

Rapport

**PARKERINGSUTREDNING  
DETALJPLAN KV IGELKOTTEN  
KATRINEHOLM**



Granskningskopia

2023-05-12

**Uppdrag:** 319498 Detaljplan kv Igelkotten, Katrineholm  
**Titel på rapport:** Parkeringsutredning detaljplan kv Igelkotten,  
Katrineholm  
**Status:** Granskningskopia  
**Datum:** 2023-05-12

**Medverkande**

**Beställare:** Katrineholms Fastighets AB  
**Kontaktperson:** Ingmar Eriksson  
**Konsult:** Elinor Löfgren, Tyréns Sverige AB

**Uppdragsansvarig:** Fredrik Rendahl, Tyréns Sverige AB  
**Kvalitetsgranskare:** Axel Pihl, Tyréns Sverige AB

**Revideringar**

**Revideringsdatum:** Revideringsdatum.  
**Version:** 0.1

## Innehållsförteckning

<b>1 Bakgrund .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Nulägesbeskrivning .....</b>	<b>5</b>
2.1 Gångtrafik .....	6
2.2 Cykeltrafik .....	7
2.3 Kollektivtrafik .....	8
2.4 Biltrafik .....	9
<b>3 Parkeringsbehov för kvarteret Igelkotten .....</b>	<b>10</b>
3.1 Dagens parkeringsbehov för bil och cykel .....	11
Bilparkering .....	11
Cykelparkering .....	12
3.2 Exploateringens parkeringsbehov .....	12
Scenario 1 .....	14
Scenario 2 .....	15
3.3 Laddinfrastruktur .....	17
<b>4 Slutsats .....</b>	<b>18</b>

## 1 Bakgrund

Fastighetsbolaget KFAB (Katrineholms Fastighets AB) planerar att exploatera kvarteret Igelkotten i centrala Katrineholm och därför ska en ny detaljplan tas fram. Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att bebygga planområdet med två flerbostadshus för trygghetsboende. I samband med detaljplanearbetet behöver parkeringsfrågor utredas varför denna parkeringsutredning görs.

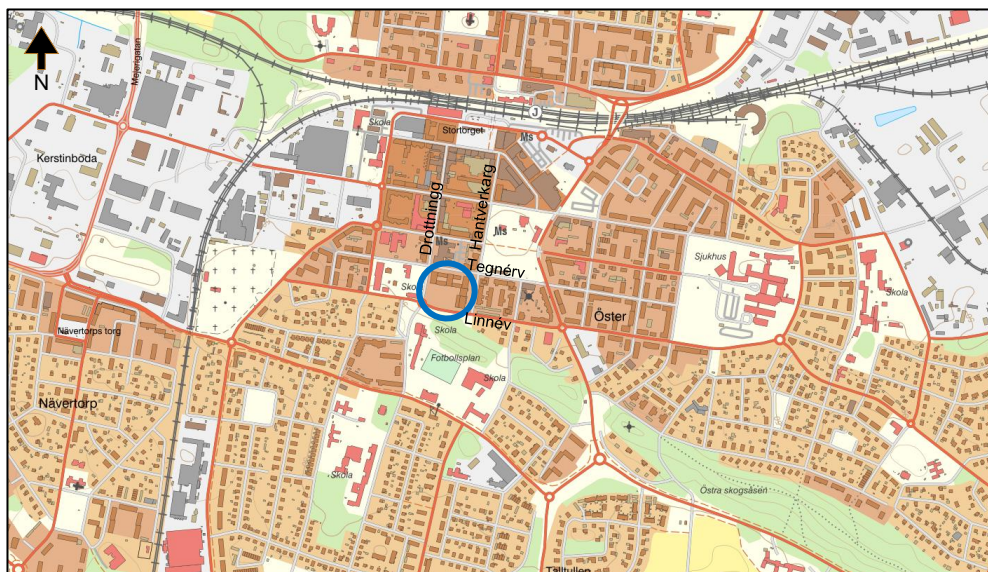
Parkeringsutredningen ska redogöra för dagens trafikförutsättningar samt bedöma parkeringsbehovet för bil och cykel som uppstår i och med exploateringen. Katrineholms kommun använder sig av flexibel parkeringsnorm vilket innebär att antalet parkeringsplatser som behöver anläggas i samband med en exploatering kan minskas om åtgärder vidtas som sänker parkeringsbehovet och underlättar ett mer hållbart resande. En sammanhållen bedömning görs av hur olika trafikslag, infrastruktur och mobilitetstjänster tillsammans kan bidra till god tillgänglighet till den planerade bebyggelsen.

