PARKERINGSANALYS - HÖGBRUNN



2026-02-17

Nyköping

Innehållsförteckning

1. Bakgrund och syfte 3
2. Tidigare utredning 3
3. Nulägesanalys 4
    3.1 Parkeringskapacitet 4
    3.2 Användning och beläggning 4
    3.3 Användargrupper 5
    3.4 Felparkeringar 6
    3.5 Bilinnehav 6
    3.6 Samlad bedömning av nuläget 7
4. Konsekvenser av exploatering 7
5. Ersättningsmöjligheter och andra lösningar 8
6. Framtida behov och utveckling 8
7. Genomförbarhet och ansvar 9
8. Rekommendationer 9

1. Bakgrund och syfte

En parkeringsutredning genomfördes år 2020, men denna bedöms idag vara inaktuell. Detta beror dels på förändrade förutsättningar i området, dels på att mätningar genomfördes under pandemin, då resmönster och parkeringsbehov avvek från normala förhållanden. Underlaget från 2020 bedöms därför inte ge en rättvisande bild av dagens parkeringssituation.

Mot denna bakgrund initierades våren 2025 en ny inventering av parkeringsplatser i Högbrunn. Denna rapport bygger vidare på inventeringen och syftar till att analysera den nuvarande parkeringssituationen samt bedöma konsekvenserna av planerad exploatering inom området, särskilt kopplat till Högbrunn 1:4. Analysen har tagits fram av GPH tillsammans med ESS och utgör ett faktabaserat beslutsunderlag för en långsiktigt hållbar parkeringsplanering.

2. Tidigare utredning

Den tidigare utredningen från 2020 uppvisar flera metodologiska brister. Mätningarna genomfördes under en period då skolor bedrev distansundervisning och många arbetade hemifrån, vilket innebar att parkeringsbelastningen kraftigt påverkades. Området fungerade då i högre grad som infartsparkering för pendlare, samtidigt som efterfrågan från skolor och verksamheter var låg.

Därutöver baserades beräkningar av parkeringsplatser inte konsekvent utifrån den tekniska standarden, och vissa mätningar inkluderade parkeringar på fastighetsmark eller platser med särskilda regler, vilket försvårar jämförelser. Sedan dess har även antalet allmänna parkeringsplatser minskat, bland annat till följd av att tidigare allmän mark arrenderats ut.

Den nya parkeringsmätningen genomfördes den 2 juni 2025 vid två tillfällen, klockan 10:00 och 17:00. Tidpunkterna valdes för att fånga variationer mellan dag- och kvällsanvändning under normala förhållanden, utan påverkan av vinterreglering.

Det ska dock noteras att mätningen skedde under pågående byggnation i området kopplat till Stockrosen och Resecentrum, vilket kan ha haft viss påverkan på resultatet.

