



# PM Parkeringsutredning

Livsmedelskvarteret, Snurrom

## Uppdrag

I Kalmar kommuns gällande parkeringsriktlinjer (*Riktlinjer för parkering i Kalmar kommun – i detaljplan och bygglov, kapitel 9, 2016-06-20*) framgår att parkeringsefterfrågan vid stadsdelscentrum ska utredas särskilt (se *Figur 1*). Anledningen till att en särskild utredning behöver göras beror på att stadsdelscentrum antas innehålla en funktionsblandning med handel, verksamheter och bostäder där kommunen anser att parkeringsplatser ska kunna samnyttjas.

Ett detaljplanearbete pågår för "Livsmedelskvarteret" i Snurrom och detta kvarter bedöms utgöra ett framtida stadsdelscentrum, likt Berga Centrum och Södercentrum, varpå en särskild parkeringsutredning ska genomföras. Snurromplanerna var inte kända då parkeringsriktlinjerna togs fram.

### 9. Utveckling av stadsdelscentra och bykärnor

Kalmar kommun vill uppmuntra en utveckling och förtätning av stadsdelscentra och bykärnor där det inom en begränsad yta finns funktionsblandning med handel, verksamheter och bostäder. Kommunen anser att ansvaret för parkeringarna i första hand ska ske genom samnyttjande av ytorna där de olika fastighetsägarna och verksamheterna ingår i en gemensamhetsanläggning. Kommunen anser också att parkering till kunder och besökande till verksamheterna ska prioriteras före boende och anställda, i direkt anslutning till målpunkterna. Denna prioritering går att styra genom olika tids- och avgiftsregleringar på både på kvarter-smark och allmän platsmark.

Befintliga stadsdelscentrum är Södercentrum, Berga, Norrliden och Lindsödal som alla servar ett större omland. Framtida stadsdelscentrum enligt kommunens översiktsplan är Västra staden i Smedby och Södra Staden i Rinkabyholm.

Kommunen har i översiktsplanen pekat ut Rockneby, Trekanten och Ljungbyholm som serviceorter för sina respektive omland. I dessa orter bör fler bostäder, service och verksamheter utvecklas. De tre byarna ska även i framtiden fungera som lokala servicecentrum och är av stor betydelse för omgivande landsbygd. I ett servicecentrum bör det finnas förskola, skola samt livsmedelsbutik som är ombud för andra verksamheter. Det är även viktigt att det finns tillgång till lokala mötesplatser som till exempel fritidsgård, bibliotek och idrottsanläggningar. Det bör också finnas en hälsocentral i varje serviceort.

Servicefunktionerna bör ligga samlat i byns kärna. I direkt anslutning till servicen i bykärnan planeras lämpligen bostäder. Parkeringen i bykärnorna ska då serva både pendlare, besökare till servicen samt boende. Parkeringen bör därför samnyttjas för ett effektivt markutnyttjande. Även i övriga orter som Päråd, Tvärskog, Lackeby och Halltorp kan utgöra små bykärnor där samma tankesätt kring parkering kan tillämpas.

#### Särskild utredning av parkeringsefterfrågan

Beräkning av grundtal bygger på samma formler som använts vid beräkning av grundtal för övriga zoner, se bilagan, kapitel 2. Det som behöver justeras i det enskilda fallet är indata, statistik och antaganden, precis som vid hantering av speciella verksamheter. (Se gärna frågeställningarna i kapitel 8).

En grundläggande faktor att ta hänsyn till är områdesspecifik statistik. Först och främst den statistik som behövs för själva beräkningen av grundtal – dvs. bil- och cykelnehav, bostädernas ytor och hushållens storlek, besöks- och anställdtätthet och färmedelsandelar (ur RVU). Kompletterande statistik, t ex inkomstnivåer och åldersfördelning, utgör ett stöd vid bedömningar. Det är dels intressant att titta på hur statistiken ser ut inom själva centrum, dels även i det omland som centrum tjänar. Statistiken ger en bild av vilka som bor, arbetar, besöker och vistas i och kring centrum.

På samma sätt som vid beräkning av parkeringsefterfrågan för speciella verksamheter krävs att man tar ställning till vilka resmönster olika typer av funktioner i centrum kan tänkas generera och vilken efterfrågan som finns.

