

Nyköpings kommun

Mobilitetsutredning för del av Brandholmen 1:1 (Tessinområdet)

Uppdragsnr.: 109 59 40 Revision: 0.3 Datum: 2025-06-19



Uppdragsgivare: Nyköpings kommun
Uppdragsgivarens kontaktperson: Lina Lindström
Konsult: Norconsult Sverige AB, Navigationsgatan 1A, Malmö
Uppdragsledare: Viktor Edensand
Handläggare: Elin Edstam
Kvalitetsgranskare: Lina Sköldberg

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat	Granskat	Godkänt
0.1	250530	Granskningsversion	E. Edstam	L. Sköldberg	V. Edensand
0.2	250613	Färdig handling	E. Edstam	L. Sköldberg	V. Edensand
0.3	250613	Rev. Färdig handling	E. Edstam	L. Sköldberg	V. Edensand

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

Sammanfattning

Syftet med mobilitets- och parkeringsutredningen är att analysera parkeringsbehovet inom det planerade Tessinområdet i Nyköpings kommun, samt att undersöka hur mobilitetsåtgärder och några grundläggande förutsättningar/utgångspunkter kan påverka behovet av parkering och främja ett mer hållbart resande. Utredningen omfattar behovsanalys för bil- och cykelparkering, förutsättningar för samnyttjande samt mobilitetslösningar. Som en del av arbetet har även två befintliga parkeringar i närområdet kartlagts. Utredningen ska fungera som underlag till den nya detaljplanen.

Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun anger att parkeringstalen för bil är flexibla och kan anpassas efter tre olika ambitionsnivåer på mobilitetsåtgärder: grundnivå, medelnivå och omfattande nivå. Baserat på detta har parkeringsbehovet för olika typer av verksamheter inom planområdet såsom bostäder, förskola och livsmedelsbutik tagits fram. Analysen visar att det totala behovet av bilparkering varierar mellan 231 och 403 platser, beroende på i vilken utsträckning mobilitetsåtgärder införs, om samnyttjande av parkeringsplatser tillämpas eller ej och om även parhusen löser sin parkering på gemensamma parkeringsytor. För cykelparkering uppskattas behovet till 593 platser.

Möjliga mobilitetsåtgärder som identifierats som lämpliga för detaljplaneområdet är exempelvis bilpool, cykelpool och förbättrad cykelinfrastruktur. Dessa åtgärder kan bidra till att minska det totala behovet av bilparkering, samtidigt som tillgängligheten för boende och besökare säkerställs.

Innehåll

1	Bakgrund och syfte	5
2	Förutsättningar	6
2.1	Målpunkter	7
2.2	Planerad exploatering	9
3	Beläggingsstudie	12
3.1	Östra parkeringen – skolan	12
3.2	Norra parkeringen	13
3.3	Uppskattat parkeringsbehov för skolan utifrån beläggingsstudien	13
4	Parkeringsbehov för bil och cykel	14
4.1	Parkeringsbehov för bostäder	15
4.1.1	Parkeringsbehov för bostäder – bil	15
4.1.2	Parkeringsbehov för bostäder – cykel	17
4.2	Parkeringsbehov för livsmedelsbutik	17
4.3	Parkeringsbehov för förskola	19
4.4	Mobilitetsåtgärder	21
4.4.1	Medelnivå	21
4.4.2	Omfattande nivå	22
4.5	Samnyttjandepotential	23
4.6	Parkeringsbehov utan samnyttjande	23
4.7	Parkeringsbehov efter samnyttjande	23
5	Grundförutsättningar för ökat hållbart resande	25
6	Sammanfattande slutsats	27
7	Förslag på fortsatt utredning	28

1 Bakgrund och syfte

Nyköpings kommun arbetar med en ny detaljplan för delar av fastigheten Brandholmen 1:1 inom det så kallade Tessinområdet i östra delen av Nyköping tätort, se Figur 1. Utvecklingen sker i linje med kommunens mål om hållbar stadsutveckling med fokus på förtätning, varierad bebyggelse och förbättrade kopplingar mellan närliggande stadsdelar.

Norconsult Sverige AB har fått i uppdrag att ta fram en parkeringsutredning som underlag till detaljplanen. Utredningen ska kartlägga parkeringsbehovet för olika funktioner inom området som småhus, flerbostadshus, förskola och livsmedelsbutik. En beläggningsstudie på plats genomförs i syfte att kartlägga nuvarande användning av befintliga parkeringar. Utredningen ska även analysera behovet av cykelparkering.

En central del av uppdraget består av att föreslå mobilitetsåtgärder som främjar hållbart resande och beräkning av samnyttjandepotential av parkeringsytor. Möjligheten till delad användning av parkeringsplatser mellan exempelvis bostäder och verksamheter ska utredas. Parkeringsbehovet ska bedömas utifrån ett scenario där området är fullt utbyggt, med tillämpning av kommunens parkeringsnorm och mobilitetsåtgärder i tre nivåer: grund, medel och omfattande.



Figur 1. Nyköping centrum, med Tessinområdet markerat i blå färg.

2 Förutsättningar

Nyköpings kommun har tagit fram två vägledande planeringsdokument för parkering som används i arbetet med detaljplanläggning, *Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun* och *Parkeringsstrategi för Nyköpings kommun*.

Nyköping kommuns parkeringsstrategin har en övergripande målbild som innebär att kommunens arbete med parkering ska bidra till:

- Hållbart resande - med större andel hållbara resor
- Effektiv markanvändning - genom mindre ytor till bilparkering och mer till bostäder samt gröna och blå värden
- Attraktiv stadsutveckling - med stads-, livs- och boendemiljövärden som utvecklas och stärks för människor som vistas i ett område
- Sammanvägd tillgänglighet - den totala tillgängligheten till en plats för samtliga färdssätt

Nyköping kommuns parkeringsnorm fokuserar på att anpassa parkeringen efter stadens tillväxt och förändrade mobilitetsbehov, med särskilt fokus på hållbara alternativ såsom cykel och kollektivtrafik. För cykelparkering finns till exempel grundläggande utformningskrav som ska uppfyllas. Normen understryker att parkering ska vara flexibel och kunna möta framtida förändringar. Parkeringsstrategin innehåller utvecklingsstrategier för hela Nyköpings kommun, med störst fokus på Nyköpings centralort.

Som komplement har parkeringsnormen från Malmö stad, *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö*, använts som referens för parkeringstal (P-tal), eftersom Nyköpings kommun saknar P-tal för livsmedelsbutik och förskola. Malmö stad erbjuder ett välutvecklat exempel på hur parkering kan stödja hållbar stadsutveckling. Malmö dokument betonar vikten av att parkering inte ska betraktas som en självklar rättighet, utan regleras och prissätts för att främja effektiv markanvändning och stadens långsiktiga hållbarhetsmål.

