

# REKOMMENDERADE PARKERINGSTAL FÖR BOSTÄDER I NACKA

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inledning.....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Modell för beräkning av parkeringsbehov för flerbostadshus.....</b> | <b>4</b>  |
| 2.1      | Grundintervall .....   | 5         |
| 2.2      | Lägesbaserat parkeringstal.....  | 6         |
| 2.3      | Projektspecifikt parkeringstal.....                                    | 12        |
| 2.4      | Gröna parkeringstal .....  | 12        |
| 2.5      | Exempel på parkeringstal för flerbostadshus.....                       | 14        |
| 2.6      | 15   |           |
| 2.7      | Kommunens arbetsprocess .....  | 16        |
| <b>3</b> | <b>Parkeringstal för övriga boendeformer .....</b>                     | <b>17</b> |
| <b>4</b> | <b>Parkeringstal för cykel.....</b>                                    | <b>17</b> |

## Antaget av kommunstyrelsen 2016-11-28

### I Inledning

Nackas tidigare parkeringstal beslutades i september 2014. Mycket har hänt de senaste åren. När Nacka bygger stad måste markanvändningen effektiviseras och i delar av kommunen har parkeringsavgifter införts. De tidigare parkeringstalen ansågs som ganska höga i förhållande till de nya förutsättningarna och parkeringsutredningar tog mycket tid i anspråk hos tjänstemännen. För att effektivisera arbetet fanns en önskan om en mer transparent, enkel och tydlig modell för att beräkna parkeringsbehovet.

Nackas nya modell för beräkning av parkeringsbehov syftar till att stödja kommunens ambitioner om att bygga stad genom att säkerställa att boendeparkering huvudsakligen sker på tomtmark, att möjliggöra ett kostnadseffektivt bostadsbyggande genom att hålla nere kostnaderna och hushålla med stadens mark samt att förenkla exploateringsprocessen genom ökad förutsägbarhet och transparens.

Ett huvudsyfte med en nya modellen har varit att förenkla och tydliggöra formerna för hur flexibla/projektspecifika parkeringstal ska hanteras inom kommunen. Kommunens inställning i frågor om parkering och parkeringsbehov ska tydliggöras på samma sätt som kommunens praktiska handläggning av parkeringstal ska förenklas och tydliggöras. Den nya modellen ger tydliga signaler till byggherrar om antalet parkeringsplatser som förväntas anordnas i varje projekt och modellen bidrar även till att säkerställa att projekt i olika delar av kommunen får en konsekvent och likvärdig handläggning.

Ett parkeringstal anger hur många bilparkeringar som ska anordnas vid ny- eller ombyggnation. Parkeringstalet syftar till att tillgodose det behov av parkering som boende har inom kvartersmark och utgör en miniminivå. Ett lågt parkeringstal är positivt eftersom det kan förväntas bidra till en begränsning av bilberoendet i kommunen, vilket ligger väl i linje med kommunens övergripande mål, men ett för lågt parkeringstal riskerar i sin tur att leda till att boendeparkeringen ”trängs ut” på gatan. Detta innebär att gaturummet i praktiken används för allt mer parkering, vilket ger negativa konsekvenser för framkomlighet, trafiksäkerhet och väghållning. Dessutom hindras andra användningsområden som skapar en attraktiv stadsmiljö så som träd, bänkar och uteserveringar.

Nacka kommuns nya modell för att beräkna parkeringsbehov är tänkt att vara dynamisk och flexibel. Antalet parkeringsplatser som byggs anpassas efter den specifika situationen i varje projekt. Modellen för att beräkna parkeringsbehov är dynamisk och kan användas i projektets alla skeden för att beräkna antalet parkeringsplatser. Om projektets förutsättningar förändras över tid, exempelvis

om det byggs fler stora lägenheter, används modellen för att beräkna ett nytt behov av antal parkeringsplatser.

Nacka erbjuder även byggherrarna att sänka parkeringstalet genom en motprestation som bygger på att byggherren genomför ett antal mobilitetsåtgärder som syftar till att underlätta ett liv utan bil. Vid beräkning av parkeringstal är det viktigt att skilja på bilinnehav och användande av bil. För att kunna sänka parkeringstalet är det viktigt att påverka bilinnehavet och inte bara bilanvändandet. Att bilen används mer sällan är positivt ur framkomlighetssynpunkt men påverkar inte behovet av en parkeringsplats.

Vid bygglov sker en avstämning mot modellen för att säkerställa rätt antal parkeringsplatser utifrån projektets aktuella förutsättningar.

De nya parkeringstalen, antagna av KS i november 2016, gäller för detaljplaner, markanvisningar och dyl. som antas efter detta datum och detaljplaner där det inte finns något angivet parkeringstal i planbeskrivningen.

Under våren 2017 kommer Nackas riktlinjer för parkeringstal kompletteras med parkeringstal för verksamheter såsom välfärdsfastigheter och kontor.

## **2 Modell för beräkning av parkeringsbehov för flerbostadshus**

Parkeringstal anger hur många parkeringsplatser som ska tillhandahållas i samband med ny- och ombyggnation. Nackas modell för att beräkna parkeringstal är projektspecifik utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (ex närhet till kollektivtrafik och service) samt vilken storlek på lägenheter som byggs. Nacka erbjuder även byggherren att reducera parkeringstalet i utbyte mot att byggherren åtar sig att ordna mobilitetsåtgärder.

Modellen utgår från nedanstående principer.

1. Generellt grundintervall
2. Lägesbaserat parkeringstal. Lägeskvaliteterna beror på närhet till kollektivtrafik och lokal service.
3. Projektspecifikt parkeringstal som baseras på storlek på lägenhet.
4. Gröna parkeringstal, ett erbjudande till byggherrarna att sänka parkeringstalet med hjälp av mobilitetsåtgärder.

## 2.1 Grundintervall

Modellen utgår från ett grundtal som baseras på områdenas karaktär, läge i kommunen, närhet till kollektivtrafik samt statistik över bilinnehav per lägenhet. Områdenas utsträckning har arbetats fram av kommunens tjänstemän på exploateringsenheten, planenheten och trafikenheten.

