



TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjielte

Kommuneplanens arealdel 2022-2034

Parkering

Veileder til parkering



**Revidert
mars 2026**



Forord

Denne veilederen supplerer og utdyper bestemmelser og retningslinjer om krav til parkering gitt i kommuneplanens arealdel 2022-2034 (KPA). Veilederen kan brukes ved utforming av planer og tiltak og i saksbehandlingen av disse.

Kommunens hjemmel til å stille krav til parkeringsplasser følger av plan- og bygningsloven §§ 11-9 og 12-7. Krav, retningslinjer og anbefalinger til parkering er satt på grunnlag av kommunens overordnede mål i Trondheimpløftet, kommuneplanens samfunnsdel 2020-2032. Hensyn som reduksjon i personbiltransporten, lavere klimagassutslipp, tilgjengelighet for de med behov og effektiv arealbruk ligger til grunn for parkeringspolitikken.

Veilederen omhandler ikke kommunens retningslinjer/strategier for parkering på kommunale gater og veger, som forbudssoner, soneparkeringsordninger, parkeringsavgifter og liknende.

Veilederen var på høring som del av ny KPA i mars 2023. Det var ingen konkrete innspill til parkeringsveilederen. Parkeringsbestemmelsene ble endret i sluttbehandlingen av KPA. Parkeringsveilederen er tilpasset vedtatte bestemmelser og justert på enkelte punkt etter høring:

- Tydeliggjøring og forkorting av tekst.
- Tillegg om beregning av grunnlag for parkeringsdekning og beskrivelse av skillet mellom ulike typer parkering.

Veilederen erstatter “Krav til parkering - veileder”, vedtatt 04.12.2012.

Trond Grønli Åm
byråd byutvikling



TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjielte

Ragna Fagerli
byplansjef

Innhold

1 - Innledning	4
Prinsipper for parkering	4
2 - Krav til antall parkeringsplasser	6
Bestemmelser og retningslinjer om antall parkeringsplasser i KPA 2022-2034	6
Hvilken parkering er omfattet av parkeringskravene i KPA	7
Grunnlag for beregning av parkeringsdekning	8
Fastsetting av antall parkeringsplasser i reguleringsplan	8
Fastsetting av antall parkeringsplasser i byggesak	9
3 - Utforming og plassering av parkeringsplasser	11
Bestemmelser og retningslinjer om utforming og plassering av parkeringsplasser i KPA 2022-2034	11
Plassering og utforming av parkeringsplasser for bil	12
Plassering og utforming av sykkelparkering	15
4 - Parkeringsnorm for formål som ikke inngår i parkeringsbestemmelsene til KPA	20
Formål med tallfestet anbefaling	20
Formål uten tallfestet anbefaling	21

Sammendrag

Parkeringsveilederen supplerer og utdyper bestemmelsene til kommuneplanens arealdel 2022-2034, og beskriver hvordan disse følges opp i reguleringsplan og byggesak. Kapittel 2 omhandler krav til antall parkeringsplasser og fordeling av disse. Kapittel 3 omhandler utforming og plassering av parkeringsplasser for bil og sykkel. Siste kapittel har veiledende parkeringsnorm for arealbruk som ikke er spesifisert i bestemmelsene til KPA.

1 - Innledning

Prinsipper for parkering

Bilparkering er en nødvendighet for noen, men ikke for alle. Parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for å oppnå mål om mindre personbiltrafikk. Særlig i sentrale områder og i områder med god tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivtransport er det i kommuneplanens arealdel 2022-2034 (KPA) satt som prinsipp at antall nye bilparkeringsplasser skal begrenses. Dette må imidlertid veies opp mot en til dels bilbasert og spredt bystruktur og at de fleste husholdninger i Trondheim har bil. Parkering er også viktig for nyttetransporten og forflytningshemmede. Noe bilparkering kan derfor fortsatt tillates i nye reguleringsplaner og byggetiltak.

Følgende prinsipper ligger til grunn for krav og anbefalinger til parkering:

- Antall parkeringsplasser for bil bør holdes så lavt som mulig, for å begrense personbiltrafikken i Trondheim.
- Det bør alltid legges til rette for nok sykkelparkering som er enkel og attraktiv å bruke.
- I sentrale områder og områder med god kollektivdekning bør det ikke legges til rette for ansattparkering for bil.
- Det skal legges til rette for nok HC-parkering.
- Det oppfordres til sambruk av parkeringsplasser, økt bruk og areal til delebilsløsninger og delemobilitet.
- Antall plasser til parkering skal alltid begrunnes



Sykkelpiken 1971, laget av kunstner Fritz Røed. Statuen står ved Byåsen skole Foto: Jørn Adde

2 - Krav til antall parkeringsplasser

Bestemmelser og retningslinjer om antall parkeringsplasser i KPA 2022-2034

§ 14.1 Antall parkeringsplasser for boligbebyggelse

Det skal avsettes plass for biler og sykler i samsvar med følgende norm:

Byggesone	Sykkel	Bil - per 100 m ² BRA
Byggesone 1 - felt S1	Største tall av 3 parkeringsplass pr. 100 m ² og 1,5 parkeringsplass per boenhet	Midtbyen: 0 / S1: maks. 0,4
Byggesone 1 - felt S2-S5		min. 0,1 - maks. 0,7
Byggesone 2		min. 0,2 - maks. 0,9
Byggesone 3		min. 0,4 - maks. 1,1
Øvrige soner		min. 0,6 - maks. 1,5
Frittliggende eneboliger og tomannsboliger i byggesone 3 og øvrige soner	4 pr. boenhet	min. 2 pr. boenhet

Avrundingsregel: minimumskrav rundes opp og maksimumskrav rundes ned til nærmeste hele tall.

