



TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjielte

Kommuneplanens arealdel 2022-2034

Parkering

Revidert veileder 08.03.2023



**Høringsutkast
mars 2023**



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 kreve parkeringsplasser avsatt på egen grunn følger av plan- og bygningsloven §§ 11-9 og 12-7. Krav til parkering på egen grunn utløses av tiltak som er søknadspliktige etter denne loven. Krav, retningslinjer og anbefalinger til parkering er satt på grunnlag av kommunens overordnede mål¹. Hensyn som reduksjon i personbiltransporten, lavere klimagassutslipp, tilgjengelighet for de med behov og en fornuftig arealbruk er faktorer som 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 erstatter "Krav til parkering - veileder"², vedtatt 04.12.2012.

Bente Næverdøl
kommunaldirektør



TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjelte

Ragna Fagerli
byplansjef

¹ Trondheim kommune (17.11.2022) Kommuneplanens samfunnsdel 2022-2034. [194/22](#)

² Trondheim kommune (2012) [Krav til parkering - veileder](#)

Innhold

1 - Innledning	4
Prinsipper for parkering	4
Hva er nytt i bestemmelsene om parkering i KPA 2022-2034?	4
2 - Bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanens arealdel 2022-2034	10
3 - Parkeringsnorm for andre formål	13
Formål uten tallfestet anbefaling	14
Formål med tallfestet anbefaling	15
4 - Regulering, lokalisering og utforming av parkeringsplasser	20
Regulering av parkeringsanlegg	20
Utforming av parkeringsplasser for bil	20
Sykkelparkering	23

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 for KPA satt som prinsipp at antall nyetableringer av bilparkeringsplasser skal ned. 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 de forflytningshemmede. Noe bilparkering må 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 skal legges til rette for nok HC-parkering
- I sentrale områder og områder med god kollektivdekning bør det ikke legges til rette for ansattparkering for bil.
- Det bør alltid legges til rette for nok sykkelparkering som er enkel og attraktiv å bruke.
- Det skal legges til rette for bilparkering for nyttekjøretøy.
- Det oppfordres til sambruk av parkeringsplasser.
- Det oppfordres til økt bruk og areal til delebilsløsninger og delemobilitet.
- Antall plasser til parkering bør alltid begrunnes
- Nyttetekjøretøy, for både bil og sykkel, som brukes i driften av virksomheten, regnes ikke med i parkeringsnormen.

Hva er nytt i bestemmelsene om parkering i KPA 2022-2034?