## 2 Nulägesbeskrivning

Kvarteret Igelkotten ligger centralt i Katrineholm med närhet både till kommersiell och offentlig service. Till resecentrum som trafikeras både av tåg och buss är avståndet cirka 600 meter och till stadskärnan (Stortorget) är det cirka 400 meter.

Kvarteret omringas av Drottninggatan, Tegnervägen, Hantverkargatan och Linnévägen.

I kartan i Figur 1 är kvarteret Igelkotten markerat med en blå ring.



Figur 1 - Kvarterets placering i Katrineholm

## 2.1 Gångtrafik

Gångtrafikanter når kvarteret Igelkotten via de kringliggande trottoarerna. Obevakade övergångsställen finns över Linnévägen i den upphöjda korsningen med Hantverkaregatan (se Figur 2) och i anslutning till cirkulationsplatsen vid Drottninggatan. Korsningen mellan Drottninggatan och Tegnervägen är upphöjd och gräns för ett gångfartsområde som övergår till gågata och leder norrut fram till Stortorget, se Figur 3.



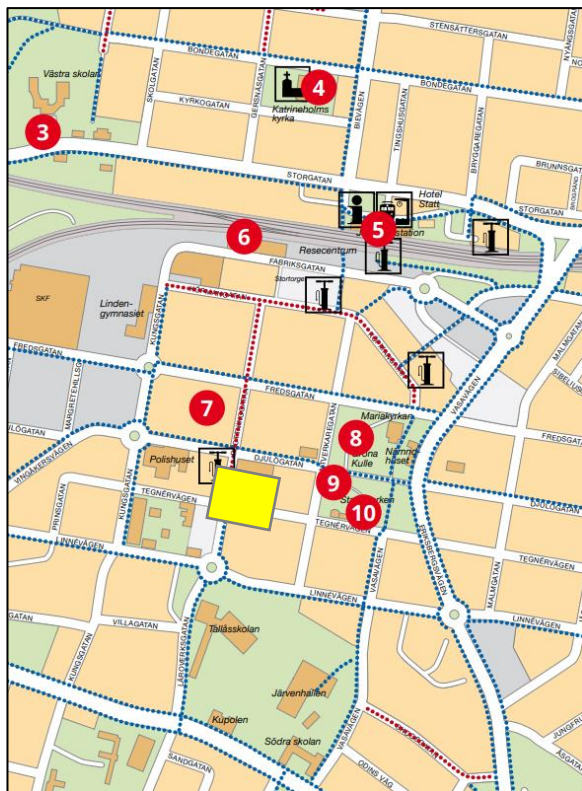
Figur 2 - Upphöjd korsning med övergångsställe, Linnévägen/Hantverkaregatan, riktning mot väster.



Figur 3 - Korsningen Drottninggatan/Tegnervägen, riktning mot norr.

## 2.2 Cykeltrafik

I anslutning till kvarteret Igelkotten finns cykelbanor längs Linnévägens södra sida och Drottninggatans östra sida enligt kommunens cykelkarta. Hastighetsbegränsningen är 40 km/h på kringliggande gator och trafikmängderna är låga vilket möjliggör till cykling i blandtrafik. Hantverkaregatan öster om kvarteret Igelkotten har längsgående gatuparkering vilket är negativt för cykling i blandtrafik med hänsyn till olycksrisk. Cykling vidare norrut på Hantverkaregatan försvåras också av att gatan är enkelriktad och har förbud mot infart med fordon söderifrån. Tegnérgatan är en lågtrafikerad gata men har tvärgående parkeringsfickor vilket innebär backande fordon ut i gatan. Detta innebär en olycksrisk för cyklister i blandtrafik. Tegnérgatan är också enkelriktad med förbud mot infart med fordon västerifrån vilket hindrar cykling i alla riktningar. Kvarteret Igelkotten är markerad med gult i kartan i Figur 4. Kringliggande målpunkter som anges i detta utsnitt av Katrineholms cykelkarta är:



3. Gamla vattentornet
4. Katrineholms kyrka
5. Katrineholms turistinformation
6. Godsmagasinet (butik)
7. Kulturhuset Ängeln
8. Gröna Kulle (Katrineholms stadshus)
9. Utegyms
10. Stadsparken

Figur 4 - Ur Katrineholms kommuns cykelkarta.  
Blå markering: befintlig cykelbana  
Röd markering: cykling i blandtrafik

I centrala Katrineholm finns flera cykelpumpar.