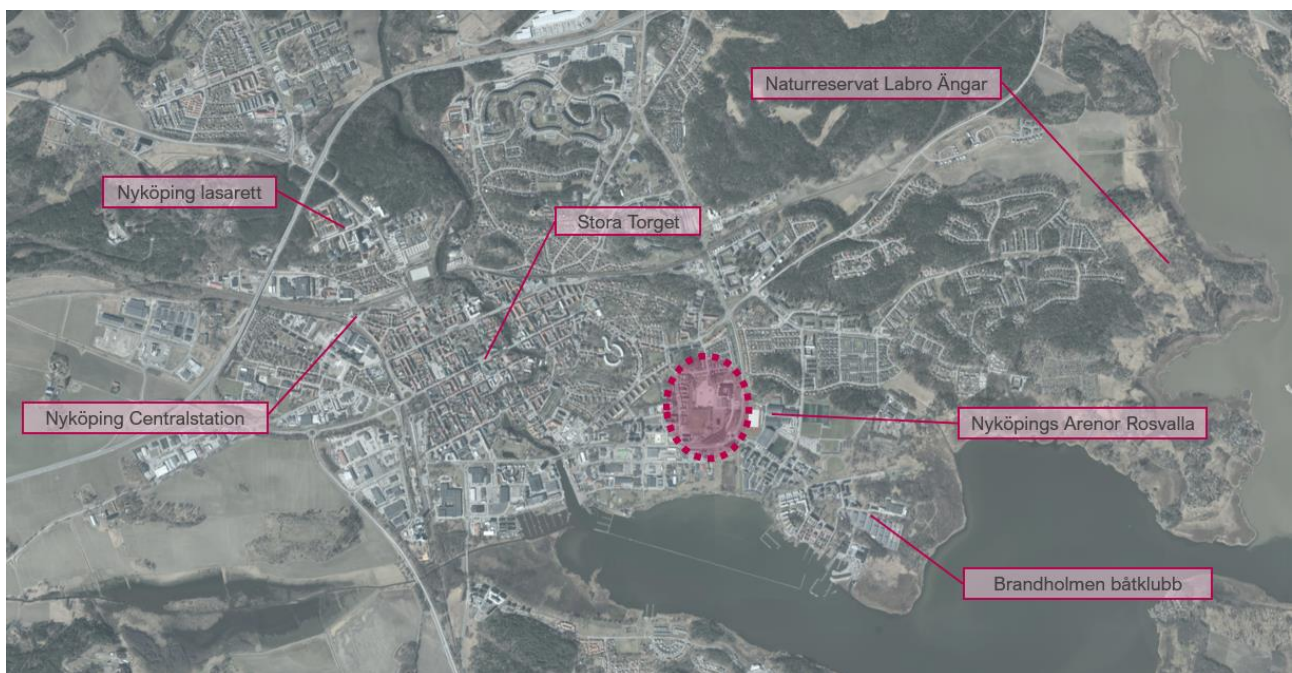


Figur 2. Övergripande dokument som ligger till grund för utredningen

2.1 Målpunkter

Planområdet ligger i östra delen av Nyköpings tätort, med ungefär 1,5 km till stadskärnan och i direkt anslutning till befintliga bostadsområden, skolor, verksamheter och Nyköpings största idrotts- och evenemangsområde Rosvalla, se Figur 3. I området fanns tidigare en skola som nu har rivits, vilket har lämnat kvar en centralt belägen yta bestående av gräs- och grusytor.

Kommunen bedömer platsen som strategiskt viktig för fortsatt stadsutveckling. Via en ny detaljplan kan området omvandlas till en tät och blandad stadsdel med bostäder, handel, förskola och allmän platsmark i form av gator, parker och ett öppet dagvattenstråk. Den föreslagna bebyggelsen syftar till att stärka kopplingarna till omkringliggande stadsdelar och stora målpunkter såsom Nyköpings största område för idrott och evenemang, Rosvalla, samt intilliggande skolor, samtidigt som området integreras i den befintliga stadsstrukturen på ett hållbart och attraktivt sätt. Både norr och söder om planområdet finns det idag busshållplatser och kopplingar till dessa är viktiga att beakta i framtida planläggning.



Figur 3. Översikt över Nyköping och med planområdet markerat i streckad linje.

Målpunkter inom planområdets närområde innefattar bland annat flertalet skolor och förskolor, vårdcentral, mottagning för tandläkarvård, sporthall, båtklubb, hamn och tidigare nämnda sport- och evenemangsanläggningen Rosvalla. Nyköpings Högstadium Alpha ligger i direkt anslutning till planområdet och är en viktig målpunkt för många ungdomar, se Figur 4. Det är av stor betydelse att målpunkter som skolor och idrottsanläggningar förses med attraktiv, tillgänglig och framkomlig infrastruktur för att bidra till goda vanor vad gäller hållbart resande bland barn och unga som i förlängningen bidrar till minskade klimatutsläpp och bättre folkhälsa.



Figur 4. Översikt över målpunkter i närområdet, samt planområdet markerat i streckad linje.

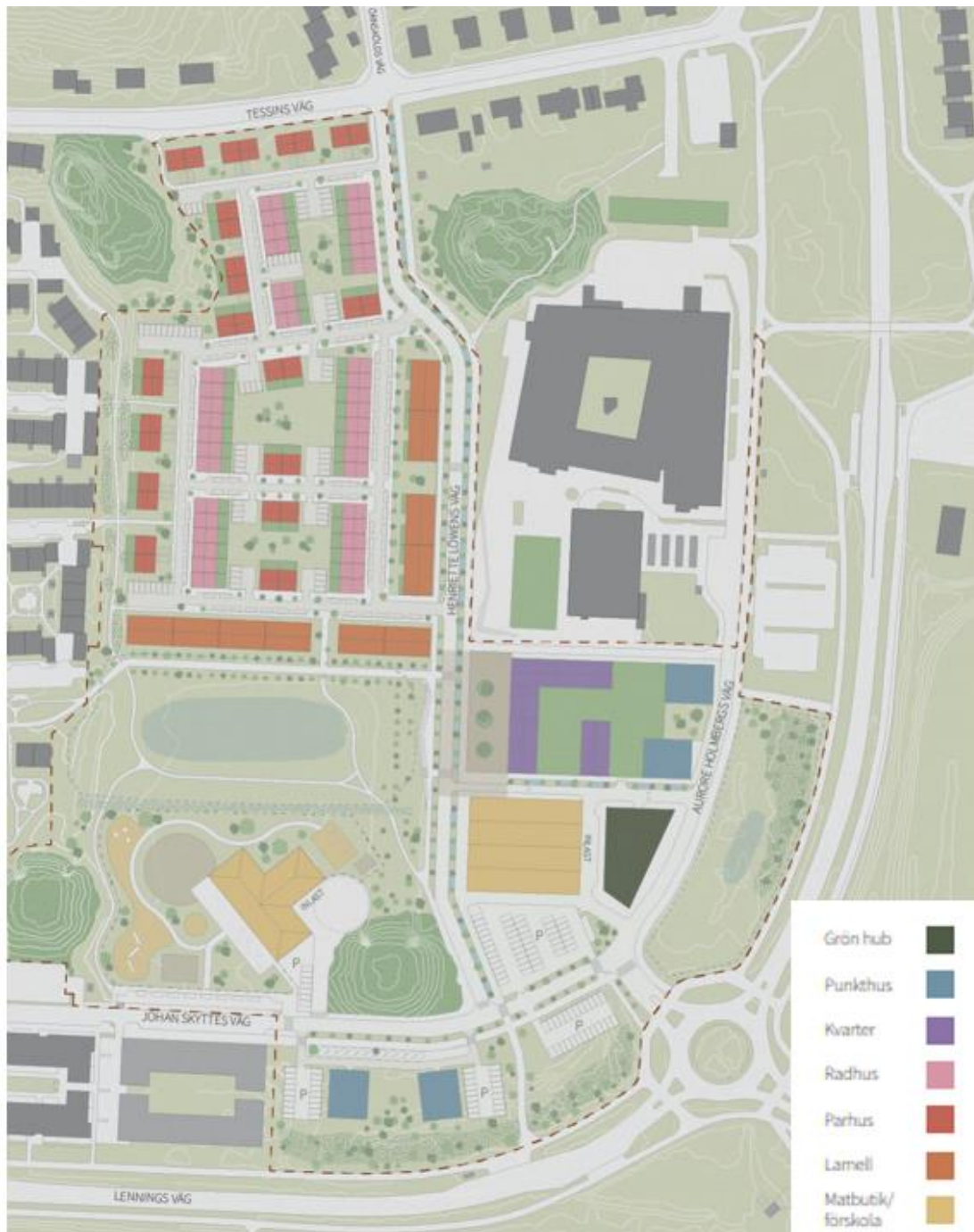
2.2 Planerad exploatering

Tessinområdet ska utvecklas och den nya bebyggelsen fördelas inom de tre delområdena Kärnan, Entrén norra delen och Entrén södra delen, se Figur 5.



