

# Parkeringsstrategi för Nyköpings kommun



Antagen 2024-06-03

## STYRANDE DOKUMENT

<b>Dokumenttitel</b>	Parkeringsstrategi för Nyköpings kommun
<b>Diarienummer</b>	KK24/271
<b>Kategori av styrdokument</b>	Aktiverande
<b>Fastställd av</b>	Kommunstyrelsen
<b>Beslutsdatum</b>	2024-06-03
<b>Giltighetstid</b>	Tills vidare
<b>Omfattar</b>	Parkeringsstrategin omfattar kommunfullmäktige samt alla nämnder och verksamheter i Nyköpings kommun.
<b>Dokumentansvarig</b>	Enheten för strategisk samhällsplanering
<b>Uppföljning</b>	Översyn gällande efterlevnad och funktion sker årligen och redovisas i mobilitetsbokslutet

## KATEGORIER AV STYRDOKUMENT

<b>Organiserande</b>	Förklarar, tydliggör och reglerar kommunens roll- och ansvarsfördelning samt vem som har rätt att fatta beslut.
<b>Normerande</b>	Beskriver kommunens förhållningssätt i en viss fråga eller ger direktiv för hur något ska utföras och syftar till att styra beteenden utifrån en gemensam värdegrund.
<b>Aktiverande</b>	Beskriver vad kommunen vill förändra eller uppnå inom specifika områden och syftar till att ge ett uppdrag att handla på ett visst sätt.
<b>Reglerande</b>	Anger villkoren för kommunal service och vilka krav kommunen ställer på de som lever, verkar och vistas i Nyköping.

# Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>1</b>
1.1	Syfte och måluppfyllelse .....	1
<b>2</b>	<b>STRATEGIER OCH STÄLLNINGSTAGANDEN .....</b>	<b>3</b>
	Strategi 1: Använd reglering och prissättning för att bidra till kommunens mål .....	4
	Strategi 2: Arbeta med kommunikation och beteendepåverkan .....	8
	Strategi 3: Utveckla parkeringsinfrastrukturen och skapa utrymme för fler värden .....	9
	Strategi 4: Nyttja kommunens möjligheter som arbetsgivare.....	13
	Strategi 5: Planera för hållbar parkeringsplanering i plan- och bygglovsprocessen .....	15
	<b>BILAGA 1 ARBETSPROCESS FÖR FRAMTAGANDE AV PARKERINGSSTRATEGI .....</b>	<b>18</b>
	<b>BILAGA 2 KUNSKAPSUNDERLAG OCH NULÄGESANALYS.....</b>	<b>20</b>
	<b>BILAGA 3 - FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PARKERINGSSTRATEGIN .....</b>	<b>27</b>
	<b>BILAGA 4 - PARKERINGSJURIDIK .....</b>	<b>31</b>

# 1 INLEDNING

## 1.1 Syfte och måluppfyllelse

Parkeringsstrategin ska vara ett vägledande planeringsdokument som i första hand riktar sig till kommunens planerare och beslutsfattare. Parkeringsstrategin syftar till att skapa en inriktning för kommunens parkeringsplanering gällande både bil och cykel. Hur parkering ordnas och fungerar har stor påverkan på hur en stad används och utvecklas.

Parkeringsstrategin tar utgångspunkt i översiktsplanens utvecklingsområden. Övergripande utvecklingsstrategier från översiktsplanen som har särskild relevans för parkeringsstrategin:

- Öka förutsättningarna för hållbart resande.
- Hushåll med mark- och vattenresurser.
- Utveckla, stärk och bevara den regionala och kommunala grön- och blåstrukturen.
- Skapa varierad bebyggelse.

Sammanfattningsvis ska Nyköpings kommuns arbete med parkering bidra till:

- **Hållbart resande** där en större andel än idag väljer att resa med gång, cykel och kollektivtrafik istället för bil
- **Effektiv markanvändning** där bilparkerings andel av markutnyttjande minskar till förmån för bostadsbyggande, gröna och blåa värden.
- **Attraktiv stadsutveckling** där stads-, -livs-, - och boendemiljöns värden utvecklas och stärks för de människor som bor, verkar och vistas i ett område
- **Sammanvägd tillgänglighet** genom planering, lokalisering och reglering av parkering.<sup>1</sup>

### Avgränsning

Parkeringsstrategin beskriver arbetet med parkering i hela Nyköpings kommun. Särskilt fokus läggs dock på Nyköpings centralort, då flera utmaningar är kopplade till markanvändningsfrågan som är tydligast där.

Parkeringsstrategin omfattar parkering för bil och cykel på allmän- och kvartersmark. Uppställning av andra motorfordon så som exempelvis motorcyklar, lastbilar, bussar och husbilar utgör inte primärt fokus för strategin.

---

<sup>1</sup> Med sammanvägd tillgänglighet avses den totala tillgängligheten till en plats för samtliga färdstätt, snarare än för enskilda färdstätt.

## Begreppsförklaring

**Allmän platsmark** - Avser gata, väg torg eller annat område avsedd för gemensamma behov/ändamål.

**Boendeparkeringstillstånd** - är ett undantag från parkeringsreglerna som ger boende med särskilt boendetillstånd möjlighet att parkera enligt särskilda villkor.

**Flexibla parkeringstal** - Flexibla parkeringstal innebär att kommunen under planeringsprocessen ger byggherren och fastighetsägaren möjlighet att påverka antalet parkeringsplatser som ska byggas i samband med uppförandet av ny bebyggelse.

**Friköp och avlösen** - Parkeringsköp sker genom friköp eller avlösen. Friköp innebär att fastighetsägaren betalar ett engångsbelopp till det kommunala parkeringsbolaget eller kommunen. Avlösen innebär att fastighetsägaren under ett antal år förbinder sig att hyra det antal bilplatser som krävs.

**Förgårdsmark** - Förgårdsmark är kvartersmark mellan en byggnad och allmän gata.

**Kvartersmark** - Med kvartersmark avses all mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän platsmark eller vattenområde.

**Mobilitetshus** - parkeringshus som utöver bilparkering även innehåller olika former av tjänster som underlättar för ett mer hållbart resande. Exempel på innehåll kan vara cykelpool, bilpool och servicetjänster.

**Mobilitetsåtgärd/mobilitetstjänst** - en eller flera åtgärder som ger boende och verksamma incitament och möjlighet att resa på annat sätt än med egen bil. En mobilitetsåtgärd eller -tjänst kan vara fysisk åtgärd, tjänst eller kampanj som bidrar till förändrade resvanor och lägre bilinnehav.

**Målstyrd vs prognosstyrd** - Prognosstyrd planering handlar om att förutspå efterfrågan och sedan tillgodose den medan den målstyrda planeringen är inriktad på att arbeta proaktivt för att utvecklas i en önskvärd riktning.

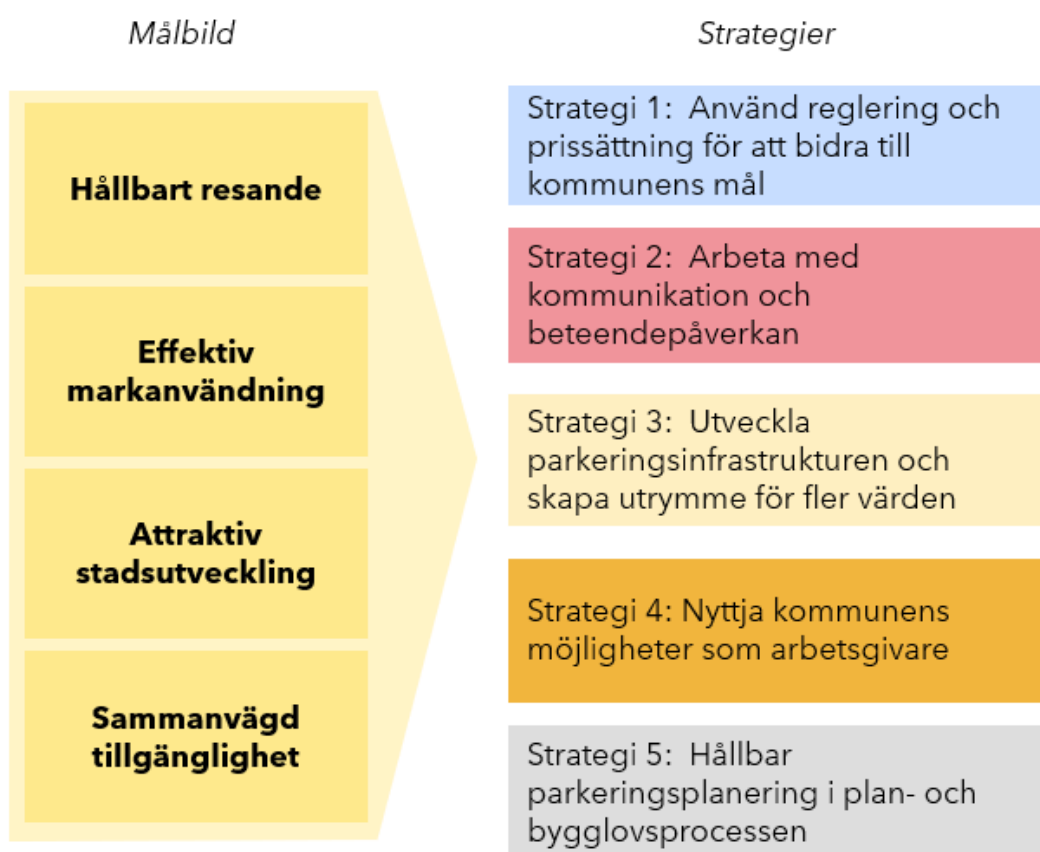
**Parkering** - uppställning av ett fordon som inte syftar till på- och avstigning eller lastning. Parkering avser både bil- och cykelparkering.

**Parkeringsförbud i område** - Det innebär att det är helt förbjudet att parkera inom området annat än på särskilt anordnade parkeringsplatser, gäller hela Nyköpings centralort. På alla övriga platser råder parkeringsförbud.

**Parkör** - en person som parkerar ett fordon.

## 2 STRATEGIER OCH STÄLLNINGSTAGANDEN

Utifrån de fyra målbilderna, *hållbart resande*, *effektiv markanvändning*, *attraktiv stadsutveckling* och *tillgänglighet* har fem strategier tagits fram. Strategierna utgår från de utmaningar och behov som identifierats i arbetsprocessen med parkeringsstrategin och beskriver *hur* Nyköpings kommun behöver arbeta för att uppnå målbilden. I figur 1 ges en översikt över målbilden och strategierna. På kommande sidor presenteras varje strategi för sig med och ställningstaganden för respektive strategi. Förslagna strategier och ställningstaganden är vägledande och det kommer behövas fördjupade studier för att landa i slutgiltiga bedömningar.