§ 14.2 Antall parkeringsplasser for kontor, forretning og privat tjenesteyting

Det skal avsettes plass for biler og sykler per 100 m² BRA i samsvar med følgende norm, gjelder ikke for virksomheters nyttekjøretøy:

Sykkel			Bil		
Forretning	Kontor	Privat tjenesteyting	Forretning	Kontor	Privat tjenesteyting
min. 3	min. 2,5	min. 3	maks. 1	maks. 0,1	maks. 0,5

Avrundingsregel: minimumskrav rundes opp og maksimumskrav rundes ned til nærmeste hele tall.

§ 14.3 Bilparkeringsplasser for personer med nedsatt bevegelsesevne

Ved søknad om tiltak og ved utarbeidelse av planer skal det etableres minst 1 plass, unntatt ved frittliggende en- og tomannsboliger. Kravet til antall plasser skal for øvrig være den høyeste verdien av enten:

- 5 prosent av alle bilparkeringsplassene
- 1 bilparkeringsplass pr. 1500 m² BRA

Parkeringsplassene skal maksimalt ligge 25 meter fra hovedinngang.

Parkeringsplassene for personer med nedsatt bevegelsesevne bør fordeles mellom parkeringskjeller og gateplan for å sikre et godt tilbud til ulike grupper av personer med nedsatt bevegelsesevne og biler med ekstra stor høyde.

§ 14.4 Bilparkeringsplasser for besøkende og nyttekjøretøy

I tillegg til parkeringsplasser etablert etter § 14.1 og § 14.2, skal det etableres bilparkeringsplasser for besøkende og nyttekjøretøy. Antall parkeringsplasser skal vurderes og fastsettes i den enkelte reguleringsplan. Det skal alltid sikres minst 1 parkeringsplass.

Kravet gjelder ikke for frittliggende eneboliger og tomannsboliger, eller for kontor i felt S1. Kravet kan frafalles dersom det er tilstrekkelig tilgang på offentlige plasser i nærheten.

Hvilken parkering er omfattet av parkeringskravene i KPA

Beboerparkering og parkering knyttet til drift av kontor, forretning og privat tjenesteyting er regulert i §§ 14.1-2. For andre formål angir denne veilederen normtall som skal brukes for å fastsette parkeringsdekning i den enkelte sak, se kapittel 4. Parkering for forflytningshemmede skal etableres i tråd med § 14.3, som *del* av §§ 14.1-2. Parkering for besøkende og nyttekjøretøy skal etableres i tråd med § 14.4 som *tillegg* til §§ 14.1-2.

Tabellen under oppsummerer hvilken parkering som omfattes av de ulike bestemmelsene.

Paragraf i KPA	Hvilken parkering er omfattet
14.1 Antall parkeringsplasser for boligbebyggelse	Beboerparkering
14.2 Antall parkeringsplasser for kontor, forretning og privat tjenesteyting	Ansattparkering og parkering tilknyttet virksomheten (tjenesteleveranse, forretningsdrift, inkl kundeparkering til butikk, frisør, o.l.)
14.3 Bilparkeringsplasser for forflytningshemmede	HC-parkering - gjelder som del av kravet i 14.1 og 14.2.
14.4 Bilparkeringsplasser for besøkende og nyttekjøretøy	Besøks- og nyttekjøretøy (håndverkere, hjemmehjelp, biler til virksomheten, o.l.) gjelder i tillegg til 14.1-2 og må fastsettes i reguleringsplan.

Grunnlag for beregning av parkeringsdekning

Parkeringskravet er angitt i antall plasser per 100 m² bruksareal (BRA). Bruksareal som legges til grunn for beregning av parkeringskravet gjøres etter krav i gjeldende teknisk forskrift. I reguleringsplaner kan det fastsettes at parkeringsareal kan unntas.

Dersom en bygning eller anlegg inneholder flere arealformål, skal parkeringskravet beregnes for hvert formål separat.

For frittliggende eneboliger og tomannsboliger i byggesone 3 og øvrige soner gjelder kravet per boenhet. Øvrige soner er alle soner unntatt 1 og 2.

Fastsetting av antall parkeringsplasser i reguleringsplan

I reguleringsplaner skal man fastsette parkeringsdekning innenfor rammene av KPA. For bil er det angitt et spenn basert på byggesoner i §§ 14.1-2. Plassering innenfor dette spennet er avhengig av vurderinger fra sak til sak og fastsettes i detaljplan. Konkret antall tillatt parkering til nytte- og besøksparkering skal også fastsettes i reguleringsplan i tråd med § 14.4.

