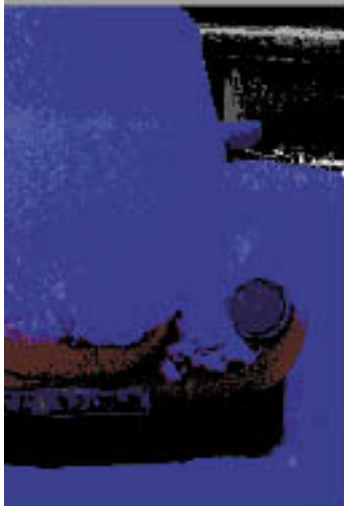




TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret

Kommuneplanens arealdel 2007-2018

Krav til parkering Veileder



Forord

Denne veilederen supplerer og utdyper bestemmelser og retningslinjer om parkeringskrav som ble vedtatt av Trondheim bystyre i kommuneplanens arealdel 2007-2018. Veilederen kan brukes ved utforming av planer og tiltak og i saksbehandlingen av disse. Det vises for øvrig til høringsdokument til kommuneplanens arealdel for en grundigere drøfting og begrunnelse.

Parkeringskravene har hjemmel i plan- og bygningslovens § 69 og erstatter tidligere kommunal vedtekter til denne lovparagrafen.

Krav til parkering på egen grunn utløses av tiltak som er søknadspliktige etter denne loven. Veilederen omhandler derfor ikke kommunens retningslinjer for parkering på kommunale gater og veger som forbudssoner, soneparkeringsordning, parkeringsavgifter og liknende.

Byplankontoret desember 2007

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

INNHOLDSFORTEGNELSE

Forord.....	2
INNLEDNING	4
1. Begrense trafikkøkning gjennom restriksjoner på bilparkering og krav om sykkelparkering .	4
2. Økonomisere med næringsarealene gjennom restriksjoner på overflateparkering	4
3. Forhindre uønsket parkering på offentlige veger og gater.....	4
PARKERINGSKRAV I KOMMUNEDELPLANENS AREALDEL.....	5
Retningslinje 2.4.6.....	5
§ 7.1 Parkeringskrav (juridisk bindende bestemmelser).....	5
LOVGRUNNLAG, VIRKEOMRÅDE, DEFINISJONER.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Hjemmel.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Virkeområde	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Definisjoner.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
PARKERING FOR BIL	7
Parkeringskrav for øvrige arealbruksformål.....	7
Lokalisering og regulering av nye parkeringsanlegg	10
PARKERING FOR SYKKEL.....	10
PARKERINGSPLAN	Feil! Bokmerke er ikke definert.
VARELEVERING	Feil! Bokmerke er ikke definert.
AVVIK FRA KRAVENE	11

INNLEDNING

Kommunens hjemmel til å kreve parkeringsplasser avsatt på egen grunn i utbyggingssaker, ligger i plan- og bygningslovens § 69. Det er overordnede hensyn til reduksjon i energiforbruk og CO2 utslipp, og lokale hensyn til reduksjon av luftforurensing, støy og trafikkfare samt bedre tilgjengelighet for miljøvennlig transport, som ligger til grunn for parkeringspolitikken. Målsettingene med parkeringskravene er primært å forhindre en uønsket trafikkøkning som følge av for mange og for lett tilgjengelige parkeringsplasser. Det er også viktig å sørge for at parkeringsplasser på bakken ikke tar opp areal for framtidig næringsutbygging. Og det er også viktig å sørge for tilstrekkelig parkeringsdekning på egen grunn slik at det ikke oppstår uønsket parkering på offentlig areal. Det er derimot ikke noe hovedanliggende for kommunen å tilfredsstille den enkelte innbyggers, arbeidstakers eller boligkjøpers behov for eller ønske om parkering ved bolig eller arbeidsplass.

1. Begrense trafikkøkning gjennom maksimalkrav for næringsparkering og minimumskrav om sykkelparkering

Et viktig virkemiddel for å begrense biltrafikkøkningen, særlig i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere, syklistene og et tilstrekkelig kollektivtilbud, er å begrense mulighetene for arbeidsreiseparkering og også parkering til forretninger. Også i områder med begrenset vegkapasitet med dårlig framkommelighet for biltrafikk, er en stram parkeringspolitikk et nødvendig virkemiddel. I kommuneplanens arealdel er det derfor vedtatt maksimalkrav for Indre og Midtre sone for kontorformål og for samtlige soner for forretningsformål, og vedtatt nye minimumskrav for sykkelparkering for både bolig-, kontor- og forretningsformål.

