

Parkering på Sundsvik 1:27 - "Nilsson-tomten"

1 Inledning

Sunne kommun planerar tillsammans med en exploatör för att möjliggöra byggande av bostäder och affärslokaler i centrala Sunne på fastigheten Sundsvik 1:27, den så kallade "Nilsson-tomten".



© Lantmäteriet/Metria

Denna PM beskriver

- hur en minskning av antalet parkeringsplatser i centrala Sunne, på grund av detta byggande, kan kompenseras och
- om gällande parkeringsnorm från 1992 fortfarande kan anses relevant.

2 Bakgrund

Den föreslagna exploateringen av aktuell fastighet handlar om totalt fyra hus. Ett hus norr om Storgatan och tre hus längre ner mot Frykensundet, söder om Mejerigatan. Det handlar om totalt 46 lägenheter (BTA¹ 3 800 m²) och 800 m² affärslokaler fördelat på fyra hus samt övriga ytor som förråd, cykelrum och parkeringsdäck m.m.

Kommunen avser i samband med detta att bygga ett varmgarage med 23 platser under affärslokalerna och ytterligare cirka 46 parkeringsplatser utomhus inom den aktuella fastigheten.

3 Problem

Idag används stora delar av fastigheten till parkeringsplats. Av dessa hyrs ett antal av ICA. Konsekvensen av den tänkta exploateringen blir att ett stort antal centrumnära parkeringsplatser försvinner.

Dessutom tillkommer behov av parkeringsplatser med anledning av de nya lägenheterna och butiksytorna i de tänkta byggnaderna på fastigheten.

¹ Bruttoarea - Begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. I bruttoarean inräknas bland annat mellanvåning (entresol).

4 Syfte

Kommunen vill med anledning av det minskade antalet parkeringsplatser i centrum reda ut

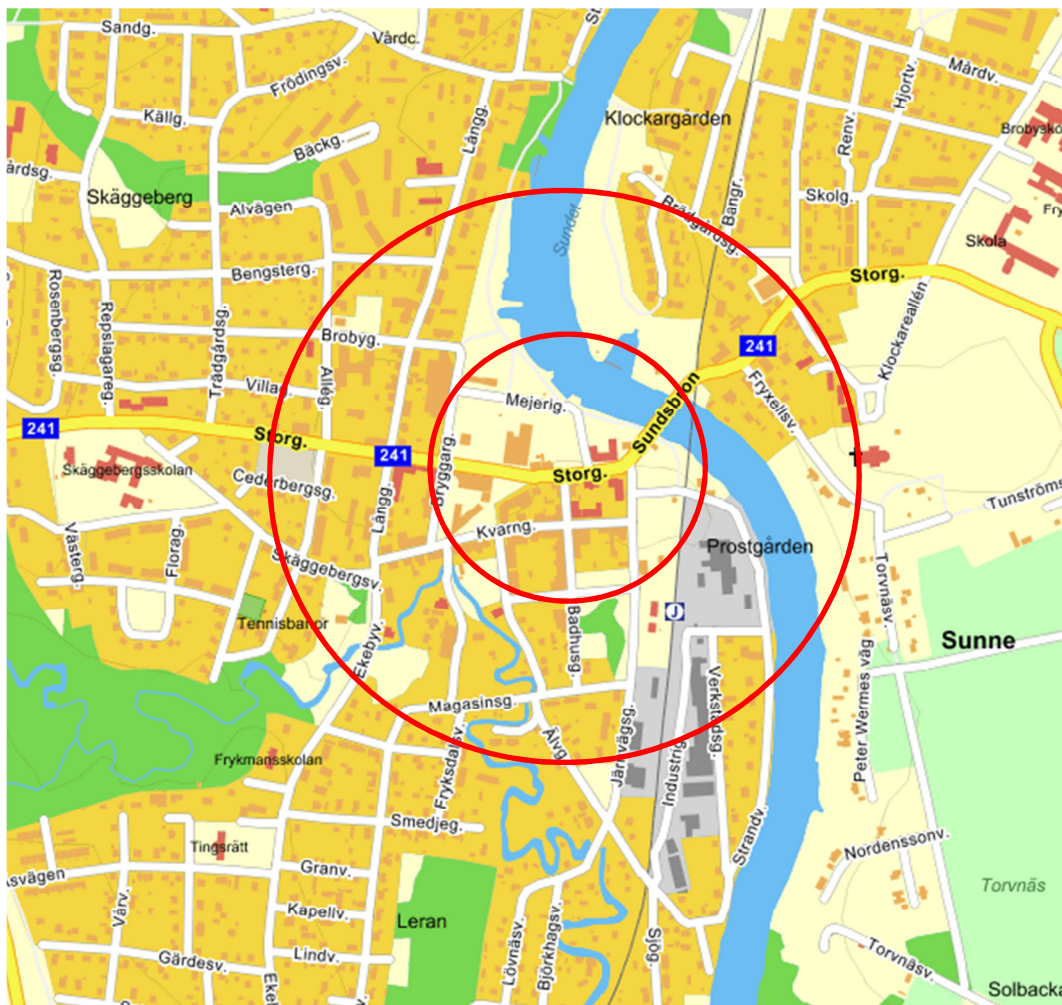
- om gällande parkeringsnorm från 1992 är relevant och i rimlig nivå
- hur många parkeringsplatser ICA behöver
- var och hur kan eventuella ersättningsplatser för Nilsson-tomten placeras.