Figur 1 Sammanfattning av målbild och strategier.

## **Strategi 1: Använd reglering och prissättning för att bidra till kommunens mål**

Marken i Nyköpings centralort är begränsad och konkurrensen hög mellan olika behov och anspråk. Genom att aktivt arbeta med reglering och en differentierad prissättning kan tillgängligheten för de som behöver köra bil förbättras, samtidigt som incitamenten för att resa hållbart kan öka. Prissättning och tidsreglering på såväl kommunalägd kvartersmark som allmän platsmark ska användas som verktyg för att reducera efterfrågan på bilparkering samt för att styra bilisterna inom parkeringssystemet.

Reglering och prissättning ska användas för att tydliggöra prioritering mellan olika grupper av parkörer utifrån bilden av "rätt bil på rätt plats". Vidare ska parkeringen styras för att få fler att välja samlade parkeringsanläggningar på kvartersmark för att tillgängliggöra allmän platsmark.

### **Ställningstaganden:**

#### ***1.1. Prioritera besökare i Nyköpings centralort***

I Nyköpings kommuns centralort ska cykel- och bilparkering för besökare prioriteras framför boende- och yrkesverksamma. Med besökare menas de med tidsbegränsande ärenden till centrum, annat än arbete och boende.

Reglering och prissättning på kvartersmark och allmän platsmark behöver därför användas för att prioritera besökare och nå en hög omsättning på de mest attraktiva parkeringsplatserna i Nyköpings centralort.

## 1.2. Tillämpa prioritering och styr parkering till kvartersmark

Oavsett läge i kommunen är grundregeln att parkering ska lösas på kvartersmark. Först om parkeringen inte kan ordnas på ett lämpligt sätt på kvartersmark eller om parkeringen måste svara mot ett allmänt behov kan allmän platsmark upplåtas efter följande prioriteringsordning:

1. Angöring<sup>2</sup>
2. Parkering för rörelsehindrade (RHP)
3. Parkering för besökare

### *Förtydligande kring parkering för rörelsehindrade:*

RHP behöver inte ordnas förrän behovet uppstår. Lagen kan inte tolkas som att fastighetsägaren är skyldig att ordna RHP för alla som behöver det, rätten till RHP ingår till exempel inte som krav vid bostadsanpassning. Fastighetsägarens ansvar sträcker sig rimligen till det riktvärde som anges i BBR om inte annat framgår av bygglovet. RHP ska i regel hanteras inom egen fastighet. Detta för att inte begränsa kommunens rådighet över gatan vilket kan försvåra eller omöjliggöra framtida omvandling, t ex breddning av körfält, plats för uteserveringar mm. Därför ska kommunala gator endast i undantagsfall användas för att lösa privata markägares behov av RHP. Förgårdsmark på kvartersmark är exempel på lösning som kan övervägas istället, både för RHP men även cykelparkering och delade mobilitetstjänster. Om det är möjligt med hänsyn till gångavstånd kan flera fastigheter ordna platserna gemensamt vilket kräver parkeringsavtal mellan fastigheterna. Vid förtätning kan det vara svårt att ordna RHP på egen tomt. Det kan också finnas planeringsmässiga hinder att ordna parkeringen själv. I Vallastaden i Linköping bedömdes till exempel kvaliteten på innergårdar bli lidande om varje fastighetsägare själv skulle ordna RHP. Därför ska kommunala gator endast i undantagsfall användas för att lösa privata markägares behov av RHP.

---

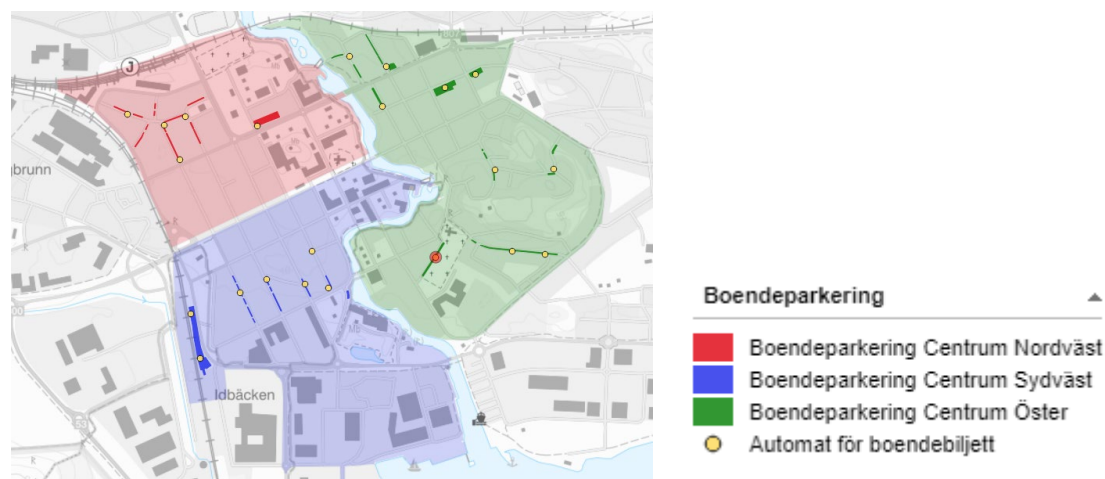
<sup>2</sup> Kan utgöras av ändamålsplats för på- och avstigning, lastplats, taxiplats, ambulansplans enligt trafikförordningen eller/och platsens förutsättningar.



### 1.3. Anpassa kriterierna för boendeparkeringstillstånd

Boendeparkering på gatumark var ett sätt att lösa ett underskott på parkering som ofta uppstod vid äldre fastigheter innan parkeringsnormen införts.

Vid planarbete och nybyggnation inom områden med boendeparkeringstillstånd vidhålls grundregeln att parkering ska lösas på kvarteretsmark därav behöver tillståndskriterierna anpassas och ses över. De områden som idag omfattas av parkering med boendeparkeringstillstånd anges i figur 2.



Figur 2 Dagens karta över boendeparkering i Nyköpings centralort

### 1.4. Marknadsanpassa parkering

Parkeringsavgifter finansierar idag bara en del av de faktiska kostnaderna för att ordna och tillhandahålla bilparkering. Bilparkering subventioneras oftast genom bostads- och lokalhyror samt skattemedel.

Nyköpings kommun bör därför arbeta för en större marknadsanpassning av parkering där parkörerna i större utsträckning står för parkeringens kostnader i såväl nybyggnation som befintliga anläggningar. Dagens kostnad för boendeparkeringstillstånd bör också marknadsanpassas och bära sina faktiska kostnader. På detta sätt kan den skattefinansierade subventioneringen av parkering minska samtidigt som incitamenten för hållbart resande ökar.

### 1.5. Anpassa tidsreglering och avgiftszoner i takt med tillväxten

Parkeringszoner och avgiftsreglering behöver kontinuerligt ses över och anpassas utefter nya förutsättningar för att möta alla de krav och behov som uppkommer i ett växande samhälle. Det finns flera motiv till att kontinuerligt se över och anpassa dagens avgiftszoner och tidsreglering. Dels är zonernas utformning ett verktyg för att prioritera besökare, marknadsanpassa parkeringen och reglera till kvartersmark. Nyköpings centralort är i nuläget indelade i två avgiftszoner, en röd zon för inre stadskärnan och en grön zon för det yttre stadskärnan.

Parkeringsstrategin föreslår att avgifts- och tidsregleringszonerna anpassas till den nya parkeringsnormen, dess zonindelning samt kommande utvecklingsområden. Övriga områden som ligger utanför de föreslagna utredningsområden i figur 3 kan också vara aktuella för utredning.



Figur 3 Avgiftszoner för Nyköpings centralort idag och förslag på utredningsområden för förändring av avgift- och tidsregleringszoner

Sammanfattning Strategi 1:

**Använd reglering och prissättning för att bidra till kommunens mål**

Ställningstaganden:

- 1.1 Prioritera besökare i Nyköpings centralort
- 1.2 Tillämpa prioritering och styr parkering till kvartersmark
- 1.3 Begränsa boendeparkeringstillståndet
- 1.4 Marknadsanpassa parkeringen
- 1.5 Anpassa tidsreglering- och avgiftszonerna i takt med tillväxten

## **Strategi 2: Arbeta med kommunikation och beteendepåverkan**

Kommunikation är viktigt i alla typer av förändringar och behövs dessutom för att styra användaren på det sätt som önskas. I parkeringssammanhang kan kommunikation exempelvis handla om hur kommunen informerar invånare och besökare om parkeringsutbudet samt hur syftet med olika åtgärder presenteras. Parkeringsstrategins övergripande mål om hållbart resande och en mer effektiv markanvändning förutsätter dessutom ett aktivt arbete med beteendepåverkande åtgärder som ett komplement till förändringarna av den fysiska miljön och av parkeringsregleringen.

### **Ställningstaganden:**

#### ***2.1 Vägled parkörerna***

Det ska vara enkelt att hitta en parkeringsplats i Nyköpings centralort. Vägledning via digitala informationssystem, parkeringsappar med beläggningsfunktioner och andra digitala tjänster kan vara ett sätt att underlätta för att hitta en ledig plats. Viket resulterar i att söktrafiken minskar samt upplevelsen av tillgänglighet av lediga platser ökar.

Vid större event och arrangemang bör kommunen också arbeta med kommunikation och samverkan för att styra parkeringen till lämpliga ytor eller informera och underlätta för hållbara resor.

#### ***2.2 Kommunikation och beteendepåverkan för att påverka parkeringsefterfrågan***

Kommunikation och beteendepåverkande åtgärder (så kallad mobility management) är en viktig del i arbetet med att förändra resvanorna och påverka parkeringsefterfrågan. Beteendepåverkande åtgärder kan göras som riktade insatser, exempelvis i samband med förändringar i den fysiska miljön och vid särskilda evenemang. Det kan också handla om olika kampanjer och information till nyanställda eller nyinflyttade.

Ställningstagandet förutsätter en aktiv samverkan mellan kommunen och privata aktörer inom Nyköpings kommun.

