

# Parkeringsnorm

## Ludvika kommuns flexibla parkeringsnorm

Dokumentnamn Parkeringsnorm för Ludvika kommun		Dokumenttyp Riktlinjer	Omfattning 8 sidor
Dokumentägare Samhällsbyggnads- förvaltningen	Dokumentansvarig Planeringsenheten	Publicering	
Författningsstöd 8 kap. 9-10 §§ plan- och bygglagen (2010:900); 4 kap. 13 § plan- och bygglagen (2010:900)			
Beslutad	Bör revideras senast 2025	Beslutsinstans Kommunfullmäktige	Diarienummer SBN 2016/239
Revideringar	Vad revideringen avsett		

## Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Områdesindelning .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Parkeringstal för cykel.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Parkeringstal för bil.....</b>	<b>4</b>
	4.1 Räkneexempel .....	5
<b>5</b>	<b>Parkeringstal för småhus.....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Mobilitetstjänster .....</b>	<b>6</b>
	6.1 Bil- och cykelpool.....	6
	6.2 Cykelfaciliteter .....	7
	6.3 Hemleveranser .....	7
	6.4 Avstånd till bilparkering.....	7
	6.5 Avstånd till kollektivtrafikållsplats .....	8
	6.6 Samutnyttjande .....	8
	6.7 Öppen parkering för allmänheten .....	8
	6.8 Grön resplan .....	8

## 1 Inledning

Ludvika kommuns parkeringsnorm behandlar bil- och cykelparkering i samband med nybyggnation och vid väsentlig ombyggnad av befintlig byggnad. För bilparkering är normen flexibel. Det innebär att kommunens krav på antalet parkeringsplatser för bilparkering baseras på utgångsvärden som kan gå upp och ner inom ett visst spann – beroende på utnyttjade mobilitetstjänster och olika befintligheter. För cykelparkering är normen baserad på minimiantal. Det innebär att ett visst antal parkeringsplatser för cykel måste anläggas.

