

## Dp Tegelviken 2:4 - Parkeringsutredning



2019-11-06

Samyar Ravanbakhsh  
Trafikplanerare

Trafik Markupplåtelse Evenemang | Samhällsbyggnadskontoret  
Adress Box 611, 391 26 Kalmar | Besök Storgatan 35 A  
Tel 0480-45 03 00 | Fax 0480-45 03 45 |  
E-post: [sam.byggnadskontoret@kalmar.se](mailto:sam.byggnadskontoret@kalmar.se)



Kalmar kommun



## **Sammanfattning**

Ny detaljplan på gång i Tegelviksområdet, ett omsorgsboende och nya lägenheter planeras på kommunal mark. Marken används idag bland annat till parkering och återvinningsstation. Parkeringsefterfrågan för området har utretts för att se hur befintliga 101 parkeringsplatser kan hanteras.

Utredningen har visat att övervägande del av befintlig bebyggelse kan och ska hantera sin parkeringsefterfråga inom egen fastighet, undantaget är verksamheten i Folkets park, Falkenbergsskolan samt Vasaskolan. Flerbostadshuskvarteren tillgodoser sin parkeringsefterfråga dels på fastighetsmark och dels via långsgående parkering på intilliggande gator. Enligt en beläggningsstudie som gjordes under oktober månad 2017 är fördelningen av bilarna som använder parkeringsytan ungefär 50 % registrerade i flerbostadshusområdena och 50 % registrerade i andra delar av tätorten eller utanför.

En grov slutsats visar att parkeringsefterfrågan uppfylls i närområdet för arbetspendlare och boende. För besökande till verksamheter och evenemang finns det parkering men om situationen förändras bör Kalmar kommun studera vidare hur parkering ska hanteras. Parkeringsefterfrågan kan bli något lägre om arbete för att förändra resmönster och färd sätt inleds, berörda verksamheter ansvarar för att aktivt arbeta med detta. I dagsläget finns det begränsade möjligheter att ersätta de 50 % av parkeringsplatserna där icke boende parkerar på befintliga parkeringsytor i området.

## Innehåll

1. Inledning.....	3
1.2 Syfte.....	3
1.3 Frågeställning.....	3
1.4 Avgränsningar.....	3
2. Undersökning.....	4
2.1 Inventering av verksamheter och parkering i närområdet.....	4
2.2 Inventering av bostadsområden och parkering i närområdet.....	8
2.3 Sammanfattning av inventering av verksamheter, bostäder och parkering.....	11
2.4 Parkeringsräkning.....	12
3. Resultat.....	13
4. Slutsatser.....	13
5. Rekommendation om fortsatt arbete.....	13

# 1. Inledning

Ny detaljplan på gång i Tegelviksområdet, ett omsorgsboende och nya lägenheter planeras på kommunal mark. Marken används idag bland annat till parkering och återvinningsstation. Två ytor planeras tas i anspråk, båda är planlagda för parkeringsändamål men endast den ena har den användningen. Se bilden ovan.

## 1.2 Syfte

Utredningen syftar till att översiktligt kartlägga hur parkeringsefterfrågan ser ut i området samt synliggöra alternativ för hur de befintliga parkeringsplatserna kan hanteras. Utredningen kommer inte att kunna ge specifika svar på frågeställningarna, utan resultaten bör ses främst som en indikation att förhålla sig till i planeringsarbetet.

## 1.3 Frågeställning

- Hur stor är parkeringsefterfrågan i området idag?
- Hur stor kommer parkeringsefterfrågan att vara med planerad exploatering?
- Vilka ytor finns att tillgå idag?
- Vilka ytor kommer att finnas tillgängliga efter planerad exploatering?
- Vilka blir konsekvenserna av att ta bort parkeringsytan vid Stensbergsvägen?

## 1.4 Avgränsningar

Parkeringsefterfrågan räknas enligt Riktlinjer för parkering i Kalmar kommun, antagna 2016-06-20. Endast parkering för bilar är föremål för undersökningen, detta på grund av att det på den befintliga parkeringsplatsen inte finns möjlighet till cykelparkering i dagsläget. Utredningen avser heller inte att hantera återvinningsstationens framtida läge om platsen tas i anspråk.