#### ***2.3 Kommunera syftet med åtgärder i parkeringssystemet***

Parkeringsstrategin utgår från ett målstyrt förhållningssätt till parkering och kan i vissa fall medföra förändringar i såväl arbetssätt som anpassning av dagens utbud och reglering. För att skapa förståelse och acceptans för detta synsätt och åtgärder som genomförs behöver bakomliggande mål och prioriteringar kommuniceras såväl internt inom kommunens organisation som externt. Förändrad reglering avseende tid och/eller avgifter bör till exempel tydligt kommuniceras med det bakomliggande syftet. I samband med att beslut tas ska dialog med aktörer och allmänheten som på olika sätt berörs behövas som en del av förankringen.

## 2.4 Samla in statistik och följ upp

Ett sätt att se om insatser leder arbetet i rätt riktning är att samla in statistik och följa upp kontinuerligt. Årliga bokslut för parkering avseende beläggning för såväl bil som cykel i kommunens olika delar kan vara ett komplement till den information som samlas in i resvaneundersökningar.

Sammanfattning Strategi 2:

### **Arbeta med kommunikation och beteendepåverkan**

Ställningstaganden:

- 2.1 Vägled parkörerna
- 2.2 Kommunikation och beteendepåverkan för att påverka efterfrågan
- 2.3 Kommunicera syftet med åtgärder i parkeringssystemet
- 2.4 Samla in statistik och följ upp

## Strategi 3: Utveckla parkeringsinfrastrukturen och skapa utrymme för fler värden

Kommunens parkeringsinfrastruktur behöver på olika sätt utvecklas och förändras för att bidra till målen om hållbart resande och en yteffektiv- och attraktiv stadsmiljö. Särskilt när det gäller cykelparkering finns ett behov av ny- och ombyggnation för att bidra till fler cykelresor. När det gäller bilparkering så finns det bland annat ett behov av att se över infarts- och pendlarparkeringar som en del i det målstyrda arbetet. På en del platser kan det även vara aktuellt att tillfälligt eller permanent ersätta viss gatuparkering med andra värden så som uteserveringar, bredare gång eller cykelbanor för att öka stadens attraktivitet.

### **Ställningstaganden:**

#### **3.1 Kartlägga cykelparkering**

Kunskaperna om cykelparkering, avseende behov, utformning och attraktivitet är sämre i jämförelse med motsvarande kunskap om bilparkering. Grundläggande frågeställningar om utbud, efterfrågan och funktion kopplat till målpunkten behöver studeras. Viktiga målpunkter att se över är arbetsplatser, besöksmål som handel, sport- och fritidsanläggningar. Då cykel används i kombinationsresor behöver behovet analyseras vid kollektivtrafiknoder.

### **3.2 Utöka utbudet och förbättra standarden på cykelparkering**

För all cykelinfrastruktur med exempelvis cykelvägar och cykelparkering behövs en målstyrd planering utifrån principen "bygg för cyklister så kommer de". Ett stort utbud av cykelparkering med hög kvalitet är viktigt för att möjliggöra och uppmuntra fler att cykla. Utbyggnad av cykelparkering behöver baseras på en nulägesanalys där dagens utbud och efterfrågan studeras i förhållande till relevanta målpunkter.

Som ett komplement till att bygga nya cykelparkeringar av hög kvalitet finns det även ett behov av att förbättra standarden på vissa av de befintliga cykelparkeringar som kommunen har rådighet över.

Standardförbättringarna behöver även tillgodose de krav som kommer med nya typer av last- och elcyklar. Möjlighet till ramlåsning samt väderskydd bör ses som lägsta standard.

### **3.3 Frigör gatumark för andra värden**

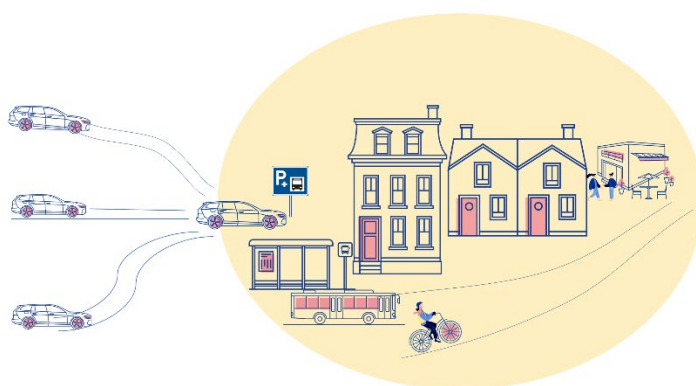
Synen på gaturummen i städerna förändras kontinuerligt när allt fler ska få plats, framför allt i centrala delar av staden. I takt med att befolkningen, trafiken och bostadsbyggandet ökar, ökar kraven på en effektiv markanvändning vilket innebär stora utmaningar där gaturummet ska anpassas till flera olika funktioner.

Befintlig gatuparkering kan konkurrera med exempelvis god framkomlighet för kollektivtrafik, räddningstjänst, snöröjning, tillgänglighet för cyklister, fotgängare, sommargångator, uteserveringar, torghandel, aktivitetsytor eller mer grönska. Samtidigt visar genomförda beläggningsräkningar att det i centrala Nyköping finns gott om ledig kapacitet i parkeringssystemet som helhet. Kommunen bör verka för att tillfälligt eller permanent ersätta med andra värden som stärker Nyköpings attraktivitet. Det kan även handla om att ta bort viss kantstensparkering för bil till förmån för ett mer jämlikt gaturum med bredare gångbanor som är mer anpassade för rörelsehindrade och barn att röra sig på. Den bilparkering som tas i anspråk kan hänvisas till samlade anläggningar, infartsparkeringar eller andra parkeringsplatser i närheten.

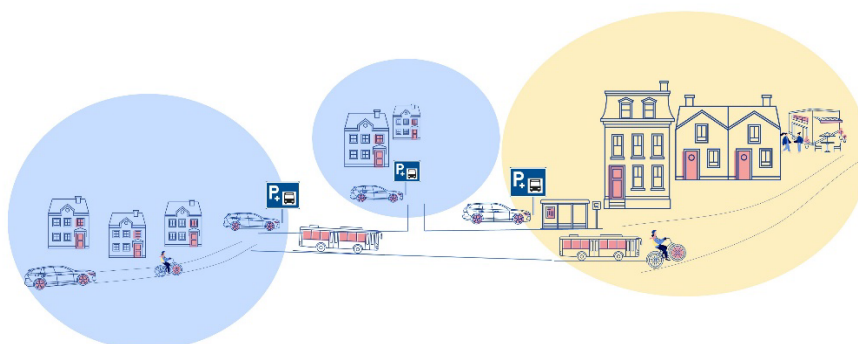
### 3.4 Identifiera och utveckla infarts- och pendlarparkeringar

Att tillgängliggöra pendling med kollektivtrafik, även för de som bor en bit ifrån hållplatser eller tågstationer, är centralt för att uppnå målet om hållbar resande och minska trafikbelastningen i Nyköpings centralort. Därför är det viktigt att det finns parkeringar för både bil, cykel och andra mobilitetstjänster som uppfyller pendlarens behov, är effektiva och smidiga samt underlättar för de som vill byta färdmedel vid kollektivtrafiknoder. Som ett första steg bör kommunen identifiera behov av pendlarparkeringar med syftet att underlätta kombinationsresor.

Ställningstagandet berör även samåkningsparkeringar, infartsparkeringar vid strategiska på- och avfarter, vid utkanten av Nyköpings centralort eller i anslutning till större tätorter i kommunen.



Figur 4 Exempelbild för infartsparkering i centralortens utkant



Figur 5 Exempelbild pendlarparkering i mindre tätorter

### **3.5 Underlätta för samnyttjande**

Samnyttjande av en parkeringsanläggning innebär att parkeringsplatserna används för flera olika ändamål. Syftet är att inte bygga onödigt många platser som inte används under stora delar av dygnet utan att det sker en kontinuerlig rotation av parkerade fordon. Det kan betyda att när boendes fordon flyttas på morgonen kan de ersättas av yrkesverksamma och besökare under dagen som på nytt ersätts under eftermiddag och kväll. Samnyttjande av en parkeringsplats ger en jämnare beläggning över dygnet och det totala behovet av parkeringsytor minskar vilket leder till ett effektivt marknyttjande.

För att samnyttjandet ska fungera måste ett antal förutsättningar uppfyllas:

- Parkeringsplatser reserveras inte för en specifik användare.
- Funktionsblandad bebyggelse i anslutning till en parkeringsanläggning eller parkeringsplats
- Parkeringsanläggningar som kan tillgodose flera olika verksamheter och innehåller tillräckligt många platser för att minimera risken att efterfrågan överskrider utbudet.
- I plan- och bygglovsprocessen bör möjligheterna för samnyttjande av redan befintliga parkeringar undersökas.

Sammanfattning Strategi 3:

#### **Utveckla parkeringsinfrastrukturen och skapa utrymme för fler värden**

*Ställningstaganden:*

- *3.1 Kartlägga cykelparkering*
- *3.2 Utöka utbudet och förbättra standarden på cykelparkeringar*
- *3.3 Frigör gatumark för andra värden*
- *3.4 Identifiera och utveckla infarts- och pendlarparkeringar*
- *3.7 Underlätta för samnyttjande*

## **Strategi 4: Nyttja kommunens möjligheter som arbetsgivare**

Kommunkoncernen har som arbetsgivare och fastighetsägare goda möjligheter att verka för att fler ska kunna ta sig till arbetet med cykel, gång och kollektivtrafik.

Genom att underlätta för en hälsofrämjande mobilitet stärker kommunen sin roll som en attraktiv arbetsgivare och får dessutom friskare medarbetare. Det finns en stor potential för Nyköping, enligt resevaneundersökningen från 2019 är 47 procent av alla resor kortare än fem kilometer. Om fler väljer att resa till och från arbetet med hållbara trafikslag förbättras tillgången till parkering för den som verkligen måste använda bilen för att ta sig till arbetet.

Nyköpings hållbarhetsprogram slår fast att kommunen ska "agera förebild och driva den gröna omställningen framåt". Just hantering av personalens bil- och cykelparkering samt beteendepåverkande åtgärder utgör ett sådant område där kommunen, som en stor arbetsgivare, både kan agera förebild för andra aktörer och på ett direkt sätt bidra till parkeringsstrategins mål.

### **Ställningstaganden:**

#### ***4.1 God standard på cykelparkering vid kommunala arbetsplatser och besöksmål***

En förutsättning för att få fler att välja att cykla till arbetet eller besöksmål är att de fysiska förutsättningarna finns på plats. Alla kommunala arbetsplatser och besöksmål bör vara försedda med cykelparkeringar, som är väderskyddade och ger möjlighet till att låsa fast cykeln.