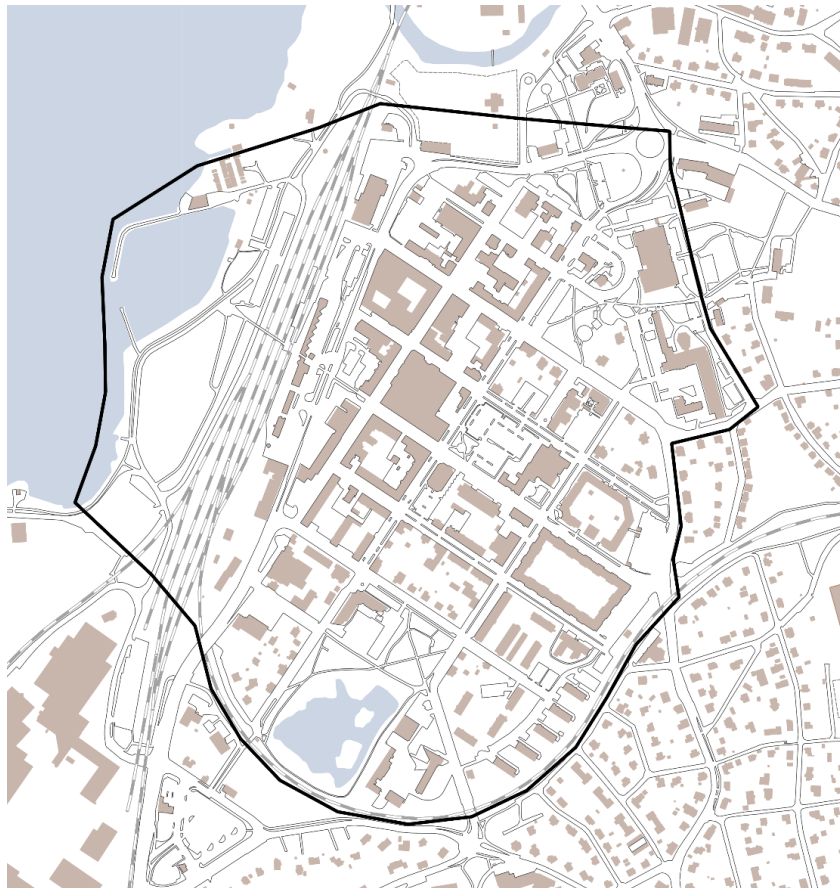
## 2 Områdesindelning

Ludvika kommun har delats in i tre olika områden: Ludvika stadskärna, Ludvika tätort och landsbygd. Detta då olika delar av kommunen har varierande förutsättningar gällande avstånd, kollektivtrafik, handel med mera. De tre områdena är som följer:

*Ludvika stadskärna* är området mellan Bergslagspendeln, sjön Väsman och Ludvika Ulrika kyrka (se karta nedan). Gränserna för stadskärnan är dock inte exakta och kan komma att förändras.

Området *Ludvika tätort* består av Ludvika tätort exklusive Ludvika stadskärna.

I området *Landsbygd* finns resterande omland i kommunen, inklusive kommunens resterande tätorter.



### 3 Parkeringstal för cykel

Cykelparkering är en viktig del av stadens infrastruktur, därför är det viktigt att parkeringarna är tillgängliga och har god standard. Det är av stor vikt att det går att parkera cykeln nära hemmet, oavsett var i kommunen bostaden finns.

Därför är parkeringstalen för flerbostadshus lika höga i hela kommunen.

Parkeringstalen för verksamheter skiftar dock beroende på vilket geografiskt område verksamheten är beläget inom.

Parkeringstalen är utformade som minimiantal, det vill säga ett minsta antal cykelparkeringsplatser som måste anläggas. Parkeringstalen kan inte påverkas upp eller ner av olika mobilitetstjänster. Talen redovisas i bruttoarea (BTA) vilket är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida.

Vid cykelparkeringsplatser ska det vara möjligt att låsa fast cykelns ram eller låsa in cykeln i ett stängt utrymme. Minst en fjärdedel av parkeringsplatserna ska ligga i nära anslutning till fastighetens entréer. Besöksparkering är inräknat i talen.

<b>Cykelparkering, BTA 1000 m<sup>2</sup> (Minimiantal)</b>	<b>Ludvika stadskärna</b>	<b>Ludvika tätort</b>	<b>Landsbygd</b>
Flerbostadshus	20	20	20
Kontor / Pendlarintensiv verksamhet	14	12	10
Handel / Besöksintensiv verksamhet	18	16	14

*När en byggnad består av både verksamheter och bostäder räknas de olika delarnas uppskattade BTA var för sig.*

### 4 Parkeringstal för bil

Det finns behov av bilparkering både vid bostäder och verksamheter. I Ludvikas stadskärna är marken attraktiv ur ett förtätningsperspektiv och det är inom detta område det finns större möjlighet att nyttja andra färdmedel än bil. Därför är parkeringstalen inom Ludvika stadskärna lägre än i de andra geografiska områdena. Det behövs oftast fler parkeringsplatser för besöksintensiva verksamheter än för verksamheter dit många arbetspendlar, därför är värdena för besöksintensiv verksamhet högre än för pendlarintensiv.

Parkeringstalen är utformade som utgångsvärden inom ett spann.

Utgångsvärdet kan påverkas upp eller ner av olika förutsättningar och mobilitetstjänster. Det krävs dock tydliga skäl ifall ett projekt ska ligga högre eller lägre än utgångsvärdet i spannet. Talen redovisas i bruttoarea (BTA) vilket

är summan av alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. Besöksparkering är inräknat i talen. Om antalet bilparkeringarna sänks från utgångsvärdet ställs högre krav på antalet cykelparkeringar och deras standard.