Cykelparkeringar finns inom kvarteret Igelkotten, i anslutning till de kringliggande gatorna. Enligt inventeringen som kommunen gjort (2016) uppgår antalet cykelparkeringsplatser till mellan 70 och 100.

## 2.3 Kollektivtrafik

Planområdet ligger i ett centralt läge i Katrineholm med cirka 600 meter till resecentrum där både bussar och tåg trafikerar, se blå markering i Figur 5.

I närheten av planområdet finns hållplatser som trafikeras av Sörmlandstrafikens stads- och landsbygdsbussar, se röda markeringar i Figur 5. Gångavståndet till dem är cirka 250-420 meter.



Figur 5 - Busshållplatser i närheten av kvarteret Igelkotten (röda markeringar) och resecentrum (blå markering) cirka 600 meter norr om kvarteret.



## 2.4 Biltrafik

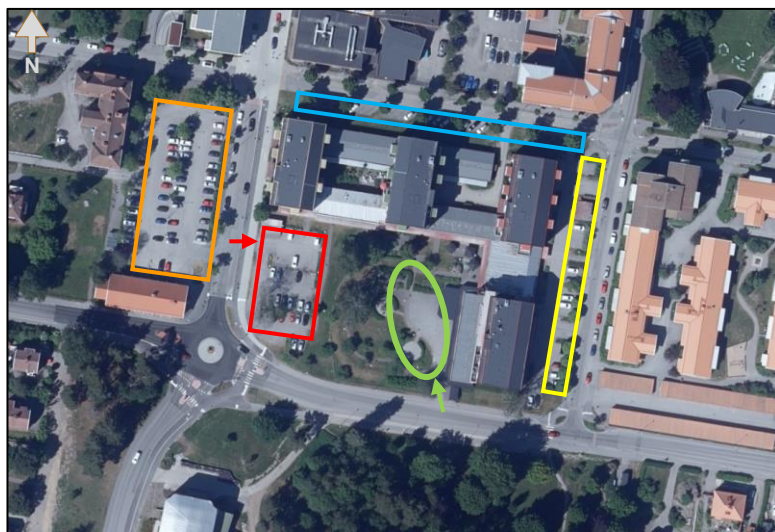
Kvarteret Igelkotten omringas av Drottninggatan, Tegnervägen, Hantverkaregatan och Linnévägen. Hastighetsbegränsningen är 40 km/h på samtliga gator. Drottninggatan övergår till gångfartsområde norr om korsningen med Tegnérgatan.

Det har tidigare gjorts trafikmätningar på aktuella gator. Linnévägen i söder hade år 2017 en uppmätt ÅDT på ca 2 600 fordon (ÅDT är ungefär 90 % av vardagsdygnstrafik som vanligtvis mäts). På Drottninggatan gjordes mätningar år 2015 då ÅDT var ca 1 800 fordon.

Från Linnégatan nås en inhägnad gård som hör till verksamheten Linnégården. Den är delvis hårdgjord med plats för viss parkering och varuleveranser. Se grön markering i Figur 6.

I planområdets sydvästra del finns en markparkering på kvartersmark som är reserverad/förhyrd och inrymmer 33 parkeringsplatser, inklusive ett par platser för funktionsnedsatta. Infart till denna parkering sker via Drottninggatan, se röd markering i Figur 6. I östra delen av planområdet finns en parkeringsyta med 18 reserverade platser, se gul markering i Figur 6.

Tegnervägen norr om planområdet är enkelriktad och tillåter trafik i riktning åt väster. Längs gatan finns 18 snedställda parkeringsplatser som är allmänt tillgängliga, se blå markering i Figur 6. En allmänt tillgänglig parkering med cirka 80 platser finns på grannfastigheten (Ekorren 1), se orange markering i Figur 6. Gatuparkering med olika regleringar förekommer på flera kringliggande gator i planområdets närhet.



