



TRONDHEIM KOMMUNE

# Krav til parkering - veileder

Kommuneplanens arealdel 2012-2024  
Vedlegg 15





# Forord

Denne veilederen supplerer og utdyper bestemmelser og retningslinjer om parkeringskrav gitt ved kommuneplanens arealdel 20012-2024. 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 § 11-9 og erstatter tidligere kommunal vedtekter til den eldre plan- og bygningsloven av 1985 § 69.

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.

04.12.2012

Einar Aassved Hansen

Kommunaldirektør



Ann-Margrit Harkjerr

Byplansjef



# Innhold

Forord	3
Innledning	6
1. Begrense trafikkøkning gjennom restriksjoner på bilparkering og krav om sykkelpark.	6
2. Økonomisere med næringsarealene gjennom restriksjoner på overflateparkering	6
3. Forhindre uønsket parkering på offentlige vegger og gater	6
Parkeringskrav i kommunedelplanens arealdel	7
Parkeringskrav for øvrige arealbruksformål	9
Beregningsgrunnlag	9
Parkeringsnormer for bil	11
Parkeringsnormer for sykkel	11
Regulering og utforming av plassene	11
Reguleringsformål	11
Parkeringsanlegg regulert som egen næringseiendom.	11
Offentlig tilgjengelig parkeringsanlegg	12
Parkeringsanlegg under terreng	12
Ny gateparkering	12
Lokalisering og utforming av plassene	12
Plassering utenfor tomta	12
Bruken av parkeringsplassene	13
Parkeringsplasser for forflytningshemmede	13
Parkeringsplasser for motorsykkel, moped og scooter	13
Parkeringsplan	14
Varelevering	14
Avvik fra kravene	14

# Innledning

Kommunens hjemmel til å kreve parkeringsplasser avsatt på egen grunn følger av plan- og bygningsloven 28-7. Hensyn som reduksjon i energiforbruk og CO2-utslipp, reduksjon av luftforurensing, støy og trafikkfare, samt bedre tilgjengelighet for miljøvennlig transport ligger til grunn for parkeringspolitikken.

Målsettingen med parkeringskravene er primært å forhindre 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 utbygging. Tilstrekkelig boligparkering på egen grunn er viktig for å unngå uønsket parkering på offentlig areal. Det er derimot ikke noe hovedanliggende for kommunen å tilfredsstille den enkelte 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 redusere biltrafikkøkningen, særlig i områder med god tilgjengelighet for fotgjengere, syklistene og et tilstrekkelig kollektivtilbud, er å begrense mulighetene for arbeidsreiseparkering og 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, samt nye minimumskrav for sykkelparkering for 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. Bestemmelsene §§14.3 og 14.4, som setter et maksimalt tak på overflateparkering ved næringsetablering, vil både begrense en uheldig nedbygging og 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 krav, 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 dårligere 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 beboerne i den eldre bebyggelsen.

# Parkeringskrav i kommuneplanens arealdel

## Bestemmelser og retningslinjer for parkering i KPA 2012

### 14. Parkering

**§ 14.1** Det skal avsettes plass for biler og sykler på egen grunn i samsvar med soneavgrensning vist på figur 1. Soneavgrensningen fremgår også som bestemmelsesområde på plankartet.

**Kommunens veileder for parkering** skal legges til grunn for utformingen.

Plasseringen og fordelingen mellom plasser for biler og sykler skal vises på en egen parkeringsplan som skal følge planforslag eller søknad om tiltak. Dersom parkeringskravet fravikes, skal det i en parkeringsplan gjøres rede for konsekvensene for omgivelsene og hvilke avbøtende tiltak som gjennomføres.

#### Krav til antall parkeringsplasser for bil

Arealkategori	Grunnlag pr. parkeringsplass	Midtbyen	Indre sone	Midtre sone	Ytre sone
Bolig	70 m2 BRA el. boenhet		Min 0,5	Min 0,8	Min 1,2
Kontor	100 m2 BRA	Maks 0,25	Maks 0,5	Min - Maks 0,5 - 1	Min - Maks 1 - 2
Forretning og service	100 m2 BRA	Maks 1	Maks 1,25	Min - Maks 1 - 1,5	Min - Maks 1,5 - 4

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

Boligparkering bør samles og plasseres ved inngang til felt. Atkomst til boliger skal være mest mulig bilfri, utenom nyttetransport.

#### Krav til antall parkeringsplasser for sykkel

Arealkategori	Grunnlag pr. parkeringsplass	Midtbyen	Indre sone	Midtre sone	Ytre sone
Bolig	70 m2 BRA el. boligenhet	Min 2	Min 2	Min 2	Min 2
Kontor	100 m2 BRA	Min 2	Min 2	Min 1,75	Min 1,5
Forretning og service	100 m2 BRA	Min 2	Min 2	Min 1,5	Min 1

*Sykkelparkering kan anlegges i kjeller, på terreng i eller i fellesbod. Virksomheter skal fortrinnsvis ha lett tilgjengelige sykkelplasser for besøkende nær inngangspartiet og under tak.*

**§ 14.2** Ved utbyggingsprosjekter over 30 boliger eller over 2000 m<sup>2</sup> BRA for kontor/forretning skal det tilrettelegges for ladestasjoner for elbil.