#### ***4.2 Beteendepåverkan för kommunala arbetsplatser***

Vid sidan av att arbeta med cykelparkering har kommunen goda möjligheter att arbeta med andra former av beteendepåverkan och mobility management. Genom positiva insatser, tävlingar och projekt kan kommunen stärka sin roll som attraktiv arbetsgivare samtidigt som de anställdas efterfrågan på bilparkering kan minska. Exempel på insatser kan vara prova-på-kampanjer för elcyklar och kollektivtrafik, utlåning av elcyklar, bil- och elcykelpool för resor i tjänst, subventionerade kollektivtrafikbiljetter och förmånscyklar. Detta kan med fördel paketeras i form av konceptet gröna resplaner.



### **4.3 Likställighetsprincipen som grund för personalparkering**

Hur kommunen hanterar utbud och prissättning av personalparkering (för bil) får en stor betydelse för de anställdas resor till- och från arbetet. Hanteringen av personalparkering påverkar därmed möjligheten att nå parkeringsstrategins mål. Mot denna bakgrund behöver dagens system för personalparkering utredas. Vid sidan av målen för hållbart resande behöver utredningen utgå från tillämpning av likställighetsprincipen samt en effektiv administration. Likställighetsprincipen utgår från att de anställda behandlas lika gällande pris på personalparkering oavsett tjänst och förvaltningstillhörighet. Utredningen bör sträva efter att tydliggöra kommunens faktiska kostnader för att tillhandahålla parkering samt sträva efter att de som vill nyttja parkeringen själva bär denna kostnad.

### **4.4 Kartlägg möjligheterna med kombinerade bilpooler**

Bilpooler är ett sätt att möjliggöra ett minskat privat bilinnehav bland boende i staden. Marknadsläget är dock utmanande för de kommersiella bilpoolerna där en av utmaningarna är att få beläggning under såväl arbetstid som kvällar och helger. Bilpool ger möjlighet att ha tillgång till bil utan att därmed behöva äga eller leasa en bil. Genom en kommersiell bilpool skulle såväl kommunen som företag och andra offentliga verksamheter samt privatpersoner ges möjlighet att ansluta sig.

Det finns goda exempel från andra kommuner som använder sig av så kallade kombinerad bilpool som upphandlats av kommunen eller kommunala bostadsbolaget där anställda nyttjar den kommersiella bilpoolen under dagtid för resor i tjänst, medan bilpoolen utanför kontorstid eller helger är öppen för allmänheten. Uppläggets relevans och genomförbarhet för Nyköpings kommun bör utredas vidare som ett första steg.

Sammanfattning Strategi 4:

#### **Nyttja kommunens möjligheter som arbetsgivare**

*Ställningstaganden:*

- 4.1 God standard på cykelparkering vid kommunala arbetsplatser och besöksmål
- 4.2 Beteendepåverkan för kommunala arbetsplatser
- 4.3 Likställighetsprincipen som grund för personalparkering
- 4.4 Kartlägg möjligheterna med kombinerade bilpooler

## **Strategi 5: Planera för hållbar parkeringsplanering i plan- och bygglovsprocessen**

Stads- och trafikplanering har stor inverkan på val av färdstätt och därigenom också på efterfrågan av parkering. Vid framtagandet av nya detaljplaner samt vid bygglovsprövning behöver hantering av parkering bidra till parkeringsstrategins mål om *hållbart resande, effektiv markanvändning, attraktiv stadsutveckling och en sammanvägd tillgänglighet*.

Hanteringen av parkering i detaljplaner och bygglov redovisas i parkeringsnormen. Här redovisas dock kortfattat de ställningstaganden och satsningar som utgör utgångspunkter för normen och kommunens tillämpning av flexibla parkeringstal.

### **Ställningstaganden:**

#### **5.1 Tillämpa flexibla parkeringstal**

Stadens utrymme är begränsad, därför väljer allt fler kommuner att arbeta med flexibla parkeringstal. Det innebär att allt fler kommuner går från de statiska parkeringstalen till en ökad flexibilitet i bedömningen av parkeringsbehovet för den specifika fastigheten. Fördelen som många kommuner ser är en bättre anpassning och utformning av bebyggelsen kopplat till dess omgivning. Genom att förstå vad som ska byggas och hur projektet hänger ihop med omkringliggande bebyggelse och infrastruktur, finns det möjlighet att anpassa behovet av parkeringsplatser. Viktiga faktorer, som till exempel vilken målgrupp, lokalisering, kollektivtrafik- och serviceutbud, sätter ramarna för vilket parkeringstal som blir aktuellt för den nya exploateringen.

Ambitionen är att nå en balanserad parkeringssituation genom att se till den lokala kontexten och uppmuntra tillämpning av mobilitetsåtgärder som påverkar efterfrågan på parkering.

#### **5.2 Underlätta för bilpoolsetablering**

Vid planläggning ska kommunen bidra till möjligheten att skapa förutsättningar för bilpool. Vid tillskapande av förutsättningar för allmän bilpool bör kommunal kvartersmark kunna övervägas och ställas till förfogande för ändamålet om den bedöms lämplig. Funktionens omfattning och utsträckning i tid fastställs genom civilrättsligt avtal. Övriga platser som lämpar sig för bilpool bör planläggas som kvartersmark om det inte konkurrerar med andra allmänna behov.

### **5.3 I större stadsutvecklingsområden bör bilparkering i första hand ordnas i gemensamt nyttjande anläggningar**

Vid stadsutvecklingsprojekt och större detaljplanearbeten ska kommunen verka för att samla parkering i gemensamhetsanläggningar, som exempelvis mobilitetshus. Mobilitetshus samlar upp och effektiviserar ett områdes behov av bilparkering och syftar till att skapa rum för olika typer av mobilitetstjänster som bil- och cykelpool. Mobilitetshus är ett effektivt sätt att samla erforderlig bilparkering för fastigheter och kvarter. Snarare än utspridda i små enheter och på gator och torg. På så sätt utnyttjas mark effektivare och möjligheten att skapa sammanhållna gröna och attraktiva stadsmiljöer förbättras. Större gemensamma anläggningar innebär också bättre förutsättningar för samnyttjande, vilket är effektiv hushållning med såväl mark som andra resurser. Mobilitetshus kan med fördel placeras i kollektivtrafiknära lägen. Utöver parkering för bil och cyklar kan ett mobilitetshus innehålla el-ladd stationer, realtidsskyltar för kollektivtrafik, cykelservice med tvätt intill ett minibibliotek eller lekplats, cykelpump, leveransskåp/paketutlämning, livsmedelsbutik etc.

### **5.4 Skapa förutsättningar för parkeringsköp**

Parkeringsköp innebär att fastighetsägare ges möjlighet att överlåta sitt ansvar att ordna parkering till en annan aktör som kan ordna parkering. I täta stadsmiljöer är detta ofta en effektiv lösning för alla parter, kommunen, fastighetsägare och nyttjare. Parkeringsköp är ett bra verktyg för att effektivisera markutnyttjande och sker genom friköp eller avlösen. Bilplatserna kan ofta samnyttjas över dygnet av boende, anställda och besökande.

För att parkeringsköp ska kunna säkerställas långsiktigt behöver kommunen ha rutiner för registrering av parkeringsköp. Kommunen behöver därför utveckla en avtalsrättslig rutin för hantering och uppföljning av parkeringsköp.

För att kunna ordna parkering på ett mer effektivt sätt som bidrar till en god stadsmiljö kan ett visst gångavstånd mellan målpunkt och parkeringsplats behöva accepteras. I Tabell 1 anges riktvärden för acceptabelt gångavstånd.

<b>Målpunkt</b>	<b>Acceptabelt gångavstånd</b>
Handel	200 m
Boende	400m
Arbetsplats	600m

Tabell 1. Riktvärden för acceptabelt reellt gångavstånd mellan bilparkering och målpunkt.

## **5.5 Avsläppningsplatser för skjutsande vårdnadshavare**

Testa och prova avsläppningsplatser en bit bort från skolorna för att öka tryggheten samt göra gång och cykeln konkurrenskraftig gentemot bilen. Barnen får då en promenad till skolan och goda vanor grundläggs tidigt. Hur barn reser varierar med åldern, årstider och var de bor. Förutsättningar skiljer sig mellan olika skolor, årskurser och områden. I första hand bör detta funka i områden där barnen inte behöver korsa en väg eller där det inte finns konfliktpunkter mellan trafikanter.

Sammanfattning Strategi 5:

### **Hållbar parkeringsplanering i plan- och bygglovsprocessen**

Ställningstaganden:

- 5.1 Tillämpa flexibla parkeringstal
- 5.2 Underlätta för bilpoolsetablering
- 5.3 I större stadsutvecklingsområden ska bilparkering i första hand ordnas i gemensamt nyttjande parkeringsanläggningar
- 5.4 Skapa förutsättningar för parkeringsköp
- 5.5 Avsläppningsplatser för skjutsande vårdnadshavare

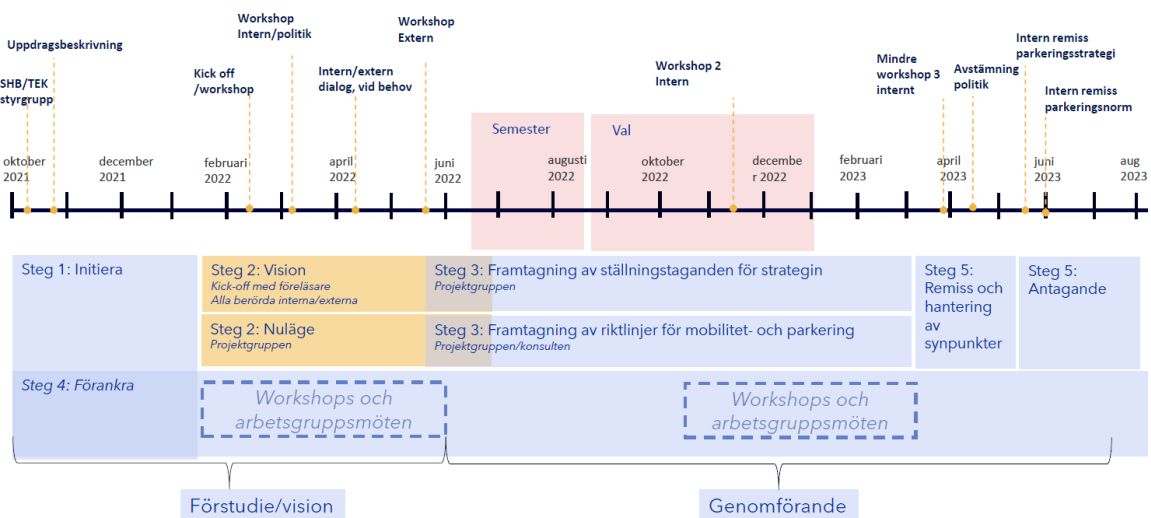
# BILAGA 1 ARBETSPROCESS FÖR FRAMTAGANDE AV PARKERINGSSTRATEGI

Parkeringsstrategin är en slutprodukt av en större intern arbetsprocess där flera olika divisioner bidragit med sin expertis. Arbetet har drivits av en projektledare från Samhällsbyggnad med stöd av Ramboll, en styrgrupp och en huvudprojektgrupp. Se projektorganisation nedan:



Figur 6. Projektorganisation för projektet.

