

Kommunstyrelsen

## Parkeringsstal för Nacka kommun

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar föreslagna parkeringstal enligt bilaga 1 till trafikenhetens tjänsteskrivelse den 21 maj 2014, som rekommendation vid bedömning av lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovärenden. Avvikelse från rekommendationen ska föregås av en särskild parkeringsutredning som ger stöd för att undantag bör ske.

### Sammanfattning

I arbetet med en parkeringsstrategi för Nacka kommun ingår att ta fram rekommendationer för parkeringstal vid bedömning av lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovsärenden, se bilaga 1. Parkeringstalen gäller för bostäder, arbetsplatser, undervisning, övrig service samt cykel. I förslaget finns en zonindelning där kommunen är indelad i tre zoner; västra Sicklaön (zon A), områden med god kollektivtrafikförsörjning (zon B) samt övriga Nacka (zon C). Parkeringstalen föreslås generellt vara lägst på västra Sicklaön och högre i mer perifera lägen.

Övergripande inriktning är att öka andelen gång- cykel- och kollektivtrafik och minska andelen biltrafik. Undantag från parkeringstalen kan medges om stöd finns i särskild utredning att behovet är annat än rekommendationen. Avsikten är att ge exploatörer incitament för att bidra till omställning mot en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och samtidigt minska ett kostnadsdrivande behov av plats för biluppställning.

Kommunstyrelsen beslutar om parkeringstal efter hörande av miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) respektive tekniska nämnden (TN) enligt beslutad handlingsplan, se bilaga 2. Ärendet har behandlats i TN 2014-05-2, i MSN 2014-05-14 samt i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU) 2014-06-10. MSN rekommenderade kommunstyrelsen att besluta om föreslagna parkeringstal med tillägget att kommunen ska sträva efter att i samarbete med exploatören möjliggöra lägre p-tal. MSN lyfte även fram att parkeringstalen ska omprövas ett år efter att p-avgifterna införts i område A, se bilaga 3. TN



rekommenderade kommunstyrelsen att besluta om förslagna parkeringstal, se bilaga 4. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår att kommunstyrelsen beslutar att anta föreslagna parkeringstal, se bilaga 5.

## Ärendet

I arbetet med en parkeringsstrategi för Nacka kommun ingår det bland annat att ta fram rekommendationer för parkeringstal vid ny- och ombyggnad, se bilaga 1. Parkeringstalen har tagits fram utifrån mål om bättre framkomlighet och säkerhet på gator och allmänna ytor och gäller för bostäder, arbetsplatser, undervisning, övrig service samt cykel. Målet är även att minska bilresandet och öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik. Jämförelse har gjorts med parkeringstal i andra kommuner samt genom erfarenhet och inhämtande av kunskap i forskningen. Idag är bilinnehavet i Nacka högt likväl som användandet av bilarna. I förslaget finns en zonindelning där kommunen är indelad i tre zoner; västra Sicklaön (zon A), områden med god kollektivtrafikförsörjning (zon B) samt övriga Nacka (zon C). Parkeringstalen föreslås generellt vara lägst på västra Sicklaön och högre i mer perifera lägen.

Undantag från parkeringstalen kan medges där exploatören genom särskild utredning visar att behovet är mindre än rekommendationen. Avsikten är att det ska ge exploatörer incitament för att bidra till omställning mot en ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik och samtidigt minska ett kostnadsdrivande behov av plats för biluppställning.

Ärendet har behandlats i tekniska nämnden (TN) 2014-05-21, i miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) 2014-05-14 samt i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU) 2014-06-10. MSN rekommenderade kommunstyrelsen att besluta om förslagna parkeringstal med tillägget att kommunen ska sträva efter att i samarbete med exploatören möjliggöra lägre p-tal. MSN lyfte även fram att p-talen ska omprövas ett år efter att p-avgifterna införts i område A, se bilaga 3. TN rekommenderade kommunstyrelsen att besluta om förslagna parkeringstal, se bilaga 4. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår att kommunstyrelsen beslutar att anta föreslagna parkeringstal, se bilaga 5.