I nedanstående karta redovisas kommunens områden för grundtal. Bilden finns även som separat bilaga.



## 2.2 Lägesbaserat parkeringstal

Bilnehavet påverkas av många faktorer. För många människor innebär tillgång till bil en möjlighet att klara av vardagens ärenden, skjutsa barn till aktiviteter, åka och handla med mera<sup>1</sup>. En tredjedel använder bilen som färdssätt för att pendla till och från arbetet<sup>2</sup>.

Genom god tillgång till kollektivtrafik ökar chanserna att klara sig utan bil. Framförallt underlättas resor till jobb och skola (men även de som bor riktigt nära kollektivtrafiken väljer ibland att äga bil för att klara av övriga ärenden i vardagen). Även närhet till service ger en bra förutsättning för att klara av de vardagliga ärendena utan bil.

I Nackas modell för att beräkna parkeringsbehovet ges en reduktion för närhet till tunnelbana och till lokala centrum. Med närhet avses 500 meters verkligt gångavstånd.

### 2.2.1 Närhet till tunnelbana

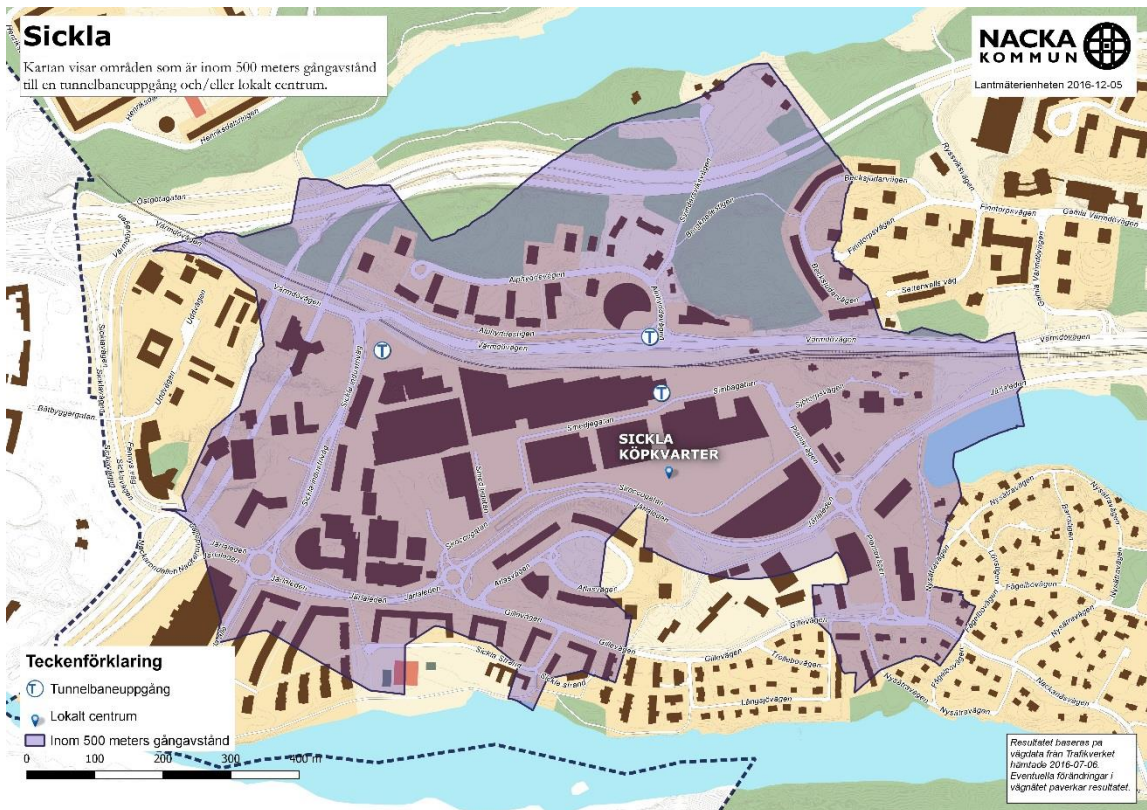
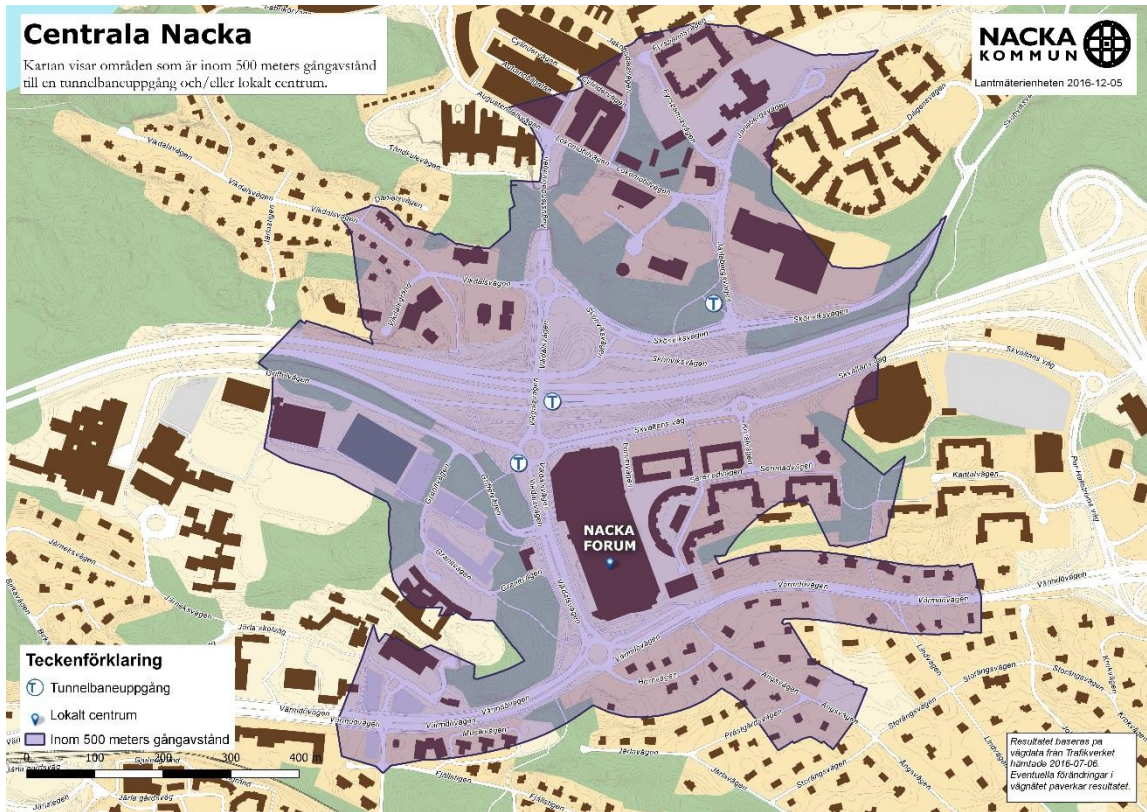
I nedanstående bild visas 500 meters verkligt gångavstånd från tunnelbanans planerade entréer samt 500 meter från Sickla köp kvarter och Nacka Forum utifrån dagens digitaliserade gångvägnät. Bilden utgår från det gångvägnät som idag finns digitaliserat och det är möjligt att fler fastigheter ligger inom 500 meters gångavstånd. Om byggherren kan redovisa att fastigheten ligger inom 500 meters gångavstånd får även de rabatt.