For å fastsette parkeringskrav i den enkelte reguleringsplan bør følgende legges til grunn:

- prinsippene for parkering, s.4
- formålets behov og avstand til sykkelinfrastruktur og kollektivtrafikk
- virkninger for kommunens mål for personbiltrafikken
- vurdering av den totale mengden parkeringsplasser i planen

Vurderingen bør ses i sammenheng med mobilitetsutredningen som skal utarbeides etter §13.4, hvor også virkningene av regulert parkeringsdekning skal redegjøres for.

Regulering av parkeringsanlegg

Parkeringsplasser kan enten reguleres i reguleringsplan som del av byggetomta (det vil si innenfor byggeformålet), som fellesområder for flere eiendommer, som egen næringseiendom eller som et offentlig parkeringsanlegg.

Det skal være tydelig hvem man regulerer parkering for. I saker med kombinerte formål bør det sikres et tydelig, fysisk skille mellom ulike typer parkering, for eksempel mellom kundeparkering og boligparkering i kombinerte forretnings- og boligbygg. Rettighet til boligparkering bør i slike tilfeller sikres juridisk.

Hvordan parkeringsplasser er fordelt på ulike brukere skal illustreres som del av mobilitetsutredningen til reguleringsplanen (KPA § 13.4). Det bør også fremkomme om parkering kan samlokaliseres med andre boligfelt eller virksomheter i området.

Parkeringsanlegg som er regulert som egen næringseiendom gir mulighet for fradeling og salg. Dersom parkeringsanlegget skal betjene bestemte boliger og/eller næringsbygg, er det viktig å sikre at parkeringsrettigheter ivaretas ved eventuelt salg.

Parkeringsplasser som skal være offentlig tilgjengelige skal reguleres til offentlig formål. Det er ikke mulig å angi at parkeringsplassene regulert til felles parkering skal være offentlig tilgjengelig.

Parkeringsanlegg under terreng bør være vist med stiplet linje på plankart, eller eventuelt i et eget plankart. Under terreng kan ikke vegg stikke opp mer enn 0,5 meter over ferdig planert terreng. Dersom vegg stikker høyere opp skal anlegget være vist som bygning.

Fastsetting av antall parkeringsplasser i byggesak

I byggesaker følges bestemmelsene i reguleringsplanen, hvis den er vedtatt etter KPA.

For reguleringsplaner vedtatt etter 21.03.2013 gjelder parkeringskravene i reguleringsplanen, men kan velge å følge parkeringsbestemmelsene i KPA dersom parkeringsbestemmelsene for bil og sykkel (§ 14) i KPA oppfylles i sin helhet for planområdet. (KPA § 2.2.3)

For eldre reguleringsplaner gjelder KPA ved motstrid.



Villparkering av sykkel i Midtbyen.
Foto: Carl-Erik Eriksson

3 - Utforming og plassering av parkeringsplasser

Bestemmelser og retningslinjer om utforming og plassering av parkeringsplasser i KPA 2022-2034

§ 14.5 Plassering og utforming av bilparkeringsplasser

§ 14.5.1 Plassering

Plassering av parkeringsplasser skal vurderes og fastsettes i den enkelte reguleringsplan eller byggesak. Felles parkeringsanlegg skal som hovedregel anlegges ved kjøreadkomst fra veg.

Ved anleggelse av flere enn åtte parkeringsplasser, bør det vurderes å samle disse i felles parkeringsanlegg.

§ 14.5.2 Utforming

Parkeringsplass for bil skal være minst 2,6 meter bred når biler parkerer ved siden av hverandre, og utvides med tilstrekkelig bredde ved fast fysisk hindring inntil parkeringsplassen. Ved vedlikehold av eksisterende anlegg kan 2,3 meters bredde aksepteres. Lengden på parkeringsplassen skal være minst 5,0 meter. På felles parkeringsanlegg skal manøvreringsareal bak parkeringsplassen være minst 6,0 meter ved vinkelrett parkering. På annen parkering skal manøvreringsareal bak parkeringsplassen være minst 5,0 meter.

Det bør sikres fri høyde på minst 2,6 meter på HC-parkeringsplass ved hovedinngang eller heis. Detaljutforming av parkeringsanlegg bør være i henhold til Statens vegvesen Håndbok N100.

Der parkeringsanlegg legges i bygning eller under bygning (parkeringskjeller) bør adkomst innlemmes som del av fasaden. Ved behov for rampe eller bilheis/spesialheis bør denne legges innvendig.

§ 14.6 Plassering og utforming av sykkelparkering

Sykkelparkering skal plasseres nær hovedinnganger. Det skal legges stor vekt på brukbarhet, tilgjengelighet og trygghet ved utforming.