3. Nulägesanalys

3.1 Parkeringskapacitet

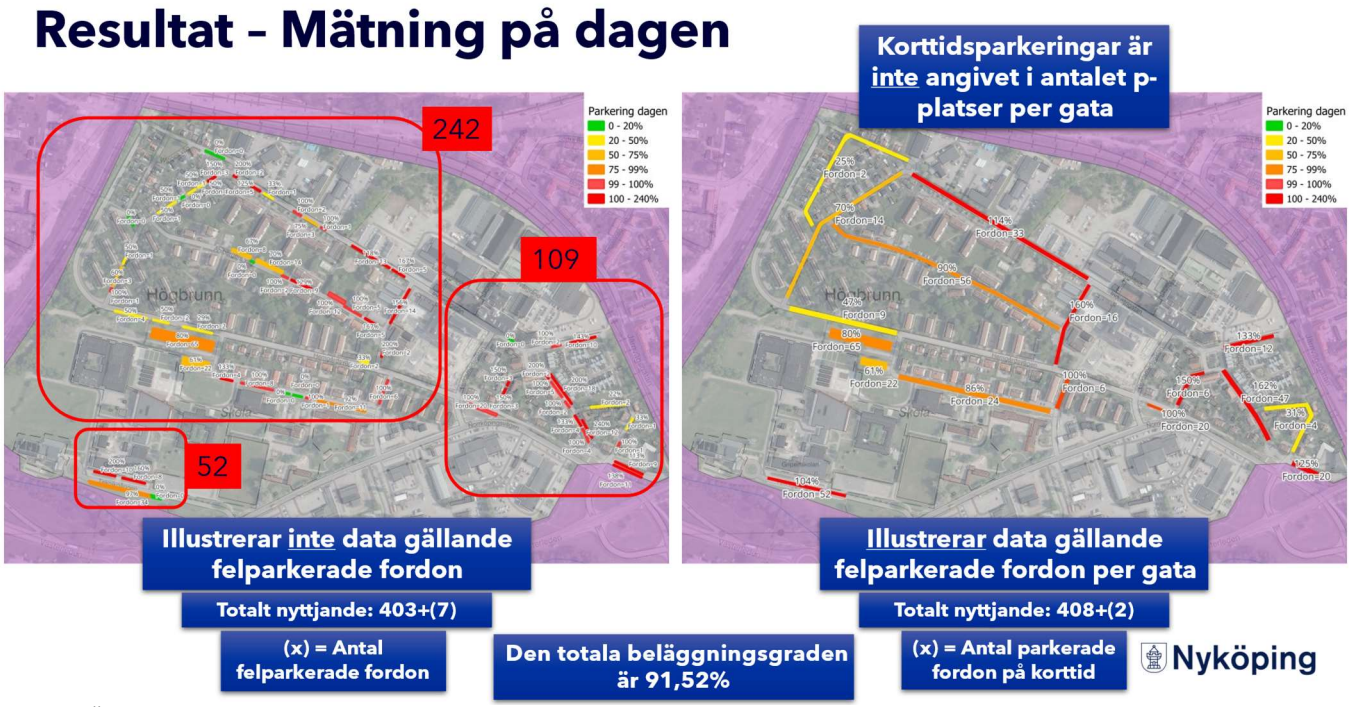
Inventeringen visar att det totalt finns 448 allmänna parkeringsplatser i området, inklusive platser på kommunal fastighetsmark vid Nyköpings gymnasium. Om dessa exkluderas återstår 321 parkeringsplatser på allmän platsmark.

Utöver detta finns cirka 622 parkeringsplatser på markerad fastighetsmark. Denna siffra är en uppskattning baserad på tillgänglig yta utifrån teknisk standard, kompletterat med redan befintlig målning.