---

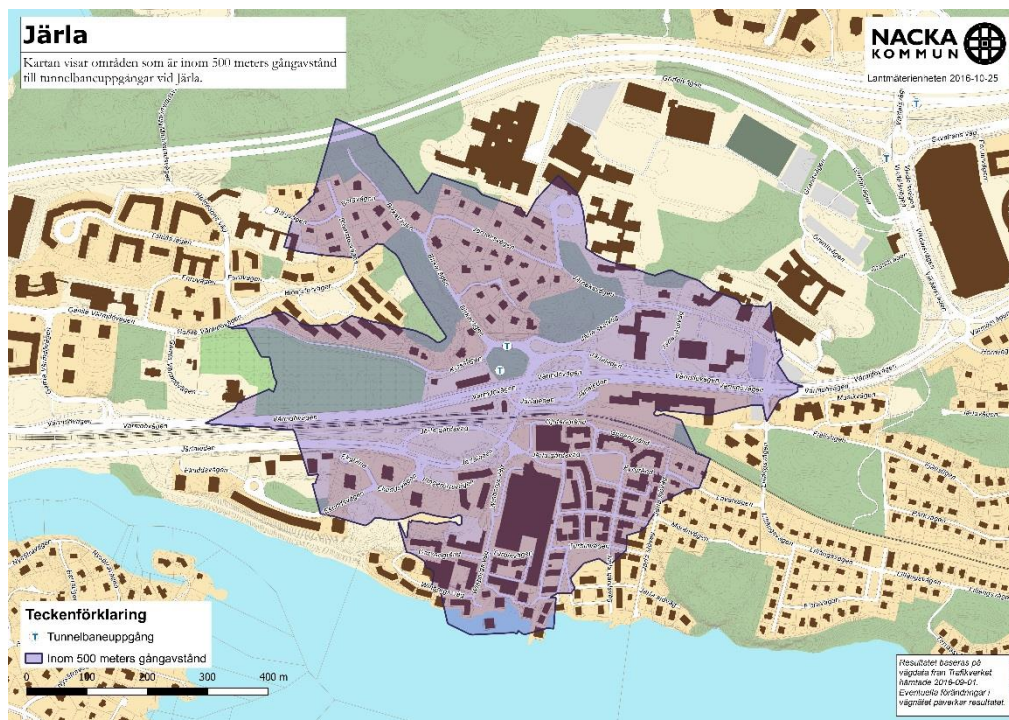
<sup>1</sup> I genomsnitt är 31 % av resorna som länsinvånarna i Stockholms län genomför är arbetsresor, 16 % är inköpsresor och 21% av resorna är resor till nöje, fritid, släkt eller vänner. RVU Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen.

<sup>2</sup> 32 % av resor till arbete för boende i Nacka kommun sker med bil. 41% av resorna sker med kollektiva färdmedel och övriga resor sker med cykel, till fots eller annat färdssätt. Av resor på fritiden sker 54 % av resorna med bil och 22% med kollektiva färdmedel. RVU Stockholms län 2015, Trafikförvaltningen.