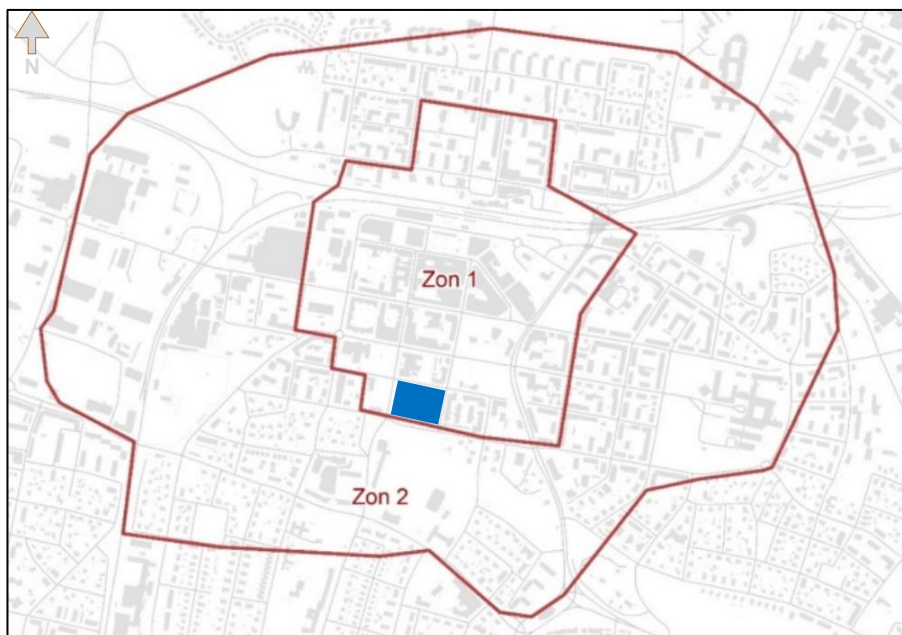
Figur 6 - Bilparkering och innergård inom och i direkt anslutning till kvarteret Igelkotten.

### 3 Parkeringsbehov för kvarteret Igelkotten

Katrineholms kommun har en parkeringsstrategi (antagen 2017) som ett övergripande inriktningsdokument i arbetet med att nå en långsiktigt hållbar stadsutveckling genom:

- En effektiv markanvändning i staden Katrineholm
- Främja resandet med kollektivtrafik, gång och cykel i kommunen
- En attraktiv stadsmiljö

I parkeringsstrategin anges en zonindelning som visar att kvarteret Igelkotten ligger inom zon 1, se Figur 7.



Figur 7 - Parkeringsstrategins zonindelning, kv Igelkotten med blå markering.

Boendeparkering och arbetsplatsparkering ska i första hand anordnas på kvartersmark. Inriktningen enligt Parkeringsstrategi för Katrineholms kommun är att använda flexibel parkeringsnorm vid nybyggnation, vilket innebär att en sammanhållen bedömning av hur olika trafikslag, infrastruktur och mobilitetstjänster tillsammans kan bidra till god tillgänglighet till det som ska byggas.

Kvarteret Igelkottens centrala läge och närhet till kollektivtrafik innebär att parkeringstalet kan sättas relativt lågt. För andra detaljplaner som nyligen antagits i centrala Katrineholm, som har liknande förutsättning avseende avstånd till centrum och kollektivtrafikutbud, har parkeringstal på 0,5-0,8 bilplatser per lägenhet använts. Innehållet i kvarteret Igelkotten med de befintliga och tillkommande service- och/eller vårdboendena innebär

sannolikt ett än lägre parkeringsbehov. För denna typ av boende finns inga givna parkeringstal att förhålla sig till. Efter resonemang med Katrineholms kommun föreslås att ett parkeringstal på 0,5 parkeringsplatser per lägenhet används i detaljplanen för kvarteret Igelkotten. Detta parkeringstal innefattar personalens och besökares parkeringsbehov.

### 3.1 Dagens parkeringsbehov för bil och cykel

Inom kvarteret Igelkotten finns idag fyra byggnader. Tre av dem är serviceboende innehållande totalt 84 lägenheter och ett av husen är ett vård- och demensboende med totalt 27 lägenheter. Till boendena finns samlingslokaler och restaurang. Kvarteret innehåller även kontor och verksamhet (fotvård) i mindre omfattning.

Enligt uppgift från Katrineholms kommun är maximalt 54 personal närvarande samtidigt vid Igelkottens service- och vårdboende. Det motsvarar maximalt 0,49 personal per lägenhet. Personalen tar sig till arbetet med olika färdmedel – bil, buss, cykel och till fots. Även besökare till dem som bor inom kvarteret Igelkotten reser med olika färdmedel och alla boende har inte heller besök samtidigt.