Der normen gir krav om minst 10 sykkelparkeringsplasser bør:

- *minst 50 prosent være innvendig i bygg eller ha overbygg, men etableres i tillegg til annet bodareal*
- *minst 15 prosent være for sykkelvogner og lastesykler, og være minst 1 m x 2,6 m*
- *det for virksomheter være garderobe med dusjfasiliteter for ansatte*

Der normen gir krav om minst 100 sykkelparkeringsplasser bør det avsettes areal til vask og enkel service. Parkering for sykkel i kjeller bør legges i første parkeringsplan, og det bør sikres adkomst via rampe eller bilheis/spesialheis dimensjonert for sykkelvogner og lastesykler. Andel sykkelparkeringsplasser i to-etasjes stativ bør begrenses. Parkeringsareal for normale sykler bør være minst 0,75 m² pr plass, med låsefunksjon mot sykkelramme.

Plassering av parkeringsplasser gir konsekvenser for bebyggelsen, byrom og gater. Dette er omtalt både i KPA § 8 *Arkitektur og byform*, og i bestemmelsene til arealformål § 23 og § 24.

I byggesone 1 og 2, de viktigste fortetningsområdene i kommunen, er det følgende bestemmelser og retningslinjer som sier noe om plassering av parkeringsplasser.

§ 23.2 Felles bestemmelser byggesone 1 og 2

Områdene skal utvikles etter bymessige prinsipper, med høy tetthet og kvalitet, og sammenhengende byromsnettverk. (...)

Første etasje, herunder areal på bakkeplan trukket inn under tak, ut mot sentrale offentlige gater, gangveger og byrom bør ikke inneholde parkeringsanlegg, boder og lager, samt større rom for tekniske anlegg. (...)

Som en mindre del av møbleringsarealet langs gater kan det etableres langsgående offentlig korttidsparkering for besøkende, HC parkering og taxi.

§ 23.3.4 Bymiljø [byggesone 1)

(...)

- c. Alle offentlige byrom skal opparbeides med høy bymessig kvalitet. Eventuelle ramper til parkeringsanlegg skal integreres i bebyggelsens hovedvolumer.

Parkering bør plasseres i fellesanlegg i utkanten av eller utenfor sentrumskjernen.

Plassering og utforming av parkeringsplasser for bil

Utforming av parkeringsplasser for bil skal være i tråd med bestemmelse § 14.5.2. For mer detaljert informasjon om utforming av parkeringsplasser for bil henvises det til Statens vegvesens Håndbok N100: Veg- og gateutforming¹.

Plassering av parkering skal vurderes og fastsettes i alle reguleringsplaner eller byggesak (§ 14.5.1). Andel areal på bakkeplan avsatt til parkering bør begrenses i alle områder. I næringsområder skal bakkeplanet ikke avsettes for parkering for ansatte. (KPA § 24.4.2).

Ved flere enn 8 parkeringsplasser bør parkering samles i felles parkeringsanlegg, i utgangspunktet plassert ved kjøreadkomst fra veg. I byggesone 1 bør parkering plasseres i fellesanlegg i utkanten av eller utenfor sentrumskjernen (retningslinje § 23.3.4),

Der parkeringsanlegg legges i bygning eller under bygning (parkeringskjeller) bør adkomst innlemmes som del av fasaden. Ved behov for rampe bør denne legges innvendig. I

¹ Statens vegvesen (2023) [N100 veg- og gateutforming](#)

byggesone 1 skal ramper til parkeringsanlegg alltid innlemmes som del av fasaden (KPA § 23.3.4).

Parkeringsanlegg under terreng bør være vist med stiplet linje på plankart, eller eventuelt i et eget plankart. Under terreng kan ikke vegg stikke opp mer enn 0,5 meter over ferdig planert terreng. Dersom vegg stikker høyere opp skal anlegget være vist som bygning.

Eksempel på felles parkeringsløsning i utkanten av et område

Kolsåsen borettslag

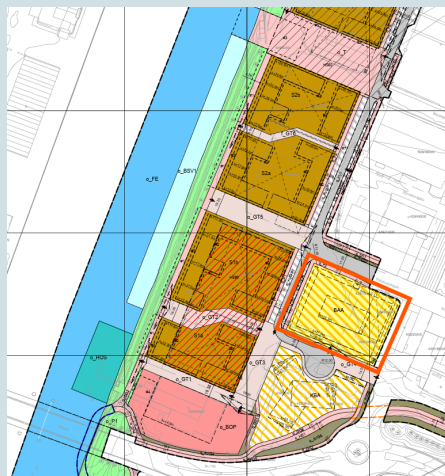
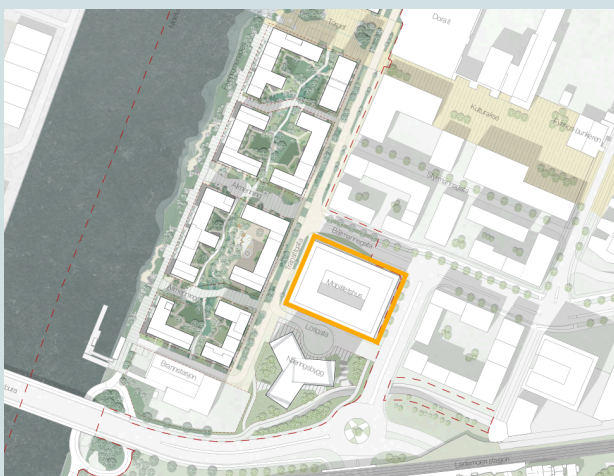
Her er det tilrettelagt for å kunne kjøre inn i tunene for avlesning av varer og det er parkering ved enkelte tilrettelagte boliger. Ut over det er de interne vegene bilfrie.