Nedan visas en illustration av processen:



Figur 7. Illustration av processen för att ta fram en ny parkeringsstrategi.

## **Steg 1: Initiera**

I initieringsfasen av projektet har behov, syfte och upplägg för arbetet formulerats. Detta ledde till en projektplan och uppdragsbeskrivning.

## **Steg 2: Nuläge och vision**

Steg två fokuserade på nuläget, utmaningarna och behovet kopplat till parkeringsfrågan i Nyköping. För att förstå parkeringsfrågan i en lokal kontext genomfördes insamling av kunskapsunderlag, en sammanställning av parkeringsbeläggning och uppehållstider i Nyköping samt en och genomgång av kommunala styrdokument.

Under projektets första dagar anordnades en intern kick-off med tjänstepersoner och politiker som under dagen fick möjlighet att lyssna mer om vad projektet innebär för Nyköpings kommun, trender inom mobilitet och hållbar utveckling.

Sammanlagt ordnades tre workshops, två med tjänstepersoner och politiker och en med Nyköpings näringsliv inklusive regionala aktörer. Ett antal mindre workshops anordnades också med arbetsgruppen. Workshopparna hade till syfte att förankra projektet, öka den gemensamma kunskapsbasen och staka ut riktningen. Tillsammans diskuterades styrkor och svagheter i dagens parkeringssystem i Nyköpings kommun.

## **Steg 3: Framtagning av strategier**

I detta steg har förslag på strategier formuleras. Workshop och de interna avstämningarna bidrog i sin tur till hur vi formade strategier och ställningstaganden. Förutom workshops har strategierna också utgått ifrån de redan antagna styrdokument och visioner som kommunen har.

## **Steg 4 och 5: Förankring och internremiss**

I det sista steget ska insamlat material sammanställas, diskuteras internt, förankras politiskt och beslutas. Parkeringsstrategin ska ge vägledning och underlätta efterföljande planering.

## BILAGA 2 KUNSKAPSUNDERLAG OCH NULÄGESANALYS

Stadens gator ska inrymma många olika funktioner och intressen. Människor ska förflytta sig, gods ska transporteras, det ska finnas plats för social interaktion, grönska, möten och parkering, lastning och lossning.

Nedan presenteras Nyköpings stadsplan från 1913, en klassisk rutnätsstaden, där gatorna utgjorde stadens stomme. således var gatorna det viktigaste för stadsplanen. När ett kvarter ska komma till, är det oftast gatan som utformar den och inte tvärt om. När staden utvecklas inom nuvarande gränser är det endast gatans funktioner som kan påverkas och oftast inte gatornas bredder.



Figur 8 Stadsplan för Nyköping från 1913

### Gatans många element

Gatorna har olika element som beskriver de delar ett gaturum består av. Det är på gatan man möts, det är på den man går på väg till bussen eller parkeringen, det är där man går till affären eller caféet. Det är där man möter de okända, som kanske blir ens vänner eller ens käresta i framtiden.

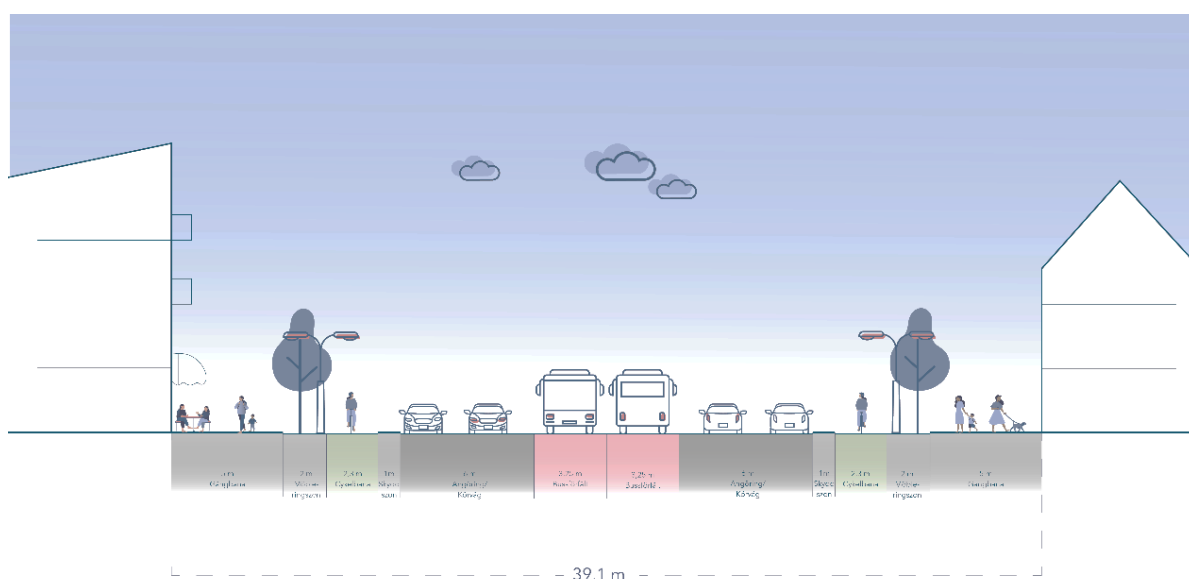
Gatan är en del av stadens offentliga rum, det allmänna, alla våra medborgares vardagsrum, oavsett ålder. Därför ska man se gatan som primär för att skapa jämlika städer.

Nyköpings centrala stadskärna har relativt smala gator och varje gata är olik den andra. Prioriteringen är därför nödvändigt för att gatan ska vara ska vara tillgänglig, trafiksäker, ha bra framkomlighet och upplevas trygg att vistas i. Alla gaturum kan inte innehålla alla funktioner. Alla funktioner kan inte heller vara prioriterade på varje enskild gata.

#### Gatans element:

- Gångbana
- Vistelseyta
- Möbleringszon, träd och grönska
- Cykelbana och cykelfält
- Körfält (motorfordonstrafik)
- Angöring och parkering

Avvägningar kommer behöva ske utifrån gatans roll i vägnäten för respektive trafikslag och andra för staden vitala funktioner. En optimal gata som innehåller alla funktioner skulle behöva en bredd på minst 39 meter.



Figur 9 Sektionen ovan ger en fingervisning om hur en gata skulle kunna se ut om alla funktioner ska tillgodoses.

## Parkering som företeelse

Parkeringsplanering ska ses i ett större sammanhang och som en del av stads- och samhällsplaneringen. Kunskapen om parkering baseras ofta på egna upplevelser, tyckanden och vanor, därav är rätt fakta och kunskap ett första steg till bättre förståelse. Att jobba med parkering på en strategisk nivå innebär att jobba utifrån mål, göra avvägningar mellan olika intressen, ha kunskap om hur efterfrågan på parkering uppstår och hur det påverkar staden och människorna i den. Genom att sätta parkering i ett större sammanhang och som en del av samhällsplaneringen kan kommunen använda parkeringspolitiken som ett styrmedel för att skapa en mer attraktiv och hållbar stadskärna.



Nyckeltal som ger en indikation om bilens anspråk i samhället:

- *En genomsnittsbilist i Sverige använder sig av 2-5 parkeringsplatser om dagen (SKL, 2013)*
- *En parkeringsplats tar upp mellan 15-30 kvm. 30kvm inklusive köryta (SKL, 2013)*
- *I Sverige finns det uppskattningsvis 50kvm parkeringsyta per person och den genomsnittliga boarean per person är enligt SCB 42kvm (Fastighetsägarna m.fl., 2020)*
- *En genomsnittsbil står parkerad drygt 23 timmar per dag eller 97 procent av sin livstid (Fastighetsägarna m.fl., 2020)*

### **Hur uppstår efterfrågan på parkering?**

Människans behov att ta sig till arbete, service, fritidsaktivitet eller sociala aktiviteter genererar resor. Resorna kan ske med olika transportmedel och de resor som sker med bil föder efterfrågan på bilparkering. Parkering är en del av att säkerställa tillgänglighet för ett visst transportslag, dock inte för alla. Det är viktigt att se parkering som en efterfrågan som går att påverka och inte som ett grundläggande behov. Behoven är inte heller statiska och varierar därför över tid.