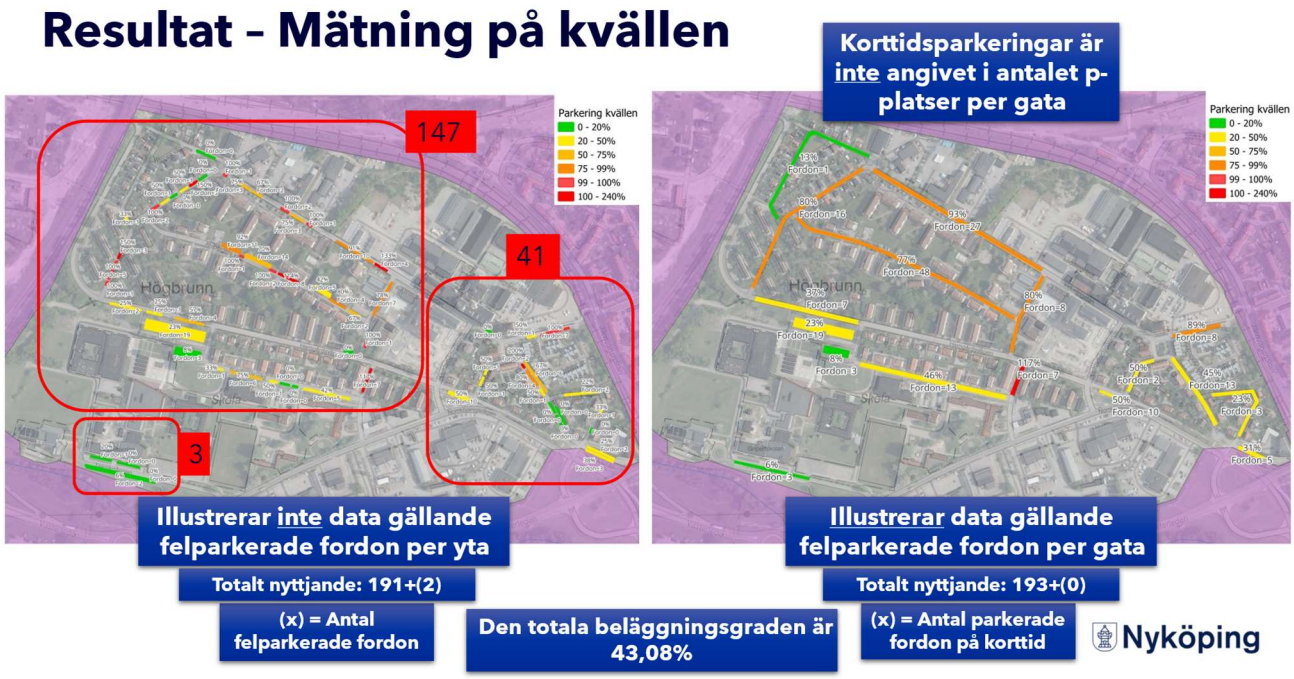
3.2 Användning och beläggning

Parkeringsbelastningen är mycket hög dagtid. Vid mätningen registrerades 410 parkerade fordon, vilket motsvarar en beläggningsgrad på cirka 92 procent. Detta inkluderar även felparkerade fordon och korttidsparkeringar. Kvällstid sjunker nyttjandet till cirka 43 procent, med totalt 193 parkerade fordon.

Den höga dagbelastningen indikerar att parkeringssystemet är hårt ansträngt under arbetsdagar. Kvällsbeläggningen visar samtidigt att en betydande del av efterfrågan är kopplad till dagaktiviteter snarare än enbart boendeparkering.



Figur 1. Översiktsbild som visar den geografiska fördelningen av parkeringsbeläggningen under dagtid. Som framgår är belastningen särskilt hög i områden nära målpunkter såsom centrum och kollektivtrafik.



Figur 2. Översiktsbild som visar den geografiska fördelningen av parkeringsbeläggningen under kvällstid. Som framgår är belastningen särskilt hög i områden nära målpunkter såsom centrum och kollektivtrafik.

3.3 Användargrupper

Analysen visar att parkeringsytorna används av flera olika grupper. Under dagtid domineras efterfrågan av arbetstagare, pendlare, skolpersonal och elever samt besökare till centrum och verksamheter. Kvällstid präglas användningen i högre grad av boende, fritidsverksamma och besökare.

Denna variation indikerar att parkeringssystemet fyller en flerfunktionell roll och betjänar både lokala och mer långväga behov.

Se nedan figur för målpunkter med potentiell lokal påverkan på den allmännyttiga parkeringen.



Figur 3. Översiktskarta med målpunkter.

3.4 Felparkeringar

Vid inventeringen identifierades ett antal felparkerade fordon, vilket tyder på att efterfrågan periodvis överstiger tillgänglig kapacitet. Dagtid registrerades 19 felparkerade fordon, varav 7 på allmän parkering, medan motsvarande siffra kvällstid var 10 fordon.

Förekomsten av felparkeringar kan delvis förklaras av högt tryck på platserna, men också av variationer i fordonsstorlek och bristande anpassning av parkeringsytor.

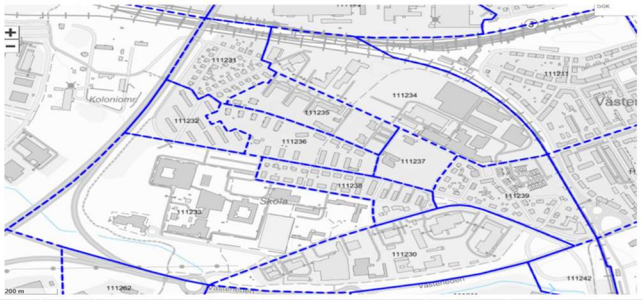
3.5 Bilinnehav

Statistik visar att det finns 494 personbilar registrerade på fysiska personer i området. Totalt, inklusive näringsidkare och avställda fordon, uppgår antalet till 596. Andelen hushåll med bil är 63,8 procent, vilket innebär att majoriteten av hushållen är bilberoende.