5 Avgränsning

Tänkbara parkeringsplatser att använda som ersättning för de uteblivna på Nilsson-tomten bör ligga inom rimligt gångavstånd från besöksplatsen. Efter att ha studerat ett antal parkeringsnormer och parkeringsutredningar verkar nedanstående avstånd vara rimliga i en kommun med Sunnes invånarantal:

- Besökare till butik: 200 m
- Arbetspendlare: 400 m

Dessa siffror leder till nedanstående ungefärliga geografiska avgränsningar i förhållande till aktuell fastighet.



6 Metod

6.1 Parkeringsnorm

I många kommuner upprättas en parkeringsnorm för att säkerställa att plan- och bygglagens bestämmelser angående parkering efterföljs och att tillräckligt med parkering tillförs en viss plats.

En parkeringsnorm, eller parkeringstal som det också kan heta, beskriver hur många bilplatser en fastighetsägare bör ställa i ordning vid nybyggnad samt större om- och tillbyggnad. Antalet bilplatser som krävs hänger samman med verksamhetens art och bebyggelsens area.

Parkeringsnormen anges oftast som ett antal parkeringsrutor per kvadratmeter bebyggd yta. Om parkeringsnormen för bostäder är 1 så krävs minst en parkeringsruta per bostad. Om parkeringsnormen är lägre än 1 så förutsätter det alltså att flera av de boende inte har någon bil. Parkeringsnormen anger ingen övre gräns för antalet parkeringsplatser, men antalet kan i viss mån begränsas genom detaljplanen.

Sunne har en parkeringsnorm² från 1992 som säger följande om antal parkeringsplatser. Bilplatsbehov anges i bilplatser per 1000 m² BTA:

- Bostäder 9 (i centrum)
1,2 st/lgh (utanför centrum)
- Butiker 37 (26*)
- Kontor 37 st/1 000 m²

* Reduktionsfaktor på 30 % för samnyttjande.

För att ta reda på vilken parkeringsnorm som är rimlig för Sunne har 11 andra kommuners parkeringsnormer/riktlinjer studerats³.

6.2 Ersättningsparkeringsplatser

Eftersom ett antal parkeringsplatser kommer att försvinna om aktuell fastighet exploateras har lägen för ersättningsplatser i centrala Sunne undersökts. Kommunens senaste parkeringsinventering⁴ och fältbesök har lagt till grund för analysen av ersättningsplatser.

7 Nuläge

Enligt kommunens parkeringsutredning finns en parkeringsplats med 25 parkeringsplatser (yta 6 enligt kartan nedan) i sydöstra hörnet på den aktuella fastigheten, i hörnet Storgatan/Mejerigatan. Nyttjandegraden av dessa platser är 100 %.

I nordvästra delen av fastigheten (yta 22), söder om Mejerigatan, finns 40 kundparkeringsplatser och åtta hyrda platser. Totalt 48 parkeringsplatser. Kundparkeringsplatserna hyrs ut av kommunen till ICA-butiken som ligger omedelbart i anslutning till platsen. De flesta av dessa platser ligger cirka tre meter lägre än ICA:s entré.

Dimensionerande tid för parkering uppstår normalt fredag eftermiddag eller lördag middag i april-maj respektive oktober-november och det var också vid denna tid som kommunens parkeringsutredning gjordes.