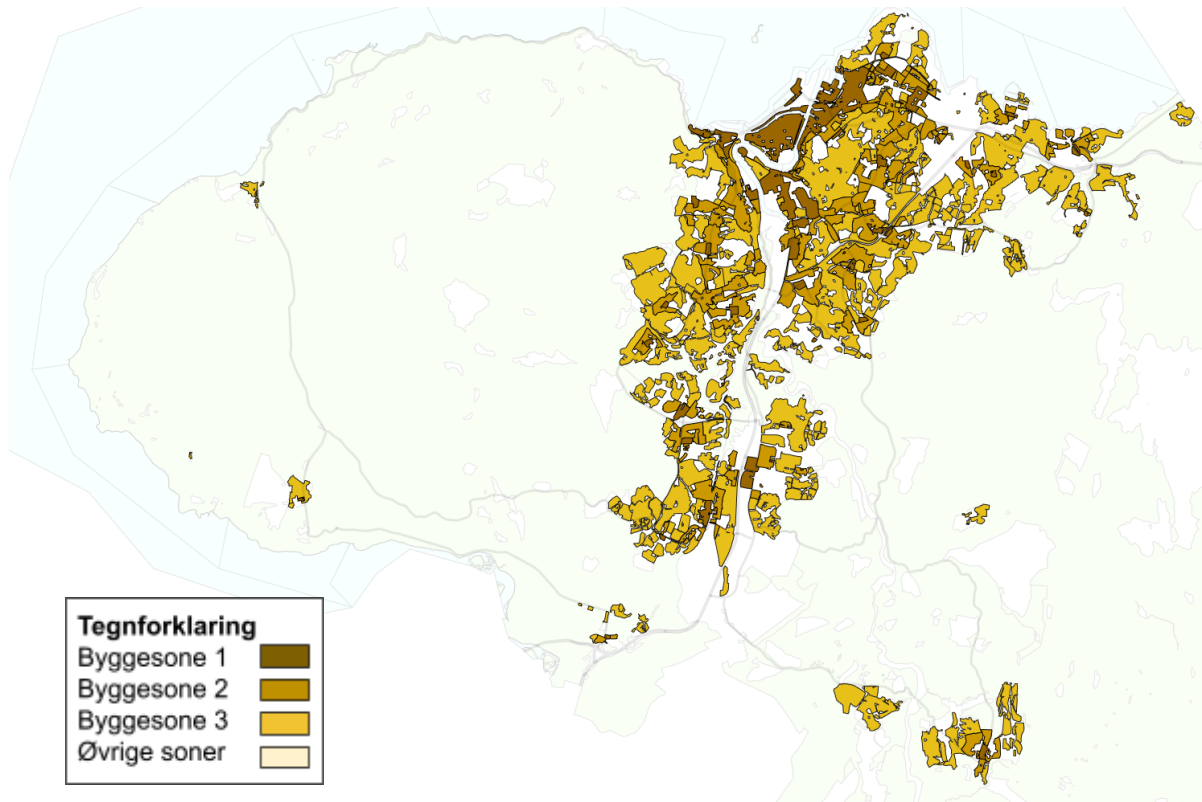
I KPA 2022-2034 er følgende hovedendringer gjort sammenliknet med tidligere KPA 2012-2024:

1. Den geografiske soneinndelingen som lå til grunn for parkeringsnormene er erstattet av en soneinndeling som følger arealformålene i KPA, herunder byggesonene 1-4 som erstatter tidligere bolig- og sentrumsformål.

2. For boligparkering av bil er minimumskravet redusert eller tatt ut og det er innført maksimumskrav.
3. For næringsparkering av bil er minimumskravet tatt ut og maksimumskravet redusert.
4. Minimumskrav til sykkelparkering er økt.
5. Minimumskravet til HC-parkeringsplasser er økt og knyttes nå til den største summen av andel av annen parkering og byggets størrelse.
6. Det er innført minimumskrav til å sikre parkeringsareal for bil til offentlig og privat tjensteparkering som skal sambrukes med besøksparkering ved boligformål.

Geografisk soneinndeling for bilparkering

Krav til parkering er utformet som en konsentrisk modell basert på byggesonene i KPA 2022-2034. I Trondheim sentrum og i de lokale sentrene med byggesone 1 tillates minst parkering, mens i byggesone 3 og utover, og i øvrige soner tillates det noe mer parkering. Dette har sammenheng med områdets nærhet til tilbud og tjenester, samt alternative transporttilbud.



Kart: Geografisk soneinndeling for bilparkering basert på byggesonene i KPA

Minimumskrav og maksimumskrav for bilparkering ved bolig

I KPA 2022-2034 er minimumskravet for bilparkering ved oppføring av nye boliger redusert for de fleste byggesonene, mens det for sentrumsformålet i Midtbyen er tatt ut. Formålet med å senke minimumskravet er at det skal være større frihet til å begrense antall parkeringsplasser ved nye planer og byggetiltak, slik at mer areal kan brukes til andre formål og at bilholdet i kommunen over tid reduseres. Det er likevel valgt å beholde minimumskravet for bilparkering ved bolig i alle andre områder av byen for å sikre at parkeringen ikke belaster omkringliggende gater i områder med færre tjenester og alternative reisetilbud.