Sammantaget visar detta att efterfrågan på parkering har en stark koppling till boendes bilinnehav, samtidigt som området påverkas av externa användare såsom pendlare.

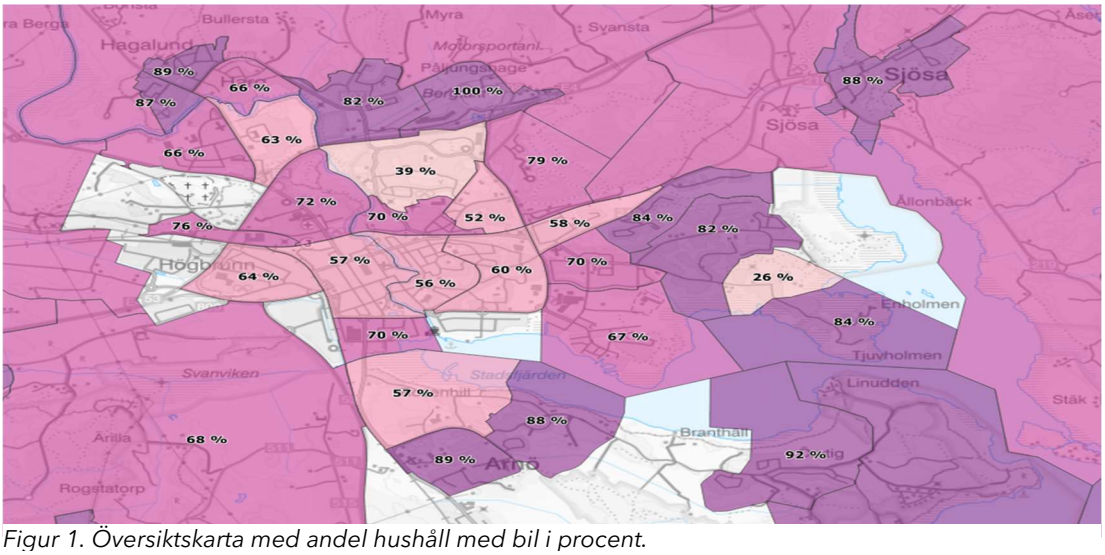
Bilinnehav i delområden enligt SCB

Det finns 494 bilar registrerade på fysiska personer. Utöver det så finns det 24 på näringsidkare och 78 avställda. Totalt 596 fordon (Data från 2024)



Område	Områdesnamn	Personbilar i trafik registrerade på fysiska personer[1]						Antal hushåll[4]						Avställda	Personbilar	Avställda	Totalt antal
		Antal vid årets utgång	Antal i yrkesmässig trafik	Biltäthet Antal bilar per 1000 inv	Områdes-index[2]	Antal bilar per 1 000 hushåll	Områdes-index[3]	Utan bil	Med bil	därav med mer än en bil	Andel hushåll med bil %	därav saknar hushålls-koppling	Avställda reg. på fysiska personer	i trafik registrerade på enskilda näringsidkare	personbilar registrerade på enskilda näringsidkare	Totalt antal pers.bilar vid årets utgång
480111230	111230	1	0	1 000	231	1 000	111	0	1	0	100,0	0	0	0	0	1
480111231	111231	41	0	427	99	1 171	130	6	29	10	82,9	0	6	3	3	53
480111232	111232	53	0	414	96	898	99	10	49	4	83,1	0	2	2	0	57
480111233	111233	0	0	0		0		0	0	0	0,0	0	0	0	0	0
480111234	111234	1	0	200	46	500	55	1	1	0	50,0	0	0	0	0	1
480111235	111235	151	0	557	129	782	87	58	135	13	69,9	0	10	3	0	164
480111236	111236	90	0	404	93	542	60	83	83	6	50,0	0	17	6	3	116

Figur 2. Bilinnehav i delområden enligt SCB.



Figur 1. Översiktskarta med andel hushåll med bil i procent.

3.6 Samlad bedömning av nuläget

Analysen visar att Högbrunn fungerar som en central nod för både service, arbete och pendling. Parkeringssystemet används inte enbart av boende, utan även av en rad andra aktörer, vilket förstärker belastningen.