Figur 5. Illustration över exploaterings olika delområden, framtagen av Witte Sundell (mars, 2025).

Inom det nya planområdet ska cirka 365 nya bostäder utvecklas i blandad form: radhus, parhus, lamellhus och punkthus. Inom området planeras även en matbutik, en förskola med 8 avdelningar samt ett centralt torg med lokaler i bottenvåning. Strukturplanen illustreras i Figur 6.



Figur 6. Strukturplan framtagen av Witte Sundell (mars, 2025).

Bebyggelsen utgör ett sammanhängande tillskott av bostäder och verksamheter i direkt anslutning till befintlig kollektivtrafik samt gång- och cykelstråk. Livsmedelsbutiken lokaliseras vid infarten från Lennings väg och förses med egen parkering, vilken är belägen vid Entrén i södra delen. Parkering för bostäder planeras i form av kantstensparkering, mindre gårdsparkeringar och garage samt god tillgång till

cykelparkering i bottenvåningar och på förgårdsmark. För Entrén norra delen planeras parkering i sockelvåning.

Planerad exploatering för Tessionområdet presenteras i Tabell 1. BOA uppgår till totalt 30 690 m².

Tabell 1. Planerad exploatering i form av bostäder.

Tessionområdet		
Typ	Antal bostäder	BOA (m ²)
Radhus	40	4590
Parhus	32	3950
Lamell	295	22150
Totalt	367	30690

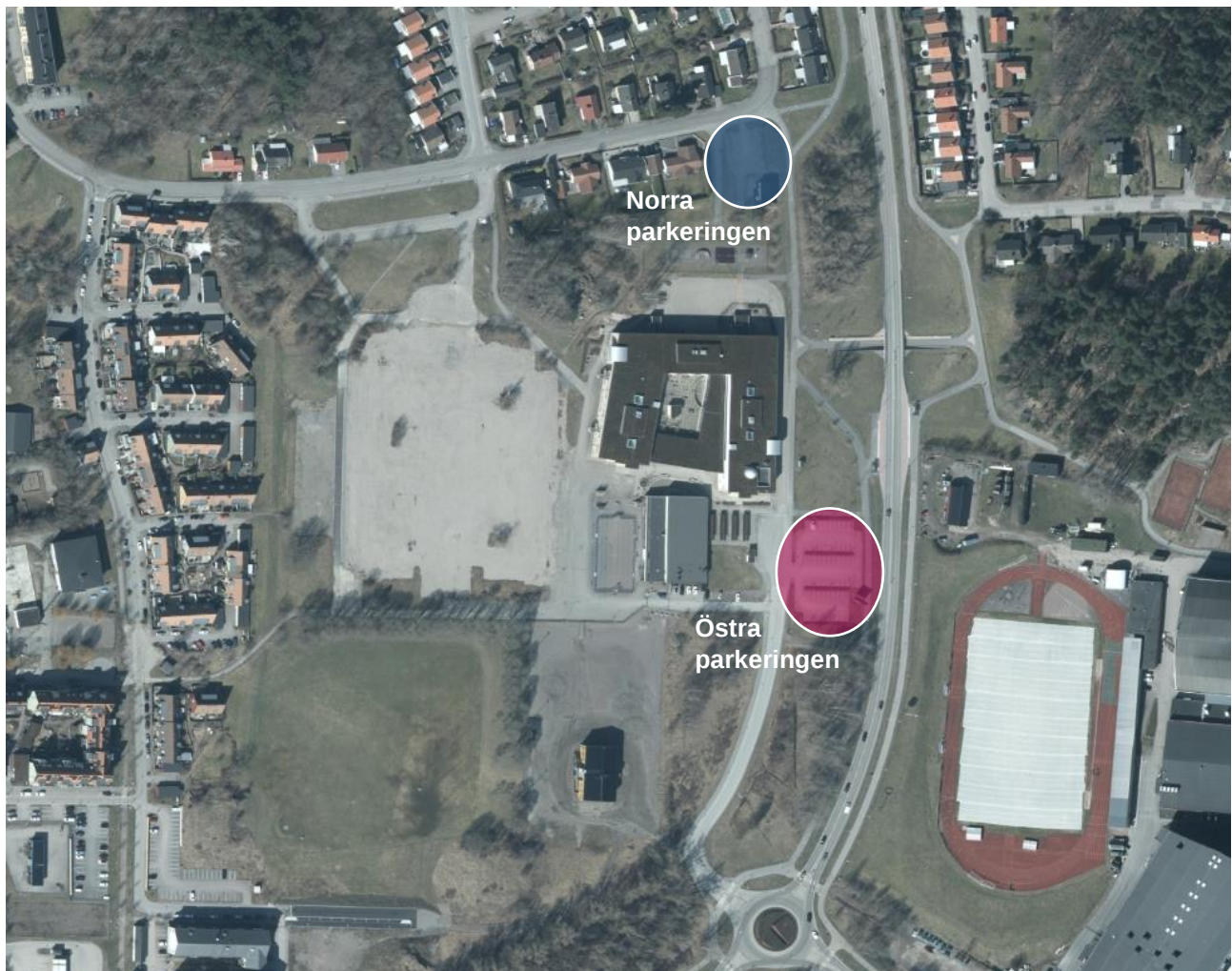
Planerad exploatering för verksamheter såsom livsmedelsbutik och förskola presenteras i Tabell 2. BTA uppgår till 2 000 m² för livsmedelsbutiken. Förskolan planeras bestå av 8 avdelningar, med totalt ca. 150 barn.

Tabell 2. Planerad exploatering i form av verksamheter.

Verksamheter	
Typ	BTA (m ²)
Livsmedelsbutik	2 000
Förskola	2 000
Totalt	4 000

3 Beläggingsstudie

En beläggingsstudie och inventering av den Östra parkeringen samt den Norra parkeringen, har genomförts av Norconsult under en vardag, 14 maj 2025. Den Östra parkeringen ligger i nära anslutning till skolan och den Norra parkeringen ligger i anslutning till både skolan och bostadskvarteren. Se lokalisering av parkeringsplatserna i Figur 7. Inventeringen genomfördes under både förmiddag och eftermiddag, klockan 10.00 – 11.00 respektive 14.00 – 15.00. Antal parkerade fordon på respektive parkering noterades och resultatet redovisas i Tabell 3 och Tabell 4 under avsnitt 3.1 respektive 3.2 nedan.



Figur 7. Norra parkeringen och Östra parkeringen illustrerat i blå respektive rosa.