<b>Bilparkering, BTA 1000 m<sup>2</sup> (Utgångsvärde, spann)</b>	<b>Ludvika stadskärna</b>	<b>Ludvika tätort</b>	<b>Landsbygd</b>
Flerbostadshus	8 0-10	11 0-13	14 0-16
Kontor / Pendlarintensiv verksamhet	12 0-16	15 5-20	17 5-25
Handel / Besöksintensiv verksamhet	14 0-20	17 5-25	22 5-35

*När en byggnad består av både verksamheter och bostäder räknas de olika delarnas uppskattade BTA var för sig.*

#### 4.1 Räkneexempel

En byggherre vill bebygga en fastighet med ett flerbostadshus i Ludvika tätort på 3000 m<sup>2</sup> BTA. Detta innebär ett utgångsvärde på 33 bilparkeringsplatser. Byggherren vill dock bygga färre parkeringsplatser än så. Kommunen och byggherren kommer överens om att byggherren tecknar avtal om bilpool för fem år dit hyresgästerna automatiskt ansluts. Detta gör att parkeringstalet kan sänkas med maximalt 15 % från utgångsvärdet.

Byggherren beslutar sig för att även inrätta ett cykelgarage i markplan med lastlånecyklar, vilket innebär att parkeringstalet kan sänkas med ytterligare 10 %. Ifall kommunen och byggherren kommer överens om att utnyttja mobilitetstjänstens maximala möjliga påverkan på parkeringstalet skulle det innebära en minskning med 25 %, vilket motsvarar 8 parkeringsplatser. För fastigheten i fråga blir resultatet 25 parkeringsplatser.

## 5 Parkeringstal för småhus

Parkeringstalen är utformade som utgångsvärden inom ett spann. Utgångsvärdet kan påverkas upp eller ner av olika mobilitetstjänster, men värdet kan inte gå utanför spannet. Talen redovisas i antal parkeringsplatser per lägenhet. Detta tal gäller för alla småhus med gemensamhetsanläggning för parkering i hela kommunen, förutom i Ludvika stadskärna där motsvarande tal för flerbostadshus ska appliceras. Besöksparkering är inräknat i talen.

<b>Bilparkering, per lägenhet (Utgångsvärde, spann)</b>	<b>Hela kommunen, exklusive Ludvika stadskärna</b>
Småhus, gemensamhetsanläggning	1,6 0,5-1,8

## 6 Mobilitetstjänster

För att förändra antalet parkeringsplatser inom spannet för bilparkeringar kan mobilitetstjänster utnyttjas. Nedan listas ett antal exempel på olika mobilitetstjänster som går att använda sig av, samt deras möjliga påverkan på parkeringstalen.

Notera att detta endast är exempel på ett antal mobilitetstjänster, även andra mobilitetstjänster som inte räknas upp här kan påverka normen. Procenttalen ska inte rakt av summeras, utan måste vägas mot varandra.

Åtgärd	Möjlig påverkan på parkeringstal
Avtal om bil- och cykelpool för hyresgäster	Upp till -20 %
Förbättrade cykelfaciliteter	Upp till -15 %
Rum eller särskilda postfack för hemleveranser	-5 %
Avstånd till befintlig bilparkering från fastighetsentré kortare än 200 meter	Upp till -20 %
Avstånd till befintlig bilparkering från fastighetsentré kortare än 400 meter	Upp till -10 %
Avstånd till kollektivtrafikhållplats kortare än 200 meter	Upp till -10 %
Samutnyttjande med parkering som sker i större gemensamhetsanläggning	Upp till -10 %
Parkering som är öppen för allmänheten del av dygnet	Upp till -5 %
Grön resplan som del av bygglovshandlingen	Upp till -15 %

### 6.1 Bil- och cykelpool

En bil- och cykelpool innebär att flera personer samsas om en eller flera bilar och cyklar. Vanligast är bilpooler. Genom en bil- eller cykelpool behöver man inte äga en egen bil – som oftast står oanvänd – vilket innebär ett mer effektivt användande av både fordon, mark och resurser. Ifall åtgärd bil- eller cykelpool genomförs kan parkeringstalet reduceras med maximalt 20 %, ifall följande åtgärder vidtas:

- Fastighetsägaren ska teckna medlemskap för minst fem år i bil- eller cykelpool (eller starta sin egen) och avgiften för detta ska ingå i hyran/månadsavgiften.
- Bil- eller cykelpoolen ska finnas på plats redan vid inflyttandet.