#### **Bilparkering**

Idag finns det totalt 51 reserverade markparkeringar inom kvarteret. Av dessa finns 33 (inklusive ett par platser för funktionsnedsatta) i kvarterets sydvästra del och i östra delen av kvarteret finns resterande 18 platser. Längs Tegnervägen i norr finns 18 allmänt tillgängliga gatuparkeringar med en tidsbegränsad parkering på 4 timmar under dagtid. På grannfastigheten i väster (Ekorren 1) finns en markparkering med cirka 80 platser som också är allmänt tillgänglig. Troligen används dessa allmänt tillgängliga parkeringsplatserna till viss del av personal och/eller besökare.

Med 111 lägenheter och 51 parkeringsplatser blir parkeringstalet 0,46 parkeringsplatser per lägenhet för kvarteret Igelkotten. Med hänsyn till att boendet är av service- och vårdkaraktär är det i huvudsak personal och besökare som står för parkeringsbehovet.

I Katrineholm kommuns Parkeringsstrategi framgår beläggningsgraden på vissa av dessa bilparkeringar. Beläggningsgraden för de 18 reserverade platserna i östra delen av kvarteret ligger på över 90 procent. Även de allmänt tillgängliga parkeringsplatserna i grannfastigheten Ekorren 1 har enligt inventeringen en beläggningsgrad på över 90 procent. De 33 reserverade parkeringsplatserna i sydvästra delen redovisas inte i

beläggningsinventeringen, vilket inte heller gatuparkeringarna längs Tegnégatan gör. Utifrån det som redovisas i parkeringsstrategin tycks parkeringarna inom och i anslutning till kvarteret Igelkotten nyttjas till hög grad.

### **Cykelparkering**

Idag finns det totalt cirka 80 parkeringsplatser för cykel inom kvarteret, varav hela 64 är väderskyddade med tak. Vid Hantverkaregatan finns 24 av dessa, vid Drottninggatan finns cirka 30 och vid Linnévägen finns 10 av de väderskyddade cykelplatserna. Platserna som inte är väderskyddade finns vid Tegnervägen och vid Drottninggatan. Utöver dessa cirka 80 parkeringsplatser i cykelställ finns det även andra ytor där cyklar parkeras, till exempel i vid entréer. Väderskyddade cykelparkeringar ökar attraktiviteten och främjar ett ökat cyklande genom att cykeln kan förvaras skyddat från regn och snö.

Med 111 lägenheter och 80 cykelplatser blir parkeringstalet för cykel 0,72 cykelplatser per lägenhet.

I Katrineholm kommuns Parkeringsstrategi framgår att beläggningsgraden på dessa cykelparkeringar ligger på under 20 procent, förutom den vid Hantverkaregatan där beläggningsgraden är 20-50 procent. Med hänsyn till att många av de boende inte använder cykel på grund av sjukdom och/eller ålder är det främst personal och besökare som står för användandet. Med ett tilltaget antagande om en genomsnittlig beläggningsgrad på 50 procent på de befintliga 80 platserna blir det faktiska behovet 40 parkeringsplatser för cykel. Parkeringstalet för cykel blir då istället  $40/111=0,36$  cykelplatser per lägenhet.

## **3.2 Exploateringens parkeringsbehov**

Den planerade bebyggelsen som fastighetsägaren vill komplettera med inom kvarteret Igelkotten formuleras som två scenarier. Det ena scenariot innefattar en ny byggnad innehållande 31 lägenheter (BTA 2 494 kvm) och i det andra scenariot kompletteras kvarteret med två byggnader innehållande 31 lägenheter vardera, det vill säga 62 lägenheter. Den nya byggnationen planeras rymma trygghetsboende och/eller vårdboende. Trygghetsboende är ett vanlig boende för personer som uppnått en viss ålder, med tillhörande samlingslokaler. Vårdboende är för personer med tillsyns- och vårdbehov, och det krävs ett beslut för att få en sådan boendeplats.

Med samma maximala personaltäthet som i den befintliga verksamheten innebär exploateringen ytterligare 16 personal i scenario 1 respektive 31 i scenario 2.

Planområdets centrala läge, närhet till Katrineholm resecentrum och innehåll i form av service- och vårdboende medför att parkeringsbehovet bedöms vara relativt lågt. För trygghetsboende bedöms bilinnehav och därmed parkeringsbehov som lågt och vid vårdboende är det endast personal och besökare som behöver parkera.