2. Økonomisere med næringsarealene med restriksjoner på overflateparkering

Trondheim kommune har begrenset areal for fremtidig næringsutvikling. Foruten å legge til rette for nytt areal, er det viktig å bygge ut arealene slik at utnyttelsen blir best mulig. Bestemmelsen om et maksimumstak på overflateparkering ved næringsetablering vil både begrense en slik uheldig nedbygging og vil også bidra til å jevne ut konkurransforholdet mellom næringslokalisering i de ulike delene av byen.

3. Forhindre uønsket parkering på offentlige veier og gater

For øvrige byggeformål skal det etableres tilstrekkelig med parkeringsplasser for biler og sykler på egen grunn i samsvar med vedtatte minimumsnormer, slik at det ikke oppstår større problemer med fremmedparkering. Fremmedparkering i gater og veier der parkeringsadgangen ikke er regulert, medfører problemer for nærmiljøet i form av økt trafikk og vanskeligere parkeringstilgjengelighet, og kan gi vanskeligere vegvedlikehold særlig om vinteren. Trafikksikkerheten blir dårligere og barns skoleveg mer utrygg. I områder med sonerparkering vil ny bebyggelse uten parkering på egen grunn føre til større press på parkeringstilbudet for brukerne av den eldre bebyggelsen. Det er disse hensynene som ligger til grunn for at minimumskravet for boliger er opprettholdt i alle sonene og for næringsbebyggelsen i ytre sone.

PARKERINGSKRAV I KOMMUNEDELPLANENS AREALDEL

Retningslinje 2.4.6

For å begrense biltrafikkøkningen i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikanter og motvirke uønskede virksomhetsetableringer, skal mulighetene for arbeidsreiseparkering og parkering til forretninger begrenses gjennom maksimalnormer og gjennom restriksjoner på overflateparkering.

For å unngå problemer med uønsket parkering i offentlige gater, skal det etableres tilstrekkelig med parkeringsplasser for biler og andre motorkjøretøy samt sykler på egen grunn. Parkeringsadgangen på offentlige gater skal reguleres for å sikre tilgjengeligheten for prioriterte grupper som besøkende og forflytningshemmede.

Dersom det ikke er tilstrekkelig areal for å oppfylle begge kravene, skal areal til uterom prioriteres foran areal til parkering.

Dersom kravet fravikes skal det i en parkeringsplan redegjøres for konsekvenser for omgivelsene og foreslås eventuelle avbøtende tiltak.

Plasseringen av parkeringsplassene og fordelingen mellom de ulike kategoriene plasser for biler og sykler skal vises på en egen parkeringsplan som skal følge søknad om plan eller tiltak. Det bør settes av en nødvendig andel min 5 % til parkering for forflytningshemmede og en tilstrekkelig andel plasser for besøkende.

For øvrig bør kommunens veileder for parkering legges til grunn for utformingen.