I KPA 2022-2034 er maksimumskravet for bilparkering ved oppføring av nye boliger senket. I de ytre sonene (byggesone 3 og øvrige soner) er maksimumskravet fortsatt tilpasset slik at det for de fleste boliger og leiligheter tillates oppføring av en bilparkeringsplass, mens for byggesone 1 og 2 er maksimumskravet lavere. Formålet med å senke maksimumskravet er å begrense bilbruken, det private bilholdet og areal avsatt til bilparkering.

Minimumskrav og maksimumskrav for bilparkering ved kontor, forretning og privat tjenesteyting

I KPA 2022-2034 er minimumskravet for bilparkering ved kontor, forretning og privat tjenesteyting tatt ut. Formålet med å ta ut minimumskravet er at det skal være større frihet til å begrense antall parkeringsplasser ved nye planer og byggetiltak, slik at mer areal kan brukes til andre formål og at bilbruken i kommunen over tid reduseres.

I KPA 2022-2034 er maksimumskravet for bilparkering ved kontor, forretning og privat tjenesteyting senket. Det tillates noe mer parkering for bil i de ytre sonene enn i de mest sentrale for begge formål, men antall tillatte parkeringsplasser er likevel holdt relativt stabil på tvers av sonene, da det er ønskelig fra kommunens side at nye kontorbygg og nye forretninger og tjenestetilbud etableres i Trondheim sentrum, i de lokale sentrene og langs viktige kollektivåre. Muligheten for å etablere mer parkering for slike funksjoner i mindre sentrale strøk skal ikke være et insentiv for å plassere næringsvirksomhet i slike områder.

Minimumskrav til sykkelparkering

I KPA 2022-2034 er minimumskravet for antall parkeringsplasser for sykkel økt. Formålet med å øke minimumskravet er for å fremme økt sykkelbruk fordi tilstrekkelig og godt tilrettelagt sykkelparkering er nødvendig for å stimulere til bruk av sykkel.

Minimumskrav til bilparkering for forflytningshemmede

I KPA 2022-2034 er minimumskravet til bilparkering for forflytningshemmede økt og tillagt en ny praksis. Parkeringsplasser for forflytningshemmede i KPA 2012-2024, var koblet til prosentandel av annen parkering, på 5 prosent. Siden det i henhold til ny KPA skal oppføres færre bilparkeringsplasser er det satt at det nye kravet til antall plasser for forflytningshemmede skal være den høyeste verdien av enten 5 prosent av alle bilparkeringsplasser eller 1 bilparkeringsplass pr. 3000 m² BRA. For byggetiltak som faller utenfor disse to utregningsmetodene er kravet at det skal anlegges minst 1 bilparkeringsplass for forflytningshemmede, bortsett fra ved eneboliger. På denne måten skal det sikres at de som har behov for bil i hverdagen på grunn av forflytningshemning har et godt mobilitetstilbud.

Minimumskrav til bilparkering for besøkende og nyttekjøretøy

Kravet om at et visst antall parkeringsplasser skal reserveres for besøkende og nyttekjøretøy er nytt i KPA 2022-2034. Formålet med kravet er å sikre tilstrekkelig parkering for tjenester som hjemmehjelp, håndverkere og andre nyttekjøretøy som leverer en tjeneste til boliger og kontorer. Da disse tjenestene ofte skjer på dagtid, skal parkeringsplassen kunne brukes av private besøkende på kveldstid. Dette sikrer en sambruk av parkeringsareal ved nye boliger og kontorbygg. Parkeringsplassene bør anlegges slik at de er tilgjengelige for brukerne uten at disse må skaffe seg tilgang til parkeringskjeller eller liknende.



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

2 - Bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanens arealdel 2022-2034

Følgende bestemmelser følger av forslag til KPA 2024-2032³:

14 Parkering

§ 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 3,5 parkeringsplass pr. 100 m ² og 1,5 parkeringsplass per boenhet	0
Byggesone 1 - felt S2-S5		min. 0,1 - maks. 0,6
Byggesone 2		min. 0,2 - maks. 0,8
Byggesone 3		min. 0,4 - maks. 1,0
Øvrige soner		min. 0,6 - maks. 1,2
Eneboliger og tomannsboliger i byggesone 3 og øvrige soner	4 pr. boligenhet	2 pr. boligenhet

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

³ Bestemmelsene er i tråd med forslag til ny KPA 2024-2032 som var på høring fram til 06.01.2023. Bestemmelsene vil bli oppdatert etter endelig vedtak av ny KPA 2024-2032.