Bilde: Kolsåsen borettslag (ortofoto til venstre og plankart til høyre). Ikraftt 21.06.1977.

Transittkaia - høringsforslag detaljregulering

Parkering og mobilitetstjenester samlet i mobilitetshus, kombinert med bolig og forretning.



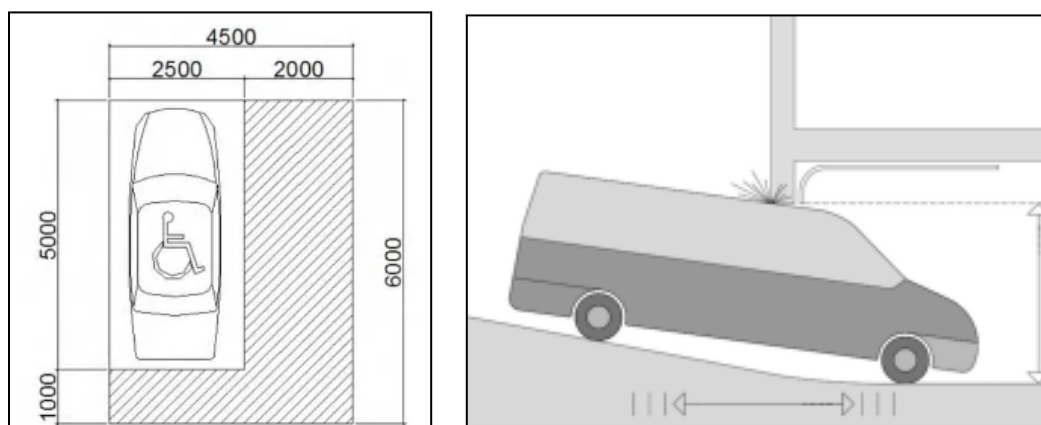
Bilde: Utsnitt av detaljregulering av Transittkaia - høringsforslag (illustrasjonsplan til venstre og plankart til høyre).

Parkering for forflytningshemmede

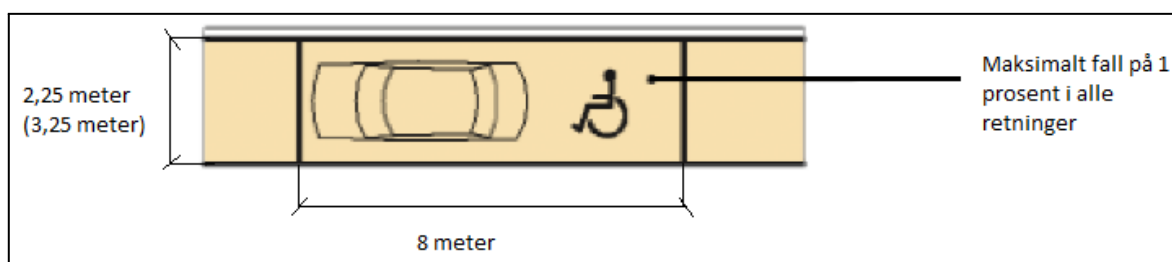
Parkering for forflytningshemmede må være egnet for formålet. Dette kan sikres ved å følge parkeringsforskriften (2018) og retningslinjer på plassering og utforming av parkeringsplasser for forflytningshemmede i Statens vegvesens håndbok V129 Universell utforming av veger og gater².

Parkering for forflytningshemmede skal maksimalt ligge 25 meter fra hovedinngang (§ 14.3). Parkeringsplassene bør fordeles mellom eventuell parkeringskjeller og gateplan for å sikre et godt tilbud til ulike grupper av forflytningshemmede og biler med ekstra stor høyde. Det bør sikres fri høyde på minst 2,6 meter på HC-parkeringsplass ved hovedinngang eller heis (§ 14.5.2). I tillegg til fri høyde, må overgangen inn til bygget være slak.

En parkeringsplass for forflytningshemmede skal alltid være skiltet og i utgangspunktet ha en lengde på 6 meter og bredde på 4,5 meter. Ved kantsteinsparkering er breddekravet 2,25 meter, hvis det ikke er hindringer for utstigning på fortauet, og så liten trafikk i gata at utstigning kan foregå her. Hvis ikke, kreves det 1 meter ekstra bredde. Lengden bør være noe lengre enn 6 meter, for å sikre manøvreringsareal og plass til biler som har heis bak. Parkeringsplasser for forflytningshemmede bør være mest mulig plan, med helning på maksimalt 1 prosent, for at bilenes heisfunksjon skal fungere som forutsatt.



Figur: Til venstre - dimensjonering av parkering for HC. Til høyre - Viktig med sikring av fri høyde i parkeringshus



Figur: Langsgående HC-parkering

² Statens vegvesen (2014) [Universell utforming av veger og gater](#) og [Parkeringsforskriften \(2018\)](#)

Plassering og utforming av sykkelparkering

§ 14.6 sikrer at sykkelparkering skal plasseres nært hovedinnganger, og at det i utforming av sykkelparkering skal legges stor vekt på brukbarhet, tilgjengelighet og trygghet.