## Skäl till föreslagna parkeringstal

Förslaget innebär att de rekommenderade parkeringstalen anges som ett lägsta tal – inte som tidigare i ett intervall. Intervall har hittills använts i detaljplanerna, men nästan alltid har det lägsta talet beslutats vid bygglovgivningen. Ett alternativ till rekommenderade parkeringstal är att ha flexibla parkeringstal vilket införts i en del kommuner. Det innebär i praktiken att en parkeringsutredning alltid görs. Eftersom det i detta förslag krävs en parkeringsutredning om avvikelse från parkeringstalen önskas, innebär det en flexibilitet men inte onödigt arbete, om avvikelse inte är aktuell. Parkeringstalen rekommenderas att ses över vart annat år eller när anledning finns.



En parkeringsplats på mark kostar i storleksordningen 25 000 - 40 000 kr och i garage i storleksordningen 200 000 - 400 000 kr, allt beroende på de lokala förutsättningarna. En stor fördel med det föreslagna systemet är att det ger exploatörer ekonomiska incitament att hitta alternativa lösningar som t.ex. utvecklade bilpooler eller samnyttjande av parkeringsanläggningar istället för att bygga egna p-platser. Det är dessa typer av lösningar och idéer som bl.a. ska beskrivas och bedömas i parkeringsutredningen och som kan driva på en önskad utveckling. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta, efter remiss hos tekniska nämnden, om avsteg kan motiveras. Parkeringsutredningarna bör utföras efter en standardiserad mall för att tydliggöra vilket underlag som förväntas inför kommunens beslut.

Parkeringstalen vid ny- och ombyggnad av förskola och skola omfattar endast parkeringsplatser för personal. Lämpligt antal parkeringsplatser och övriga anordningar för hämtning och lämning föreslås tas fram i en separat parkeringsutredning för varje projekt som ett obligatoriskt underlag för att bedöma behovet inför beslut om bygglov. Erfarenheter har visat att behovet av och möjligheterna för att skapa avlämningsplatser och parkeringsplatser skiljer sig stort mellan olika förskolor och skolor. Parkeringsbehovet ska också anpassas efter förutsättningarna för att kunna gå, cykla och åka kollektivt till den specifika förskola eller skolan som ska byggas eller byggas om. För att frångå rekommenderade parkeringstal för personal bedöms att kompletterande åtgärder behöver vidtas, exempelvis avgifter för personalparkering på tomtmark. Sådana förslag tas lämpligen fram av fastighetsägaren i samarbete med aktuell huvudman för verksamheten. Fastighetsägaren ansvarar för införande och reglering av sådana avgifter.

### **Parkeringsavgifter på kommunala gator**

System för avgiftsupptagning på kommunala gator utreds för närvarande. Under 2015 planeras avgifter att införas på västra Sicklaön, vilket i princip motsvarar zon A för p-talen. Uppföljning av p-talen kommer därefter att ske för att eventuellt justera utifrån uppkomna effekter. Förslag till justering kommer att behandlas politiskt i vanlig ordning för taxor.

Avgifter förväntas medföra att trängsel och underskott av parkeringsmöjligheter inom tätbebyggda områden minskar. Minskad trängsel ger också ökad trafiksäkerhet. Det förväntas också bli en större efterfrågan på att hyra platser i de garage som fastighetsägarna bygger när möjligheten till gratis parkering på gatan försvinner.

Utveckling av förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik liksom införande av parkeringsavgifter (såväl på gatemark som tomtmark) samt information om alternativa färdstätt förväntas ge förändringar i resvanorna över tid. Parkeringstalen bör ses över när förändringar noteras.



## Ekonomiska konsekvenser

Fastighetsägaren ansvarar för parkeringsplatsernas kostnader. Inga merkostnader bedöms följa av införandet av föreslagna parkeringstal. De särskilda utredningarna förväntas ge förutsättningar för nya kreativa lösningar som effektiviserar byggprocessen och markanvändningen.

## Bilagor

- Bilaga 1. Förslag parkeringstal 2014-04-10
- Bilaga 2. Handlingsplan parkeringsstrategi Nacka kommun
- Bilaga 3. Protokollsutdrag MSN 2014-05-14
- Bilaga 4. Protokollsutdrag TN 2014-05-20
- Bilaga 5. Protokollsutdrag KSSU 2014-06-10

Mikael Ranhagen  
Chef Trafikenheten

Dag Björklund  
Teknisk Direktör