

2014-01-23

## **TJÄNSTESKRIVELSE**

Dnr MSN 2013/107-514

(TN 2011/370-514)

(KFKS 2012/296-514)

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

## **Förslag till parkeringstal - återremiss**

### **Förslag till beslut**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden föreslår Kommunstyrelsen att besluta att föreslagna parkeringstal enligt bilaga 3 skall rekommenderas vid ny- och ombyggnad. Vid avvikelse skall stöd finnas i särskild parkeringsutredning.

### **Sammanfattning**

Förslag till beslut om rekommendation till parkeringstal vid ny- och ombyggnad presenterades vid Miljö- och Stadsbyggnadsnämnden den 21 oktober 2013. Ärendet återremitteras för att förstärka underlaget avseende skäl till valda parkeringstal, komplettering med vad som gäller i dag, när och hur avgifter införs, bedömda effekter av de nya avgifterna, vad parkeringsplatser kostar att bygga, samt att Bilaga 3 om parkeringstal kompletteras med text om särskilda parkeringsutredningar. Dessa kompletteringar är nu gjorda och redovisas nedan under punkterna a-f.

### **Ärendet**

Förslag till beslut om rekommendation till parkeringstal vid ny- och ombyggnad presenterades vid Miljö- och Stadsbyggnadsnämnden den 21 oktober 2013. Beslutet fattas slutligen av kommunstyrelsen efter behandling i tekniska nämnden och miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Ärendet återremitterades för att förstärka underlaget avseende skäl tillvalda parkeringstal och komplettering med vad som gäller i dag, när och hur införs avgifter och bedömda effekter av de nya avgifterna. Uppgifter om vad parkeringsplatser kostar att bygga skall också ingå samt att bilagan om P-talen kompletteras med text som beskriver ett tänkt innehåll i de särskilda parkeringsutredningarna. Vid granskning av parkeringstalen i samband med återremissen till Miljö- och stadsbyggnadsnämnden framkom att parkeringstalen för undervisning samt cykel (se sid 5 och 6 i bilagan) inte var de som skulle föreslås rekommenderas. En justerad version bifogas.

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 här rekommenderas att göra en parkeringsutredning om avvikelse från parkeringstalen önskas, innebär det en flexibilitet men inte onödigt arbete om avvikelse inte är aktuell.

En stor fördel med det föreslagna systemet är att det ger exploatörer ekonomiska incitament att hitta alternativa lösningar som t.ex. utvecklade bilpooler, istället för att bygga dyra egna p-platser eller samnyttjande av gemensamma anläggningar. 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.

#### **a. Skäl till valda parkeringstal.**

Parkeringstalen har tagits fram utifrån mål om bättre framkomlighet och säkerhet på gator och allmänna ytor samt minskad användning av bilresor men med avstamp i dagens situation. Jämförelse har gjorts med vad som finns i jämförbar bebyggelse i andra kommuner samt genom erfarenhet och inhämtande av kunskap i forskningen. De parkeringstal och rekommendationer om parkering i allmänhet som hittills har använts bör successivt anpassas till förändrade förutsättningar samhället – önskan om att använda bilen i mindre utsträckning och ett utvecklat byggande av tät och blandad stad på västra Sicklaön. Det finns scenarier och bedömningar där samhället främjar persontransporter med kollektivtrafik, gång och cykel, i sak på privatbilismens bekostnad. Vi är dock inte där ännu. Idag är bilinnehavet i Nacka mycket högt likväl som användandet av bilarna.

Samtidigt som målbilden är att bilresorna minskar är det en strävan att nyttjaren av parkeringsplats ska betala kostnaden för densamma genom parkering på egen fastighet, deltagande i gemensamhetsanläggning eller via avgift vid gatuparkering vid begränsat utrymme.

Föreslagna parkeringstal är endast till del modifierade jämfört med de som gäller idag och kompletterade med parkeringstal för cykel. För att öppna för en ekonomiskt motiverad utveckling mot nya lösningar för parkering och resande finns möjligheten att genom särskild parkeringsutredning motivera andra parkeringstal är de rekommenderade. Parkeringsutredningen skall presenteras och bedömas senast i samband med bygglov. Det är också önskvärt att parkeringsanläggningar som byggs utformas så att marken kan användas för annat ändamål i framtiden när bilinnehavet minskat.

#### **b. Underlaget bör kompletteras med vad som gäller i dag**

Det nya är att intervallen föreslås tas bort, införande av zoner, särskild parkeringsutredning vid önskan om avvikelse från rekommendation samt parkeringstal för cykelparkering. Parkeringstalen gäller parkering för boende/arbetande samt besök, distribution o dyl. De riktlinjer som tillämpats hittills är inlagda i tabellerna, bilaga 3.

#### **c. När och hur införs avgifter**

System för avgiftsupptagning utreds för närvarande. Avgifter planeras att införas i zon A på västra Sicklaön under 2015. Uppföljning av p-talen kommer därefter att ske för att eventuellt justera utifrån uppkomna effekter. Förslag till justering kommer att behandlas politiskt i särskild ordning.

**d. Bedömda effekter av avgifter**

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

**e. Vad kostar parkeringsplatser att bygga?**

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. Parkering på tomtmark innebär att fastighetsägaren står för kostnaden. Vid parkering på kommunens gator och allmänna platser står kommunen för kostnaden om anläggandet inte ingår i ett exploateringsavtal, men drift och underhåll ligger alltid på kommunen. I vissa delar av Nacka kommer det att föreslås att avgift tas ut. Avgiftens storlek skall anpassas för att reglera framkomlighet och öka säkerheten på gatorna samt efterfrågan på parkeringsplatser.

**f. Kompletterad text om parkeringsutredning**

Bilaga 3 är kompletterad under rubriken "Parkeringsutredningar".

**Tidigare handlingar i ärendet**

Trafikenhetens tjänsteskrivelse 2013-10-01 med bilagorna

1 Handlingsplan (KF 2012)

2 Parkeringspolicy (KS 2013)

3 Förslag till parkeringstal vid ny- och ombyggnad i Nacka

**Bilagor**

Bilaga 3 Förslag till parkeringstal vid ny- och ombyggnad i Nacka, reviderad.

Marianne Möller  
Trafikstrateg  
Trafikenheten

Mikael Ranhagen  
Enhetschef  
Trafikenheten