§ 14.2 Antall parkeringsplasser for kontor, forretning og privat tjenesteyting

Det skal avsettes plass for biler og sykler **per 100 m² BRA** samsvar med følgende norm:

Byggesone	Sykkel		Bil	
	Kontor	Forretning og privat tjenesteyting	Kontor	Forretning og privat tjenesteyting
Byggesone 1, felt S1-2	min. 2,5	min. 3,5	0	0
Byggesone 1, felt S3-5			maks. 0,1	maks. 0,5
Byggesone 2			maks. 0,1	maks. 0,5
Byggesone 3			maks. 0,1	maks. 0,5
Øvrige soner			maks. 0,1	maks. 0,7

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

Parkeringsnormen gjelder ikke for forretning for plasskrevende varegrupper, eller virksomheters nyttekjøretøy.

§ 14.3 Bilparkeringsplasser for forflytningshemmede

Det skal alltid etableres minst 1 plass, med unntak av for enebolig. Kravet til antall plasser skal for øvrig være den høyeste verdien av enten:

- 5 prosent av alle bilparkeringsplassene
- 1 bilparkeringsplass pr. 3000 m² BRA, opptil 10 plasser

Parkeringsplassene skal maksimalt ligge 25 meter fra hovedinngang.

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

§ 14.4 Bilparkeringsplasser for besøkende og nyttekjøretøy

I tillegg til antall parkeringsplasser angitt i tabellene under § 14.1 og § 14.2, skal det:

- Ved etablering av bolig anlegges minimum 0,1 parkeringsplass per 100 m² BRA til besøkende og nyttekjøretøy
- Ved etablering av kontor anlegges minimum 0,1 parkeringsplass per 100 m² BRA til nyttekjøretøy

Det skal alltid sikres minst 1 parkeringsplass.

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

§ 14.5 Plassering og utforming av bilparkeringsplasser

§ 14.5.1 Plassering

Bilparkering med flere enn åtte parkeringsplasser skal samles ved felles kjøreadkomst fra veg.

Parkeringsanlegg bør plasseres slik at gangavstand fra hovedinngang til kollektivholdeplass er kortere eller like lang som gangavstanden mellom hovedinngang og parkeringsanlegg.

§ 14.5.2 Utforming

Parkeringsplasser for biler skal være minst 2,5 meter brede når biler parkerer ved siden av hverandre. Ved vedlikehold av eksisterende anlegg kan 2,3 meters bredde aksepteres. Lengden på parkeringsplassen skal være minst 5,0 meter, og manøvreringsareal bak parkeringsplassen skal være minst 6,0 meter ved vinkelrett parkering. Parkeringsplasser for forflytningshemmede skal være minst 4,5 meter bred og 6,0 meter lang.

Ved fysisk hindring som vegg eller søyle inntil parkeringsplassen bør parkeringsplassen utvides med 0,25 meter. Det bør sikres fri høyde på minst 2,6 m 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 bør denne legges innvendig.

§ 14.6 Plassering og utforming av sykkelparkering

Sykkelparkering skal plasseres nær hovedinnganger. Parkeringsareal skal være minst 1,5 m² pr. plass, med låsefunksjon mot sykkelramme.

Der minimumsnormen gir krav om minst 10 sykkelparkeringsplasser skal:

- minst 50 prosent av plassene være innvendig i bygg eller ha overbygg med belysning. Individuell bod regnes ikke som sykkelparkering.
- minst 15 prosent av plassene være store nok for sykkelvogner og lastesykler, og være minst 1 meter i bredden og 2,6 meter i lengden
- det for virksomheter være garderobe med dusjfasiliteter for ansatte

Ved utforming av parkeringsplasser for ulike typer sykler og andre mindre fremkomstmidler, skal det legges stor vekt på brukbarhet, tilgjengelighet og trygghet.