² Kf 1992-08-31 § 125 (Ks § 187), Sunne kommun

³ Se bilaga 1 – Jämförelse av parkeringstal

⁴ Parkeringsinventering Sunne kommun, Sweco, 2008-11-17

8 Resultat

8.1 Parkeringsnorm

Efter att ha studerat 11 andra kommuners parkeringsnormer kan man konstatera att Sunnes norm fortfarande är relevant i jämförelse med liknande kommuner i landet. Möjligtvis ligger Sunne något lägre vilket i ett hållbarhetsperspektiv är ett gott tecken men för de lokala handlarna kan det anses negativt.

8.2 Ersättningsparkeringar

Nilssonhuset

Den byggnation, Nilssonhuset, som planeras på den aktuella fastigheten har nedanstående data⁵

- 46 lägenheter om totalt 3800 m² (BTA)
- 800 m² handelsyta

Enligt gällande parkeringsnorm behövs då minst nedanstående antal parkeringsplatser:

- 34 för bostäder
- 21 för handel om de kan samnyttjas. I annat fall 30.

Totalt behövs alltså 55-64 parkeringsplatser och enligt liggande förslaget kring Nilssonhuset utlovas cirka 69 stycken

De nya byggnaderna täcker alltså gott och väl sina egna behov och kan eventuellt, beroende av utformning och placering även "bidra" med drygt 10 platser till den totala minskningen i tätorten.



Berörda parkeringsytor

© Lantmäteriet/Metria

I sydöstra hörnet på den aktuella fastigheten finns i dagsläget som sagt 25 parkeringsplatser med en nyttjandegrad på 92 %.

Ett gott alternativ till dessa är parkeringsplatserna på torget (yta 5 ovan) vilka uppgår till 44 stycken med en nyttjandegrad på 32 % vilket motsvarar 14 platser. Detta innebär att det finns 30 platser kvar som då drygt kan täcka behovet för de uteblivna 25 platserna ovan.

ICA Sunne

ICA drabbas parkeringsmässigt av den föreslagna exploateringen då de förlorar ett antal av de kundparkeringsplatser som de hyr av kommunen.

⁵ Nilssonhuset – Sunne, MONDO Arkitekter, 2011-10-18

ICA-byggnadens yta är cirka 1 900 m².

Enligt parkeringsnormen bör det minsta antalet parkeringsplatser då vara 50-70 stycken beroende på om man räknar med samnyttjande eller inte.

I nuläget har de 81 "egna" men tar också sannolikt del av ytterligare de 93 platser som finns på den allmänna parkeringsplatsen i hörnet Bryggargatan/Mejerigatan (yta 14).

ICA kommer i och med den aktuella exploateringen att förlora 40 platser och alltså ha 41 kvar, vilket enligt gällande norm är för lite.

Nyttjandegraden på den allmänna parkeringen var 85 % varför det är svårt att hävda att den skulle kunna avlasta ICA.

25 av de 40 saknade platserna ovan kan inrymmas på torget (yta 5) på ytan närmast Järnvägsgatan.

Kvarstår 15 platser vilka kan inrymmas på kommunkontorets parkeringsplats norr om Kvarngatan (yta 9) om kommunens personal parkerar sina fordon på annan plats.

Alternativ till ovanstående detta skulle kunna vara:

- Byggnad av parkeringsplatser på parkytan norr om Mejerigatan (yta 23)
- Kotorget, söder om Strandvägen omedelbart öster om järnvägen (yta 24)

Som jämförelse kan också nämnas att Coop Extra, som ligger omedelbart väster om Bryggargatan, har en byggnad om cirka 3 200 m².

Enligt parkeringsnormen bör det minsta antalet parkeringsplatser för dem vara 80-120 stycken beroende på om man räknar med samnyttjande eller inte. De har i nuläget cirka 50 egna kundparkeringsplatser.

9 Slutsats

Det finns ingen brist på centrumnära parkering i Sunne.

Parkeringsplatser för fordon som behöver parkeras längre tid än några timmar, arbetspendling m.m, bör flyttas till platser utanför de centrala delarna 200-400 m från den aktuella fastigheten.

Enligt ovan finns framförallt två aktuella platser där dessa parkeringsytor skulle kunna byggas:

- Parkytan norr om Mejerigatan. Fördelen med denna plats är att den skulle ligga nära ICA. Nackdelen är till exempel att den skulle ta grönyta i anspråk.
- Kotorget. Fördelen med denna plats är att den redan idag är en oanvänd hårdgjord yta. Nackdelen är till exempel att oskyddade trafikanter måste korsa järnvägsspåret samt att den ligger något avskilt från centrum vilket kan leda till en känsla av otrygghet.