**§ 14.3** Ved utbygging til kontorformål, herunder undervisning og forskning, med flere enn 7 parkeringsplasser, kan maksimalt 15 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå. I avlastningssentrene (områdene med sentrumsformål på Tiller, Lade og Leangen/Rotvoll) tillates ikke parkering på terrengnivå.

**§ 14.4** Ved utbygging til forretnings- og serviceformål med flere enn 7 parkeringsplasser skal maksimalt 20 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå.

**§ 14.5** Det skal settes av minimum 5 % parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne.

**§ 14.6** Ved offentlige anlegg for tjenesteyting skal det avsettes tilstrekkelig med besøksparkering, inkludert plasser for bringing og henting av barn i barnehager og skoler. Det skal som hovedregel ikke anlegges parkering for ansatte.

*Unntatt er:*

*Maksimalt 2 parkeringsplasser for ansatte med nedsatt bevegelsesevne.*

*Parkeringsplasser for ansatte som jobber utenom vanlig arbeidstid – kveld, natt og helger.*

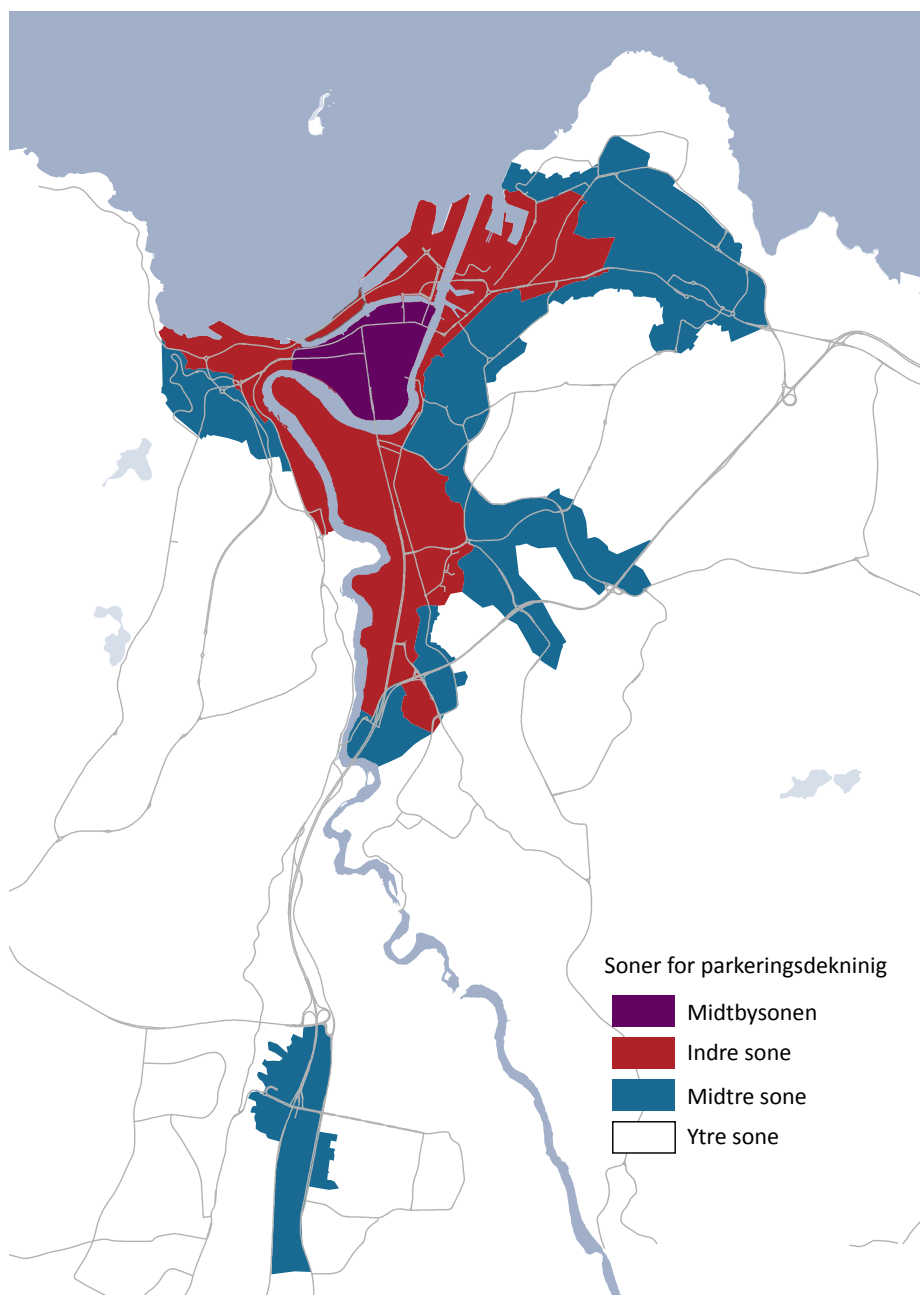
*Parkeringsplasser for ansatte ved anlegg som ligger utenfor områder med kollektivdekning.*