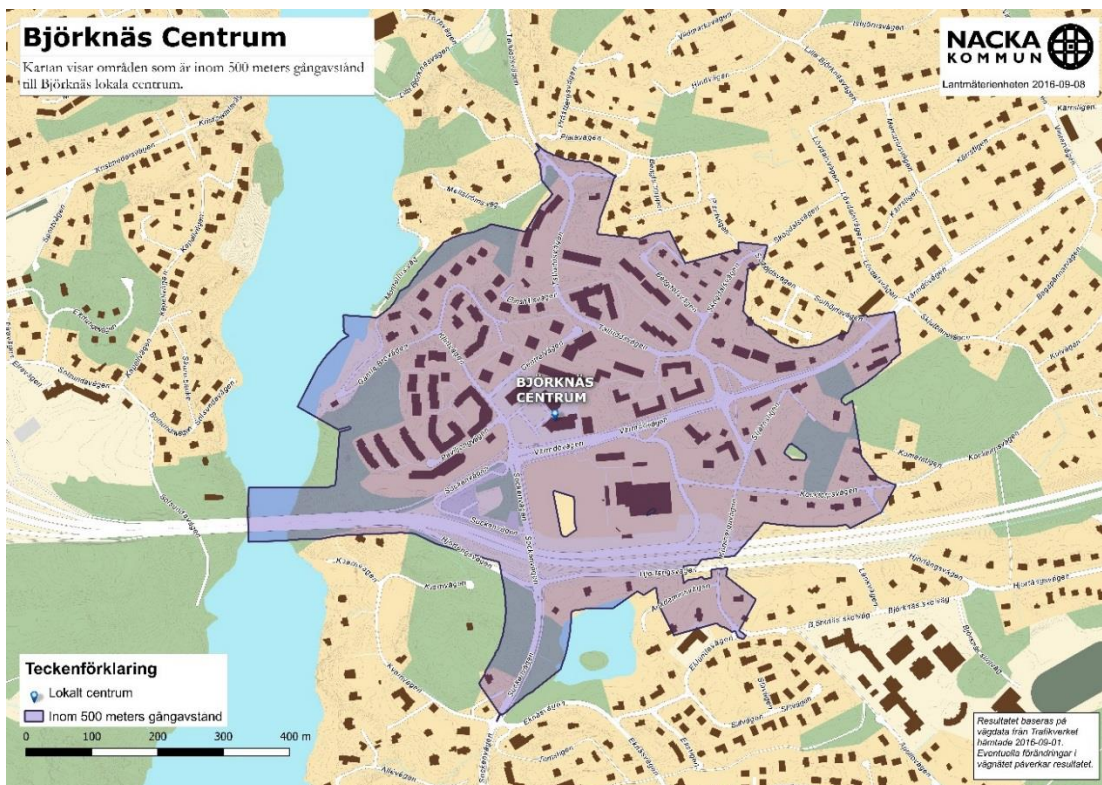
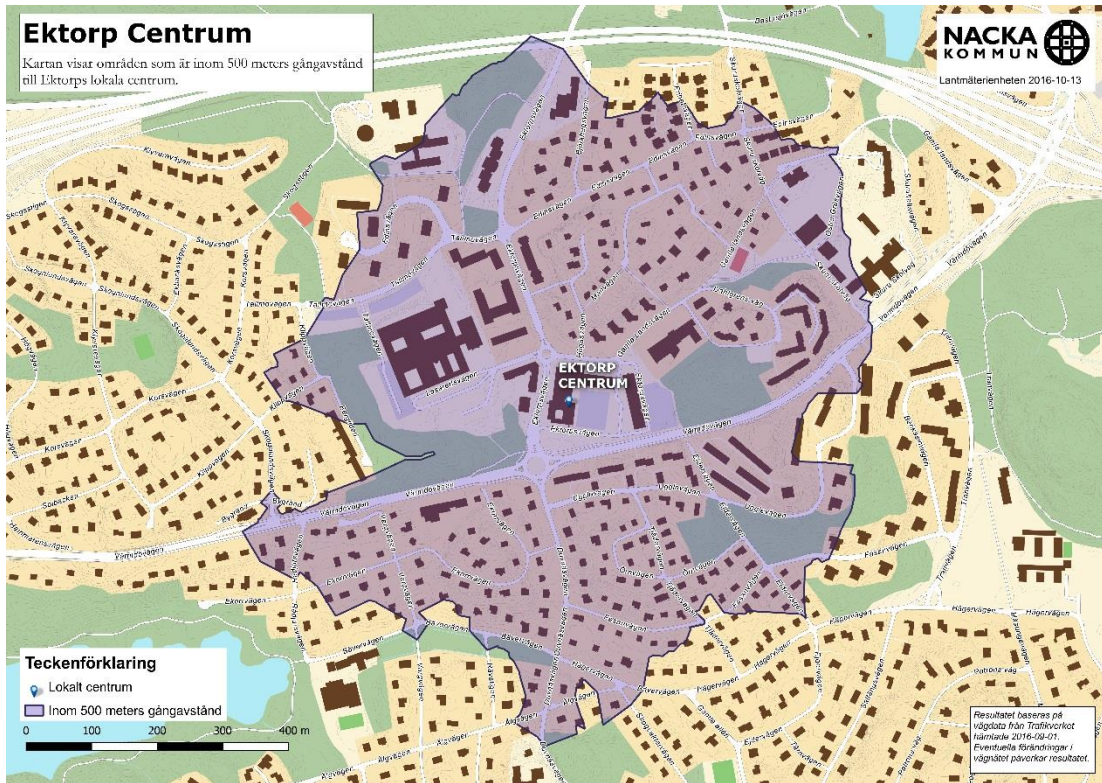
## 2.2.2 Närhet till lokala centrum

I Nackas översiktsplan från 2012 anges sex stycken lokala centrum. Servicen i de lokala centrumen gör det möjligt för boende i närheten att uträtta enklare ärenden lokalt och minskar således behovet av bil. De lokala centrumen är:

