och av minimikaraktär – hur många parkeringsplatser som minst behöver anordnas inom ett visst område. Det slutgiltiga antalet parkeringar som behöver ordnas bestäms i respektive detaljplan och bygglov.

### 4.2 Metod

Parkeringsstalen utgår från dagens situation i Nykvarns kommun gällande bilinnehav, boendetäthet resvanor och geografisk placering. En faktor som tillkommer är utbudet/möjligheten till alternativa färdmedel och samnyttjande av parkeringar. Genom att ta hänsyn till detta är det möjligt att reducera parkeringstalen. Parkeringsstalen baseras på byggnaders bruttoarea (BTA).

#### Beräkning av parkeringstal för bostäder per 1000 m<sup>2</sup> BTA

1. Bilinnehav x boendetäthet = Grundbehov av bilplatser
2. Möjlighet till alternativa färdmedel (geografiskt läge) och samnyttjande av parkeringar = reducereing.
3. Behov av parkeringsplatser - reducereing  
= minst antal bilplatser som behöver anordnas

### 4.3 Cykel

Parkeringsstalen för cykel syftar till att säkerställa parkeringsmöjligheter för cykel på liknande sätt som för bil. Cykelplatser ska ordnas inom fastigheten. Beräkningen av cykelplatser för bostäder baseras på boendetäthet och tillgång till cykel (SLL, 2016). Parkeringsstalen för cykel för verksamheter är beräknade efter antagande om arbetsplatstäthet, besökande och färdmedelsandelar. Det är inte möjligt att reducera antalet cykelplatser.

Minimalt antal cykelplatser inklusive besöksparkering:

Bostadstyp	Antal cykelplatser
Flerbostadshus	20 per 1000 kvm BTA
Småhus	3 per lägenhet



Figur 10. Cykelparkering intill Nykarvans station. Foto: COWI

#### **4.4 Bil**

Parkeringsstalen för bil gäller för hela kommunen. I vissa fall kan det finnas behov av att göra vissa särskilda anpassningar. Exempelvis gäller detta vid särskilda boendeformer eller vid verksamheter som geografiskt är mycket bilberoende.

Total efterfrågan på bilparkeringsplatser är för det mesta större för småhus än för flerbostadshus. I zonerna runt stationen bedöms efterfrågan vara något lägre än i övriga kommunen. Vid gemensamma parkeringsanläggningar för flera enbostadshus kan normen sänkas för bilparkeringar. Dels bedöms bilparkerings efterfrågan öka desto närmare bilplatsen är entrén till bostaden och dels kan besöksparkeringar samordnas vid gemensamma anläggningar. Gemensamma parkeringsanläggningar bör inte bli för stora och de måste anpassas så att de estetiskt passar in i Orts- eller stadsbilden.

Behov av parkeringsplatser inklusive besöksparkering:

Bostadstyp	Antal bilplatser	Reduceringsmöjlighet
<b>Flerbostadshus inom 1 km från station</b>	11 per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Max 30 %
<b>Flerbostadshus 1-2 km från station</b>	11 per 1000 m <sup>2</sup> BTA	Max 10 %
<b>Småhus inom 1 km från</b>	1,4 per lägenhet	Max 20 %
<b>Småhus 1-2 km från stationen</b>	1,8 per lägenhet	Max 20 %

Småhus avser friliggande en- och tvåbostadshus samt par-, rad- och kedjehus. Antal bilplatser anges per lägenhet eftersom det ibland kan vara svårt att avgöra om en byggnad består av sammanbyggda en- eller tvåbostadshus eller är ett flerbostadshus.

Något som kan vara bra att ha i åtanke rörande småhus är möjligheten till inredande av extra bostad och uppförande av Attefallshus. Om det i samband med planläggning av ett område bedöms som sannolikt att denna typ av expansion kan ske och medföra parkeringsproblem kan ett alternativ vara att sätta en planbestämmelse om att åtgärderna är bygglovspliktiga. Möjligheten bör dock endast nyttas i undantagsfall då den sannolikt motverkar lagstiftares intentioner om en förenklad byggprocess.