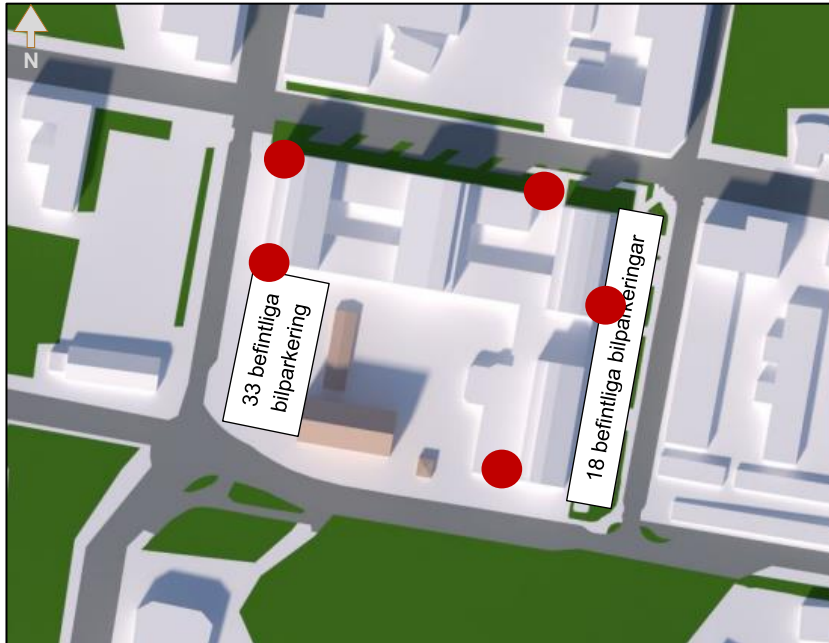
Utifrån ovanstående resonemang, dagens parkeringstal för fastigheten, avstämning med Katrineholms kommun samt angivna parkeringsnormer för andra detaljplaner i centrala lägen (Hjorten 3 m fl (2014) och Alen 6-7, 10-15 (2017)) föreslås ett parkeringstal för kvarteret Igelkotten på 0,5 parkeringsplatser för bil per lägenhet. Främst är det personal och besökare som har ett parkeringsbehov. Det är alltså en något högre nivå än dagens beräknade parkeringstal för fastigheten (0,46) men bedöms rimligt med hänsyn till att de allmänt tillgängliga parkeringarna i närheten troligen används av personal och besökare samt att boende på trygghetsboende kan tänkas ha ett parkeringsbehov, om än lågt, vilket inte vårdboende har.

Utifrån beläggningen av de befintliga cykelparkeringar, enligt kommunens parkeringsstrategi, bedöms att ett parkeringstalet för cykel på 0,36 är rimligt även för den planerade exploateringen inom kvarteret Igelkotten.

Parkeringsbehovet för de två scenarierna redovisas nedan.

## Scenario 1

I detta scenario placeras en ny byggnad i södra delen av kvarteret längs med Linnévägen. Den befintliga markparkeringen i sydvästra respektive östra delen av kvarteret finns kvar som parkering. Cykelparkeringarnas placeringar visas med röd markering i Figur 8.



Figur 8 - Scenario 1 med ny bebyggelse i söder. Röd markering: befintlig cykelparkering

Den planerade bebyggelsen i detta scenario innehåller 31 lägenheter för trygghetsboende (alternativt vårdboende). Med ett parkeringstal på 0,5 bilplatser per lägenhet och 0,36 cykelplatser per lägenhet blir behovet för scenario 1 enligt Tabell 1.

Tabell 1 - Parkeringsbehov för scenario 1

	Bil (0,5 bpl/lgh)	Cykel (0,36 cpl/lgh)
Tillkommande parkeringsbehov	16	12
Befintligt parkeringsbehov	56	40*
Totalt parkeringsbehov scenario 1	72	52
Antal parkeringsplatser att tillgå	51	80
Behov av åtgärd	Tillskapa 21 parkeringsplatser	-