Geografisk avgränsning utgörs av en radie på 500 meter (enligt riktlinjerna är 300 meter acceptabelt gångavstånd till parkering), utredningen tar därmed höjd för ytterligare avstånd.



## 2. Undersökning

101 parkeringsplatser finns på befintlig yta väster om Stensbergsvägen. Ytan öster om Stensbergsvägen är planlagd för parkering men används till grönyta idag.

### 2.1 Inventering av verksamheter och parkering i närområdet



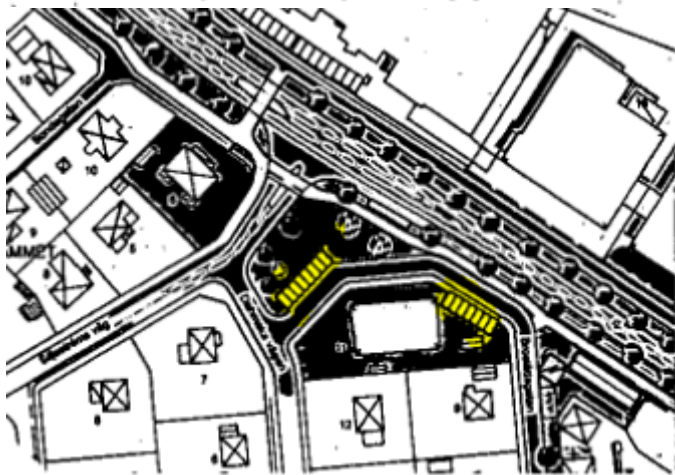
Följande ytor innehåller verksamheter som genererar p-efterfrågan.

- 1) Livsmedelsindustri och nöjespalats – parkering tillgodoses inom egen fastighet (enl dp).
- 2) Park och underhållning – parkering tillgodoses delvis inom egen fastighet och delvis på allmän plats (enl dp).
- 3) Skola – anges inte i plan hur parkering ska lösas.
- 4) Skola – parkering tillgodoses inom egen fastighet (enl dp).
- 5) Sjukhus – parkering tillgodoses inom egen fastighet (enl dp).
- 6) Omsorg och skola – parkering tillgodoses inom egen fastighet (enl dp).
- 7) Skola – anges inte i plan hur parkering ska lösas.

- 1) Ur detaljplan för kv Tigern och Fåret 2011.05.30:

#### **Parkering**

Verksamheterna norr om Södra vägen har sina parkeringar på tomtmark, främst i anslutning till parallellgatan. KLS parkering ligger inom planområdet, på fastigheten Tigern 7. Besökare till restaurang El greco parkerar idag delvis på trottoarerna intill restaurangen. I planförslaget ges utrymme för anordnade parkeringsplatser vid Broslättsgatan nära El greco.



- 2) Ur detaljplan för kv Vesslan 1993.11.10:

#### Gator och trafik

Planen omfattar endast kvartersmark.

En "räddningsväg" går över tomten och ska ligga kvar som tidigare.

In- och utfart till Vesslan 1 sker vid Falkenbergsvägen och huvudentrén här till Folkets Park ligger kvar. Utfartsförbud införes mot Södra vägen och Lindsbergsgatan.

Parkering sker som tidigare delvis inne på området och delvis på allmän plats utanför.

Eftersom verksamheten på Folkets park lades ner för flera år sedan genererar det i dagsläget ingen parkeringsefterfråga. Det finns ca 50 parkeringsplatser på tomtmark att tillgå. Dessa parkeringsplatser används idag till allmän parkering tills dess att en eventuell verksamhet åter bedrivs på fastigheten. Vid en bedriven verksamhet behöver delar, eller samtliga, parkeringsplatser tillfalla verksamheten och dess parkeringsbehov. De allmänna parkeringsplatserna som tas bort behöver studeras vidare huruvida de ska ersättas i närområdet.