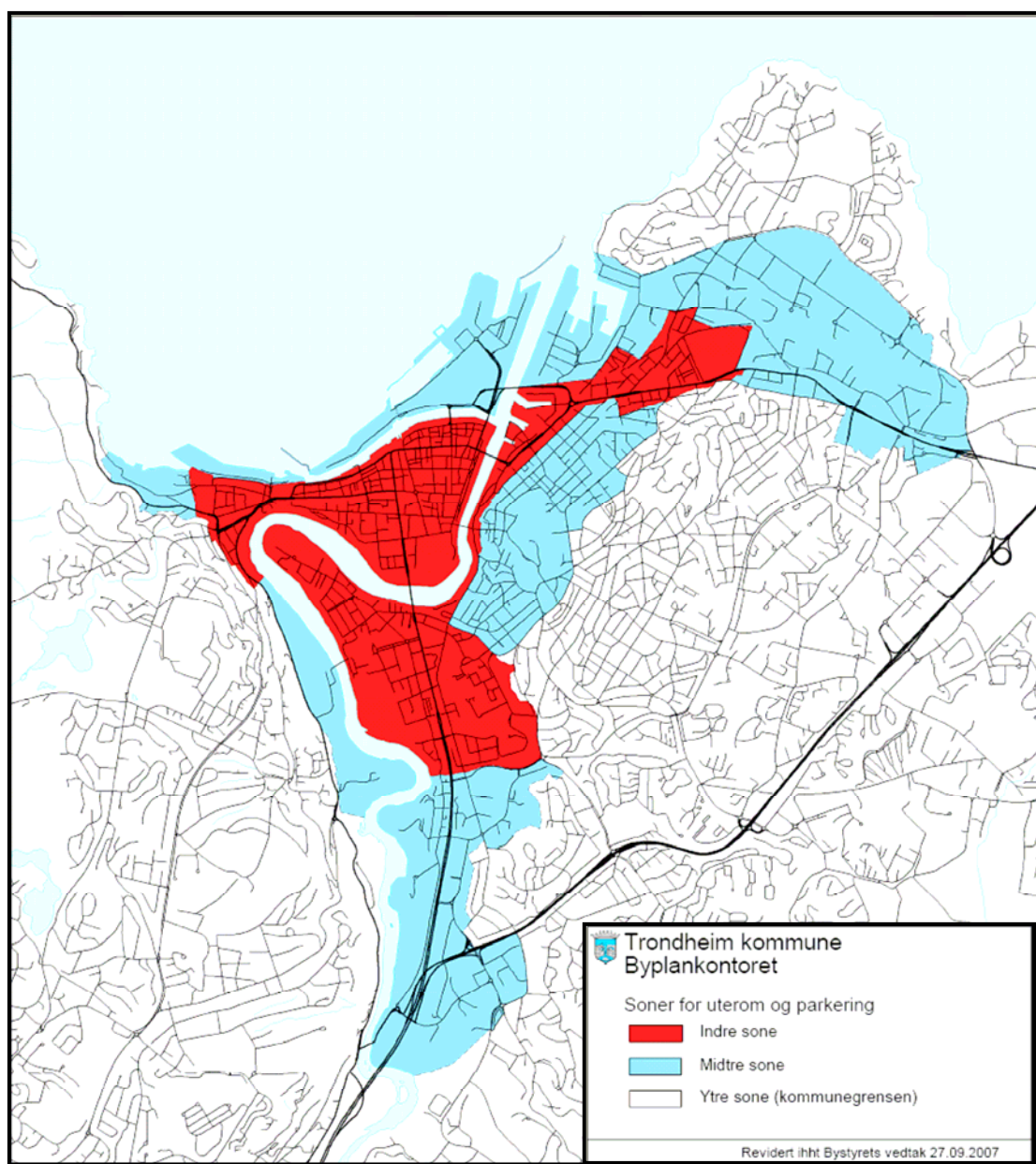
§ 7.1 Parkeringskrav (juridisk bindende bestemmelser)

I arealplaner og i bygge- og delesaker skal det avsettes plass for biler og sykler på egen grunn i samsvar med følgende norm i samsvar med den soneavgrænsingen som er angitt på plankartet (vist på figur1):

Arealkategori	Grunnlag per	Antall parkeringsplasser					
		Indre sone		Midtre sone		Ytre sone	
		Bil	Sykkel	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
Bolig	70 m ² BRA eller boligenhet	Min 0,5	Min 1,5	Min 1	Min 1,5	Min 1,5	Min 2
Kontor	100 m ² BRA	Maks 0,75	Min 1,0	Maks 1,0	Min 0,7	Min 1,5	Min 0,7
Forretning	100 m ² BRA	Maks 2,0	Min 2,0	Maks 2,0	Min 1,0	Min - maks 2 – 4	Min 0,7

Ved utbygging til kontorformål, herunder undervisning og forskning, kan maksimalt inntil 15% av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå. Tilsvarende kan det for utbygging til forretningsformål, herunder handels- og servicevirksomheter, maksimalt avsettes 25% av tomtearealet til parkering på terrengnivå. Bestemmelsen gjelder ikke utbygging med færre enn 10 parkeringsplasser.

Kommunen kan godkjenne at plassene helt eller delvis blir anlagt i rimelig nærhet utenfor egen eiendom. Det skal i så fall settes vilkår om tinglyst avtale på leieforholdet.