- Utrymme ska säkras/reserveras om utfallet av bil- och/eller cykelpoolen inte faller väl ut eller om avtalsbrott sker. Fastighetsägaren åläggs att i efterhand anordna parkeringsplatser som representerar sänkningen av normen ifall uppföljning visar att efterfrågan på parkering inte minskat sedan bygglov erhållits.
- Redovisa plan för hur effektiv marknadsföring av poolen och dess förutsättningar ska ske innan inflyttning.
- Fastighetsägaren ansvarar för och redovisar en årlig uppföljning och utvärdering till kommunen under minst tre år efter införandet.

I de fall fastighetsägaren inte når upp till alla dessa krav blir reduktionen inte lika omfattande. En cykelpool kan ge maximalt 5 % reduktion av parkeringstalet.

## 6.2 Cykelfaciliteter

Förbättrade cykelfaciliteter inom fastigheten medger att parkeringsnormen sänks med upp till 15 %. För att nå upp till den högsta möjliga reduktionen krävs att flertalet av följande åtgärder genomförs:

- Cykelrum i gatuplan i direkt förbindelse med gatunätet och nära entré.
- Att minst 60 % av cykelparkeringarna är placerade inomhus eller konstruerade med väderskydd.
- Fast luftpump eller luftstation i anslutning till cykelparkeringarna.
- Reparationsrum med tillgång till verktyg.
- Ladduttag för elcykel.
- Automatiska dörröppnare för cykel.
- Möjlighet att låna lastcyklar eller cykelkärror.

Även andra åtgärder som förbättrar tillgängligheten för cykel kan bidra till större reduktion.

## 6.3 Hemleveranser

Att anordna rum eller särskilda postfack för hemleveranser inom fastigheten innebär att färre resor måste genomföras då varor anländer direkt till mottagaren, istället för att mottagaren måste bege sig ut för att införskaffa varor. Med en sådan lösning kan normen reduceras med 5 %.

## 6.4 Avstånd till bilparkering

Avståndet till befintliga parkeringsmöjligheter kan påverka normen både uppåt och neråt. Detta gäller både allmänna parkeringar med eller utan tidsgränser samt parkeringar på andra fastigheter som kan samutnyttjas.

Ifall avståndet till bilparkering från fastighetsentrén är kortare än 200 eller 400 meter kan parkeringstalet reduceras upp till 20 % respektive 10 % beroende på antalet parkeringsplatser, avstånd till platserna och platsernas standard.

### **6.5 Avstånd till kollektivtrafikhållplats**

Ifall avståndet till kollektivtrafikhållplats är kortare än 200 meter kan parkeringstalet reduceras med upp till 10 %, beroende på hur vältrafikerad hållplatsen är och hur bra pendlingsmöjligheter kollektivtrafiklinjerna erbjuder.

### **6.6 Samutnyttjande**

Att samutnyttja parkeringsplatser innebär att använda platserna för olika ändamål vid olika tider, vilket ger effektivare markanvändning. Samutnyttjande kan ske ifall efterfrågan på parkeringsplatser infaller vid olika tider och att platserna inte reserveras för en specifik målgrupp. Ifall samutnyttjande nyttjas kan parkeringstalet reduceras med upp till 10 %.

### **6.7 Öppen parkering för allmänheten**

Parkeringsplatser som är öppna för allmänheten en del av dygnet kan reducera parkeringstalet med upp till 5 %.

### **6.8 Grön resplan**

En grön resplan syftar till att få fler personer inom en verksamhet att cykla, gå eller åka kollektivt till och från arbetet. Att göra en resevaneundersökning inom verksamheten synliggör i vilken grad personalen använder olika färdmedel. Detta arbete ska leda fram till konkreta åtgärder för att underlätta för fler att cykla, gå och åka kollektivt. Efter åtgärderna har genomförts ska de utvärderas genom att en ny resevaneundersökning genomförs. En grön resplan bifogas med bygglovshandlingarna och kan reducera parkeringstalet med upp till 15 %.