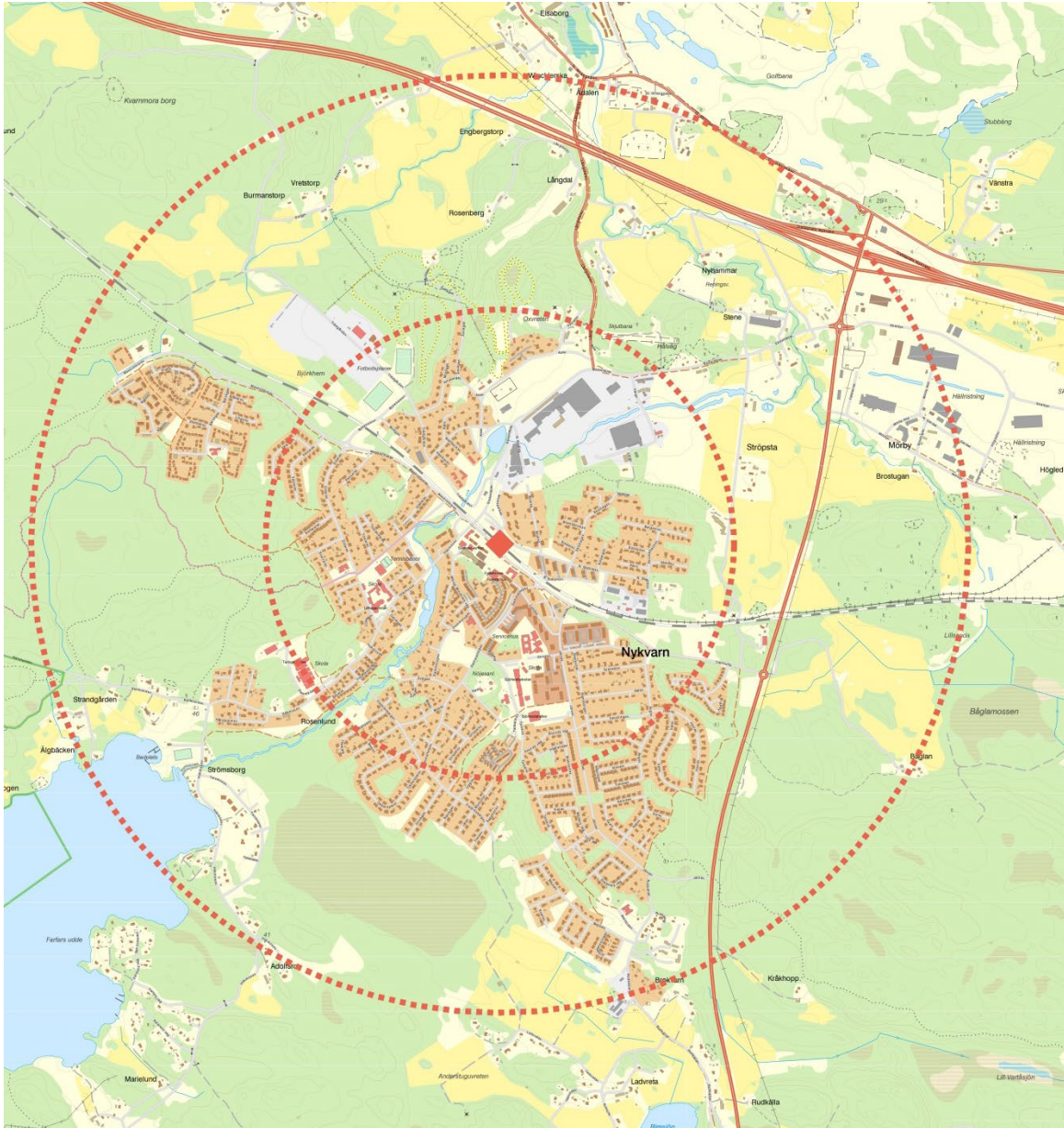
#### **4.5 Flexibla parkeringstal - reducereing av parkeringstalen för bil**

För att främja hållbara transporter och bidra till parkeringsnormens och kommunens övergripande mål är parkeringstalen till viss del flexibla.

En minskning av parkeringstalen för bil förutsätter att boende kan tillgodose sin tillgänglighet med andra transportmedel än egen bil. I den centrala delen av Nyckvarns tätort bedöms det vara rimligt att arbeta med reducereing av biltalen med tanke på närhet till kollektivtrafik, service och viktiga målpunkter. Indelningen med två cirkelzoner om 1 respektive 2 km bygger på att detta anses vara ett rimligt cykelavstånd för att till fots eller cykel ansluta till kollektivtrafik vid Nyckvarns station. I övriga delen av kommunen innebär avsaknad av god kollektivtrafik och målpunkter att det inte är lämpligt att erbjuda den här möjligheten.

För att det ska vara möjligt att minska parkeringstalen för bil i flerbostadshus ska två eller flera av nedan åtgärder genomföras.

- Tillgång till säkra och väderskyddade cykelparkeringar för olika typer av cyklar (exempelvis, lastcykel, elcykel)
- Utrymme för att tvätta och reparera cyklar i fastigheten
- Last- och/eller elcykelpool
- Bilpool
- Subvention på kollektivtrafikkort
- Samnyttjande av parkeringar under dygnet
- Övriga åtgärder som bedöms minska bilbehovet på liknande sätt



Figur 11. Område där det är möjligt att reducera parkeringstalen. Zonerna motsvarar 1 respektive två km från stationen.