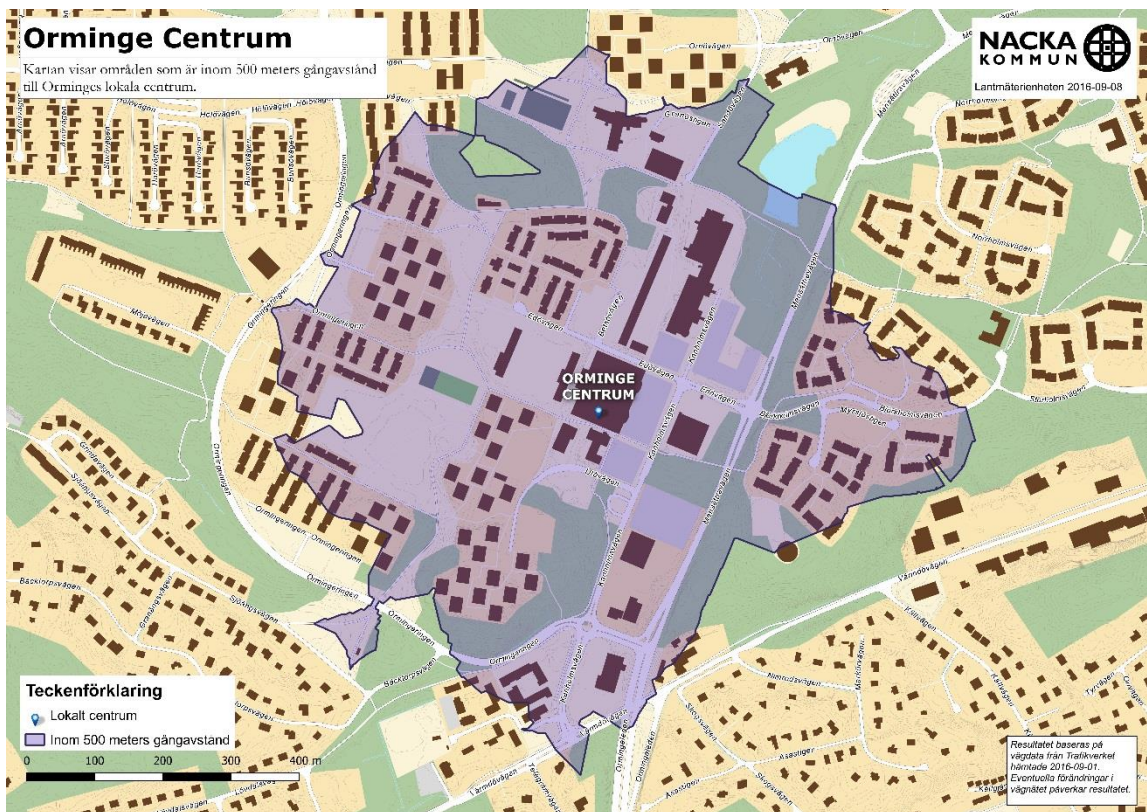
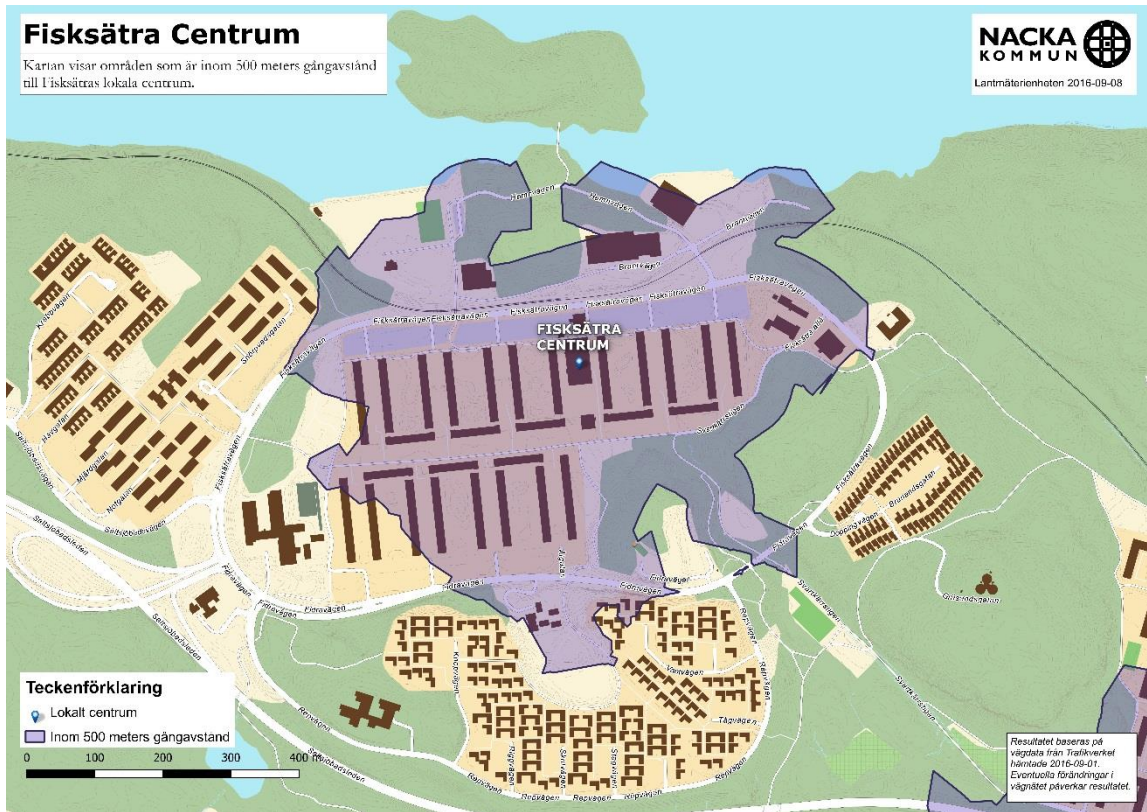
- Ektorp
- Björknäs
- Orminge
- Fisksätra
- Saltsjöbaden
- Älta

I nedanstående bilder visas 500 meters verkligt gångavstånd från de lokala centrumen utifrån dagens digitaliserade gångvägnät. Bilderna utgår från det gångvägnät som idag finns digitaliserat och det är möjligt att fler fastigheter ligger inom 500 meters gångavstånd. Om byggherren kan redovisa att fastigheten ligger inom 500 meters gångavstånd får även de rabatt.