Figur 1: Utdrag från Kalmar kommuns parkeringsriktlinjer (2016), gällande stadsdelscentrum

## Syfte

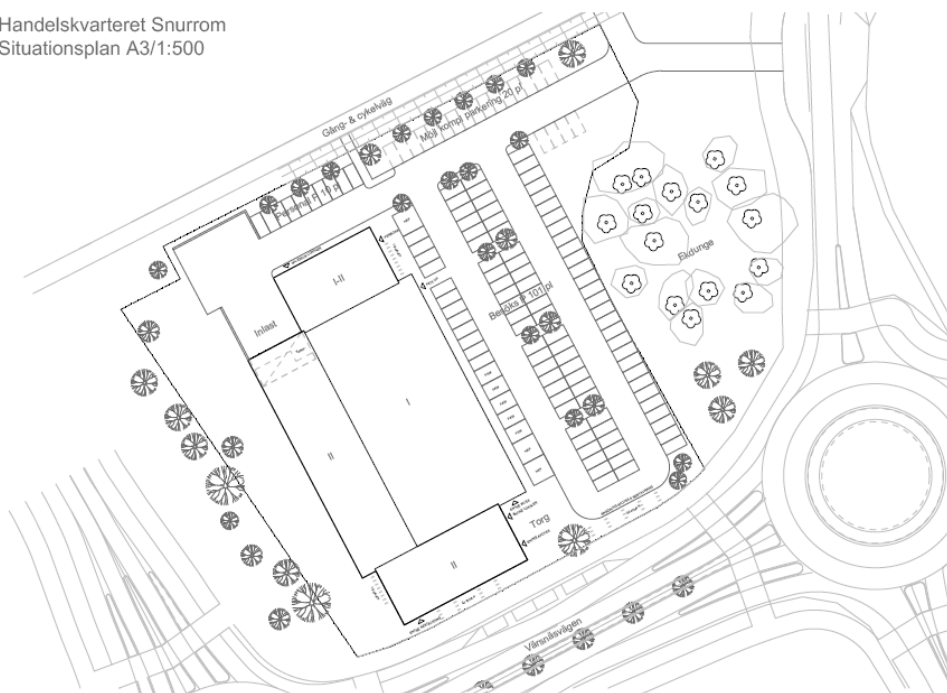
Denna parkeringsutredning ska ta fram ett parkeringsantal för Livsmedelskvarteret i Snurrom som ett underlag till pågående detaljplanearbete. Parkeringsantalet som tas fram ska vara godtagbart för kommunen, där formella beslutet tas i samband med bygglov.

## Bakgrund

Ett detaljplanearbete pågår (dec 2024) innehållande livsmedelsbutik och centrumverksamhet i Snurrom, i stadsdelens västra ände. I samband med detaljplanearbetet tillkom ett uppdrag om att studera och ta fram specifikt parkeringsantal för förväntad byggnation.

Kartunderlag (2025-01-09) har skickats från exploatören med ett förslag som anses lösa deras parkeringsbehov (se *Figur 2*).

Handelskvarteret Snurrom  
Situationsplan A3/1:500



Figur 2: Kartunderlag från exploatören

## Beskrivning av åtgärd

### Nuläge

I nuläget är marken obebyggd och består av en grönyta. Detaljplanearbete pågår.

## Förslag

I tabell nedan (se Tabell 1) redogörs två studerade alternativ för det totala parkeringsantalet för Livsmedelskvarteret. Samtliga siffror utgår från parkeringsriktlinjens grundparkeringsstal. I Alternativ 1 med geografiska läget **Zon C** (övrig stad) där Snurrom enligt parkeringsriktlinjernas zonindelning ligger och i Alternativ 2 med geografiska läget **Zon B** (innerstaden) där även Södercentrum tillhör.

I Alternativ 2 antas att detaljplanområdet ingår i "Snurroms centrum" (stadsdelscentrum) eftersom det planeras för en framtida funktionsblandning med handel, verksamheter, bostäder och i angränsande detaljplaner friskvårdsanläggning och skolan.

BTA-uppgifterna är angivna utifrån avstämning inom ramen för pågående detaljplanearbete.

Under pågående detaljplanearbete har det även gjorts bedömning att det i beräkningen ska utgå utifrån vad parkeringsriktlinjernas kategorisering säger dvs att planerad livsmedelsbutik kategoriseras som "Generell" och övrig handel som "Sällanvarubutik". Detta har stämts av med aktuella exploatören som redovisat planerade verksamhetens parkeringsbehov. Nedanstående figur 3 visar olika kategorier för handel.