- 3) För område 3 finns en stadsplan från 1947, det anges inte hur parkering ska lösas.

Särskild utredning behövs för att avgöra parkeringsefterfrågan för Falkenbergsskolan. Överslagsräkning kan göras genom att likställa parkeringsefterfrågan för anställda och hämta/lämna platser med grundtalet för grundskoleverksamhet. Skolan hamnar inom zon B, därför behövs det  $5 + 0,58 \cdot \text{antalet klasser parkeringsplatser} / 1000 \text{ kvm BTA}$ . Uppskattningsvis är lokalerna på ca 5000 kvm BTA och det ger en efterfrågan på ca  $25 + 16 = 41$  platser. Enligt inventering via flygfoto finns ca 30 platser på tomtmark vilket betyder att det uppskattningsvis behöver ca 11 parkeringsplatser på allmän platsmark.

- 4) Ur detaljplan för kv Vallmon 1999.02.04:

Befintliga parkeringar finns på tomtmark, som klarar behovet för bebyggelsen inom planområdet. Även för en ev. mindre tillbyggnad av skolområdet. (55 platser finns inom bostadsområdet och ca 130 platser på skoltomten, vilket ger en reserv på ett femtiotal parkeringsplatser).

Utfartsförbud mot Ståthållaregatan bibehålls av trafiksäkerhetsskäl.

Området har goda möjligheter för kollektivt åkande. Busshållplats finns på Ståthållaregatan inom ett avstånd på ca 200 meter.

- 5) Ur stadsplan för del av Stensberg 1978.09.28:

Parkeringsbehovet för nu planerad utbyggnad av lasarettet kan till sin största del bli tillgodosett inom områdets centrala del. Parkeringsplatsen norr om Ståthållaregatan är avsedd för de psykiaktriska avdelningarna och vårdräkesskolan.

- 6) Ur stadsplan för del av Stensberg 1976.10.04:

#### Parkering

Behovet av parkeringsplatser har uppskattats till 45 st, vilka kan förläggas öster om byggnaden. I prickzonen norr om byggnaden finns utrymme för ev uppkommande behov av flera parkeringsplatser.

- 7) För område 7 finns en stadsplan från 1959, det anges inte hur parkering ska lösas.

Särskild utredning behövs för att avgöra parkeringsefterfrågan för Vasaskolan.

Överslagsräkning kan göras genom att likställa parkeringsefterfrågan för anställda och hämta/lämna platser med grundtalet för grundskoleverksamhet. Skolan hamnar inom zon B, därför behövs det  $5 + 0,58 \cdot \text{antalet klasser} \cdot \text{parkeringsplatser}/1000 \text{ kvm BTA}$ .

Uppskattningsvis är lokalerna på ca 7000 kvm BTA och det ger en efterfrågan på ca  $35 + 16 = 51$  platser. Enligt inventering via flygfoto finns ca 10 platser på tomtmark vilket betyder att det uppskattningsvis behöver ca 40 parkeringsplatser på allmän platsmark.

Stadsplan kring Sandåsområdet 1964:

För planområdet i sin helhet gäller att biluppställningsplatser skola anläggas av fastighets ägare å tomtmark, minst för det behov som är att förvänta, med stöd av 53 §, 3 mom. byggnadsstadgan av år 1959 för de i fastigheten boende eller eljest vistande. Vid tillfället gällande normer skola tjäna till vägledning för bedömning av behovet.

Detaljplan för Oljeväxten mfl 2006:

### Parkering

Videt 13, som i huvudsak är bostäder, klarar idag sitt parkeringsbehov på den egna fastigheten. Om gårdsbyggnadens källare iordningsställs till garage ryms här ca 10 bilar. Videt 6:s parkeringsbehov för bostäder är ca 15 platser som idag löses på gatumarken. Begränsad parkering kan var möjlig inne på gården. Videt 3 och 4:s parkeringsbehov för bostäder är ca 26 platser som idag löses på gatumarken och på området norr om Manillagatan. När verksamheten flyttar från Videt 4 kan befintlig gårdsbyggnad eventuellt användas till garage med plats för ca 7 bilar. Ytterligare 5 bilplatser kan rymas inne på gården. Videt 2:s parkeringsbehov för bostäder är ca 15 platser som idag löses på gatumarken och området norr om Manillagatan. Någon parkering inne på gården är inte möjlig och ej heller lämpligt varför fastighetens parkeringsbehov måste lösas på gatumarken.