3.1 Östra parkeringen – skolan

Antal bilplatser för Östra parkeringen räknades under inventeringstillfället till totalt 60 platser. Parkeringen är oreglerad och erbjuder standardplatser samt laddplatser för både personal och besökare. Vid båda tillfällena för inventering noterades utöver de parkerade bilarna även en A-traktor. Resultatet visar att beläggningen på parkeringen uppgår till ca. 70 %, med något färre fordon på eftermiddagen. Utifrån beläggningsgrad och geografisk placering kan ett antagande göras om att parkeringen främst nyttjas av personal på skolan.

Tabell 3. Beläggingsstudie för Östra parkeringen.

Tidpunkt	Reglering	Antal bpl	Beläggning (antal)	Beläggning (%)
10.00-11.00	Ingen reglering	60	43	72%
14.00-15.00	Ingen reglering	60	39	65%

3.2 Norra parkeringen

Antal bilplatser för den Norra parkeringen har uppskattats utifrån ett antagande om ett utrymmesbehov på 5,0 x 2,5 meter för respektive plats, vilket beräknas till totalt 20 platser. Parkeringen är reglerad måndag-fredag mellan klockan 7.00-16.00, i form av att tillstånd krävs. Övrig tid är parkeringen oreglerad och öppen för både boende och besökare. Beläggingsstudien genomfördes under tid då parkeringen var reglerad och resultatet visar att beläggningen genomgående är låg under dagen och endast uppgår till 25 %. Utifrån beläggningsgrad och reglering kan ett antagande göras om att parkeringen främst nyttjas av personal på skolan.

Tabell 4. Beläggingsstudie för Norra parkeringen.

* Uppskattat antal parkeringsplatser

Tidpunkt	Reglering	Antal bpl*	Beläggning (antal)	Beläggning (%)
10.00-11.00	Reserverat tillstånd erfordras, Mån-Fre, 7-16	20	5	25%
14.00-15.00	Reserverat tillstånd erfordras, Mån-Fre, 7-16	20	5	25%

3.3 Uppskattat parkeringsbehov för skolan utifrån beläggingsstudien

Beläggingsstudiens resultat för både Norra respektive Östra parkeringen visar att det finns ett parkeringsbehov för skolan, uppemot 50 parkeringsplatser. Om den Norra parkeringen skulle avvecklas bedöms antalet fordon som parkerar på den Östra parkeringen öka. Om de 5 parkerade bilarna på den norra parkeringen skulle flytta till den östra parkeringen blir beläggningsgraden 80%.

För personalparkering, bil, anger Nyköping kommuns parkeringsstrategi att likställighetsprincipen ska tillämpas det vill säga att anställda behandlas lika gällande pris på personalparkering oavsett tjänst eller förvaltningstillhörighet.

4 Parkeringsbehov för bil och cykel

Beräkning av parkeringsbehov för bil och cykel baseras på ett scenario där planområdet byggs ut fullt och enligt framtagna strukturplan. Enligt Nyköping kommuns parkeringsnorm kan staden delas upp i tre olika zoner: Zon G (Gångstaden), Zon C (Cykelstaden) och Zon K (Kollektivtrafikstaden). Planområdet är beläget i Zon C, se Figur 8. Zon C sträcker sig precis utanför Nyköpings stadskärna med utgångspunkt att det är god sammanvägd tillgänglighet till service och andra viktiga målpunkter.

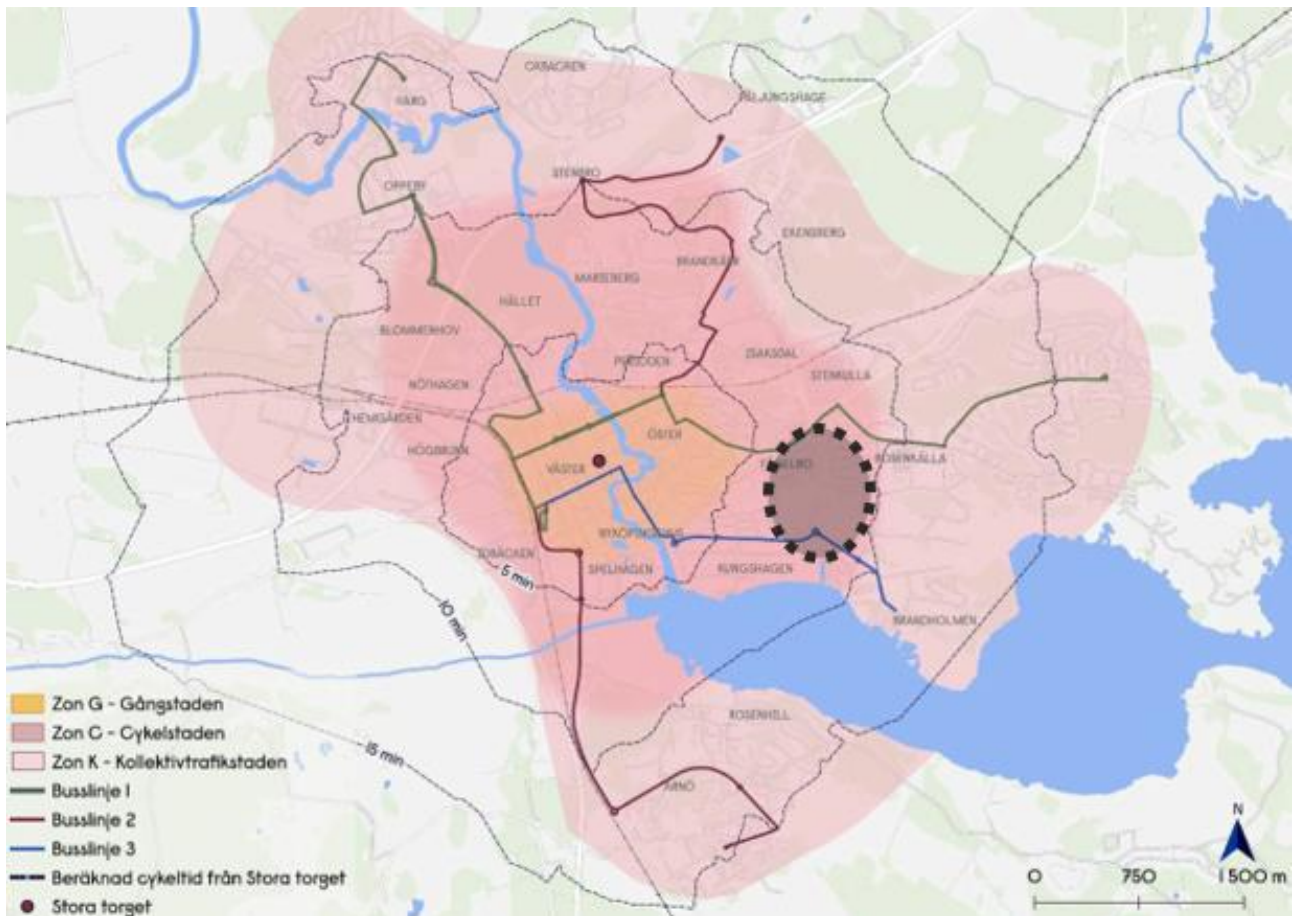
I *Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun* är parkeringstalen för bil flexibla och kan anpassas efter tre olika ambitionsnivåer: grundnivå, medelnivå och omfattande nivå.

Grundnivå omfattar grundtal för bilparkering och grundläggande utformningskrav för cykel.