Trygghet ved utforming av sykkelparkering handler om belysning, valg av sykkelstativ som gir tilstrekkelig støtte og låsbarhet, og plassering som forebygger tyveri og hærværk.

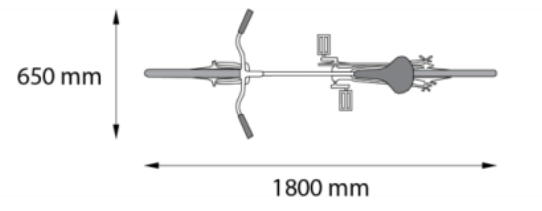
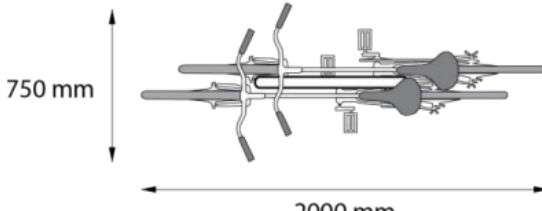
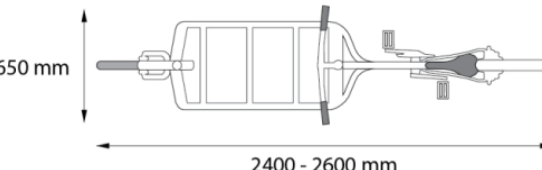
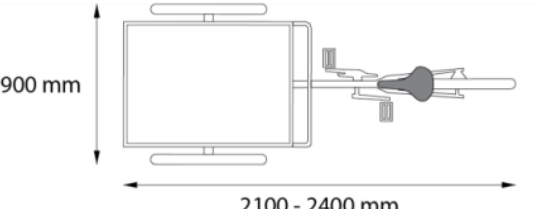
Tilgjengelighet og brukbarhet handler om at plassering og utforming skal sette brukeren i fokus. Det skal være enkelt å ta i bruk sykkelen! Toetasjes anlegg, vegghengt sykkelparkering og lignende gir lav brukbarhet og bør kun være tillegg til parkering på bakken.



Bilde: Til venstre - sykkelparkering på bakkeplan med mulighet for å låse både ramme og hjul som gir god tilgjengelighet og brukbarhet. Til høyre - to-etajers sykkelstativ som gir god kapasitet, men mindre tilgjengelighet og brukbarhet.

Størrelse på sykkelparkeringsplasser

Det bør legges til rette for parkering av ulike typer sykler. Følgende oversikt er veiledende for plassbehovet til noen ulike sykkeltyper, som er viktig for å ivareta tilgjengelighet og brukbarhet.

<p>Standard sykkel</p> <p>Plassbehovet for enkel navigering og låsing av vanlige sykler kan bli sterkt påvirket av ekstrautstyr på sykkelen som kurv, barnesete og liknende.</p>	 <p>650 mm</p> <p>1800 mm</p>
<p>To parkerte sykler</p> <p>Når to sykler parkeres og låses til et felles stativ, vil de ofte stå noe forskjøvet i forhold til hverandre for å unngå at syklenes styre og pedaler krasjer med hverandre. Dette gir en totallengde på ca. 2000 mm for to parkerte sykler. Totalbredden på to sykler parkert inntil ett felles stativ kan beregnes til ca. 750 mm.</p>	 <p>750 mm</p> <p>2000 mm</p>
<p>Tohjuls lastesykkel</p> <p>Mange tohjuls lastesykler har en støtte som er utformet slik at sykkelen må trekkes inntil 30 cm bakover for at støtten skal foldes ut. Anbefalt dybde på parkeringsarealet er dermed 2900 mm for vinkelrett parkering og 2100 for skråstilt.</p>	 <p>650 mm</p> <p>2400 - 2600 mm</p>
<p>Trehjuls lastesykkel</p> <p>De fleste trehjuls lastesykler har en bredde på nærmere 900 mm. For at syklisten med slike sykler skal kunne benytte sykkelparkeringen er det nødvendig med en senter-/senter-avstand mellom stativene på minimum 1000 mm.</p>	 <p>900 mm</p> <p>2100 - 2400 mm</p>

Lokalisering

Ved plassering av sykkelparkeringen anbefales det å bruke følgende sjekklister:

1. Er stativene enkle å få øye på?
Plassering bør være nær sykkelvegnettet (eller gater der det ikke er et separat sykkelanlegg). Der dette er vanskelig å oppnå, bør det være god skilting til sykkelparkering.
2. Ligger sykkelparkeringen på vei til målet, ikke etter målet?
Plassering bør være på den riktige siden av målet, på vei til inngangen. Plassering på baksiden bør unngås, eventuelt komme som et supplement til hovedparkering på forsiden av bygg.
3. Er det god adkomst til parkeringsarealet?
Er det trinnfri adkomst til arealet? Nedsenket kantstein bør vurderes slike steder. Sykkelparkeringen må ikke være til hinder for andre trafikanter.
4. Er sykkelparkeringen nærme nok inngangen/inngangene og tilleggsfasiliteter?
Plassering bør være så nær inngangen som mulig. For korttidsparkering bør det ideelt sett være maksimum 5 meter, til nød 10 meter til inngangen. For langtidsparkering kan det aksepteres opptil 50 meter. Tilleggsfasiliteter som verksted, vask og garderobe, bør anlegges sammen eller i umiddelbar nærhet.
5. Gir plasseringen tilstrekkelig trygghet?
Er parkeringen plassert slik at det er en viss grad av sosial overvåking? Både forbipasserende og vinduer vendt mot parkeringen vil bidra til at sannsynligheten for tyveri og hærverk reduseres.