Den nya byggrätten i tre våningar längs Gas Jacobs gata alstrar ett parkeringsbehov på ca 15 platser för bostäder. Byggrätten inne i kvarteret i två våningar alstrar ett parkeringsbehov på ca 10 platser för bostäder. Byggrätten i tre till fyra våningar längs Bragegatan för bostäder och handel i bottenvåningen (ca 300 m<sup>2</sup>) alstrar ett parkeringsbehov på ca 35 platser. Under nybyggnaden i norra delen kan ett garage innehållande ca 35 p-platser uppföras. Angöring till garaget kan ske från Manillagatan.

Det totala parkeringsbehovet för kv Videt:s befintliga och tillkommande bostäder är ca 140 platser. För att öka boendekvaliteterna i kvarteret är det önskvärt att minimera antalet bilar inne på gårdarna. Den fastighet som bilparkering eventuellt kan vara lämplig på är Videt 13 om man kommer fram till att använda gårdshuset källare till parkering eftersom man då får en hårdgjord yta för angöring till garaget på gården närmast Videt 6.

Vid ren gatuparkering ryms det totalt ca 90 bilar längs gatorna, dubbelsidigt på Gasverksgatan och Manillagatan (7 m breda gator) samt enkelsidigt på Gas Jacobs gata (6 m bred). Om man vill öka parkeringen längs gatorna kan man göra snedställd/vinkelrät parkering längs Gasverksgatan och Manillagatan och då ökar antalet parkeringar med ca 35 platser. Således klaras parkeringen för bostäder i princip helt på gatumark. Om delar av bebyggelsen kommer att användas för kontor, som kräver fler parkeringsplatser, kan parkeringen då ske på vissa gårdar.

Kvarteren Spirean och Syrenen kan lösa sin bostads- och kontorsparkering inne på "gården" i norr mot Södra vägen. Viss kontorsparkering kan ske mot Sandåsgatan i söder. All besöksparkering är lämpligt att den sker på gatumark i söder – Sandåsgatan.

Äppelträdet 12:s (Kalmårhems fastighet) behov av ca 10 parkeringsplatser kan och får lösas på Sandåsgatan när gatan omvandlas till en ren loklagata med möjlighet till parkering på båda sidorna. Eventuellt skulle del av Äppelträdet 12:s parkeringsbehov kunna lösas i kv Spirean på den västligaste kontorsfastighetens parkering genom samnyttjande.

Enligt kommunens parkeringsnorm krävs vid nyetablering av kontor 19 p-platser per 1000 m<sup>2</sup> inklusive besökande. Vid nyetablering av handel krävs 35 p-platser per 1000 m<sup>2</sup>. För vanliga bostäder krävs 0,85 p-plats/lägenhet och för studentbostäder 0,3 p-plats/lägenhet.

## 2.2 Inventering av bostadsområden och parkering i närområdet



Följande områden innehåller i första hand bostäder som genererar p-efterfrågan. Parkering ska lösas inom egen fastighet.

- 1) **Friggande småhus och villor** – Enligt praxis ska parkering lösas på egen tomt, parkeringsefterfrågan för detta område räknas därför inte med i utredningen.