Medelnivå omfattar mobilitetsåtgärder som tillsammans med egen bil blir ett attraktivt alternativ. Grundläggande tillgänglighet ska vara uppfylld.

Omfattande nivå kan användas om förutsättningar för färdmedelsförändring varit vägledande vid planeringen, grund och medelnivå uppfylls samt omfattande mobilitetsåtgärder vidtas. För att lyckas med detta krävs innovativa lösningar anpassade efter projektet.

Fastighetsägare som vill minska antalet bilparkeringsplatser har möjlighet att göra det genom att införa olika typer av mobilitetsåtgärder som exempelvis bil- och cykelpooler, väl utformade cykelparkeringar m.m. Dessa insatser kan antingen kombineras eller ersättas med andra jämförbara lösningar, förutsatt att de ger likvärdig effekt. Mobilitetsåtgärder beskrivs mer under kapitel 4.4 Mobilitetsåtgärder.



Figur 8. Nyköpings zonindelning, kollektivtrafiklinjer i centralorten och illustration över räckvidd på cykel på 5, 10 respektive 15 minuter från Stora Torget. Planområdet illustrerat i cirkel med streckad linje.

4.1 Parkeringsbehov för bostäder

Parkeringsbehov för de olika bostäderna är beräknade utifrån Nyköping kommuns parkeringsnorm. Beräknat parkeringsbehov för bostäder redovisas under avsnitt 4.1.1 samt 4.1.2 för bil respektive cykel.

4.1.1 Parkeringsbehov för bostäder – bil

P-talet för bil är flexibelt och utgår ifrån tre olika ambitionsnivåer, grund, medel och omfattande.

Tabell 5. Bilparkeringsplatser per 1000 m² BOA (BTA) för boende och besökare, från Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun (2024).

Bilparkeringsplatser per 1000 kvm BOA (BTA)			
	Grundnivå varav 10% besökare	Medelnivå* varav 10% besökare	Omfattande nivå* varav 10% besökare
Zon G	8	6	4
Zon C	9	7	6
Zon K	10	8	7
Zon L	13		

Tabell 6. Bilparkeringsplatser per bostad, från Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun (2024).

Bilparkeringsplatser per bostad		
En- och tvåbostadshus	Enskild, parkering	Gemensam parkering
Boende	2	1,4
Besökare	-	0,1

Baserat på Tabell 5 och Tabell 6 beräknas parkeringsbehov för bil vid bostäder för respektive ambitionsnivå samt cykelparkering. Detta presenteras i Tabell 7, Tabell 8, Tabell 9 och Tabell 10. Enligt strukturplanen planeras radhus lösa sin parkering genom gemensam parkering medan parhusen löser sitt behov genom parkering på den egna fastigheten. För grundnivå beräknas parkeringsbehovet för bil uppgå till 323 platser, för medelnivå till 279 platser och för omfattande nivå 257 platser.

Tabell 7. Parkeringsbehov för bil vid bostäder, utifrån grundnivå.

Typ av bostad	Antal bostäder	BOA (m ²)	P-tal - grund	Bpl - grund
Radhus	40	4590	1,4+0,1	60
Parhus	32	3950	2 (1,4 + 0,1) *	64 (48) *
Lamell/flerbostadshus	295	22150	0,009	199
Totalt	367	30690		323 (307) *

* Om parhus löser sin parkering på gemensam parkering istället för på den egna fastigheten

Tabell 8. Parkeringsbehov för bil vid bostäder, utifrån medelnivå.

Typ av bostad	Antal bostäder	BOA (m ²)	P-tal - medel	Bpl - medel
Radhus	40	4590	1,4+0,1	60
Parhus	32	3950	2 (1,4 + 0,1) *	64 (48) *
Lamell/flerbostadshus	295	22150	0,007	155
Totalt	367	30690		279 (263) *

* Om parhus löser sin parkering på gemensam parkering istället för på den egna fastigheten

Tabell 9. Parkeringsbehov för bil vid bostäder, utifrån omfattande nivå.

Typ av bostad	Antal bostäder	BOA (m ²)	P-tal - omfattande	Bpl - omfattande
Radhus	40	4590	1,4+0,1	60
Parhus	32	3950	2 (1,4 + 0,1) *	64 (48) *
Lamell/flerbostadshus	295	22150	0,006	133
Totalt	367	30690		257 (241) *

* Om parhus löser sin parkering på gemensam parkering istället för på den egna fastigheten

I beräkningarna ovan har parhusens parkering beräknats enligt strukturplanen med parkering på den egna fastigheten vilket ger parkeringstal 2 per bostad. Men om även parhusen skulle lösa sin parkering på gemensam parkering skulle parkeringsbehovet för dessa minska från 64 platser till 48 platser.

4.1.2 Parkeringsbehov för bostäder – cykel

P-talet för cykel utgår ifrån Nyköping kommuns parkeringsnorm och appliceras endast för flerbostadshus. Cykelplatserna bedöms enligt normen inte nödvändigt att reglera för en- och tvåbostadshus.

Tabell 10. Cykelparkeringsplatser per 1000 m² BOA (BTA) för boende och besökare, från Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun (2024).

Cykelparkering per 1000 kvm BOA (BTA)	Boende	Besökare	Totalt
Boende och besökare	20	2	22*

Baserat på Tabell 10 presenteras parkeringsbehov för cykel vid bostäder i Tabell 11. För radhus och parhus utgår parkeringsnormen från att cykelparkering löses på den egna fastigheten.

Tabell 11. Parkeringsbehov för cykel vid bostäder.

Typ av bostad	Antal bostäder	BOA (m ²)	P-tal	Cpl
Radhus	40	4590	Egen fastighet	-
Parhus	32	3950	Egen fastighet	-
Lamell/flerbostadshus	295	22150	0,022	487
Totalt	367	30690		487

4.2 Parkeringsbehov för livsmedelsbutik

Parkeringsbehovet för verksamheter utgår ifrån Malmö stads parkeringsnorm (zon 3 vilket motsvarar zon C i Nyköping), eftersom Nyköpings kommuns parkeringsnorm saknar P-tal för verksamheter som livsmedelsbutik, se P-tal i Tabell 12.

Tabell 12. Bilparkeringsplatser per 1000 m² BTA för anställda, från Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (2020).

Handel (bpl/1000 m ² ljus BTA)			
	Anställda		
	Bas	Medel*	Omfattande*
Zon 1	2	1	0
Zon 2	2,5	1,25	0
Zon 3	3	1,5	0
Zon 4	3	1,75	0,5
Zon 5	3	2	1

Tabell 13. Bilparkeringsplatser per 1000 m² BTA för besökare, från Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (2020).

Handel	Bpl/1000 m ² ljus BTA	
	Besökare närservice och detaljhandel	Besökare livsmedel och volymhandel
Zon 1	0	23
Zon 2	3	25
Zon 3	5	27
Zon 4	6	30
Zon 5	7	32

Tabell 14. Cykelparkeringsplatser per 1000 m² BTA för anställda och besökare, från Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (2020).

Handel	Cpl/1000 m ² ljus BTA		
	Anställda	Besökare närservice och detaljhandel	Besökare livsmedel och volymhandel
Zon 1	10*	30*	30**
Zon 2	8*	25*	25**
Zon 3	5*	20*	20**
Zon 4	4*	16*	14**
Zon 5	3*	12*	7**

Baserat på Tabell 12, Tabell 13 och Tabell 14, presenteras parkeringsbehov för bil och cykel för livsmedelsbutik i Tabell 15 och Tabell 16.