Möjlighet finns också att ytterligare utnyttja den allmänna parkeringsplatsen på Allégatan söder om Storgatan. Den ligger dock något långt väster ut i förhållande till aktuell fastighet och järnvägen för att rimligen bli använd för matvarushopping eller arbetspendling.

10 Fortsatt arbete

För att ytterligare understryka ovanstående kan följande åtgärder vidtas, i nämnd ordning:

- Arbetsgivare med behov av besöksparkering bör hänvisa anställda till parkeringsplatser utanför det aktuella besöksområdet. Företrädesvis mer än 200 m från centrumkärnans ytterkant.
- Säkerställ att både allmänna och privata parkeringsplatser är korrekt utmärkta med giltiga vägmärken.
- Begränsa parkeringstiden på allmänna parkeringsplatser till högst två timmar.
- Inför parkeringsövervakning eventuellt i kombination med parkeringsskiva.

I det fortsatta arbetet bör också följande beaktas:

- 2-5 % av det totala antalet p-platser i en p-anläggning bör vara reserverade för rörelsehindrade med speciellt tillstånd⁶.
- Avstånd till målpunktens entré från en parkeringsplats för rörelsehindrade med speciellt tillstånd bör inte överstiga 25 meter.
- Det bör finnas 0,2 besöksparkeringar per lägenhet. Detta motsvarar till exempel nio stycken för det föreslagna Nilssonhuset.
- Det är viktigt att det avsätts plats för lastning och lossning av gods i anslutning till handelsytorna i Nilssonhuset.
- Vid eventuell anläggning av parkeringsplats bör stor vikt läggas vid att uppnå god trygghet för de som parkerar vilket bl.a. innebär rätt belysning och placering av eventuell växtlighet. Platsen bör även vara väl synlig från bostäder, arbetsplatser eller gator och gångstråk. Det minskar sannolikt också risken för stölder av och i bilar.
- I vissa kommuner har man även infört en norm för cykelparkering vilket kan vara klokt då det sätter fokus på en ökad cykeltrafik som en del i hållbarhets- och friskvårdsarbetet. Kommunen bör komplettera sin parkeringsnorm med cykelparkering.

11 Referenser

11.1 Otryckta källor

- www.eniro.se
- www.hitte.se

11.2 Tryckta källor

- Parkeringslexikon, J Sandahl m.fl, 1990
- Praktisk parkering, J Sandahl m.fl, 2001
- Policy för parkering, Sveriges kommuner och landsting, 2007
- Parkeringsnorm för Älmhult centrum, WSP, 2011
- Parkeringsutredning centrala Vetlanda, Niras, 2011
- Parkering i Skövde, Sweco, 2010
- Parkeringsnorm för Järfälla kommun, Trivector, 2010

⁶ Boverkets Byggregler (BBR)

- Parkeringsnorm och parkeringsstrategi för Landskrona stad, D Mellgren/J Nordlund, 2009
- Parkeringsinventering Sunne kommun, Sweco, 2008
- Parkeringsnorm Trelleborgs kommun, Tyréns, 2007
- Parkeringsnorm, Karlstads kommun, 2000

/Stefan Lenberg
Trafikingenjör
EQC Karlstad

Bilaga 1

Jämförelse av parkeringstal

Jämförelse av parkeringsnormer/parkeringstal i olika kommuner

Ort	Invanare år 2009	Årtal	Villa x/villa	Lägenhet x/1000 m ²	Lägenhet x/lgh	Kontor	Handel
Årjäng	10 000	-	-	-	1	-	40
Strömstad	12 000	2010	2	-	1	18	50
<i>Sunne</i>	<i>13 000</i>	<i>1992</i>	<i>-</i>	<i>9</i>	<i>1</i>	<i>17</i>	<i>37</i>
Älmhult	16 000	2011	-	14	2	20	50
Kiruna	23 000	2003	-	12	-	25	38
Vetlanda	26 000	2011	-	-	-	-	35
Floda	38 000	2010	2	-	1	27	22
Landskrona	41 000	2009	2	-	1	15	30
Trelleborg	42 000	2007	-	12	-	19	40
Skövde	51 000	1988	-	12	-	21	32
Järfälla	65 000	2010	2	-	1	20	29
Karlstad	85 000	2000	-	9	-	13	24
Medeltal	35 000	-	2	11	1	20	36