- 2) **Flerbostadshus**

Ur detaljplan för del av Konvaljen 1 2012-4804:

Tillfart och parkering för Stensbergsvägen 13-23 sker från Stensbergsvägen i höjd med Kylegatan. Parkering sker främst i garagebyggnader som är placerade söder om respektive höghus (185 p-platser) samt delvis på markplatser mot Ståthållareparken och Stensbergsvägen. Tillfart till Ståthållargatan 44A- 44 J samt studentlägenheter på 44 C sker från Ståthållaregatan. Parkeringen inom Konvaljen 1 samordnas i övrigt mellan bostäder och verksamheter genom markparkering (ca 124 p-platser). Sammanlagt finns 309 p-platser inom fastigheten Konvaljen 1 för 316 lägenheter. Därigenom finns ett överskott på parkeringsplatser inom området med 77 parkeringsplatser baserad på Kalmar kommuns parkeringsnorm 0,75 p-plats/lägenhet). Enligt Kalmarhems bedömning hyrs ca 40 procent av tillgängliga p-platser av kunder som inte bor inom fastigheten.

Längs Stensbergsvägen finns ca 20 markparkeringsplatser inom allmän platsmark.

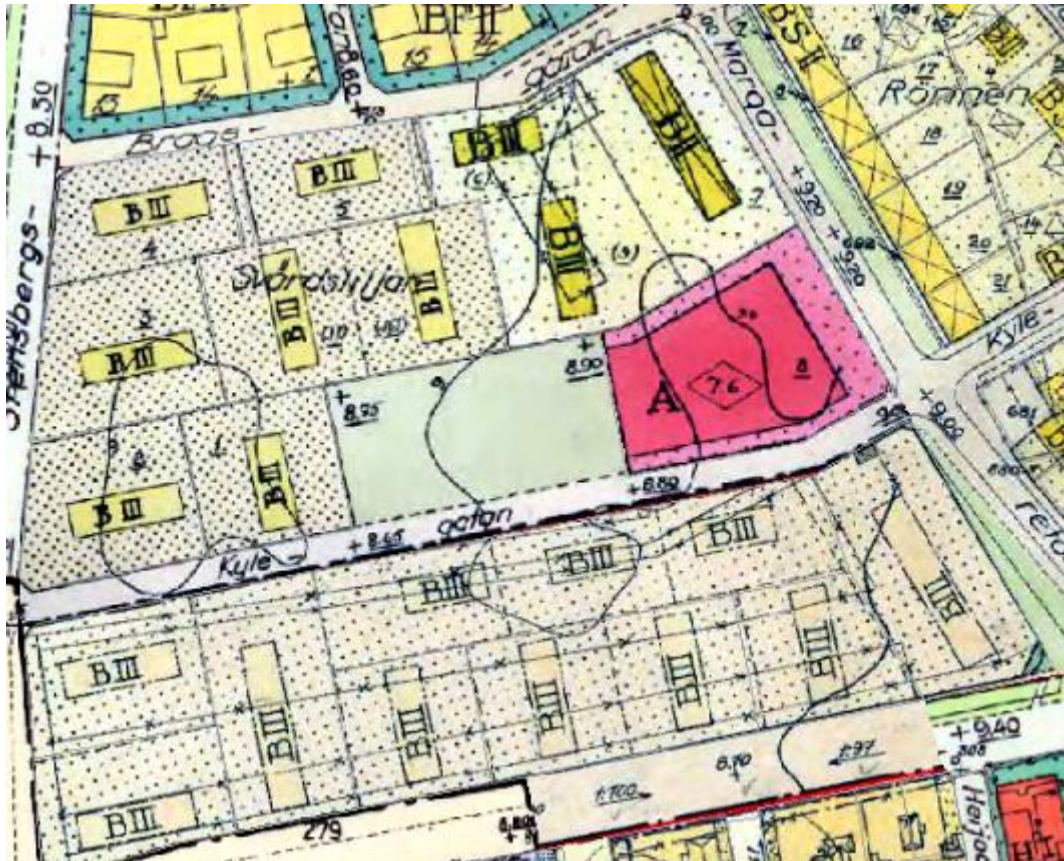
Omfördelning av parkeringsplatser inom kvarteret resulterar i att inga nya parkeringsområden behöver tillskapas. Överskottet på p-platser är idag ca 77 platser som kan disponeras för såväl tillkommande som befintliga bostäder.

För bullerpåverkan från vägarna se avsnitt ”Störningar” nedan.