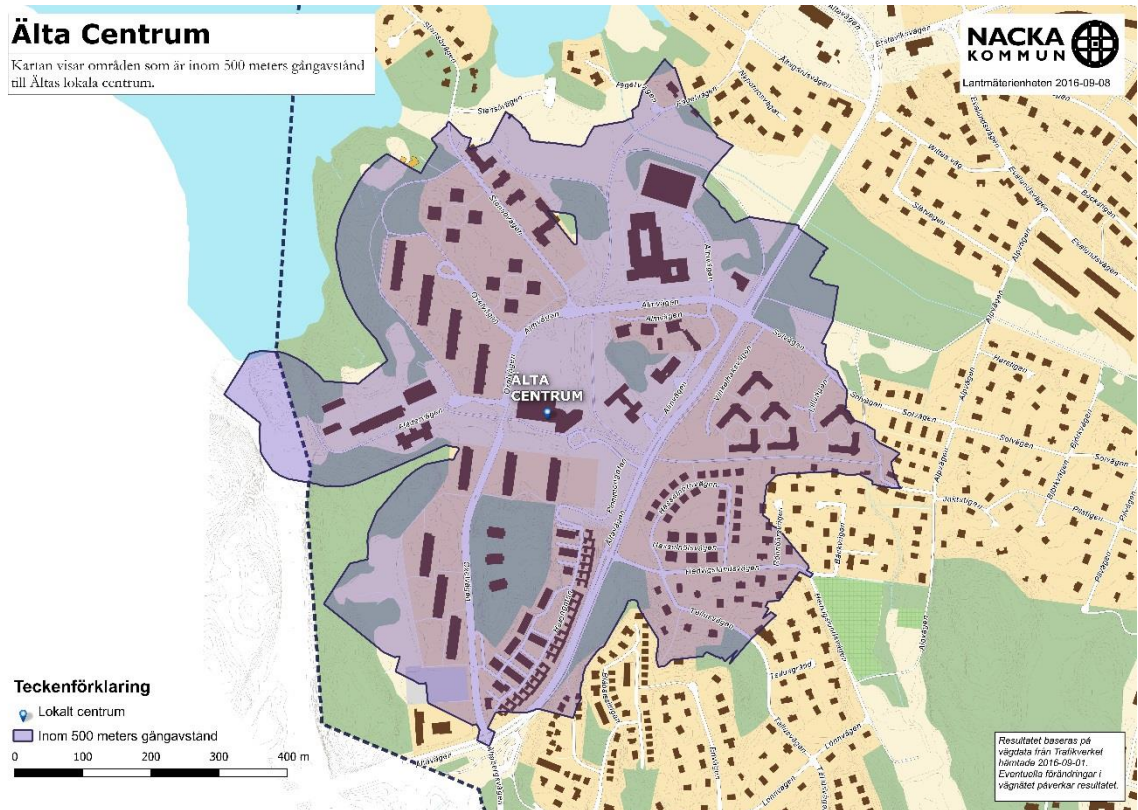
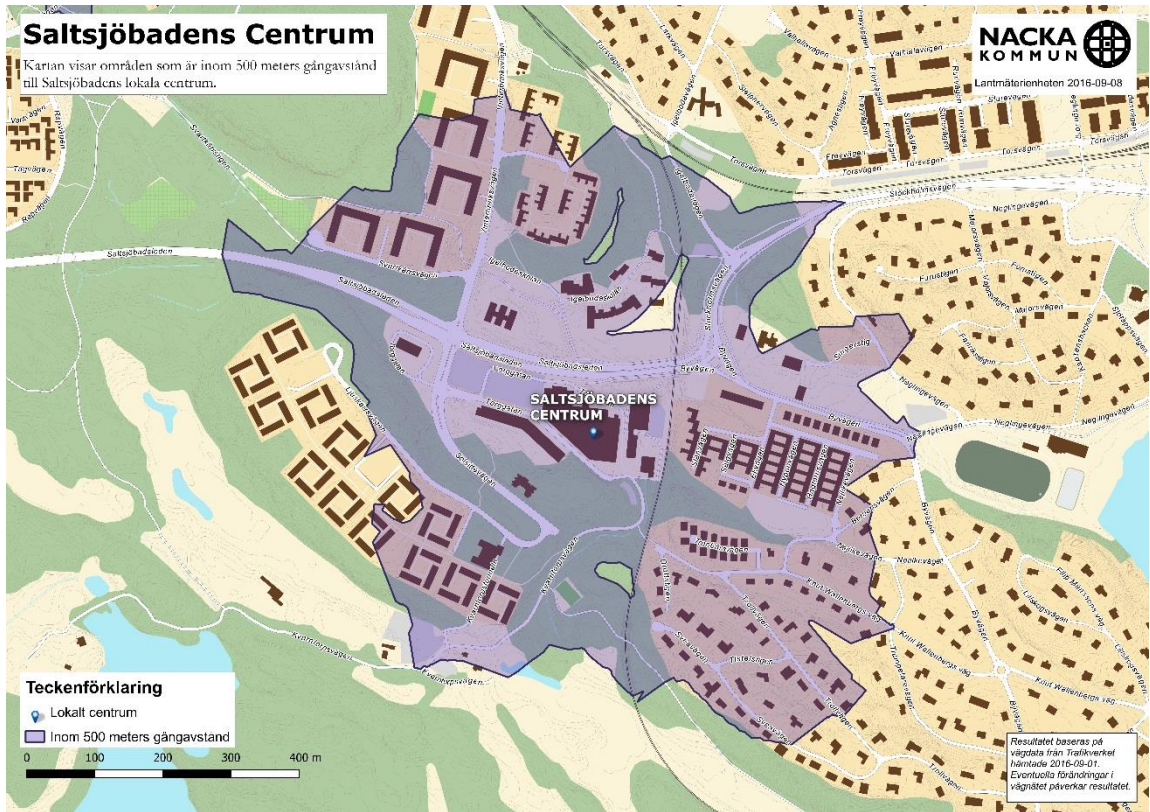












## 2.3 Projektspecifikt parkeringstal

Det projektspecifika parkeringstalet påverkas av storlekssammansättningen på de lägenheter som byggs.

### 2.3.1 Justering utifrån lägenhetsstorlek

- Små lägenheter definieras som 2or eller mindre och får en reduktion av parkeringstalet på 30%.
- Stora lägenheter definieras som lägenheter som är större 2or och de får ett tillägg på parkeringstalet på 20%.

### 2.3.2 Besöksparkering

Parkeringsstalet ska räknas upp med 10% för att inrymma besöksparkering på kvartersmark.

Gatumark ska i huvudsak vara avsedd för korttidsparkering och angöring och inte för besöksparkering eller boendeparkering.

## 2.4 Gröna parkeringstal

Nacka kommun erbjuder exploitörer och byggherrar att sänka parkeringstalet genom att tillhandahålla olika mobilitetsåtgärder som syftar till att underlätta ett liv utan bil.

Syftet med mobilitetsåtgärderna är att sänka parkeringsbehovet genom att frivilligt avstå från att äga en bil. Mobilitetsåtgärderna kan finansieras av exploitören genom att minska antalet parkeringar. Kostnaderna för mobilitetsåtgärderna är vanligtvis avsevärt mycket lägre än vad det kostar att bygga parkeringsplatser. Kostnaden för att bygga en parkeringsplats i garage brukar uppskattas till 300 000 – 500 000 kr.