Figur 1 soneavgrensing

PARKERINGSKRAV FOR ØVRIGE AREALBRUKSFØRMÅL

Beregningsgrunnlag

Noen arealbruksformål har stor variasjon i måten som arealet utnyttes på. For disse er antall årsverk lagt til grunn som beregningsgrunnlag i stedet for areal. Utbygger må da gi et begrunnet anslag på sannsynlig antall årsverk som virksomheten vil romme. Ved tvil kan plan- og bygningsmyndighetene fastsette et antall årsverk som er vanlig/rimelig for tilsvarende virksomhet. Dette må begrunnes ved henvisning til litteratur eller konkrete eksempler for tilsvarende virksomhet.

Parkeringsnormer for bil

For annen arealbruk må det utøves et faglig skjønn på bakgrunn av bestemmelsene og retnings-linjene. Nedenfor følger en tabell med anbefalte parkeringskrav for annen nærings-virksomhet og offentlige formål. Disse bygger på Oslo kommunes parkeringsnorm og følger opp den restriktive linjen for arbeidsplassparkering i Trondheim kommune. Tallene for skoler og barnehager er avklart med rådmannens fagstab.

Arealbruk	Grunnlag bilparkeringsplass pr:	Indre sone maks	Midtre sone min-maks	Ytre sone min-maks
Industri og verksted	100m ² BRA	0,15	0,05-0,4	0,3-0,8
Mosjonslokaler	100m ² BRA	0,1	0,03-0,2	0,15-0,6
Hotell	10 rom	2	1-3	4-10
Restaurant	10 seter	1	0-1	1-7
Bensinstasjon, service	10 årsverk	2	3-8	6-13
Gatekjøkken	10 årsverk	1	0-2	5-9
Videregående skole, høyskole, universitet	10 årsverk	1	0-2	2-8
Barne- og ungdomsskole	10 årsverk	2*	2-6	5-8
Barnehage	72 storbarns- ekvivalenter	2	4-8	6-12
Kino, teater	10 seter	0	0	0,1-0,5
Idrettsanlegg	10 tilskuerplass	0	0	0,1-0,5
Kirke, andre forsamlingslokaler	10 seter	0	0-0,5	1-6
Sykehjem**	10 senger	1	1-2	2-4
Bilverksted	10 årsverk	2	3-8	6-13

*Hver skole bør ha minimum 2 tilgjengelige plasser, hvorav en stor plass (4,5 x 6,0 m).

** Sykehjem med for eksempel hjemmetjenester, må ha plasser i tillegg til normen.

Parkeringsnormer for sykkel

Normene bygger på Oslos parkeringskrav for sykler.

Arealbruk	Grunnlag sykkelparkeringsplass pr:	Indre sone min.	Midtre sone min.	Ytre sone min.
Industri og verksted	100m ² BRA	0,2	0,2	0,2
Mosjonslokaler	100m ² BRA	0,4	0,4	0,3
Hotell	10 rom	2	2	1
Restaurant	10 seter	2	2	1
Bensinstasjon, service	10 årsverk	2	2	1
Gatekjøkken	10 årsverk	2	2	2
Videregående skole, høyskole, universitet	10 årsverk	48	48	48
Barneskole	10 årsverk	20	20	20
Barnehage	72 storbarns- ekvivalenter	2	2	2
Kino, teater	10 seter	2	2	2
Idrettsanlegg	10 tilskuerplass	2	2	1
Kirke, andre forsamlingslokaler	10 seter	2	2	1
Sykehjem	10 senger	2	2	1
bilverksted	10 årsverk	2	2	1

REGULERING OG UTFORMING AV PARKERINGSPLASSER

Reguleringsformål

Parkeringsplasser kan enten reguleres i reguleringsplan som del av den egne byggetomta, dvs innenfor nærings- eller boligformålet, som fellesområde for flere eiendommer, som egen næringseiendom eller som et offentlig parkeringsanlegg. Siden kommunens restriktive parkeringspolitikk omfatter arbeidsplassparkering, ikke boligparkering, er det svært viktig at eiendomsretten til boligparkeringen sikres juridisk i saker med kombinerte arealbruksformål.

Parkeringsanlegg regulert som egen næringseiendom.