Valg av stativ

Det er et stort utvalg av sykkelparkeringsstativer på markedet. Mange av dem har imidlertid store begrensninger og mangler. Ved valg av stativ anbefales det å bruke følgende sjekklister:

1. Innbyr stativene til bruk?
Er det god adkomst til og mellom stativene? Er området vedlikeholdt og ryddig, og ikke minst snøfritt? Er sykkel sikret mot været? S
2. Er stativene enkle å bruke?
Det bør være enkelt å støtte og låse fast sykkel.
3. Er stativene generelle nok?
Passer stativene til ulike typer sykler? Stativet bør passe ulike tykkelser og størrelser på hjulene, ulike typer og størrelser på rammer (både for barn og voksne), og for sykler med bagasjebrett og kurv.

4. Gir utformingen tilstrekkelig trygghet?

Er det tilstrekkelig belysning? Er det mulig å låse fast sykkelen, helst både ramme og hjul? Finnes det muligheter for å låse fast sykkelvogner?

5. Kan stativet skade sykkelen?

Stativet bør ikke utsette sykkelen for skadelige vridninger eller riper i lakken, eller ha deler som kan hektes fast i bremsewire eller lignende.

6. Er arealet med stativer tydelig avgrenset?

Sykkelparkeringen bør være tydelig også for de som ikke skal bruke den.

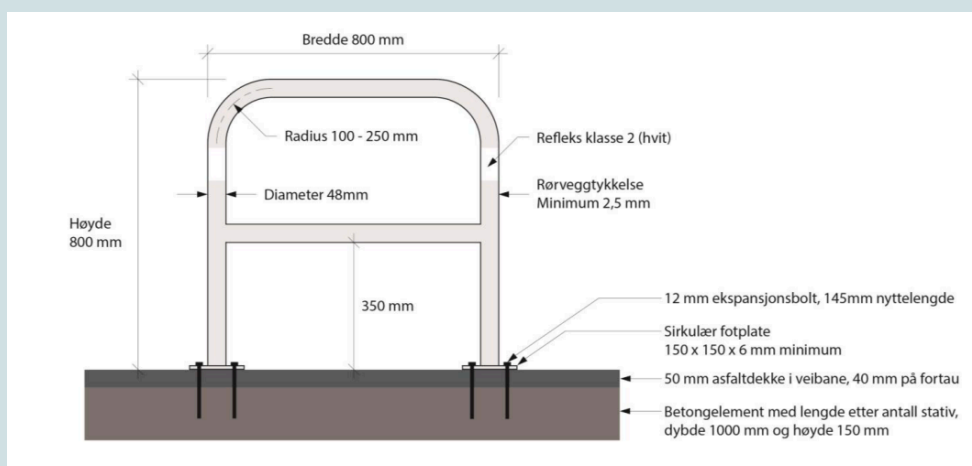
Sykkelparkeringen bør være godt markert slik at blinde og svaksynte oppfatter den.

Eksempel på stativ som oppfyller kravene godt

A-stativet gir stor kontaktflate mot sykkelens ramme og hjul. Den parkerte sykkelen står dermed stabilt og sjansen for at den velter eller kommer ut av posisjonen minimeres.

A-stativet har også andre fordeler:

- Stativet gir låsemuligheter for både ramme, forhjul og bakhjul.
- Stativets utforming ekskluderer ingen sykkeltyper.
- Stativet har ingen skarpe kanter, hvilket reduserer risikoen for at sykkelen tar skade av kontakten med stativet.
- To sykler kan enkelt låses til hvert stativ. Når syklene parkeres parvis skapes det god plass mellom hvert stativ for plassering, låsing og henting av den enkelte sykkel.



Figur: Dimensjoner for A-stativ med overflatemontering



Leutenhaven.
Foto: Trondheim kommune

4 - Parkeringsnorm for formål som ikke inngår i parkeringsbestemmelsene til KPA 2022-2034

For formål som ikke er særskilt nevnt i bestemmelsene må det gjøres en vurdering av parkeringsdekning i hver enkelt sak. Parkeringsnormen for disse kategoriene er derfor veiledende. Avvik fra normen skal begrunnes.