Givet att Kajalen är ca 7800 kvm BTA ger det en p-efterfrågan på runt 80 platser, därmed kan de överskott som beräknades finnas enligt gällande detaljplan anses vara belagt i nuläget. Inom

fastigheten Konvaljen 1 finns således inga fler parkeringsplatser att tillgå för kommande efterfrågan men efterfrågan i dagsläget anses kunna lösas inom fastigheten utan svårighet.

- 3) **Flerbostadshus** – Planlagt enligt stadsplan 0880K-I:114, anges inte hur parkering ska lösas.



Uppskattad efterfrågan enligt 2016års riktlinjer:

$12 \cdot 380 \cdot 3 = 13680$  kvm BTA = 140 bpl

$+ 6 \cdot 250 \cdot 3 = 4500$  kvm BTA = 50 bpl

$+ 3 \cdot 550 \cdot 3 = 4950$  kvm BTA = 50 bpl

+1200 förskola, 6 avd =  $12 + 9 = 21$  bpl

Totalt ca 261 bpl.

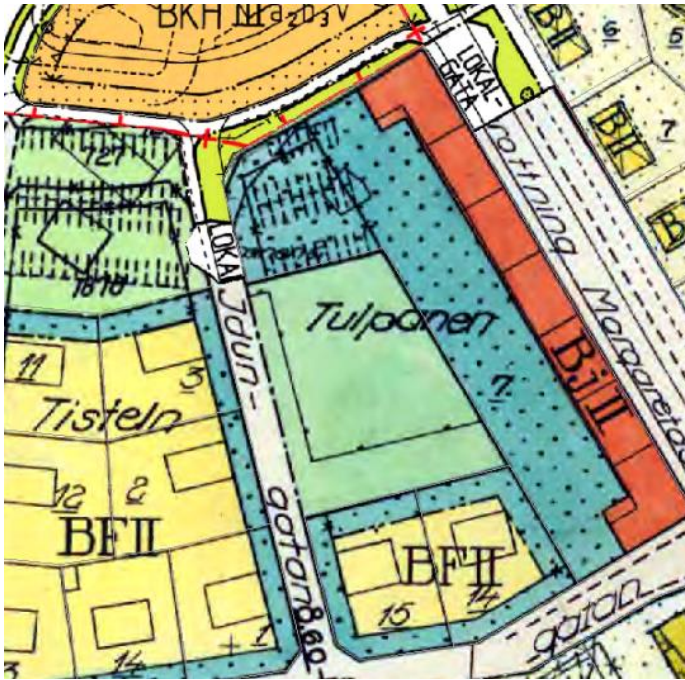
Befintligt parkeringsutbud enligt inventering via flygfoto:

211 bpl

+ extra gatuparkering på Bragegatan (ca 21 bpl) och Kylegatan (ca 38 bpl)

Totalt ca 270 bpl.





Uppskattad efterfrågan enligt 2016års riktlinjer enligt inventering via flygfoto:  
 $1500 \times 2 = 3000$  kvm BTA = 30 bpl

Befintligt parkeringsutbud enligt inventering via flygfoto = 29 bpl i garage



- 4) **Blandat småhus och flerbostadshus** – Parkerings efterfrågan för småhusen ska lösas på egen tomt och räknas därför inte med i utredningen.