Det finns idag inte tillräckligt mycket forskning för att beräkna exakt hur stor potentialen är för minskade parkeringsbehov till följd av olika åtgärder. Flera kommuner i Sverige tittar på varandra och lär kontinuerligt av varandra men eftersom det är relativt nytt att arbeta med mobilitetsåtgärder finns det få ordentliga uppföljningar gjorda.

I arbetet med att definiera vilka mobilitetsåtgärder som ska gälla i Nacka har trafikenheten gjort en omvärldsbevakning genom att kontakta och intervjua 12 kommuner runt om i Sverige om deras erfarenheter med mobilitetsåtgärder.

I denna rapport definieras *mobilitetsåtgärder* som en samling av både hårda och mjuka åtgärder som syftar till att öka andelen hållbara resor med cykel, gång och kollektivtrafik och samtidigt påverka bilinnehavet. En mobilitetsåtgärd kan således både vara att bygga välfungerande cykelförvaringsrum i ett hus (hård åtgärd) och att få en personlig resecoach som planerat ut de bästa resvägarna ur hållbarhetssynpunkt (mjuk åtgärd).

Vid beräkning av parkeringstal är det viktigt att skilja på bilinnehav och användande av bil. För att kunna sänka parkeringstalet är det viktigt att påverka bilinnehavet och inte bara bilanvändandet. Att bilen används mer sällan är positivt ur framkomlighetssynpunkt men påverkar inte behovet av en parkeringsplats.

En viktig förutsättning för val av mobilitetsåtgärder är att de ska vara så långsiktiga som möjligt och relativt enkla att genomföra. Mobilitetsåtgärder kan vara olika ambitiösa och olika kostsamma samt ha olika stora effekter. Nacka har därför valt att paketera mobilitetsåtgärderna i två olika nivåer.

#### **2.4.1 Två nivåer av mobilitetsåtgärder**

Ett mobilitetspaket på medelnivå ger 10 % reduktion och ska innehålla minst 3 av nedanstående 5 åtgärder. Genomförandet av alla åtgärder ger 25% reduktion på parkeringstalet.

- Prova på kollektivtrafik genom att erbjuda boende 6 månaders SL-kort.
- Byggherren betalar medlemskap i bilpool minst 10 år. Bilpoolsplats ska ordnas på kvartersmark.
- Informationspaket med kommunikation i tidigt skede där nya resealternativ belyses. Fokus på gång, cykel och kollektivtrafik.
- Förbättrade cykelfaciliteter med exempelvis reparations- och tvättrum för cykel.
- Leveransskåp med kyla för mottagande av varor med hemkörning.

Byggherrarna kan även komma med egna förslag på innovativa mobilitetsåtgärder med motsvarande effekt som ovanstående. Det åligger byggherren att påvisa åtgärdens effekt på bilinnehavet.

Det är viktigt att påpeka att alla cykelparkeringar ska vara av god kvalitet. Med förbättrade cykelfaciliteter avses åtgärder som ligger utanför Nackas grundläggande krav på cykelparkering, se vidare under rubriken ”Parkeringsstal för cykel”. Exempelvis ska cykelrummet alltid vara lätt nåbart och ha automatisk dörröppnare. En automatisk dörröppnare räknas alltså inte som en mobilitetsåtgärd.

Kommunen öppnar för möjligheten att tillsammans med en byggherre utreda möjligheterna att planera och bygga ett så kallat ”koncepthus” utan privata parkeringsplatser. Förutsättningarna för att bygga ett hus helt utan privata parkeringar ska vara att de boendes mobilitet inte begränsas och därmed måste tillgodoses på annat sätt än med bil vilket kräver mer än de mobilitetsåtgärder som listas ovan.



## 2.4.2 Genomförande av mobilitetsåtgärder

Vid bygglov ska byggherren uppvisa ett av avtal med SL för inköp av kollektivtrafikkort. På liknande sätt ska ett avtal med en kommersiell aktör för bilpooler kunna uppvisas i bygglovsskedet. Utrymme för exempelvis reparations- och tvättrum för cykel ska kunna redovisas på ritningar samt placering av leveransskåp.

En bilpoolsplats ska kunna anordnas per 50 lägenheter. Byggherren ska betala för ett medlemskap i bilpoolen per lägenhet. Medlemskapet ska motsvara en nivå där medlemmen kan utnyttja bilpoolen ett par gånger i månaden.

Byggherren ska betala för ett 6-månaders SL-kort per lägenhet.

## 2.5 Exempel på parkeringstal för flerbostadshus

I nedanstående tabell finns exempel på hur de framtida parkeringstalen för flerbostadshus kommer att se ut.

### Grundtal 0,7

P-tal 0,54 för små lgh:er resp 0,92 för stora lgh:er  
Med ambitiös nivå: 0,4 för små lgh:er resp 0,69 för stora lgh:er

Med närhet till tunnelbana eller lokalt centrum:  
P-tal 0,48 för små lgh:er resp 0,83 för stora lgh:er  
Med ambitiös nivå: 0,36 för små lgh:er resp 0,62 för stora lgh:er

### Grundtal 0,8

P-tal 0,61 för små lgh:er resp 1,0 för stora lgh:er  
Med ambitiös nivå: 0,46 för små lgh:er resp 0,79 för stora lgh:er

Med närhet till tunnelbana eller lokalt centrum:  
P-tal 0,55 för små lgh:er resp 0,95 för stora lgh:er  
Med ambitiös nivå: 0,41 för små lgh:er resp 0,71 för stora lgh:er

### Grundtal 0,9

P-tal 0,69 för små lgh:er resp 1,18 för stora lgh:er  
Med ambitiös nivå: 0,51 för små lgh:er resp 0,89 för stora lgh:er

Med närhet till tunnelbana eller lokalt centrum:  
P-tal 0,62 för små lgh:er resp 1,06 för stora lgh:er  
Med ambitiös nivå: 0,46 för små lgh:er resp 0,80 för stora lgh:er



För att underlätta uträkningen av parkeringsbehovet för flerbostadshus har finns modellen även som en så kallad ”excellsnurra”. Genom att ange antal lägenheter och fördelningen mellan stora och små lägenheter kan man enkelt räkna ut parkeringsbehovet med eller utan mobilitetsåtgärder. Se exempel nedan.