Den höga beläggningsgraden dagtid, i kombination med förekomsten av felparkerade fordon, indikerar att systemet i vissa delar redan överskrider sin praktiska kapacitet. Särskilt längs vissa gator så överstiger nyttjandet 100 procent, vilket innebär att fordon parkeras utanför avsedda platser.

Vidare påverkas nyttjandet av att många parkeringsytor på kvartersmark är reglerade, vilket leder till att efterfrågan i ökad grad riktas mot allmän platsmark.

4. Konsekvenser av exploatering

Den planerade exploateringen innebär ett bortfall av cirka 35 parkeringsplatser, vilket motsvarar en minskning med cirka 8 procent av det totala antalet allmänna platser.

Givet den redan höga belastningen innebär detta en påtaglig risk för ytterligare försämring av parkeringssituationen. Analysen pekar på ett potentiellt underskott motsvarande cirka 38 fordon, vilket kan leda till ökad söktrafik, fler felparkeringar och en mer ansträngd trafikmiljö.

Konsekvenserna bedöms påverka inte bara boende utan även pendlare, verksamheter och besökare. En försämrad parkeringssituation riskerar även att negativt påverka drift och underhåll, exempelvis genom att snöröjning och gatuunderhåll försvåras.

5. Ersättningsmöjligheter och andra lösningar

Analysen identifierar flera möjliga åtgärder för att hantera situationen. Dessa inkluderar tillskapande av nya parkeringsytor, förändringar i avgifts- och tidsreglering samt ökat samnyttjande av befintliga platser.

Reglering, exempelvis genom boendetillstånd eller tidsbegränsningar, kan bidra till att styra efterfrågan och förbättra tillgängligheten. Samtidigt är effekten beroende av hur regleringen utformas, och sådana åtgärder kräver politiska beslut och vidare utredning.

Det är dock tydligt att reglering inte kan ersätta ett faktiskt bortfall av parkeringskapacitet. Vid en exploatering i ett redan ansträngt system, innebär ett bortfall av platser ett föranlett behov till att kompenseras fysiskt innan byggstart för att bibehålla erforderlig kapacitet utifrån de användande som identifierats.

6. Framtida behov och utveckling

Högbrunn står inför omfattande förändringar, bland annat genom nyproduktion av bostäder i Stockrosen och planerad utveckling av närliggande områden. Dessa förändringar förväntas öka efterfrågan på parkering ytterligare.

Tidigare prognoser har redan pekat på höga beläggningsgrader, och de aktuella mätningarna bekräftar denna utveckling. Det finns inget som tyder på att parkeringsbehovet kommer att minska på kort sikt.

Även förändringar i regelverk, såsom momsregler kopplade till parkering på kvartersmark, kan påverka användningen och bidra till ökat tryck på allmänna parkeringsplatser.

7. Genomförbarhet och ansvar

Möjligheten att tillskapa nya parkeringsplatser finns, exempelvis inom kvartersmark i anslutning till skolområdet. Sådana lösningar kan dock kräva förändrade ägarförhållanden och samordning mellan olika aktörer.

Ansvarsfördelningen är tydligt uppdelad: GPH ansvarar för allmän platsmark, medan kommunal fastighetsmark och kvartersmark hanteras av respektive fastighetsägare. Frågor om parkeringsreglering ligger inom GPH:s ansvar, men kräver politiska beslut, personella resurser och tid.

Genomförandet av åtgärder är beroende av juridiska, ekonomiska och organisatoriska förutsättningar, och kräver tidig samverkan mellan berörda aktörer.

8. Rekommendationer

Mot bakgrund av analysen rekommenderas att ytterligare utredning genomförs för att klargöra parkeringssituationen på privat fastighetsmark, då denna i dagsläget är osäker och svår att påverka.

Det bedöms vidare att exploatering inte bör genomföras utan att påverkan på parkeringssystemet fullt ut kompenseras. Detta innebär att samtliga bortfallna parkeringsplatser bör ersättas genom fysiska åtgärder innan byggstart.

Sammantaget visar analysen att parkeringssystemet i Högbrunn redan idag är hårt belastat. Utan åtgärder riskerar ytterligare exploatering att leda till en ohållbar trafiksituation med negativa konsekvenser för både boende, verksamheter och stadsmiljö.