Formål med tallfestet anbefaling

Parkeringsstallene er tilpasset formålene, behov for parkering og vurderinger etter prinsippene for parkering (s.4). Enkelte av formålene som omtales i tabellene ligger ikke i en byggesone, men på et annet arealformål. Her kan tilliggende byggesone brukes som referanse for hvor mange parkeringsplasser som er anbefalt. I situasjoner hvor formålet ligger mellom flere byggesoner bør man ta utgangspunkt i den mest sentrale byggesonen, dersom ikke særskilte forhold tilsier en annen vurdering.

Veiledende norm for bilparkering					
Arealbruk	Nytte-kjøretøy	Bygge-sone 1	Bygge-sone 2	Bygge-sone 3	Øvrige soner
	pr. 100 m ² BRA				
Kultur og fritid (Kino, teater, treningsentre og andre forsamlingslokaler)	Min. 0,1	0	0	Maks. 0,1	Maks. 0,2
Undervisning: grunnskole/videregående	Min. 0,1	Maks. 0,1	Maks. 0,1	Maks. 0,2	Maks. 0,2
Barnehage	Min. 0,1	Maks. 0,1	Maks. 0,5	Maks. 2	Maks. 3
Omsorgsbolig/sykehjem/ institusjon	Min. 0,1	Maks. 0,3	Maks. 0,5	Maks. 0,7	Maks. 0,8

Avrundingsregel: minimumsnorm rundes opp og maksimumsnorm rundes ned til nærmeste hele tall.

Veiledende norm for sykkelparkering	
Arealbruk	Sykkel
Kultur og fritid <i>(Kino, teater, treningsentre og andre forsamlingslokaler)</i>	Min. 3,5 pr. 100 m ² BRA <i>En større andel av plassene bør tilpasses langtidsparkering (innelåst, under tak, godt belyst og beskyttet fra vær og vind).</i>
Undervisning: grunnskole/videregående	Barneskole: Min. 0,33 pr. elev + 0,4 pr. årsverk Ungdomsskole og videregående: Min. 0,7 pr. elev + 0,4 pr. årsverk
Barnehage	Min. 3 pr. 100 m ² BRA <i>I tillegg bør det etableres fasiliteter for å parkere sykkelvogner og lastesykler</i>
Omsorgsbolig/sykehjem/institusjon	Min. 1 pr. 100 m ² BRA

Avrundingsregel: minimumsnorm rundes opp til nærmeste hele tall.

Formål uten tallfestet anbefaling

For formålene under er det ikke anbefalt et konkret normtall for antall bilparkeringsplasser og sykkelparkeringsplasser. Veiledningen bør legges til grunn, i tillegg til prinsippene for parkering (s.4).

Anbefalt parkering for bil og sykkel	
Arealbruk	
Industri-, håndverks- og lagervirksomhet <i>(Omfatter industri, verksted, lager, engros og bilverksted)</i>	På arealer som ligger forholdsvis sentralt og som har god kollektivdekning, som Strindheim, Lade, Tonstad og Østre Rosten, bør det tilrettelegges for lite parkering. Det bør ikke legges til rette for parkering for ansatte. I områder med begrenset kollektivdekning, som Torgård, Heggstadmoen og Tulluan, bør det tillates noe bilparkering. Parkering for nyttekjøretøy, ansatte og kunder må vurderes i

	<p>sammenheng med formålet i detaljplan og hvilke type bedrifter det planlegges for.</p> <p>Generelt for arealer avsatt til næringsbebyggelse skal ikke bakkeplanet avsettes til parkering for ansatte.</p> <p>Det bør tilrettelegges for at det alltid er tilgjengelig sykkelparkering for ansatte og besøkende. Fortrinnsvis innendørs.</p>
<p>Overnatting (Omfatter hotell og andre steder for korttidsutleie)</p>	<p>Det bør ikke legges opp til parkering for ansatte, utover parkering som er nødvendig for de som arbeider på tider hvor det ikke er tilgjengelig kollektivtransport. Antall besøksparkeringsplasser bør holdes lavt.</p> <p>Det bør tilrettelegges for at det alltid er tilgjengelig sykkelparkering for ansatte og gjester.</p>
<p>Idrettsanlegg</p>	<p>I sentrale områder, og i områder med god kollektivdekning, bør det tilrettelegges for lite bilparkeringsplasser. I områder utenfor byområdene og som har et mangelfullt kollektivtilbud anbefales det at det tilrettelegges for noe parkering. Der idrettsanlegg inngår i samme areal som for eksempel skole bør parkeringen sambrukes.</p> <p>Det bør tilrettelegges for mye sykkelparkering, uansett sentralitet. Det bør tilrettelegges for at det alltid er tilgjengelig sykkelparkering ved idrettsplasser.</p>
<p>Undervisning: universitet/høyskole</p>	<p>Det bør ikke legges opp til bilparkering for studenter og ansatte for dette formålet siden de skal plasseres i sentrale områder eller i områder med god kollektivdekning.</p> <p>Det bør tilrettelegges for at det alltid er tilgjengelig sykkelparkering ved universitet/høyskole. Som referanse har Statsbygg anbefalt som del av Campus-prosjektet at det minst bør etableres 23 sykkelparkeringsplasser per 100 student og 46 sykkelparkeringsplasser per 100 årsverk.</p>





TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjielte

**Revidert
mars 2026**