**Parkeringsstal med närhet till lokala centrum eller tunnelbana**

Antingen 10% rabatt för närhet till tunnelbana eller närhet till lokalt centrum, 500 m gångavstånd

30 % reduktion för små lägenheter  
20% tillägg för stora lägenheter

10 % tillägg för besöksparkering

Områdesbaserat grundtal, se separat karta

10 % rabatt

25 % rabatt

| Grundtal  | Justerat P-tal | Justerat lägenhetsstorlek |              | Justerat besöksparkering |              | Parkeringsstal |              | Gröna P-tal |         |               |        |  |  |
|---|----------------|---------------------------|--------------|--------------------------|--------------|----------------|--------------|-------------|---------|---------------|--------|--|--|
|   |                | Små lgh:er                | Stora lgh:er | Små lgh:er               | Stora lgh:er | Små lgh:er     | Stora lgh:er | Medelnivå   |         | Ambitiös nivå |        |  |  |
| 0,9   | 0,81           | 0,567                     | 0,972        | 0,6237                   | 1,0692       | 0,6237         | 1,0692       | 0,56133     | 0,96228 | 0,467775      | 0,8019 |  |  |
| Antal parkeringar Sickla fördelat på lägenhetsstorlek |                |                           |              |                          |              | 73             | 4            | 66          | 4       | 55            | 3      |  |  |
| <b>Totalt antal parkeringsplatser</b>                 |                |                           |              |                          |              | <b>77</b>      |              | <b>70</b>   |         | <b>58</b>     |        |  |  |

## 2.6 Kommunens arbetsprocess

Nackas nya modell för parkeringstal är tänkt att vara dynamisk. Nacka kommer framöver inte arbeta med ett specifikt parkeringstal för ett helt projekt utan istället ställa krav på att exploitören följer kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov. Om projektets förutsättningar förändras över tid, exempelvis om det byggs fler stora lägenheter, ska modellen användas för att beräkna ett nytt antal parkeringsplatser.

I exploateringsavtalet och i planbeskrivningen skrivs att kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov ska följas. Inget specifikt parkeringstal ska anges i planbeskrivningen, vilket är en förändring mot hur kommunen arbetat tidigare. Tanken bakom detta är att inte låsa ett projekt vid ett specifikt parkeringstal eftersom erfarenheterna visar att projektets förutsättningar ofta ändras över tid och att parkeringstalet inte hänger med eftersom det beslutas i ett sådant tidigt skede av projektet.

Vid bygglov sker en avstämning mot modellen för att säkerställa att byggherren anlagt rätt antal parkeringsplatser utifrån projektets aktuella förutsättningar. Om byggherren i bygglovsskedet anser att det är för svårt eller för dyrt att bygga efterfrågat antal parkeringsplatser kan byggherren genomföra mobilitetsåtgärder som sänker parkeringsbehovet.

Erfarenheter från kommuner runt om i Sverige visar på att samarbete inom kommunens olika processer och förvaltningar är en nyckelfaktor till framgång för väl avvägda och relevanta parkeringstal.

Ett huvudsyfte med en nya modellen har varit att förenkla och tydliggöra formerna för hur flexibla/projektspecifika parkeringstal ska hanteras inom kommunen. Kommunens inställning i frågor om parkering och parkeringsbehov ska tydliggöras på samma sätt som kommunens praktiska handläggning av parkeringstal ska förenklas och tydliggöras. Den nya modellen ger tydliga signaler till byggherrar om antalet parkeringsplatser som förväntas anordnas i varje projekt och modellen bidrar även till att säkerställa att projekt i olika delar av kommunen får en konsekvent och likvärdig handläggning.

### 3 Parkeringsstal för övriga boendeformer

- Parkeringsstalet för en- och tvåbostadshus inkl. radhus/kedjehus, oavsett upplåtelseform, är 2,0 för bostäder med enskild parkering och 1,5 för bostäder med gemensam parkering
- Parkeringsstal för studentlägenheter är 0,1 och syftar till att tillgodose tillgänglighet- och besöksparkering.
- Parkeringsbehov för olika former av kategoriboenden ska utredas separat.

### 4 Parkeringsstal för cykel

Kommunen ställer följande krav på cykelparkering

| Lägenhetsstorlek               | Antal cykelparkeringar        |
|--------------------------------|-------------------------------|
| Små lägenheter;<br>1or och 2or | 2 parkeringsplatser för cykel |
| 3or                            | 3 parkeringsplatser för cykel |
| 4or                            | 4 parkeringsplatser för cykel |
| 5or                            | 5 parkeringsplatser för cykel |
| 6or och större<br>lägenheter   | 6 parkeringsplatser för cykel |

Utöver detta ställer Nacka krav på att

- Cykelparkeringarna ska vara av god kvalitet, exempelvis ska cykelställ utomhus utformas så att ramen går att låsa fast
- Cykelrum ska vara lätt nåbara med automatisk dörröppnare
- Cykelfaciliteter (ex fast luftpump)
- Minst 50% av cykelparkeringarna ska vara placerade inomhus
- Det ska finnas plats för lastcyklar och mopeder
- Vid utformning av cykelparkeringsplatser ska hänsyn tas till manöverutrymme för cykel. I Trafikverket och Svenska Kommuner och landstings GCM-handbok anges lämpliga mått för utformning av cykelparkeringsplatser.

## *Öppenhet och mångfald*

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap  
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*



POSTADRESS

Nacka kommun, 131 81 Nacka

BESÖKSADRESS

Stadshuset, Granitvägen 15

TELEFON

08-718 80 00

E-POST

[info@nacka.se](mailto:info@nacka.se)

SMS

716 80

WEBB

[www.nacka.se](http://www.nacka.se)

ORG.NUMMER

212000-0167