Efterfrågan för parkeringsplatser styrs av flera olika faktorer, nedan finns några exempel från olika studier och undersökningar <sup>3</sup>:

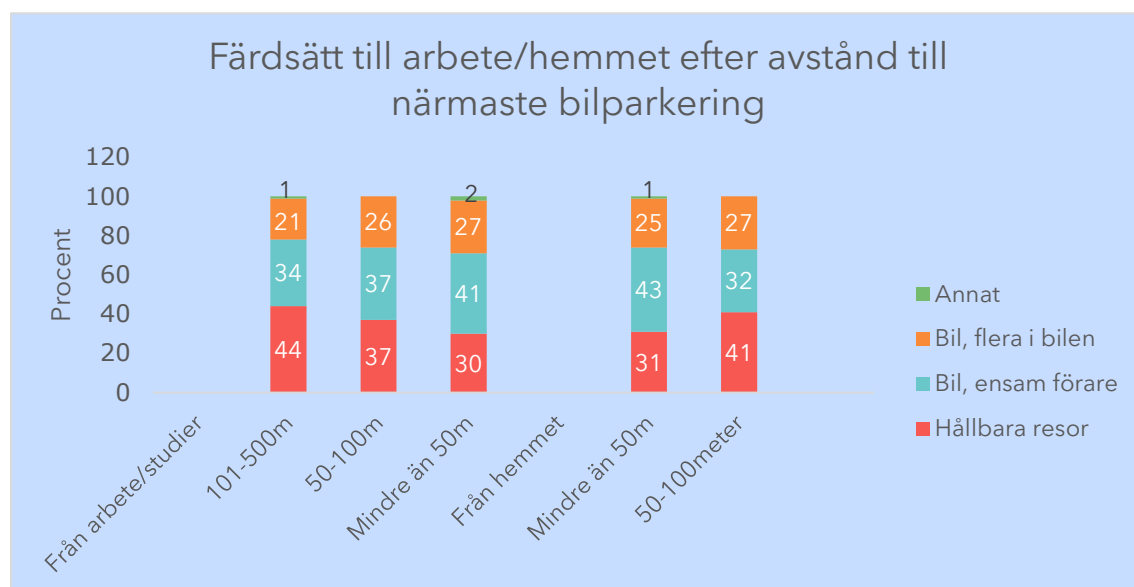
- *Pris och tillgång på bilparkering i området. Gratis och lättillgänglig parkering leder till att fler väljer att köra bil och att efterfrågan på parkering därmed också blir högre*
- *Möjligheten att enkelt hitta p-plats*
- *Kollektivtrafikutbudet och cykelinfrastrukturen inkl. cykelparkering i området samt kringliggande område*
- *Avstånd till parkering*
- *Läget i staden och närheten till olika samhällsservice*
- *Utbudet av alternativ till egen bil, samåkningsmöjlighet, bilpool, cykelpool och andra mobilitetstjänster*
- *Typ av verksamheter och lägenhetsstorlek*
- *Olika boendeformer har olika behov av parkering.*

I Nyköpings kommuns resevaneundersökning från 2019 kan vi se en tendens till att andelen som reser med hållbara färdslag ökar med ökat avstånd mellan arbetsplatsen/hemmet och den närmaste bilparkeringen, se figur 2.

---

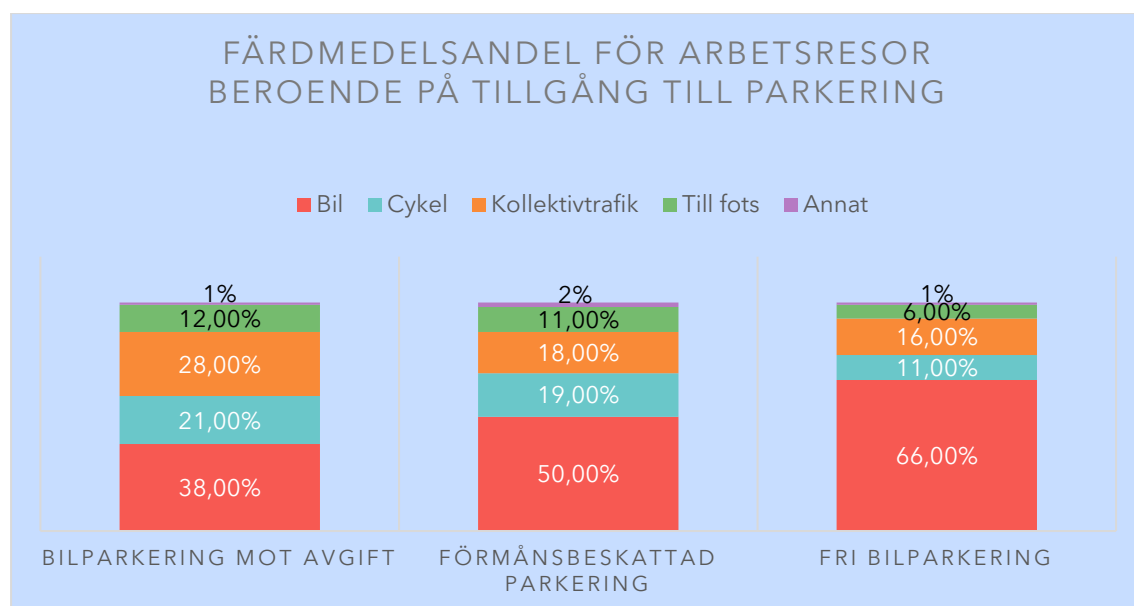
Till exempel (Trafikverket, 2013), (Fastighetsägarna m.fl., 2020), (Trafikverket, 2007) (SKL, 2013), (Hamilton & Braun Thörn, 2013), (Roth, Hult, Hult, Vikengren, & Koucky, 2018), (IVL, 2018) (Spacescape, 2018), (Spacescape, 2019)

Om avståndet till bilparkeringen är längre än avståndet till kollektivtrafiken och avsevärt längre än avståndet till cykelparkering, kan detta bidra till att fler väljer att resa hållbart. Under ställningstagande 5.3 finns riktvärden för acceptabelt gångavstånd mellan bilparkering och målpunkter.



Figur 10 Färdsätt till arbete och hemmet efter avstånd till närmaste parkering. Data från Nyköpings kommuns resevaneundersökning 2019.

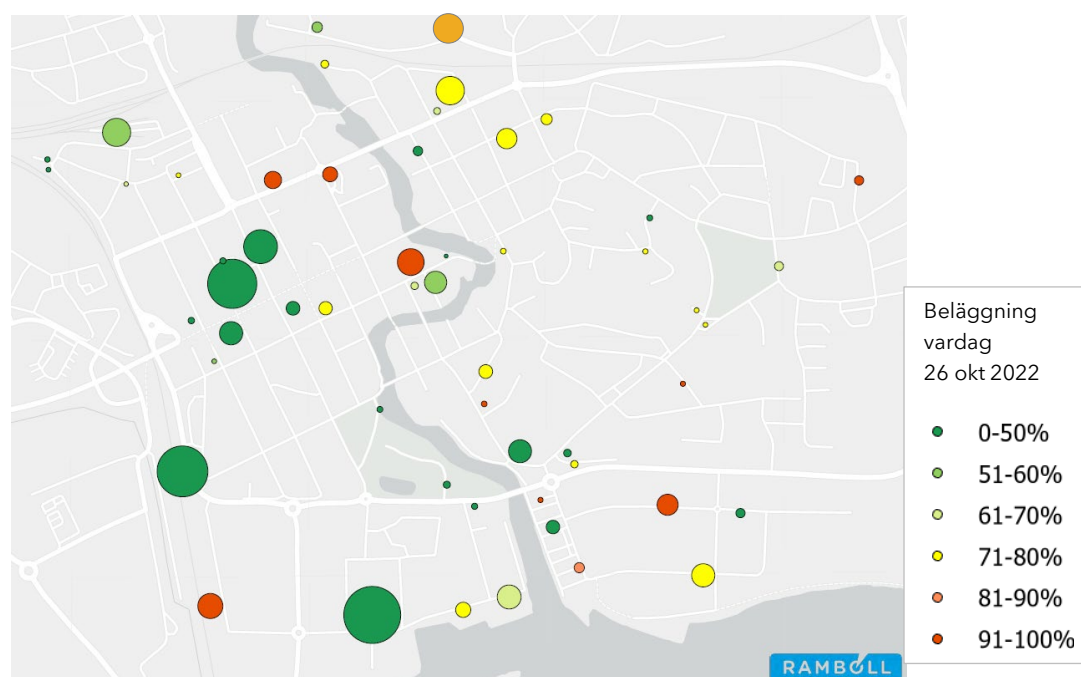
Tillgången till olika reserelaterade förmåner på arbetsplatsen påverkar också efterfrågan, vilket figur 3 visar. De som har förmånsbil eller fri bilparkering på arbetsplatsen har en större benägenhet att välja bilen för resan till arbetet. De som har avgiftsbelagd parkering har betydligt lägre benägenhet att välja bilen än den som har avgiftsfri parkering, 38 procent respektive 66 procent.



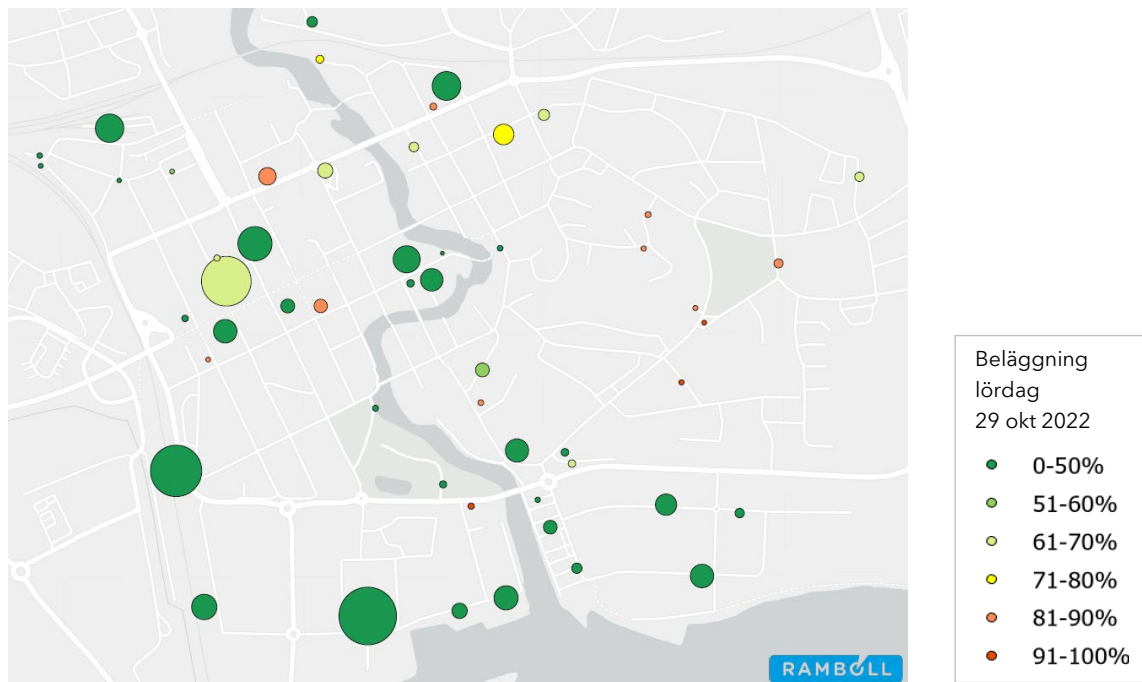
Figur 11 Färdsätt till arbetet i förhållande till förmåner på arbetsplatser. Data från Region Skånes resevaneundersökning 2018

## Parkeringsbeläggning för bil i Nyköpings centralort

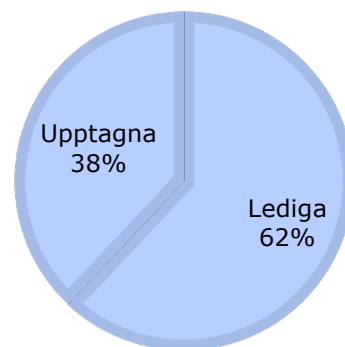
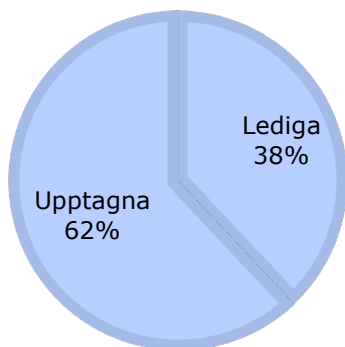
Nyköpings kommun genomför kontinuerligt parkeringsinvesteringar för bil sedan 2011 under vardag och lördag samt vår och höst. Den redovisade parkeringsbeläggningen som redovisas nedan härrör från 2022. Beläggningsgraden under vardagar var generellt 62 % och under lördag 38 %. För att förstå i vilken utsträckning parkeringsplatserna för bil används visas en beläggningsgrad, det vill säga antalet upptagna platser i förhållande till utbudet av platser, på vardag (se 12) respektive helg (se figur 13). Varje punkt i kartan redovisar en allmän tillgänglig parkeringsanläggning (ej kantstensparkering), punktens storlek beror av utbudet av parkering och färgen redovisar beläggningsgraden. Resultatet visar att det finns många lediga platser både på helg och vardag, i så väl de mindre som de större anläggningarna. Beläggningsgraden är generellt något högre på vardagar än på helger.