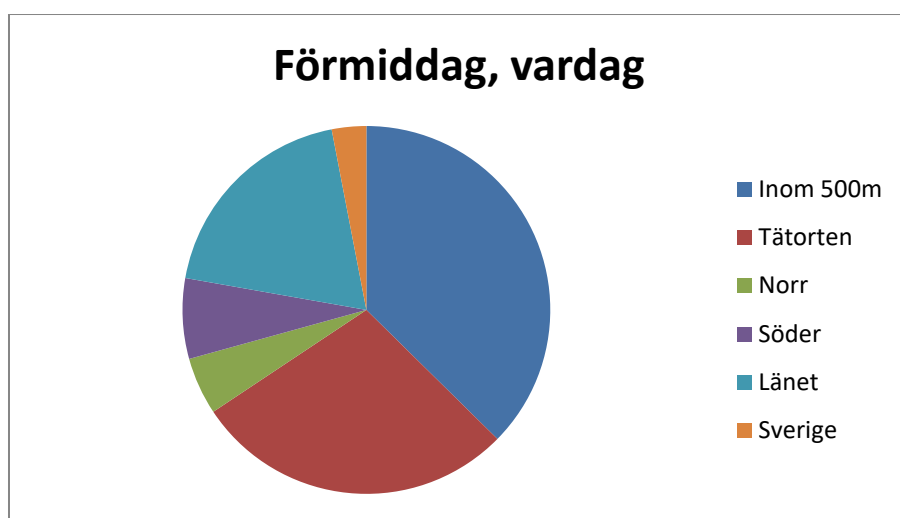
### 2.3 Sammanfattning av inventering av verksamheter, bostäder och parkering

Parkering för verksamhetsområden 1-7 ska enligt gällande planer tillgodoses inom egen fastighet, med vissa undantag. Skolorområde 3 och 7 har inte angett hur parkeringen ska lösas och område 2 har parkeringsplatser att tillgå för område 3 och 7. Skulle det börja bedrivas verksamhet på område 2 igen bör kommunen studera vidare hur parkeringsbehovet ska lösas i närområdet.

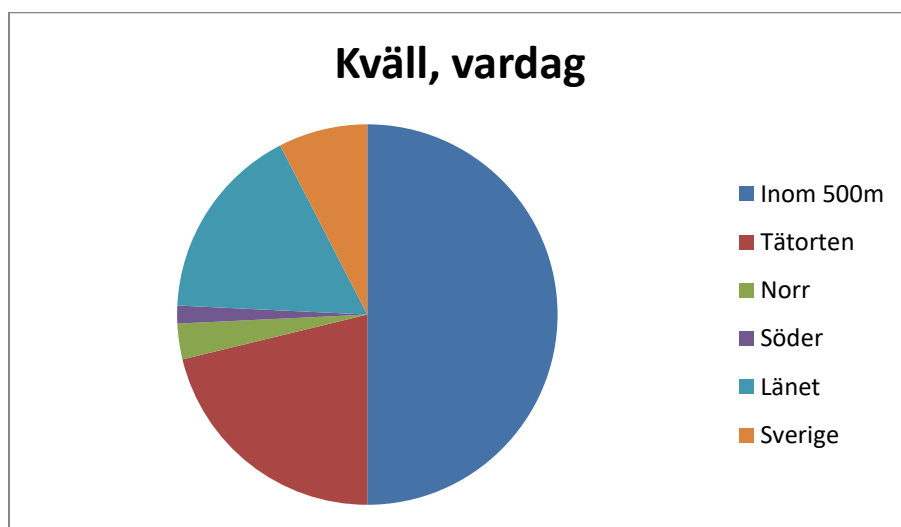
Parkering för bostadsområde 1-4 bedöms vara tillgodosett på kvartersmark och givet att viss långsgående gatuparkering tillåts även i fortsättningen. Tas möjligheten bort för att parkera längs gatorna kommer uppskattningsvis 50 bilplatser att behöva tillskapas på kvartersmark. Gårdarna är till stor del redan dominerade av bilparkering, det är således inte ett bra alternativ att tillskapa fler parkeringsplatser där. Parkering ska lösas inom kvartersmark men eftersom att det i detta fall rör befintliga fastigheter finns undantag i principen. Enligt Kalmarhem hyrs ca 40 % av bilplatserna ut till personer som inte bor inom fastigheten. Samhällsbyggnadsnämnden kan hävda PBLs parkeringskrav, men praxis är att endast ställa krav på extra parkeringsplatser vid ombyggnation.

## 2.4 Parkeringsräkning

På en förmiddag mitt i veckan under oktober månad 2017 var parkeringen nästintill helt fullbelagd (99 av 101 platser var belagda). 37 % av alla som parkerat på platsen har sin bostad i närområdet (maximalt 500 meter från platsen). Ytterligare 28 % som parkerar på platsen under förmiddagen har sin bostad i Kalmar tätort. Resterande 35 % har sin bostad utanför tätorten.