Parkeringsanlegg som er regulert til egen næringseiendom gir rett til fradeling og salg av denne. Dersom parkeringsanlegget skal betjene bestemte boliger og næringsbygg, er det viktig at det i fradelingsaken sikres at parkeringsrettigheten for boligene ivaretas i driftsfasen, slik minimumskravet forutsetter. Dette kan ofte være vanskelig å ivareta i plan- og byggesaken. Regulering av felles parkeringsanlegg til egen næringseiendom bør en derfor være tilbakeholden med.

Offentlig tilgjengelig parkeringsanlegg

Parkeringsplasser som skal være offentlig tilgjengelige skal reguleres til offentlig formål. Det er ikke lovlig med reguleringsbestemmelse til et privat byggeområde om at plassene skal være offentlig tilgjengelige. Når det i reguleringsplan eller parkeringsplan til et byggeområde bestemmes at plasser skal være tilgjengelig for besøkende vil det kun gjelde for besøkende til bebyggelsen som anlegget er en del av.

Parkeringsanlegg under terreng

Parkeringsanlegg under terreng skal være vist med stiptet linje på plankart. Under terreng betyr at vegg ikke kan stikke opp mer enn 0,5 meter over ferdig planert terreng, jf beregningsreglene i teknisk forskrift og veilederen Grad av utnytting. Dersom vegg stikker høyere opp skal anlegget være vist som bygning. Nedkjøringsramper bør fortrinnsvis plasseres inne i eller langs med bygning.

Ny gateparkering

Kommunen fraråder i utgangspunktet å regulere ny bilparkering på offentlig gate i utbyggingssaker. Gateparkering på offentlig grunn skal ikke erstatte parkeringskravet i en utbyggingssak, kun komme i tillegg. Gateparkering kan medføre vanskelige driftsforhold og kan svekke trafikksikkerheten. Uansett skal det ikke tillates ny gateparkering på hovedveger. Ny gateparkering bør fortrinnsvis anlegges i Indre og Midtre sone og på øvrige veger der trafikkmengden ikke overstiger 1500 ÅDT og det er lite gang- og sykkeltrafikk og ikke skoleveg.

Lokalisering og utforming av plassene

Plassering utenfor tomta

Parkeringsnormen skal sikre at det etableres nødvendig parkering på egen grunn. Alternativt kan parkeringen anlegges annet sted i rimelig gangavstand, maks 200 meter, dersom det angis tilstrekkelige grunner for dette og det foreligger en tinglyst leieerklæring på rettigheten til å parkere. Det er i utgangspunktet ikke anledning til å henvise parkeringsbehovet til offentlige gater og offentlige eller allment tilgjengelige parkeringshus. I så fall må det legges fram en grundig vurdering av konsekvensene blant annet for driftsforholdene og kapasiteten på disse anleggene på lang sikt.

Parkering skal fortrinnsvis etableres i egne anlegg for dette, på parkeringsplasser og i parkeringshus eller garasjer. Besøksparkering bør lokaliseres slik at den er lett tilgjengelig for aktuelle besøkende.

Detaljutforming av parkeringsanlegg bør skje i henhold til håndbok 017 fra Statens Vegvesen. Den finnes på vegvesenets hjemmeside på internett, se kapittel om parkering.

Bruken av parkeringsplassene

Hvordan plassene i et privat parkeringsanlegg brukes og forvaltes av utbyggere og andre, er privatsrettslige forhold som er kommunen uvedkomne. Storstilt utleie av parkeringsplasser til andre kan defineres som næringsvirksomhet som er søknadspliktig bruksendring. Kommunen anbefaler at parkeringsanlegg i tett bebyggelse eies av

boligsameier og borettslag og brukes i fellesskap, uten øremerkede plasser da dette gir mest fleksible bruk av plassene.

Parkeringsplasser for forflytningshemmede

Minst 5 % av plassene skal lokaliseres og utformes slik at de er særlig egnet for forflytningshemmede. En slik plass bør være minst 4,5 x 6,0 meter. Det vises for øvrig til Trondheim kommunes veileder for utforming av publikumsbygg.

Parkeringsplasser for motorsykkel, moped og scooter

Motorsykler, moped og scooter kan nytte parkeringsplasser for biler. De fleste sykler kan parkere vinkelrett på langsgående plasser for biler. Store motorsykler må i så fall parkere på skrå. For øvrig kan det planlegges og bygges egne særskilte parkeringsplasser for motorsykkel, moped og scooter.