Figur 12 Parkeringsbeläggning en vardag i oktober 2022 (ej kantstensparkering). Data sammanställd av Ramboll



Figur 13 Parkeringsbeläggning en lördag i oktober 2022 (ej kantstensparkering). Data sammanställd av Ramboll.



Sammanfattning av privat och kommunalt allmänna parkeringsplatser en vardag våren 2022 exl. kantstensparkering:

Av de 2091 platser som finns i Nyköpings innerstad på parkeringsplatser, är 38 % lediga, 828 p-platser.

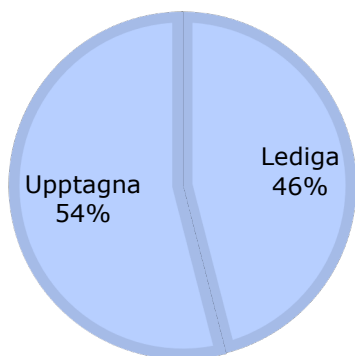
Platser med hög beläggning är kv. Sågaren, S:t Annegatan, Fruängsgatan vid Teaterparken, Första Tvärgatan och Folkungavägen 2.

Mycket lediga platser finns vid Centralstationen, Tullporten, Ö Kyrkogatan, Yrkesskolans parkeringsgarage.

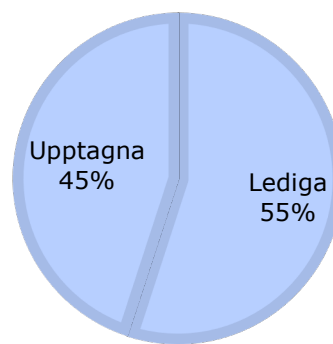
Sammanfattning av privat och kommunalt allmänna parkeringsplatser en helgdag våren 2022 exl. kantstensparkering:

Av de totalt 2191 platserna som finns, är 62 % lediga, 1366 platser. Under helger är det generellt fler lediga parkeringsplatser.

På lördagar tillkommer platserna på Nicolaiskolan, ca 100 stycken. Platser med hög beläggning är V Trädgårdsgatan 14-23. Mycket lediga platser finns på i stort sett alla andra parkeringar. Nära Stora Torget finns parkering på Nicolaiskolan som nästa är tom.



Figur 14 Parkeringsbeläggning en vardag hösten 2022



Figur 15 Parkeringsbeläggning en lördag hösten 2022

Sammanfattning av privat och kommunalt allmänna parkeringsplatser en vardag hösten 2022 exkl. kantstensparkering:

Av de 2 446 platser som finns i Nyköpings innerstad på p-platser, är 46 % lediga, 1 169 platser. Till skillnad från våren, ingår även Södra Bangårdsgatan, Hantverkargatan och parkeringen vid Kung Birgers väg, därav 355 p-platser fler än under våren.

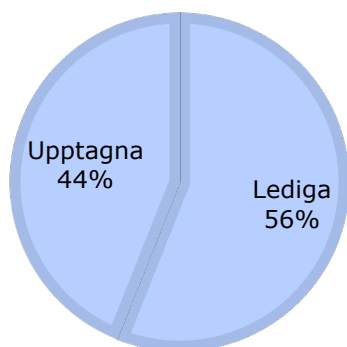
Platser med hög beläggning är kv. Sågaren, Hospitalsgatan kv Varmbadet, Fruängsgatan vid Teaterparken

Mycket lediga platser finns vid Centralstationen, Tullporten, Ö Kyrkogatan, Yrkesskolans parkeringsgarage, Folkungavägen och Teatern.

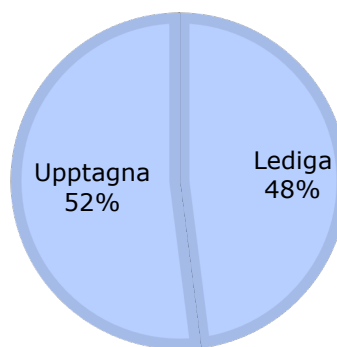
Sammanfattning av privat och kommunalt allmänna parkeringsplatser en helgdag hösten 2022 exkl. kantstensparkering:

Av de totalt 2 546 platserna som finns, är 55 % lediga, 1 397 platser. På lördagar tillkommer platserna på Nicolaiskolan, ca 100 stycken.

Platser med hög beläggning är V Trädgårdsgatan 14-23. Mycket lediga platser finns på i stort sett alla andra parkeringar. Nära Stora Torget finns parkering på Nicolaiskolan som nästa är tom.



Figur 156 Parkeringsbeläggning av kantstensparkering en vardag vår/höst 2022



Figur 17 Parkeringsbeläggning av kantstensparkering en helgdag vår/höst 2022

Sammanfattning av parkeringsbelägg för kantstensparkeringen:

En sammanställning av vårens och höstens beläggning av kantstensparkering en vardag visar att 56 % är lediga och 44 % upptagna. Kantstensparkeringen används mer under helger än vardagar. Sammanlagt finns det 710 kantstensparkeringar under hösten och 688 platser under våren. Under vardagar finns det många lediga platser i stort sett på alla gator. Under helger finns det också många lediga platser, undantaget Brunnsgränd under hösten.

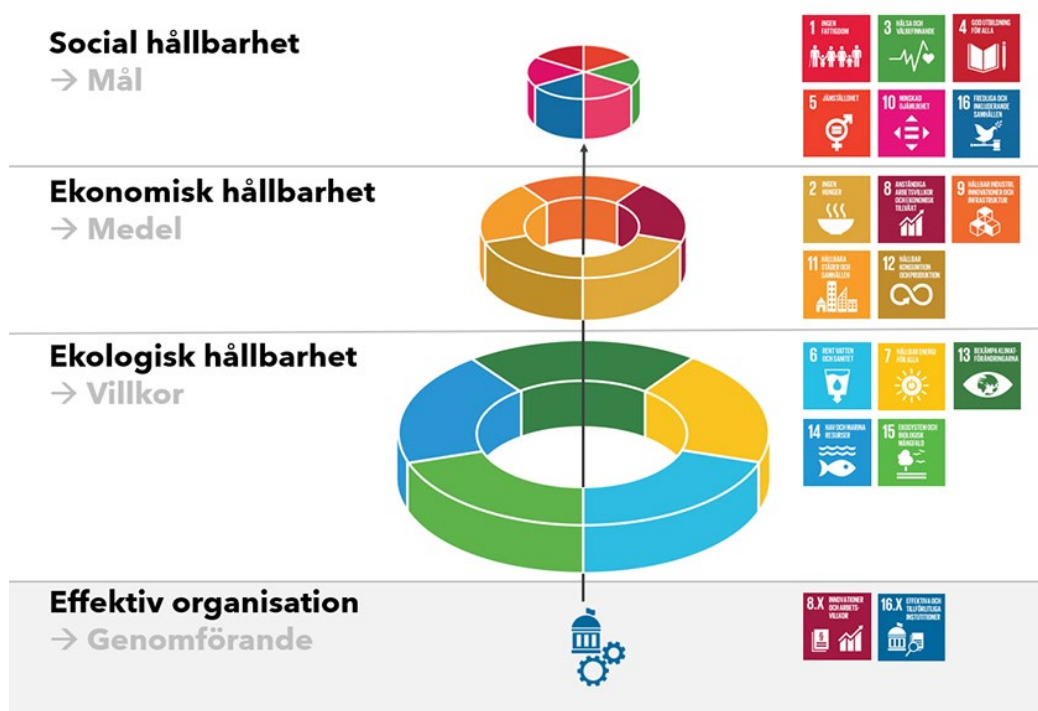
# BILAGA 3 - FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PARKERINGSSTRATEGIN

## Utgångspunkter - kommunala styrdokument

För att kunna använda parkering som ett styrmedel och arbeta målstyrd med parkering är utgångspunkten att parkering inte är ett förutbestämt behov utan en efterfrågan som går att påverka i flera steg. Utifrån den utgångspunkten finns det goda möjligheter att använda parkeringsreglering och parkeringspolitik som ett styrmedel för att nå kommunala mål inom bland annat trafik- och mobilitet, bostadsbyggande och klimat. Här görs en översiktlig genomgång av relevanta kommunala mål och ställningstaganden som utgör utgångspunkter för parkeringsstrategin och som det målstyrda arbetet med parkering i Nyköpings kommun ska bidra till att uppfylla.

## Agenda 2030 och Nyköpings hållbarhetsprogram

Nyköpings kommuns arbete med Agenda 2030 utgår från fyra lokala hållbarhetsprogram som antogs under 2022. Programmen syftar till att uppnå en ekologisk, ekonomisk och social hållbar samhällsutveckling.



Figur 18. Hållbarhetsprogram för Nyköpings kommun och tillämpning av Agenda 2030.