Grundtal för parkering								
Kalmar kommun 2016								
	CYKEL				BIL			
	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D	ZON A	ZON B	ZON C	ZON D
<b>HANDEL</b>		Anställda + besökare				Anställda + besökare		
Generellt: P-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	8 + 25	6 + 20	5 + 15	3 + 10	5 + 25	8 + 30	8 + 32	10 + 33
Dagligvarubutik: P-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	10 + 35	8 + 28	6 + 21	4 + 14	7 + 35	10 + 42	11 + 44	13 + 46
Sällanvarubutik: P-platser per 1000 m <sup>2</sup> BTA	5 + 15	4 + 12	3 + 9	2 + 6	4 + 15	5 + 18	6 + 19	7 + 20

Figur 3: Utdrag från Kalmar kommuns parkeringsriktlinjer (2016), gällande parkeringstal för Handel

Bebyggelsetyp	Alternativ 1 P-antal <b>Zon C</b> enligt parkeringsriktlinjer	Alternativ 2 P-antal <b>Zon B</b> enligt parkeringsriktlinjer
<b>Handel – Livsmedel</b> (2 500 m <sup>2</sup> BTA) <i>Generell</i>	<b>100</b> 8 personal + 32 besök per 1 000 BTA = 20 personal och 80 besökare	<b>95</b> 8 personal + 30 besök per 1 000 BTA = 20 personal och 75 besökare
<b>Handel – Övrig</b> (1 600 m <sup>2</sup> BTA) <i>Sällanvarubutik</i>	<b>41</b> 6+19 per 1 000 BTA = 10 personal och 31 besökare	<b>37</b> 5+18 per 1 000 BTA = 8 personal och 29 besökare
<b>Parkeringsantal</b> (Reduktioner ej inräknat) <i>Generell+Sällanvarubutik</i>	<b>141</b>	<b>132</b>
<b>Cykelparkering</b> <i>Generell+Sällanvarubutik</i>	<b>51+20=71</b> (5+15) + (3+9) per 1 000 BTA = 13+5 personal och 38+15 besökare	<b>65+27=92</b> (6+20) + (4+12) per 1 000 BTA = 15+7 personal och 50+20 besökare

Tabell 1: Parkeringsuträkning utifrån två alternativ

Kommunen bedömer att Alternativ 2 för parkering, det vill säga 132 bilparkeringsplatser och 92 cykelparkeringsplatser är godtagbart och det alternativ att planera för. Motivering följer i kommande avsnitt.

## Analys och konsekvenser

I parkeringsriktlinjerna (kapitel 9) uppmuntras ett ökat samnyttjande av parkeringsplatser vid stadsdelscentra för ett effektivt marknyttjande. Likväl finns möjligheten att använda sig av specifik statistik i det unika fallet där antaganden om förväntat bilbehov kan räknas med.

I fallet med Livsmedelskvarteret bedömer Kalmar kommun i ett eget antagande att kvarteret kan i det geografiska läget anses som områdets centrum. I stadsdelen Snurrom variera svårigheterna att hitta parkering men finns med överlag på kvartersmark för de boendes eller verksamheternas efterfrågan. Snurrom har också goda anknötningar till kollektivtrafik och gång- och cykelvägnätet. Ur detta perspektiv användes zon B i beräkningen.

För handel generell är snittantalet anställda för 1000 m<sup>2</sup> BTA 15 och 10 för sällanvarubutik. Besökstätheten ligger i snitt för handel generell vid 50 och för sällanvarubutik på 30 besökare.

Beräkningen generera cirka 130 bilparkeringsplatser och 90 cykelparkeringsplatser sammanlagt för handelsverksamheterna i kvarteret. Denna siffra stämmer överens med parkeringsriktlinjerna i kategorin "Generell" för planerad livsmedelsbutik och "Sällanvarubutik" för övriga verksamheter i zon B.

Antalet parkeringsplatser bedöms vara rimligt utifrån kommunens egna erfarenheter av nuvarande stadsdelscentrum. I övrigt är det svårt att nyttja områdesspecifik statistik i detta fall då Snurrom ej är färdigbyggt, inte minst då flera större mobilitetssatsningar ännu inte är genomförda såsom en ny busslinje genom stadsdelen.

Utifrån ovan resonemang godtar kommunen parkeringstalet enligt Alternativ 2. I bygglovsskedet kan beräknade siffrorna för parkeringsplatser komma att ändras eftersom exakta ytbehov och verksamheternas inriktningar är mera tydliga.

En betydande påverkande faktor är hur parkeringsplatserna tidregleras. En god tidsreglering kan optimera parkeringsplatsernas nyttjande. Ett exempel är att inte tillåta parkering under flera timmar under ett dygn då exempelvis boende kan ställa sig på kundparkering.

Att uppmuntra till hållbart resande är betydande för att främja Kommunens målsättning att utöka hållbart resande enligt Mobilitetsstrategin. Cykelparkeringar bör ordnas nära entréer och förses med ramlås, helst väderskydd och andra kvalitetshöjande åtgärder.

## Förväntat resultat

Antalet parkeringsplatser för bil förväntas vara tillräcklig för Livsmedelskvarteret enligt Alternativ 2. Betydande är att uppmuntra till hållbart resande bland annat genom antal och variation (elsparkcykel, lådcykel, med väderskydd mm) av cykelparkeringar för att minska bilbehovet.

Jeannette Ehrich  
Trafikplanerare, Mobilitetsenheten