Tabell 15. Parkeringsbehov för bil vid livsmedelsbutik.

Verksamhet	BTA	P-tal	Bpl
Livsmedel, anställda	2000	0,003	6
Livsmedel, besökare	2000	0,027	54
Totalt			60

Tabell 16. Parkeringsbehov för cykel vid livsmedelsbutik.

Verksamhet	BTA	P-tal	Cpl
Livsmedel, anställda	2000	0,005	10
Livsmedel, besökare	2000	0,020	40
Totalt			50

4.3 Parkeringsbehov för förskola

Parkeringsbehovet för förskola baseras på Malmö stads parkeringsnorm (Zon 3), eftersom Nyköpings kommuns parkeringsnorm saknar P-tal för förskola.

Tabell 17. Bilparkeringsplatser per 20 barn, för anställda, från Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (2020).

Förskola (bpl/20 barn)			
	Anställda		
	Bas	Medel*	Omfattande*
Zon 1	0,6	0,4	0,0
Zon 2	0,7	0,5	0,1
Zon 3	0,8	0,6	0,2
Zon 4	1,0	0,8	0,4
Zon 5	1,2	1,0	0,6

Tabell 18. Bilkparkeringsplatser per 20 barn, för besökare (lämna/hämta), från Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (2020).

Förskola (bpl/20 barn)			
	Korttidsparkering		
	Bas	Medel*	Omfattande*
Zon 1	1,2	1,0	0,2
Zon 2	1,4	1,2	0,4
Zon 3	1,8	1,6	0,6
Zon 4	2,2	1,8	1,0
Zon 5	2,6	2,2	1,4

Tabell 19. Cykelparkeringsplatser per 1000 m² BTA, för anställda och besökare, från Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö (2020).

Förskola (cpl/20 barn)	Anställda	Korttidsparkering	Barn
Zon 1	1,8*	4**	2
Zon 2	1,6*	4**	2
Zon 3	1,4*	4**	2
Zon 4	1,3*	4**	2
Zon 5	1,1*	4**	2

Baserat på Tabell 17, Tabell 18 och Tabell 19, presenteras parkeringsbehov för bil och cykel vid förskola i Tabell 20 och Tabell 21.

Tabell 20. Parkeringsbehov för bil vid förskola.

Förskola	Antal barn	P-tal	Bpl
Anställda	150	0,04	6
Föräldrar	150	0,09	14
Totalt			20

Tabell 21. Parkeringsbehov för cykel vid förskola.

Förskola	Antal barn	P-tal	Cpl
Anställda	150	0,07	11
Föräldrar	150	0,20	30
Barn	150	0,10	15
Totalt			56

4.4 Mobilitetsåtgärder

I detta avsnitt redogörs vilka mobilitetsåtgärder som föreslås för att uppnå en reduktion av parkeringstalen för tidigare beräknade parkeringsbehov, för bostäder. Verksamheternas parkeringsbehov består främst av besökare till livsmedelsbutiken och föräldrar som ska lämna/hämta på förskolan. Av den anledningen ger mobilitetsåtgärder för dessa verksamheter liten effekt på parkeringsbehovet.

Mobilitetsåtgärder är ett samlingsbegrepp för fysiska och beteendepåverkande åtgärder som möjliggör eller gynnar ett hållbart resande. Åtgärderna kan antingen minska behovet av att resa eller påverka valet av färdmedel för de resor som görs. Mobilitetsåtgärder kan fungera attitydpåverkande, ledande eller styrande. Mobilitetsåtgärderna i denna rapport är förslag som återfinns i *Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun*, som anses lämpliga för Tessinområdets framtida exploatering. Följande mobilitetsåtgärder föreslås för att uppnå ett parkeringstal enligt medel- eller omfattande nivå. Åtgärderna kan ersättas med andra, likvärdiga åtgärder som Nyköpings kommun bedömer ge samma effekt.

4.4.1 Medelnivå

Mobilitetsåtgärderna nedan ger tillsammans underlag för att motivera parkeringstal enligt medelnivå.

- **Cykelpool**

Minst en elcykel och en eldriven lådcykel per 4500 m² BOA och minst en elcykel och en eldriven lådcykel ska finnas tillgänglig vid inflyttning. Cykelpoolen ska placeras i lättillgängliga, väderskyddade och stödsäkra utrymmen. Cykelpoolen bör placeras i nära anslutning till bostadsentréer.

- **Cykelfacilitet**

50 % av cykelparkeringen för boende ska ordnas inomhus och helst i markplan. Med cykelparkering inomhus avses ett låsbart utrymme med väggar och tak. Det ska vara ett utrymme som inte går att ta sig in i utan kod, nyckel eller motsvarande. Vid arbetsplats bör förvaringsbox och laddning av cykelbatterier erbjudas.

- **Cykelverkstad**

Cykelverkstad med pump, arbetsbänk och vatten erbjuds i ett låst utrymme med tak och omslutande väggar. Om möjligt bör det finnas utrustning för cykeltvätt som kan arrangeras utomhus.

- **Information och välkomstpaket**

Innan och i samband med inflyttning sker kampanjer för bostadens mobilitetsåtgärder och information om förutsättningarna för att resa hållbart. Det är tydligt vid marknadsföring av bostäder att antalet bilplatser är begränsade. Informationskampanjer ska ske kontinuerligt.

- **Leveranstjänster**

Utrymme och tillgång till tjänster för utlämning/inlämning av paket erbjuds, till exempel leveransskåp.

- **Kollektivtrafikkort**

Kollektivtrafikkort erbjuds för att prova på kollektivtrafik under minst 3 månader för samtliga hushåll. Kortet är kopplad till hushållet (ett per hushåll) och ska erbjudas till nya hyresgäster eller bostadsrättsinnehavare som flyttar in under en period om minst 5 år.

- **Digital informationstavla**

Digital informationstavla eller realtidsinformation som informerar om mobilitetsåtgärder, kollektivtrafik och övrig information om hållbart resande placeras synligt vid platser där boende rör sig, till exempel vid entréer.

- **Synliggör parkeringskostnaden**

Bilparkeringen avgiftsätts utifrån den verkliga anläggningskostnaden. Kostnaden för hyra av bilparkering utgör en separat avgift i avtal och betalningsavier.

Om mobilitetsåtgärderna enligt ovan genomförs ska parkeringstal för medelnivå tillämpas enligt *Mobilitets- och parkeringsnorm för Nyköpings kommun*. En annan åtgärd som inte finns med i listan men som ger effekt på bilinnehav och parkeringsefterfrågan är bilpool. Bilpool finns med i listan i avsnitt 4.4.2 men bedöms kunna ersätta 1-3 av åtgärderna ovan för att utgöra grund för medelnivå.

4.4.2 Omfattande nivå

Om åtgärderna för medelnivå genomförs samt kompletteras med åtgärder likt nedan kan parkeringstal för omfattande nivå tillämpas.

- **Bilpool**

Minst 1 bilpoolsbil per 4500 m² BOA och minst en bilpoolsbil ska finnas tillgänglig vid inflyttning. Bilpoolen ska vara placerad inom 400 meter från bostaden. Medlemskap i bilpoolen bekostas av exploatören/fastighetsägaren i minst 5 år. Minst 5 kostnadsfria resor erbjuds varje hushåll vid inflyttning.

- **Cykelparkering i markplan**

Cykelrum ordnas i huvudbyggnadens bottenvåning (markplan, ej källare).

- **Cykelpool för alla behov**

Utöver ellådcykel erbjuds till exempel cykelvagn, elsparkcyklar och vikcyklar.