Reducering av parkeringstalen för flerbostadshus kan ske med upp till 30 % i den innersta zonen, beroende av hur många åtgärder som genomförs. I den yttre zonen är maximal reduktion 10 %. Hur stor reduktionen kan bli bedöms i fall till fall av kommunen enligt nedan:

- Två åtgärder = - 10 %
- Tre åtgärder = - 20 %
- Fyra eller fler åtgärder = - 30 %

Reduktion för småhus kan ske med upp till 20 % om gemensamma parkeringar anordnas. Utanför zonerna kan ingen reducering ske. Här kan antalet bilplatser som anges inom zonerna exklusive reduceringsmöjligheten ses som ett minimiriktvärde.

#### **4.6 Särskild utredning**

Parkeringsstal för exempelvis handel, industri, besöksanläggningar, förskolor, skolor och idrottsanläggningar tas fram med hjälp av en särskild utredning. Detta för att säkerställa en god tillgänglighet och tillräckligt utbud av bil- och cykelplatser.

#### **4.7 Exempel på tillämpning**

För att exemplifiera hur parkeringstalen används följer här två typexempel.

##### **4.7.1 Flerbostadshus**

Ett flerbostadshus ska byggas i centrala Nykarv. Bruttoarean beräknas till totalt 4500 m<sup>2</sup>. Fastighetsägaren åtar sig att bygga säkra och väderskyddade cykelparkeringar, ett utrymme för att tvätta och reparera cyklar samt inrättar en lådcykelpool för att underlätta för de boendes transporter. Detta kvalificerar fastigheten för att erhålla en reduktion av antalet parkeringsplatser.

Antalet bilplatser beräknas enligt följande:

1. Grundbehov av bilplatser  $4,5 \times 11 \text{ bilplatser} = 49,5 \text{ bilplatser}$
2. Tre åtgärder införs för att öka tillgängligheten med alternativa transportmedel innebär en reduktion om 20 % eller cirka 10 st bilplatser ( $0,2 \times 49,5 \text{ bilplatser} = 9,9$ )
3. Det totala antalet bilplatser som behöver ordnas blir  $49,5 - 9,9 = 39,6 = 40 \text{ platser}$

Antalet cykelplatser beräknas enligt följande:

$$4500 \text{ m}^2 \text{ BTA} / 1000 \text{ m}^2 \times 20 \text{ cykelplatser} = 4,5 \times 20 = 90 \text{ cykelplatser}$$

##### **4.7.2 Småhus**

Ett bostadsområde med en blandning av villor, radhus och parhus ska uppföras. Totalt handlar det om 35 lägenheter belägna en dryg km från stationen. 15 villor kommer att parkera på egen tomt medan övriga bostäder har gemensamma parkeringar i utkanten av området.

Antal bilplatser beräknas enligt följande:

$$15 \times 1,8 \text{ bilplatser} = 27 \text{ bilplatser för villorna på egen fastighet.}$$
$$20 \times 1,8 \times 0,8 = 28,8 = \text{sammanlagt } 29 \text{ bilplatser på de gemensamma parkeringarna}$$

Antalet cykelplatser beräknas enligt följande:

35 x 3 cykelplatser = 105 cykelplatser

## 5. Uppföljning

Parkeringsnormen föreslås ses över varje mandatperiod. En anledning till detta är att pågående samhällsförändringar avseende bland annat bilism och mobilitetsåtgärder kan komma att ändra förutsättningarna för lämplig kravställning. Då detta är kommunens första antagna parkeringsnorm bör en första utvärdering enligt steg 1 nedan ske redan under nuvarande mandatperiod för att säkerställa att de föreslagna parkeringstalen har hamnat på en lämplig nivå.

### 5.1 Metod för uppföljning

- Steg 1: Normens efterlevnad i detaljplaner och bygglov följs upp. Eventuella avsteg utvärderas.
- Steg 2: Normen utvärderas utifrån eventuella samhällsförändringar.



Figur 12. Nybyggnation i centrala Nykvarn. Foto: Nykarvns kommun



## 6. REFERENSER

Nykarvans kommun (2014). *Översiktsplan 2014 – 2014-05-20*. Antagen av kommun- fullmäktige 2014-06-18, Nykarvans kommun

Nykarvans kommun (2015). *Cykelplan – 2015-02-06*. Antagen av kommunfullmäktige 2015-10-22, Nykarvans kommun

Nykarvans kommun (2018). *Vision Nykarv 2035, Kom närmare*. Antagen av kommunfullmäktige 2018-02-08§7, Nykarvans kommun

PBL, Plan- och bygglagen

SCB (2016). *Antal pendlare per län och kommun år 2016*, Statistiska centralbyrån

SCB [1] (2017). *Antal lägenheter efter region, hustyp och år den 31 december 2017*, Statistiska centralbyrån

SCB [2] (2017). *Andel hushåll efter boendeform och kommun den 31 december 2017*, Statistiska centralbyrån

SCB (2018). *Fordon i län och kommuner 2006-2017*, Statistiska centralbyrån

SLL (2016). *Resvanor i Stockholms län 2015 version 1.2*, Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting