



PM

## Parkering och buller

Underlag detaljplan för Sundsvik 1:24 m fl  
Nilssontomten i Sunne

Juni 2015

## KONSULT

### **WSP Samhällsbyggnad**

Box 117

651 04 Karlstad

Besök: Lagergrens gata 8

Tel: +46 54 13 20 00

Fax: +46 54 13 21 99

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

[www.wspgroup.se](http://www.wspgroup.se)

## KONTAKTPERSONER

Catharina Rosenkvist

[catharina.rosenkvist@wspgroup.se](mailto:catharina.rosenkvist@wspgroup.se)

# INNEHÅLL

1	BAKGRUND OCH SYFTE	4
2	TRAFIKBULLER FRÅN VÄG OCH JÄRNVÄG	4
2.1	Riktvärden	4
2.2	Beräkningsförutsättningar	5
2.3	Beräknade nivåer	6
2.4	Förslag till åtgärder	9
3	PARKERING	10
3.1	Tidigare utredningar	10
3.2	Nuläge	11
3.3	Parkeringsmöjligheter vid genomförande av detaljplan	12
4	KÄLLFÖRTECKNING	12

# 1 BAKGRUND OCH SYFTE

Detta PM har tagits fram som underlag till det pågående planarbetet för ny detaljplan för Sundsvik 1:27 m fl. Nilssontomten i Sunne.

Syftet är att beskriva nuvarande parkeringssituation i anslutning till ICA, föreslå strategiska platser för en kompletterande ny parkering för ICA samt att göra översiktligt bullerberäkningar för valda punkter i området.

## 2 TRAFIKBULLER FRÅN VÄG OCH JÄRNVÄG

### 2.1 Riktvärden

I samband med infrastrukturpropositionen 1996/97 angav Riksdagen riktvärden för buller från vägar och järnvägar. Riktvärdena bör inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Vid tillämpning av riktvärdena ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan, till exempel i stora tätorter med stadsstruktur, bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Från och med den 1 juni 2015 trädde en ny förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader i kraft. I förordningen står angivet att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Om de angivna riktvärdena ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 - 06.00 vid fasad.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället att bullret inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

I dagsläget finns det inte några råd eller anvisade metoder för att väga samman buller från olika trafikslag och därmed heller inga riktvärden för sammanvägt buller. Därför har buller från väg och järnväg redovisats separat. Tågbuller är mer högfrekvent än buller från vägtrafik; vid samma ljudnivå utomhus blir nivån inomhus cirka 5 dB lägre för tåg än för vägtrafik.

## 2.2 Beräkningsförutsättningar

### Metod

Bullernivåerna har beräknats med Trivectors beräkningsprogram Buller Väg II, samt Buller Tåg. Programmen bygger på Naturvårdsverkets beräkningsmodeller för vägtrafikbuller och järnvägsbuller.

De bullernivåer som anges i resultatet är ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) och maximal ljudnivå vid fasad. Ekvivalentnivån beskriver den genomsnittliga bullernivån över en viss tidsperiod, vanligtvis ett dygn. Maxnivån är det högsta värdet under tidsperioden.

### Trafikflöden väg

Trafikflödet på Storgatan och Mejerigatan framgår av nedanstående tabell. Flödena har räknats upp till år 2030 enligt Trafikverkets uppräkningsstat. Hastigheten på Mejerigatan och Storgatan är i nuläget begränsad till 50 kilometer/timme, men planeras sänkas till 40 kilometer/timme.

	Nuläge		År 2030	
	fordon/dygn	Andel tung trafik	fordon/dygn	Andel tung trafik
<b>Storgatan</b>				
- väster om Mejerigatan	9 200 (2013)	7%	10 400	7%
- öster om Mejerigatan	10 400 (2013)	7%	11 800	7%
<b>Mejerigatan</b>	1/800 (2012)	3%	2 300	3%

Figur 2.1 Trafikmängder, källa Sunne kommun 2014.

### Trafikflöden järnväg (Fryksdalsbanan)

Fryksdalsbanan går genom Sunne tätort och trafikeras idag av cirka två godståg och cirka 23 persontåg per dygn, se tabell 2.2. Största tillåtna hastighet genom Sunne tätort är idag begränsad till 40 kilometer/timme med hänsyn till buller och vibrationer. För prognosåret 2030 förväntas trafiken på Fryksdalsbanan till cirka åtta godståg och 35 persontåg per dygn. Största tillåtna hastighet genom Sunne tätort kommer att höjas till 60 kilometer/timme.

Tågtyp	Nuläge/År 2030			
	Antal (tåg/dygn)	Hastighet (kilometer/timme)	Medellängd, (meter)	Maxlängd, (meter)
<b>Godståg</b>	2/8	40/60	250/250	310/450
<b>Persontåg</b>				
<i>Itino motorvagnar</i>	23/35	40/60	40/60	90/110

Tabell 2.2. Indata spårbunden trafik, källa Trafikverket 2014.



## 2.3 Beräknade nivåer

### Buller från vägtrafik

Bullerberäkningarna har utförts för tre alternativa utformningar av kvarteret.

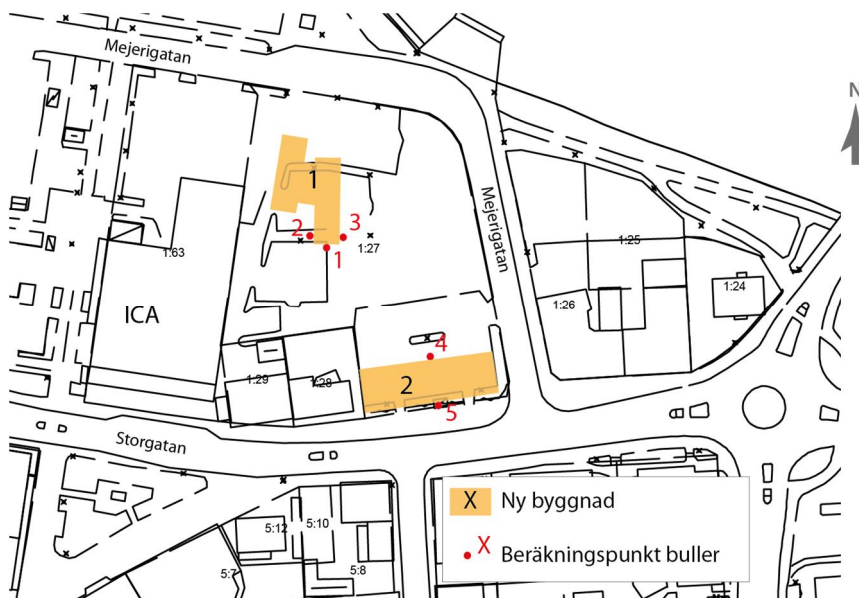
Skyldad hastighet på Mejerigatan och Storgatan är idag 50 kilometer/timme, men i beräkningarna har hastigheten satts till 40 kilometer/timme. Skillnad i ekvivalent ljudnivå mellan 40 och 50 kilometer/timme är cirka 1-2 dBA.

#### Alternativ 1

I nedanstående tabell redovisas de beräknade ljudnivåerna (frifältsvärde) för respektive punkt och våning i alternativ 1.

Punkt nr	Ekvivalent nivå/Maximalnivå, dBA					
	Våning					
	1	2	3	4	5	6
1	49/69	51/69	53/69	53/68	55/68	57/68
2	<45/<50	<45/<50	<45/<50	47/58	51/62	54/66
3	52/69	53/69	54/69	54/68	54/68	54/68
4	51/74	52/74	52/74	-	-	-
5	63/79	63/79	63/78	-	-	-

**Tabell 2.3.** Alternativ 1. Beräknade ekvivalenta och maximala ljudnivåer för vägtrafik vid fasad (frifältsvärde).



**Bild 2.1.** Alternativ 1, beräkningspunkter buller.

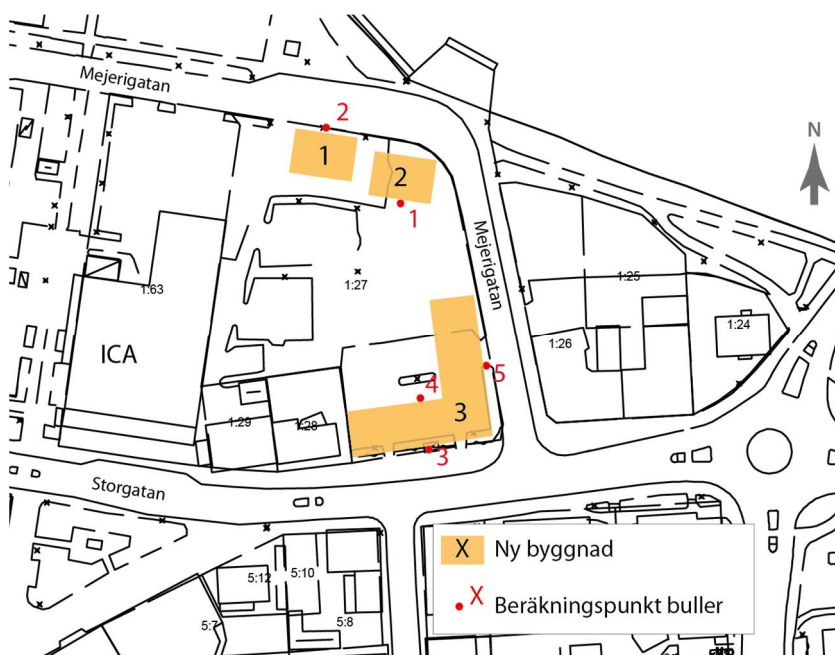
På våning 6 i föreslagen byggnad 1 ligger de ekvivalenta ljudnivåerna i punkt 1 över riktvärdet 55 dBA. Detsamma gäller för fasaden på byggnad 2, närmast Storgatan. Den maximala ljudnivån överskrider riktvärdet 70 dBA på fasaden närmast Storgatan.

## Alternativ 2

I nedanstående tabell redovisas de beräknade ljudnivåerna (frifältsvärde) för respektive punkt och våning i alternativ 2.

Punkt nr	Ekvivalent nivå/Maximalnivå, dBA		
	Våning		
	1	2	3
1	49/73	49/73	49/73
2	59/85	58/83	57/80
3	63/79	63/79	63/78
4	<45/<70	<45/<70	<45/<70
5	60/79	60/79	59/78

**Tabell 2.4.** Alternativ 2. Beräknade ekvivalenta och maximala ljudnivåer för vägtrafik vid fasad (frifältsvärde).



**Bild 2.2.** Alternativ 2, beräkningspunkter buller.

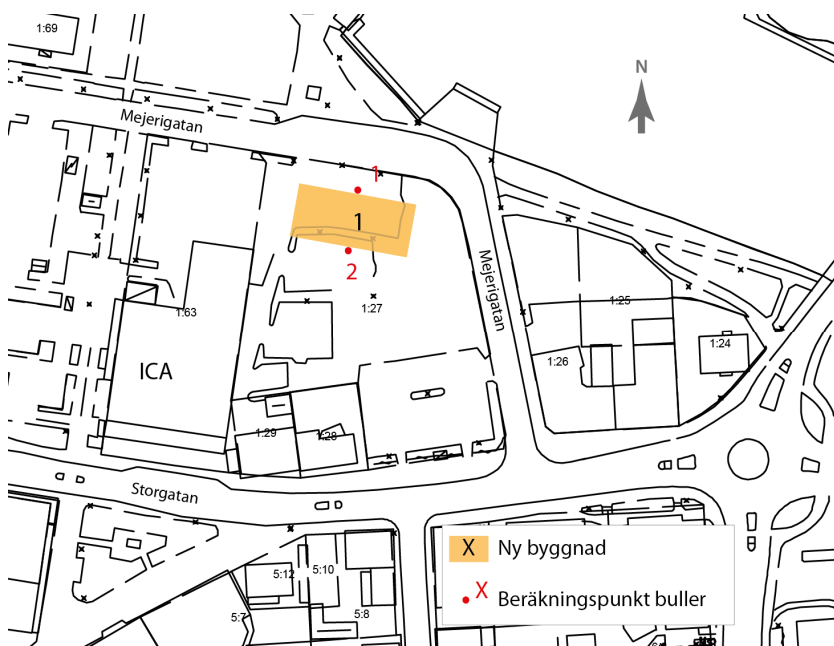
För fasaderna närmast Mejerigatan och Storgatan överskrids riktvärdena för ekvivalent och maximal ljudnivå.

### Alternativ 3

I nedanstående tabell redovisas de beräknade ljudnivåerna (frifältsvärde) för respektive punkt och våning i alternativ 3.

Ekvivalent nivå/Maximalnivå, dBA						
Våning						
Punkt nr	1	2	3	4	5	6
1	59/85	57/80	56/78	55/77	55/77	55/77
2	49/70	50/69	51/69	51/69	51/69	52/69

**Tabell 2.5.** Alternativ 3. Beräknade ekvivalenta och maximala ljudnivåer för vägtrafik vid fasad (frifältsvärde).



**Bild 2.3.** Alternativ 3, beräkningspunkter buller.

För de tre första våningarna på fasaden närmast Mejerigatan överskrids riktvärdet, 55 dBA, för den ekvivalenta ljudnivån. Riktvärdet för den maximala ljudnivån, 70 dBA, överskrids för samtliga våningar på fasaden närmast Mejerigatan.



## Buller från tåg

Tågbuller har räknats för fasad närmast Fryksdalsbanan i två punkter se nedanstående bild och tabell.

Ekvivalent nivå/Maximalnivå, dBA						
Punkt nr	Våning					
	1	2	3	4	5	6
1	39/64	39/64	39/64	38/64	38/64	38/64
2	38/64	38/64	39/64	41/65	41/65	41/65

Tabell 2.6. Beräknade ekvivalenta och maximala ljudnivåer för tågtrafik.

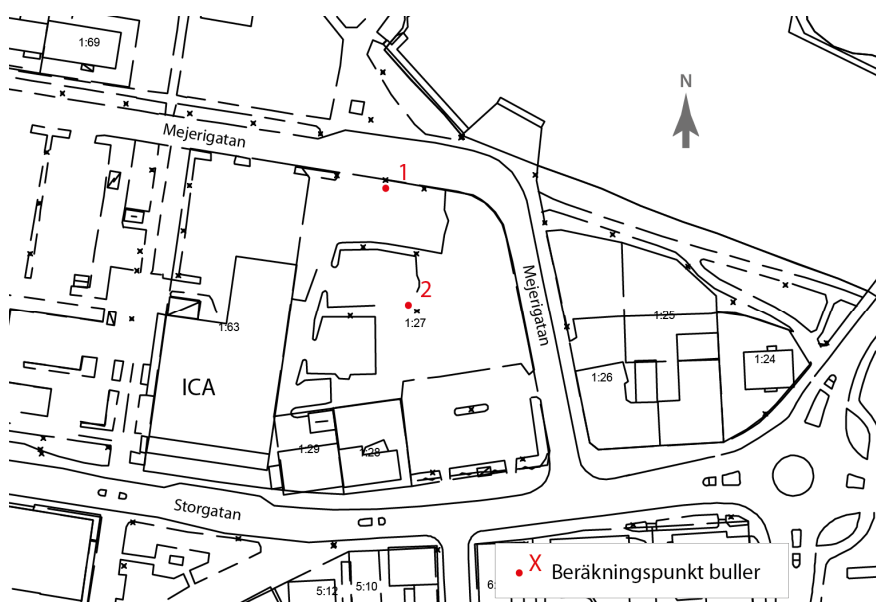


Bild 2.4. Beräkningspunkter buller.

De beräknade ljudnivåerna ligger under riktvärdena för både ekvivalent och maximal ljudnivå.

## 2.4 Förslag till åtgärder

I och med de höga ljudnivåerna för fasaderna närmast Mejerigatan och Storgatan bör de lägenheter som är utsatta för ljudnivåer över riktvärdena ha tillgång till en sida där bullernivåerna inte överstiger 55 dBA.

Ett förbud mot tung trafik på Mejerigatan mellan klockan 22.00 - 06.00 skulle medföra att den maximala ljudnivån inte överstiger 70 dBA nattetid vid husfasaderna närmast gatan.

## 3 PARKERING

### 3.1 Tidigare utredningar

I samband med att Sunne kommun beslutade att möjliggöra byggande av bostäder och affärslokaler i centrala Sunne på fastigheten Sundsvik 1:27 genomfördes år 2012 en PM – Parkering på Sundsvik 1:27 – ”Nilssontomten”. Syftet var följande:

- *Reda ut om parkeringsnormen från 1992 var på en rimlig nivå.*
- *Bedöma hur många parkeringsplatser som ICA behöver.*
- *Utreda behov samt föreslå placering av eventuella ersättningsparkeringsplatser när Nilssontomten bebyggs.*

Sunne kommuns parkeringsnorm bedömdes som relevant i jämförelse med andra kommuner i landet.

I och med den planerade exploateringen förlorar ICA cirka 40 parkeringsplatser vilket medför att det totala antalet parkeringsplatser för ICA är för lågt med hänsyn till den gällande parkeringsnormen.

Utredningen bedömde också att det inte finns någon brist på centrumnära parkering i Sunne samt att parkeringsplatser för fordon som behöver parkeras längre tid än några timmar, arbetspendling m. bör flyttas till platser utanför de centrala delarna 200- 400 meter från fastigheten Sundsvik 1:27. En av platserna som föreslogs var Kotorget där kommunen år 2013 iordningsställde en allmän parkering.

## 3.2 Nuläge

### Befintliga parkeringsförhållanden

På fastigheten Sundsvik 1:27 (Nilssontomten) finns idag parkeringsytor med cirka 80 platser, område 2 och 3. De platser som disponeras av ICA är cirka 47 stycken, område 2. Väster om ICA finns en parkeringsyta med totalt cirka 90 platser, område 1.

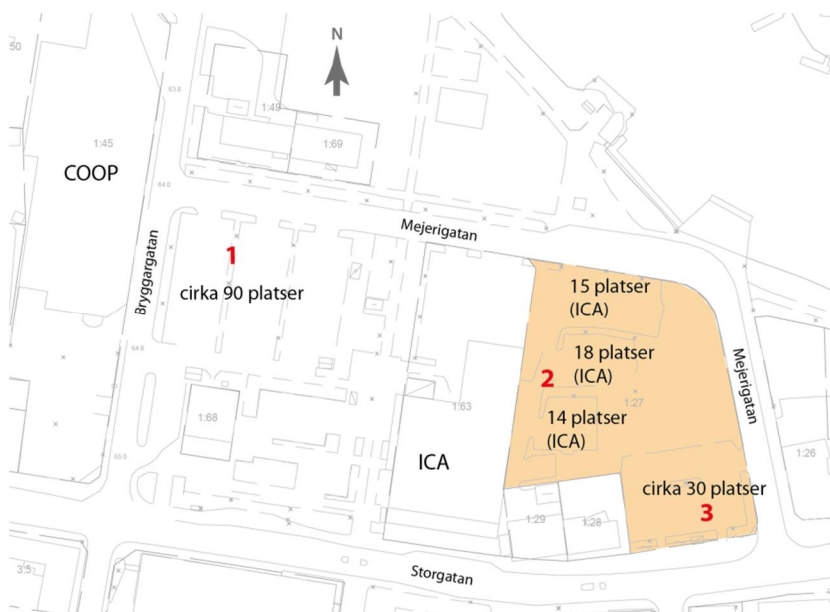


Bild 3.1. Befintliga parkeringsplatser i kvarteret kring Sundsvik 27.

Enligt tidigare parkeringsutredning var nyttjandegraden på parkeringen i hörnet Bryggaregatan/Mejerigatan, område 1, cirka 85 %. Motsvarande siffra för område 3 var 92 %. Nyttjandegraden för parkeringsytorna på område 2 bedöms ligga något under 80 %.

Område 1 används främst av besökande till ICA och Coop men också av besökande till Sunne centrum samt av personer som arbetar i Sunne centrum. Parkeringen är inte tidsbegränsad.



Bild 3.2. Befintlig parkering vid ICA.

### 3.3 Parkeringsmöjligheter vid genomförande av detaljplan

Behovet av parkeringsplatser för de nya bostäderna kommer att lösas inom fastigheten Sundsvik 1:27. Huvuddelen av trafikallstringen från föreslagen handel i kvarteret bedöms till största delen utgöras av befintlig trafik varför behovet av nya parkeringsplatser är försumbart.

När detaljplanen genomförs kommer ICA:s parkeringsplatser, område 2, att försvinna. Det är framförallt den södra delen av området som ICA anser bör ersättas av en ny parkeringsyta som ligger på motsvarande avstånd till ICAS entré.

I detaljplanen redovisas möjliga nya ytor för parkeringsplatser på del av befintlig torgyta strax norr om Storgatan samt söder om Mejerigatan. På nedanstående figur redovisas ett förslag på utformning.

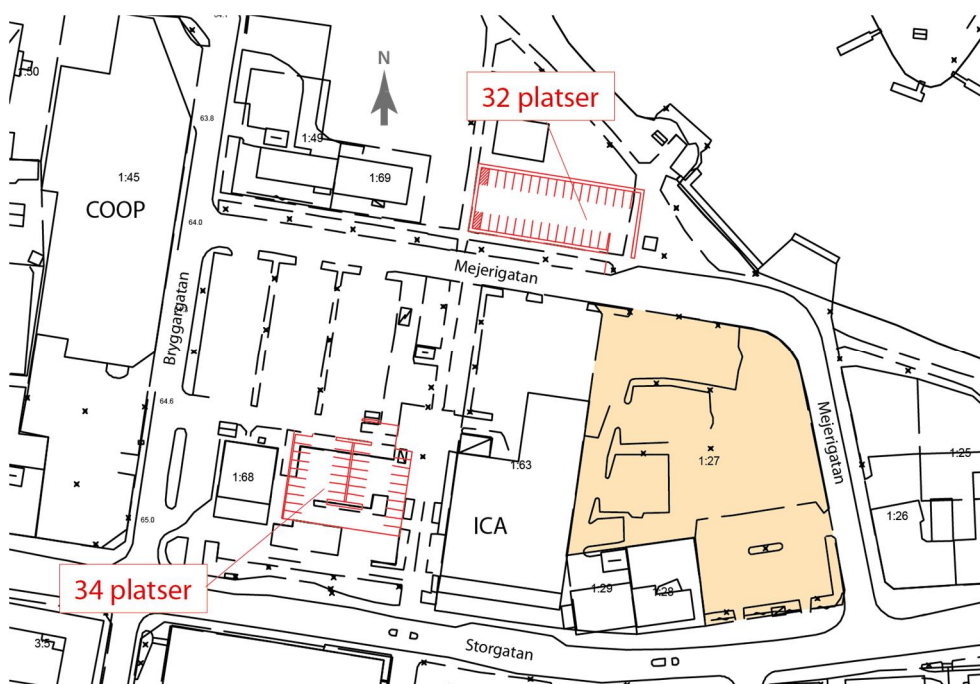


Bild 3.3. Förslag utformning ny parkering

De föreslagna utformningarna ger 34 parkeringsplatser på Lagerlöfstorget och 32 parkeringsplatser norr om Mejerigatan. Utformningen innebär intrång på befintlig parkering vilket innebär att ytan behöver omdisponeras och att ett nytt läge för kundvagnsparkering behöver utredas. Totalt tillkommer cirka 60 nya parkeringsplatser vilket skulle täcka ICA:s kundparkeringsbehov.

För att ytterligare öka omsättningen på parkeringsplatserna i hörnet Bryggaregatan/Mejerigatan kan parkeringen tidsregleras

## 4 KÄLLFÖRTECKNING

PM Parkering på Sundsvik 1:27 – "Nilsson-tomten, EQC, 2012-02-20.



WSP Samhällsbyggnad  
Besöksadress: Lagergrens gata 8  
Box 117  
Tel: 010-722 50 00  
[www.wspgroup.se](http://www.wspgroup.se)