- **Kombinerad mobilitetstjänst**

Rabatterat abonnemang eller annan förmån hos en kombinerad mobilitetstjänst.

- **Cykelanpassad fastighet**

Fastigheten är välanpassad för att det ska vara lätt att använda sin cykel, till exempel genom anpassade dörrbredder, automatisk dörr-/portöppning och möjligheter att ta med lådcykeln i hissen och in i lägenheten. Cykelparkering kan också ordnas i direkt anslutning till varje lägenhet på loftgång, förgårdsyta, cykelförråd eller andra likvärdiga lösningar (ej lägenhetsförråd och balkong).

- **Bilparkering i gemensam parkeringsanläggning**

Enligt strukturplanen avses radhusen och flerbostadshusens parkering lösas i gemensamma parkeringsytor och som kantstensparkering på gatorna utanför den egna fastigheten. Detta bidrar till ökad möjlighet för samnyttjande.

- **Rådgivning**

Boende får i god tid innan inflyttning mobilitetsrådgivning och information i syfte att få till en förändring av resvanor och behov av egen bil.

▪ Årlig cykelservice

Som en del av ett cykelfrämjande boende kan även årlig cykelservice inklusive dubbdäck för vintercykling erbjudas de boende. Åtgärden bedöms kunna ersätta till exempel kombinerad mobilitetstjänst.

4.5 Samnyttjandepotential

Samnyttjande innebär att en och samma parkeringsplats kan utnyttjas av flera verksamheter om deras parkeringsbehov uppstår vid olika tider på dygnet. Exempelvis är behovet av parkering för skola och förskola lågt under kvällstid, medan en livsmedelsbutik har ett begränsat behov dagtid. Detta skapar förutsättningar för samnyttjande av bilparkeringsplatser, vilket kan bidra till ett mer effektivt användande av mark. För att möjliggöra samnyttjande bör parkeringsplatserna vara allmänt tillgängliga och inte reserverade för enskilda verksamheter eller användare. I Tabell 22 presenteras beläggningstal i procent för bostäder, livsmedelsbutik, skola och förskola vid olika tidpunkter utifrån *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö*.

Tabell 22. Beläggningstal enligt *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö* (2020).

Beläggning (%)	Vardag 9 - 16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 - 13	Kväll Nat
Bostäder - boende	65%	65%	70%	100%
Bostäder - besökande	10%	40%	70%	50%
Handel - livsmedel	40%	100%	80%	0%
Skola/förskola	90%	10%	0%	0%

4.6 Parkeringsbehov utan samnyttjande

I Tabell 23 presenteras en sammanställning av tidigare beräknat parkeringsbehov för bil baserat på ambitionsnivåerna grund, medel och omfattande utan samnyttjande. Parkeringsbehovet för grundnivå uppgår till 339 platser, för medelnivå 295 platser och för omfattande 272 platser. I dessa siffror har parhusparkering, 64 parkeringsplatser, exkluderats eftersom dessa parkeringsplatser finns på den egna fastigheten.

Tabell 23. Parkeringsbehov för bil utifrån nivåerna grund, medel och omfattande, exklusive parhusparkering.

Verksamhet	Bpl - grund	Bpl - medel	Bpl - omf.
Bostad, boende	233	194	174
Bostad, besökare	26	22	19
Livsmedel	60	60	60
Förskola	20	20	20
Totalt	339	295	272

4.7 Parkeringsbehov efter samnyttjande

Utifrån Tabell 23 beräknas samnyttjandepotentialen för ambitionsnivåerna grundnivå, medelnivå och omfattande nivå, vilka presenteras i Tabell 24, Tabell 25 och Tabell 26.

Tabell 24. Samnyttjande utifrån grundnivå.

GRUND	Samnyttjande	Vardag 9 - 16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 - 13	Kväll Natt
	Bostäder - boende	152	152	163	233
	Bostäder - besökande	3	10	18	13
	Handel - livsmedel	24	60	48	-
	Skola/förskola	18	2	-	-
		196	224	230	246

Tabell 25. Samnyttjande utifrån medelnivå.

MEDEL	Samnyttjande	Vardag 9 - 16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 - 13	Kväll Natt
	Bostäder - boende	126	126	135	194
	Bostäder - besökande	2	9	15	11
	Handel - livsmedel	24	60	48	-
	Skola/förskola	18	2	-	-
		170	196	199	204

Tabell 26. Samnyttjande utifrån omfattande nivå.

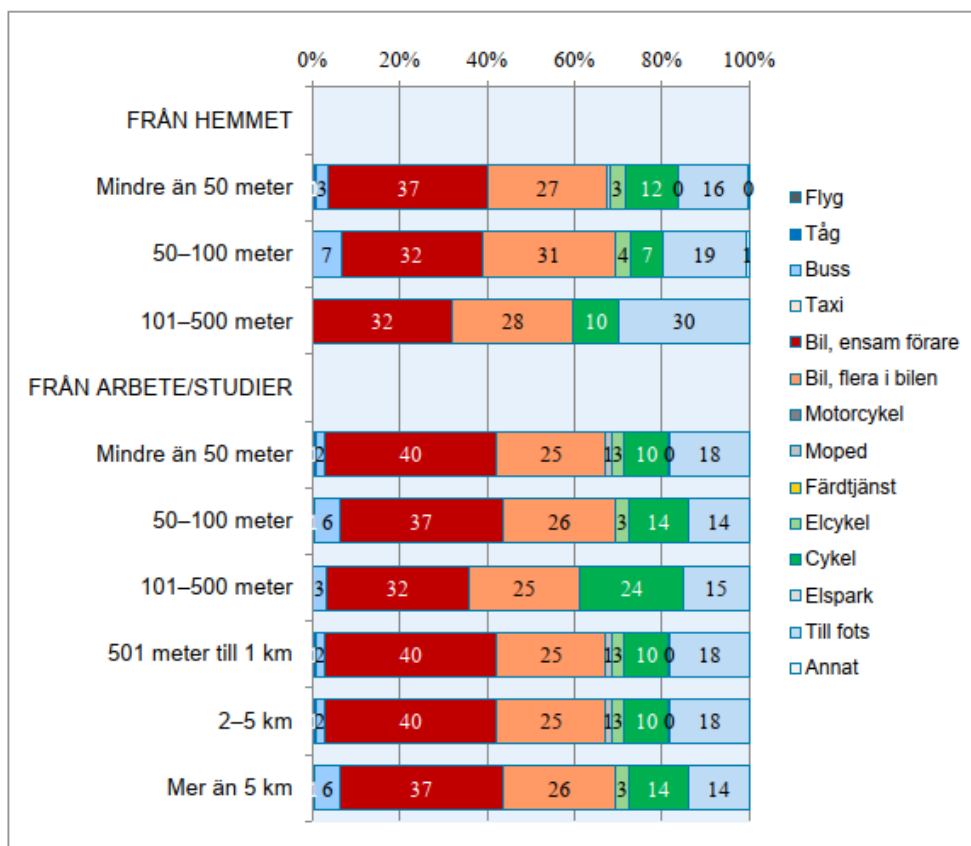
OMFATTANDE	Samnyttjande	Vardag 9 - 16	Fredag 16 - 19	Lördag 10 - 13	Kväll Natt
	Bostäder - boende	113	113	122	174
	Bostäder - besökande	2	8	14	10
	Handel - livsmedel	24	60	48	-
	Skola/förskola	18	2	-	-
		156	183	183	183

Resultatet visar att samnyttjande av parkering mellan förskola och livsmedelsbutik är möjligt, eftersom verksamheterna gör anspråk på parkeringsplatserna vid olika tidpunkter. Resultatet visar även att samnyttjande mellan förskola och bostäder är möjligt, i det fall parkeringens lokalisering bedöms lämplig utifrån gångavstånd. Dock behöver förskolans lämna/hämta-platser säkerställas. I samnyttjande-beräkningarna har parhusens parkering exkluderats eftersom de finns på de egna fastigheterna.