Sykkelparkering kan anlegges ulike steder, for eksempel i kjeller, på terreng i sportsbod eller i fellesbod. Sykkelplasser bør ha stativ slik at sykkelen kan låses fast. Det skal være lett atkomst til sykkelparkeringen slik at sykkelen blir enkel å bruke i hverdagen. Atkomsten bør være bred nok og uten trapper. Virksomheter bør fortrinnsvis ha sykkelplasser nær inngangspartiet for besøkende.

Bebyggelsens eget behov for sykkelparkering skal normalt ikke henvises til offentlig gate. Statens vegvesens håndbok 233, Sykkelhåndboka, (se internett) viser anbefalte sykkelparkeringsnormer som avviker noe fra Trondheim kommunes minimumsnorm. Sykkelhåndboka viser også utforming og dimensjonering av sykkelparkeringsplassene.



Figur 2 Innendørs sykkelparkering i to etasjer

PARKERINGSPLAN

Parkeringsplanen skal bestå av et detaljert kart eller en plantegning som viser hvor parkeringsplassene er lokalisert og hvor parkeringsplassene for de ulike brukskategoriene er spesifisert. Med brukskategorier menes besøkparkeringsplasser, plasser for forflytningshemmede, parkering for boliger, for kontor osv. og for sykler. Det skal redegjøres for planlagt sambruk. Parkeringsplanen skal vise hvordan parkeringskravene, dvs. retningslinjer og bestemmelser, er oppfylt i saken og beskrive og begrunne eventuelle avvik.

Besøkparkeringsplasser inngår i parkeringskravene og bør utgjøre minimum 2% av det totale antallet, avhengig av bebyggelsens bruk. **Varemottak** inngår ikke i parkeringskravene. Areal til varemottak kommer derfor i tillegg i alle sonene. Enhver bedrift, uavhengig av lokalisering, skal i utgangspunktet avsette plass til varelevering på egen grunn tilpasset virksomhetens behov.

Sambruk innebærer at to eller flere virksomheter benytter de samme plassene fordi de brukes til ulike tider. Hensikten med sambruk er først og fremst å spare areal og kostnader. Ved sambruk mellom næringsformål og boliger skal retten til boligparkeringen sikres juridisk og gis førsterett. Dette fordi kommunens mål om en restriktive arbeidsplassparkering ikke skal uthules. Sambruk som innebærer reduksjon av minimumskravene kan godkjennes dersom alle brukere er lokalisert i samme bygning eller samme eiendom, eller det foreligger tinglyste erklæringer om felles bruk av plassene. På grunn av lange åpningstider er det i dag det relativt liten sambruksgevinst mellom forretninger og annen bruk. Parkeringsplassene bør ikke ligge lenger unna enn 200 meter fra virksomheter eller boliger. Sambruk kan erfaringsmessig redusere parkeringsbehovet med ca 10% mellom boliger og kontor.

AVVIK FRA PARKERINGSKRAVENE

Parkeringskravene skal legges til grunn for utarbeiding av alle plan- og byggesaker. Bruken av uteområdene skal imidlertid vurderes helhetlig. Uteopphold og særlig lekeplasser for barn, skal prioriteres foran anlegg med nye parkeringsplasser for bil dersom utearealet på grunn av stedlige og andre uomgjengelige forhold er for knapt for å oppfylle begge kravene. Dette kan gjelde for eksempel bruksendringer fra næring til bolig i antikvarisk bebyggelse. Men det må alltid vurderes om selve tiltaket er riktig utformet dersom normene ikke kan oppfylles.

Dersom det foreligger særskilt grunn kan normene fravikes i reguleringsplan eller byggesak. Forslag om avvik skal begrunnes i søknaden. Ikke permanente tiltak som medlemskap i bildeleordning vil vanligvis ikke være akseptabel grunn på grunn av usikkerhet om stabiliteten av tiltaket. Kommunen kan kreve at konsekvensene av avviket for parkeringspolitikken og for eventuelt tredje part, utredes av forslagstiller. Konsekvenser for tredjepart kan være fare for fremmedparkering i boligater eller på private eller offentlige parkeringsplasser i nærheten. Dersom avviket får slike konsekvenser for omgivelsene kan kommunen avslå forslaget, eventuelt kreve at det iverksettes avbøtende tiltak, for eksempel krav om samtidig parkeringsregulering i tilstøtende gater.