**Ved helse- og velferdssentre gjelder følgende retningslinjer:**

*For beboere på sykehjem skal det anlegges for 0,1 parkeringsplasser per boenhet*

*For beboere i omsorgsboliger skal det anlegges 0,1 - 0,5 parkeringsplasser per boenhet*





Figur 1. Soner for parkeringsdekning.

## Parkeringskrav for øvrige arealbruksformål

### Beregningsgrunnlag

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

## Parkeringsnormer for bil

For arealbruk som ikke er særskilt nevnt i bestemmelsene eller retningslinjene må det utøves skjønnt. Nedenfor er en tabell med anbefalte parkeringskrav for annen næringsvirksomhet og offentlige formål. Disse bygger på Oslo kommunes parkeringsnorm og følger opp den restriktive linjen for arbeidsplassparkering i Trondheim kommune.

Arealbruk	Grunnlag bilverksterings- plass pr:	Indre sone maks	Midtre sone min-maks	Ytre sone min-maks
Industri og verksted	100m <sup>2</sup> BRA	0,15	0,05-0,4	0,3-0,8
Mosjonslokaler	100m <sup>2</sup> 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 sykkelparkerings- plass pr:	Indre sone min.	Midtre sone min.	Ytre sone min.
Industri og verksted	100m2 BRA	0,2	0,2	0,2
Mosjonslokaler	100m2 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 byggetomta, dvs innenfor nærings- eller boligformålet, som fellesområde for flere eiendommer, som egen næringseiendom eller som et offentlig parkeringsanlegg. Det er svært viktig at rettighet til boligparkering sikres juridisk i saker med kombinerte arealbruksformål.

### Parkeringsanlegg regulert som egen næringseiendom.

Parkeringsanlegg som er regulert som egen næringseiendom gir mulighet for fradeling og salg. Dersom parkeringsanlegget skal betjene bestemte boliger og næringsbygg, er det viktig at det i fradelingsaken sikres at parkeringsrettigheten for boligene ivaretas slik minimumskravet opprettholdes.

## Offentlig tilgjengelig parkeringsanlegg

Parkeringsplasser som skal være offentlig tilgjengelige skal reguleres til offentlig formål. Det er ikke mulig å angi at parkeringsplassene til et privat byggeområde skal være offentlig tilgjengelige. Når det i reguleringsplan eller parkeringsplan 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 stiplet 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. Ved beregning av kravet skal hver plass beregnes med et areal på 18 m<sup>2</sup>.

## Ny gateparkering

Kommunen fraråder i utgangspunktet ny bilparkering på offentlig gate. Gateparkering på offentlig grunn skal ikke erstatte parkeringskravet, men kun komme i tillegg. Gateparkering kan medføre vanskelige driftsforhold og kan svekke trafikksikkerheten. Det skal 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, der det er lite gang- og sykkeltrafikk og ikke skoleveg.

# Lokalisering og utforming av plassene

## Plassering utenfor tomte

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

Detaljutforming av parkeringsanlegg bør skje i henhold til håndbok 017 fra Statens Vegvesen.

## Bruken av parkeringsplassene

Hvordan plassene i et privat parkeringsanlegg brukes og forvaltes, er privatrettslige forhold som er kommunen uvedkommende. Storstilt utleie av parkeringsplasser 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 fleksibel bruk av plassene.

## Parkeringsplasser for forflytningshemmede

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

## Parkeringsplasser for motorsykkel, moped og scooter

Det bør planlegges og anlegges 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 for besøkende nær inngangspartiet.

Bebyggelsens eget behov for sykkelparkering skal normalt ikke henvises til offentlig gate. Statens vegvesens håndbok 233, Sykkelhåndboka, viser 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.

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 og liknende vil ikke være akseptabel grunn på grunn av usikkerhet om stabiliteten av ordningen. 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.

Uteopphold og særlig lekeplasser for barn, skal ved vurdering av dispensasjon eller avvik prioriteres foran parkeringsplasser for bil, dersom forholdene ikke gjør det mulig å oppfylle begge kravene. Dette kan for eksempel gjelde saker med bruksendring fra næring til bolig i antikvarisk bebyggelse. Det må imidlertid alltid vurderes om selve tiltaket er riktig dimensjonert dersom normene ikke kan oppfylles.