Nedan ges en sammanfattning av visioner och fokusområden i Nyköpings hållbarhetsprogram som har särskild relevans för arbetet med parkeringsstrategin:

- *Minskad klimatpåverkan och ökad förnybar energi*
  - *Förändrad mobilitet. Nyköpings kommun ska skapa goda förutsättningar för kommuninvånare och näringsidkare att välja hållbara transporter.*
  - *Främja delningsekonomin.*
- *Kommunen som motor i den gröna omställningen.*
  - *Nyköpings kommun är en stor aktör och ska agera förebild och driva den gröna omställningen framåt.*
- *Samhällsplanering och utveckling för en jämlik hälsa.*
- *Effektiv organisation*
  - *God ekonomisk hushållning.*
  - *Vara en modig organisation.*
  - *Kommungemensamma lösningar före verksamhetsunika.*

## **Översiktsplan Nyköping 2040**

Översiktsplanen är kommunens viktigaste styrande dokument i samhällsplaneringen. Nyköpings kommun antog under 2022 en ny översiktsplan som anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av kommunens mark- och vattenområden samt bebyggelseutvecklingen fram till år 2040. Utöver att vara strategiskt dokument ska översiktsplanen också vara vägledande för beslut i planläggnings-, lov- och tillståndsärenden.

Parkeringsstrategin utgår från översiktsplanens utvecklingsstrategier och ställningstaganden. Strategin utvecklar hur just arbetet med parkering ska bidra till en hållbar utveckling av Nyköpings kommun.

*Övergripande utvecklingsstrategier från översiktsplanen som har särskild relevans för parkeringsstrategin:*

- *Öka förutsättningarna för hållbart resande.*
- *Hushåll med mark- och vattenresurser.*
- *Skapa varierad bebyggelse.*

### *Ställningstaganden Transporter*

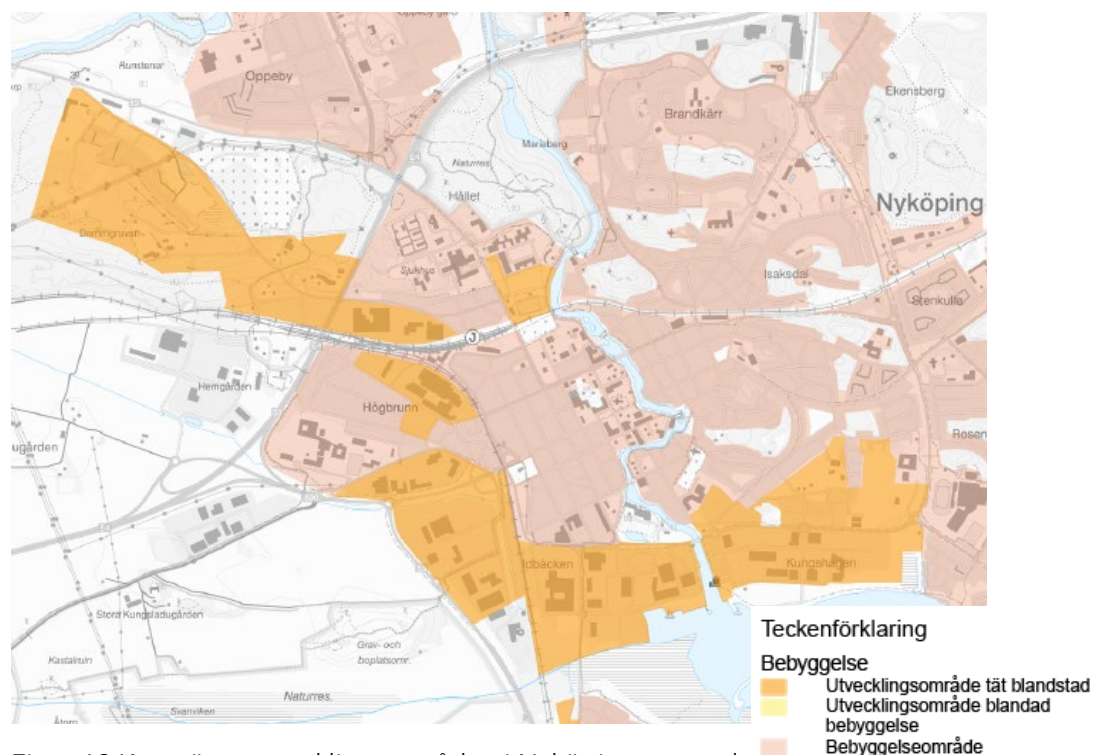
Utöver dessa övergripande utvecklingsstrategier så finns det en rad specifika ställningstaganden och målbilder för 2040 som är vägledande för parkeringsstrategin:

- *Planeringen ska bidra till att det är mer attraktivt att välja gång, cykel och kollektivtrafik än bil.*
- *Transporternas miljö- och klimatpåverkan år 2040 är låg där bilresor, särskilt de under 5 km, till stor del ersatts med gång-, cykel-, och kollektivtrafik.*

- *Större målpunkter och bytespunkter mellan trafikslag ska förses med ändamålsenliga parkeringslösningar för cykel och bil. Närmast målpunkten ska behoven för gående och cyklister prioriteras.*
- *Samnyttjande av parkering ska eftersträvas för att effektivisera och minska behovet av parkeringsytor.*
- *Transporternas andel av markutnyttjande ska minska.*

Vidare tydliggör översiktsplanen att attraktiva gatumiljöer som prioriterar gående, cyklister och kollektivtrafik skapar förutsättningar för en jämställd och hållbar mobilitet som också främjar folkhälsan för alla invånare i kommunen.

Nyköpings centralort växer, enligt översiktsplanen kommer det som tidigare var verksamhetsområden vid Stadsfjärden och i områden i närheten av Nyköpings resecentrum som Högbrunn, Idbäcken och Nöthagen vara en del av stadskärnan år 2040. Tanken med områdena är blandad bebyggelse där människor både lever, bor och arbetar. Kommunen har som mål att hantera tillväxten genom förtätning vilket ställer högre krav på den befintliga infrastrukturen och att en högre andel av resorna i tätorten behöver ske med kapacitetsstarka trafikslag.



Figur 19 Karta över utvecklingsområden i Nyköpings centralort

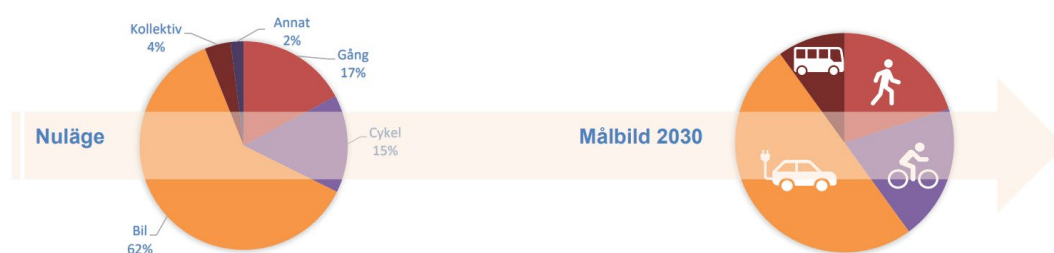


## Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta

Transportstrategin är ett verktyg för att skapa ett hållbart samhälle med attraktiva och tillgängliga miljöer för alla. Nyköping växer och det allmänna utrymmet minskar. Allt fler ska få plats, framför allt i de centrala delarna av Nyköpings tätort, vilket kräver en långsiktig planering och en helhetssyn på stadsutveckling och transportfrågor. I Nyköpings kommun är de flesta resor kortare än fem kilometer. För parkeringsstrategin är följande ställningstaganden centrala att ta hänsyn till:

- *Prioritering av trafikslagen i följande ordning: gång, cykel, kollektivtrafik och bil*
- *Helhetssyn med fyrstegsprincipen som grund vid all planering*
- *Tillgänglighet för alla*

Till Transportstrategin hör *Handlingsplan - Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta*. Målbilden i handlingsplanen är att skapa en mer balanserad och jämlik fördelning mellan färdmedlen där färdmedelsandelarna för kollektivtrafiken och cyklingen ökar medan andelen resor med biltrafiken minskar.



Figur 19. Målbild för Nyköpingsbornas resor.

## Bostadsförsörjningsstrategin

Det övergripande målet för bostadsförsörjningsstrategin är att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder. Bostadsförsörjningen ska ske utifrån ett hållbarhetsperspektiv där ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter vägs samman. Relevanta strategiska mål och delmål är:

- *Antalet färdigställda bostäder ska vara minst 312 per år.*

Blandade upplåtelseformer och blandad markanvändning ska eftersträvas. Vid förtätning ska underrepresenterade upplåtelseformer ha företräde.

Bostadsområden ska integreras med handel, kontor, kommunal service och icke-störande verksamheter för att öka tryggheten och möjligheten till möten mellan människor.

## **BILAGA 4 - PARKERINGSJURIDIK**

Juridiken kring parkering styrs främst av plan- och bygglagen (PBL) som reglerar ansvar för att ordna parkering samt av trafikförordningen (TrF) som innehåller bestämmelser om hur och var man får parkera. Utöver dessa lagar finns bestämmelser om bland annat parkeringsavgifter, felparkeringsavgifter och parkering för rörelsehindrade i andra lagar och förordningar.

### **Ansvar för parkering**

Kommunen har i och med PBL det övergripande ansvaret för parkeringsplanering och kan genom detaljplaner styra planering och lokalisering av parkeringsplatser. Det innebär dock inte att kommunen är skyldig att uppföra eller tillgodose bil- eller cykelparkering vid fastigheter. Denna skyldighet ligger i stället i första hand på fastighetsägaren. Vid bygglovsprövning är det kommunens ansvar att se till att fastighetsägaren ordnar parkering för bil och cykel "i skälig utsträckning".

För att förenkla bedömningen av vad som anses vara "skälig utsträckning" tar många kommuner fram parkeringsnorm eller -riktlinjer som stöd vid bedömningen. Med hjälp av parkeringsnorm kan fastighetsägare i tidigt skede bedöma behovet av parkering som bör tillgodoses. Kommunen ansvarar för att tillgodose behoven för på- och avstigning och parkering kopplat allmänna gator, torg och park.

### **Parkeringsreglering på kvartersmark och allmän platsmark**

Reglering av parkering, exempelvis genom avgift eller tid, ser olika ut för parkering på kvartersmark och allmän platsmark.

Reglering av parkering på kvartersmark styrs av fastighetsägaren som rör tid, avgifter eventuella reserverade platser samt tillstånd

Parkering på allmän platsmark fattar kommunen beslut om gällande reglering genom lokala trafikföreskrifter (LTF). Avgift kan tas ut med hänsyn till trafikens ordnande. Möjlighet att reservera platser är begränsad med hänvisning till likställighetsprincipen och gäller personer med rörelsehinder samt ändamålsplatser.