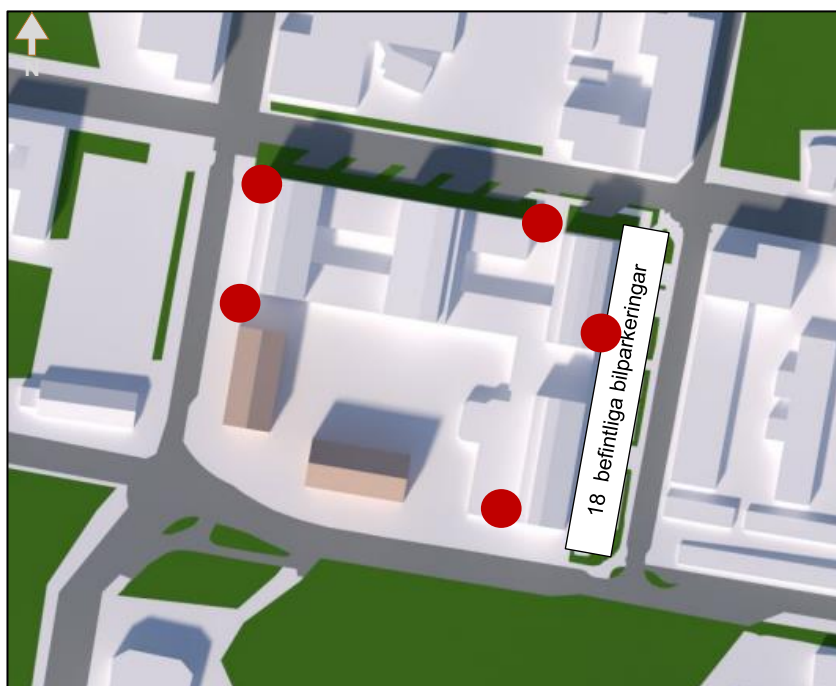
\*resultatet av antagandet om en beläggningsgrad på 50 procent av de befintliga cykelplatserna.

Beräkningen av parkeringsbehovet för scenario 1 visar att det behöver tillskapas 21 parkeringsplatser för bil. Ett sätt att lösa detta är att de 18 parkeringsplatserna på gatumark längs Tegnérgatan i norra delen av kvarteret Igelkotten omvandlas till kvartersmark och kan reserveras för kvarterets behov. På så sätt skulle 18 av det beräknade antalet på 21 parkeringsplatser som behöver tillskapas kunna lösas. Parkeringsbehovet skulle även kunna lösas genom att ett parkeringsdäck byggs, antingen under den tillkommande byggnaden eller på den befintliga markparkeringen i sydvästra delen av kvarteret. Parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver vid behov kunna anordnas inom 25 meter från entré.

Det befintliga antalet cykelparkeringar bedöms vara tillräckligt med den tillkommande bebyggelsen enligt scenario 1. Cykelparkeringar ska placeras i nära anslutning till entréer för att användas vilket behöver säkerställas vid omvandling av kvarteret Igelkotten och kan innebära att nya cykelparkeringar tillkommer i anslutning till ny byggnad.

## Scenario 2

Scenario 2 innefattar byggnaden i söder längs Linnévägen samt en likvärdig byggnad som placeras på parkeringsytan i sydvästra delen av kvarteret. Det innebär att de befintliga 33 parkeringsplatserna försvinner samtidigt som parkeringsbehovet ökar. Se Figur 9.



Figur 9 - Scenario 2 med ny bebyggelse i sydväst och i söder. Röd markering: befintlig cykelparkering.

Den planerade bebyggelsen i detta scenario innehåller 62 lägenheter för trygghetsboende (alternativt vårdboende) fördelat i två likvärdiga byggnader. Med ett parkeringstal på 0,5 bilplatser per lägenhet och 0,36 cykelplatser per lägenhet blir behovet för scenario 2 enligt Tabell 2.

Tabell 2 - Parkeringsbehov för scenario 2.

	Bil (0,5 bpl/lgh)	Cykel (0,36 cpl/lgh)
Tillkommande parkeringsbehov	32	23
Befintligt parkeringsbehov	56	40*
Totalt parkeringsbehov scenario 2	88	63
Antal parkeringsplatser att tillgå	18	80
Behov av åtgärd	Tillskapa 70 parkeringsplatser	-

\*resultatet av antagandet om en beläggningsgrad på 50 procent av de befintliga cykelplatserna.

Beräkningen av parkeringsbehovet för scenario 2 visar att det behöver tillskapas 70 parkeringsplatser för bil. Förslagsvis löses detta genom att anlägga ett underjordiskt parkeringsgarage under den nya byggnaden som föreslås i sydvästra delen av kvarteret. Garaget skulle lämpligen ha sin in- och utfart i det läge som den befintliga markparkeringen har sin in- och utfart mot Drottninggatan. Parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver vid behov kunna anordnas inom 25 meter från entré.