På en kväll mitt i veckan under oktober månad 2017 var parkeringen inte lika välbesökt, endast 66 av 101 platser var belagda. 50 % av alla som parkerat på platsen har sin bostad i närområdet (maximalt 500 meter från platsen). Ytterligare 21 % som parkerar på platsen under kvällen har sin bostad i Kalmar tätort. Resterande 29 % har sin bostad utanför tätorten.



### **3. Resultat**

30 - 40 fordon är registrerade på en adress i området och kommer att vilja hitta en ny parkeringsplats i samma område om parkeringsytan försvinner. Sannolikt är dessa boende i området. Det är i linje med kommunens parkeringsstrategi att det ska finnas möjlighet för boende att lämna kvar bilen hemma och istället resa med andra färdstätt till och från arbete och fritidsaktiviteter.

30 - 60 fordon är registrerade på en adress utanför området (i övriga tätorten, i länet eller i övriga Sverige) och kommer att vilja hitta en ny parkeringsplats eller andra färdstätt om ytan försvinner. Sannolikt utgörs dessa av arbetstagare samt besökare till bostäderna i området. I linje med kommunens parkeringsstrategi ska Kalmar vara tillgängligt för alla trafikanter, ju fler individer som väljer alternativa färdstätt än bil kommer att ge god tillgänglighet till parkering för de som måste använda bil. Parkering ska tas omhand inom egen fastighet. I parkeringssystemet ska besökare och kunder prioriteras först, i andra hand boende och i tredje hand parkering för arbetstagare.

Inventeringen av verksamheter och målpunkter i området visade att det främst är ett område med mycket arbetsplatser, de besöksintensiva verksamheterna i närheten utgörs av Folkets park och Sandra nöjespalats. Det går dock inte dra några slutsatser kring parkeringsefterfrågan för dessa eftersom att beläggningsgraden har visat sig vara högst under dagtid vilket kan bero på att Folkets park har lagts ned för evenemang. Med anledning av att det är ett funktionsblandat område med närhet till centrum och kommunikationer finns potential att arbeta med åtgärder för ändrade resvanor och färdstätt. Enligt RVU 2012 är Tegelviken/G:a stan/Stensö ett av områdena i Kalmar där flest hushåll har tillgång till egen bil samtidigt som det är ett av de områden med lägst andel tåg- eller busskort. Området är ett av de inom tätorten där viljan till att minska bilåkandet är störst.

Kalmar kommun har enligt gällande plan ansvar att anordna parkering för viss del av den parkeringsefterfrågan som genereras av verksamheterna i området. Dessa kan idag hänvisas till den befintliga parkeringen som finns inne på fastighetsmark i Folkets park.

### **4. Slutsatser**

- Kalmar kommun har ett ansvar att hantera parkeringsplatser för Falkenbergsskolan och Vasaskolan. Dessa kan hänvisas till befintlig parkeringsyta på Folkets park.
- Kalmar kommun har i dagsläget inga givna ytor att hänvisa till men arbetar aktivt med att ta fram en lösning och ersätta parkering för boende och arbetstagare som parkerar i dagsläget på parkeringsytan.
- Aktivt arbete för att förändra resmönster och färdstätt är en förutsättning för all framtida planering, befintliga verksamheter behöver hjälpa till.
- Förutsättning för exploatering borde vara att det finns plats i garagen för samtliga boende och besökare.

### **5. Rekommendation om fortsatt arbete**

Innan parkeringsytan tas i anspråk bör Kalmar kommun införa taxa enligt standard och utreda vilka konsekvenser taxan skulle ha för beläggningsgraden. Tidsreglering är också en metod för att främja besöksnäringen/turismen och inte boende/arbetstagare. Därefter kan man utreda konsekvenserna för beläggningsgraden. Detta kan ge en fingervisning om följderna av att ta bort parkeringsytan.