Kväll och natt utgör den dimensionerande parkeringssituationen för Tessinområdet på grund- och medelnivån (fetstilt i tabellerna). I den omfattande nivån är den dimensionerande parkeringssituationen fredag klockan 16.00 – 19.00, Lördag klockan 10 – 13 och kväll/natt. Vid tillämpning av samnyttjande uppgår parkeringsbehovet till minst 246 parkeringsplatser för grundläggande nivå, exklusive parhusparkering. Motsvarande behov för medel och omfattande nivå är 204 respektive 183.

5 Grundförutsättningar för ökat hållbart resande

Genom att öka gångavståndet mellan bostäder och bilparkering främjas mer hållbart resande. När tillgängligheten till bilen upplevs som mindre ökar benägenheten att välja alternativa färdssätt såsom gång-, cykel- eller kollektivtrafik och då särskilt för kortare resor. Denna typ av planering kan därmed bidra till att minska benägenheter att i första hand välja bilen som transportmedel. Resonemanget får stöd i en resvaneundersökning som Nyköpings kommun genomförde 2024, se figur 9 nedan.



Figur 9. Färdssätt till arbete efter avstånd till närmaste bilparkering. Resvaneundersökning Nyköpings kommun 2024

Framtagen strukturplan innehåller vissa gemensamma parkeringsytor för radhus och flerbostadshus, men i direkt närhet av bostadshusen eller i sockelvåning. För att främja mer hållbart resande vore längre avstånd från bostäder till bilparkering önskvärt. Den norra parkeringsytan som ingick i beläggningsstudien har potential att nyttjas i större utsträckning av till exempel kommande boende och deras besökare – givet att den kan utökas i sin storlek, exempelvis österut. Förutom längre gångavstånd och främjande av mer hållbart resande skulle lösningen även bidra till att möjliggöra en annan utformningen av planerade gator i strukturplanen. Kantstensparkeringarna skulle kunna minska i antal och därmed ge plats för mer grönska alternativt smalare gatusektioner. Resonemanget gäller för hela Tessinområdet. Genom att förlägga parkeringsplatser i utkanten av bostadsområdet minskar även antalet bilresor på gatorna i bostadsområdet vilket är bra ur både buller- och trygghetsperspektiv. För att bostäderna ska kunna använda den norra parkeringen för boende och besökare behöver regleringen ses över. Möjliga lösning kan vara att införa en gemensamhetsanläggning där bostadshusen och skolan ges andelstal. Ett annat alternativ är att upprätta servitut.

Samma lösningar skulle kunna tillämpas för att samnyttja parkeringsplatser mellan förskolan och livsmedelsbutiken. Om till exempel livsmedelsbutikens parkeringsplatser byggs enligt strukturplanen skulle förskolan kunna nyttja samma parkeringsplatser genom ett servitut för att inte behöva bygga parkeringsplatser på förskolefastigheten. Förslaget innebär även längre gångavstånd från parkering till förskolan vilket främjar hållbart resande.

Enligt Nyköpings kommun är acceptabelt gångavstånd från bilparkering till bostäder 400m och 600m till arbetsplatser. Motsvarande för handel är 200m, dock ska parkeringsplats för rörelsehindrade (RHP) finnas inom 25m från tillgänglig entré, för att tillgodose god tillgänglighet. En bra cykelparkering placeras i nära anslutning till målpunkter som bostadsentréer, skolor, butiker och kollektivtrafik.

I anslutning till planområdet finns idag ett finmaskigt nät av cykelstråk, se Figur 10. Planområdet är en viktig målpunkt för skolelever som kommer med cykel. Det finns också ett betydelsefullt tvärstråk genom området som kopplar cykelstråk från centrum vidare österut. Förutom att det är bra med cykelparkering nära entréer är det även bra om cykelparkeringen kan riktas mot och vara väl synlig från cykelvägarna. Detta är särskilt viktigt för förskolan och livsmedelsbutiken. Cykelparkering ska även uppfylla utformningskraven i Nyköpings parkeringsnorm.



Figur 10. Befintliga cykelstråk i anslutning till planområdet, framtagen av Witte Sundell (mars, 2025).

Tessinområdet ligger i staden, nära centrum, och tillgång till kollektivtrafik ger goda förutsättningar för en stor andel hållbara resor. Det faktum att det även kommer finnas en livsmedelsbutik i området talar för ett minskat resbehov för inköp av livsmedel.

6 Sammanfattande slutsats

Parkeringsberäkningar för kommande exploatering har genomförts i tre steg med stöd av Nyköpings och Malmös parkeringsnormer. En grundläggande beräkning av parkeringsbehov följt av beräkningar med mobilitetsåtgärder i olika omfattning har genomförts. Slutligen har även samnyttjandepotential analyserats. Nyköpings parkeringsnorm möjliggör lägre parkeringstal vid införande av mobilitetsåtgärder som tillsammans med samnyttjande kan minska parkeringsbehovet från 403 parkeringsplatser (inkl. parhusparkering) till 231 parkeringsplatser (inkl. parhusparkering) vid införande av mobilitetsåtgärder på omfattande nivå och samnyttjande av parkeringsplatser. Den omfattande nivån av mobilitetsåtgärder kräver stora insatser och därför kan medelnivå betraktas som mer genomförbar men ändå ge stor påverkan på parkeringsbehovet, 268 parkeringsplatser (inkl. parhusparkering) med samnyttjande.

För cykelparkering beräknas parkeringsbehovet till 593 platser. Planområdet ligger i direkt närhet till utbyggd cykelinfrastruktur och kollektivtrafik med närhet till centrum vilket ger goda förutsättningarna för hållbart resande. Både inom planområdet och i angränsande områden rör sig många barn och unga och det är därför viktigt att området fortsatt innehåller ett finmaskigt gång- och cykelnät med trafiksäkra lösningar.

Genom samnyttjande av parkeringsplatser utnyttjas marken mer effektivt och ger plats för andra värden som till exempel mer grönska. De acceptabla gångavstånden till olika målpunkter gör att det finns goda möjligheter till effektivt utnyttjande av tillkommande parkeringsplatser i Tessinområdet. Placering av parkering har även en stor betydelse för val av färdmedel som visades i figur 9. I Tessinområdet planeras en livsmedelsbutik som minskar behovet av bilresor för inköp av livsmedel.

7 Förslag på fortsatt utredning

Baserat på beräknat parkeringsbehov för bil och cykel kan antal parkeringsplatser justeras efter kommunens olika ambitionsnivåer för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Vid samnyttjande av parkeringsplatser för de olika verksamheterna kan mark frigöras för andra ändamål än parkering.

Det rekommenderas därför ett fortsatt arbete med strukturplanen där parkeringsplatsernas placering studeras noggrannare. De stora fördelarna med omdisponering av parkeringen är lägre trafikmängder vid bostadshusen, mer hållbart resande, effektivt utnyttjande av mark och möjlighet till mer grönska.