Det befintliga antalet cykelparkeringar bedöms vara tillräckligt även med den tillkommande bebyggelsen enligt scenario 2. Om någon av dessa cykelparkeringar påverkas av den nya bebyggelsen behöver det kvarvarande antalet säkerställas så att det inte understiger parkeringsbehovet för cykel enligt scenario 2 i Tabell 2. Cykelparkeringar ska placeras i nära anslutning till entréer för att användas vilket behöver säkerställas vid omvandling av kvarteret Igelkotten och kan innebära att nya cykelparkeringar tillkommer i anslutning till nya byggnader.



### 3.3 Laddinfrastruktur

Laddning av elfordon är sedan den 15 maj 2020 ett nytt egenskapskrav i plan- och bygglagen (PBL). Vilka byggnader som omfattas framgår av plan- och byggförordningen (PBF). Reglerna beskriver vilken typ av anslutningsdon som ska användas, krav på tillgänglighet till laddningspunkten för personer med funktionsnedsättning m.m. Reglerna gäller vid uppförande av nya byggnader och vid ombyggnationer och ska tillämpas om man söker bygglov efter den 10 mars 2021.

För nya bostadshus med fler än 10 tillhörande parkeringsplatser ska det finnas ledningsinfrastruktur till samtliga bilplatser.

För byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 tillhörande parkeringsplatser ska ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) finnas till 20% av platserna och minst en laddningspunkt för elfordon.

## 4 Slutsats

Utifrån beläggningsgrad på de befintliga cykelparkeringarna landar denna parkeringsutredning på ett parkeringstal för cykel på 0,36 cykelplatser per lägenhet. Detta innebär att det befintliga antalet cykelparkeringar inom fastigheten är tillräckligt även med den planerade exploateringen. Om den nya bebyggelsen omfattar två byggnader kan den väderskyddade cykelparkeringen i väster, mot Drottninggatan påverkas och eventuellt behöva ersättas på annan plats inom fastigheten. Den kan då planeras i samband med att utemiljön kring de nya byggnaderna gestaltas.

Även bilparkering ska lösas inom fastigheten. De befintliga 51 parkeringsplatserna används främst av personal och besökare. Med 111 befintliga lägenheter beräknas parkeringstalet för nuläget till 0,46 parkeringsplatser per lägenhet. Med hänsyn till kvarteret Igelkottens centrala läge i Katrineholm, närhet till busshållplatser och resecentrum, beräkning av dagens parkeringstal för fastigheten, avstämning med Katrineholms kommun samt angivna parkeringsnormer för andra detaljplaner i centrala lägen föreslås ett parkeringstal för kvarteret Igelkotten på 0,5 parkeringsplatser för bil per lägenhet. Främst är det personal och besökare som har ett parkeringsbehov. Parkeringstalet används för fastigheten som helhet både för befintlig bebyggelse/verksamhet och ny bebyggelse/verksamhet. Med ett nytt hus behöver 21 parkeringsplatser tillskapas. Med två nya hus tas en befintlig parkeringsyta i anspråk och 70 parkeringsplatser behöver tillskapas.

Tillskapandet av ytterligare parkeringsplatser för det parkeringsbehov som uppstår med exploateringen kan ske på olika sätt. Ett sätt att lösa detta är att de 18 parkeringsplatserna på gatumark längs Tegnérgatan i norra delen av kvarteret Igelkotten omvandlas till kvartersmark och kan reserveras för kvarterets behov. Parkeringsbehovet skulle även kunna lösas genom att ett parkeringsdäck byggs, antingen under en tillkommande byggnad eller på den befintliga markparkeringen i sydvästra delen av kvarteret om denna yta inte bebyggs. Den allmänt tillgängliga parkeringen på grannfastigheten (Ekorren 1) skulle delvis kunna användas genom att besökare hänvisas dit, vilket skulle minska antalet parkeringsplatser som behöver tillskapas inom kvarteret Igelkotten.

Gällande laddinfrastruktur hamnar den planerade bebyggelsen inom kvarteret Igelkotten under byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 tillhörande parkeringsplatser. Enligt egenskapskrav i plan- och bygglagen (PBL) ska ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller

liknande) då finnas till 20% av platserna och minst en laddningspunkt för elfordon.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade behöver vid behov kunna anordnas inom 25 meter från entré.