Ved planforslag eller søknad om byggetiltak skal det per 100 sykkelparkeringsplasser settes av arealer til vask og enkel service.



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

3 - Parkeringsnorm for andre formål

For arealbruk som ikke er særskilt nevnt i bestemmelsene eller retningslinjene må det gjøres en vurdering i hver enkelt sak angående parkeringsdekning. Disse arealbrukskategoriene har stor variasjon i måten arealet utnyttes på. Parkeringsnormen for disse kategoriene er derfor veiledende, men avvik fra normen skal begrunnes.

I en bruksenhet i en bygning eller på et anlegg er det arealkategorien for hovedvirksomheten som skal være utgangspunktet for beregning av parkeringskrav. Samtidig kan en bygning eller et anlegg inneholde flere arealkategorier, for eksempel skole i en etasje og barnehage i en annen. Da kan parkeringsmengden beregnes for hver arealkategori separat.

Formål uten tallfestet anbefaling

På enkelte formål er det ikke anbefalt et konkret normtall for antall bilparkeringsplasser og sykkelparkeringsplasser. I disse tilfellene skal prinsippene for parkering legges til grunn (se side 4). Under følger noen av de vanligste formålene hvor det ikke er gitt en tallfestet norm.

Industri og lager

Omfatter industri, verksted, lager, engros og bilverksted

På arealer hvor det skal bebygges industri og lager som ligger forholdsvis sentralt og som har god kollektivdekning, som Fossegrenda, Tunga og Strindheim og mindre sentrale deler av Tiller, bør det tilrettelegges for lite parkering. Det bør ikke legges til rette for parkering for ansatte. På områder for industri og lager som ligger utenfor byområdene, og som har en begrenset kollektivdekning, som Torgård, Heggstadmoen og Tulluan, bør det tillates noe bilparkering. Som følge av bestemmelse §24.4 skal det ikke avsettes parkering på bakkeplan for ansatte, hverken ute eller inne, for å sikre tilstrekkelig areal til virksomhetenes arealkrevende funksjoner på bakkeplan.

Det bør tilrettelegges for at det alltid er tilgjengelig sykkelparkering for ansatte og besøkende.

Overnatting

Omfatter hotel og andre steder for korttidsutleie.

I forslag til KPA tillates hotell kun innenfor felt S1 og S2 i byggesone 1. Dette er sentrale områder med god kollektivdekning. Det anbefales derfor at det ikke legges opp til parkering for ansatte, utover parkering som er nødvendig for de som arbeider på tider hvor det ikke er tilgjengelig å ta kollektivtransport. Antall besøksparkeringsplasser bør

også holdes lavt og må vurderes fra sak til sak. For andre former for næringsvirksomhet som omfatter korttidsutleie av overnatting anbefales det at det ikke tilrettelegges for bilparkering i sentrale områder og i områder med god kollektivdekning, mens det utenfor sentrale byområder og med mangelfull kollektivdekning tillates noe bilparkering.

Det anbefales at antall sykkelparkeringsplasser må vurderes i hver enkelt sak. Det bør tilrettelegges for at det alltid er tilgjengelig sykkelparkering for ansatte og for gjester.

Idrettsanlegg

Idrettsanlegg varierer mye i størrelse, da det omfatter mange ulike typer anlegg. Det anbefales generelt at det i sentrale områder og i områder med god kollektivdekning tilrettelegges for lite bilparkeringsplasser. I områder utenfor byområdene og som har et mangelfullt kollektivtilbud anbefales det at det tilrettelegges for noe parkering. Parkering bør være forbeholdt besøkende til anlegget, og ikke ansatte. Der idrettsanlegg inngår i samme areal som for eksempel skole bør parkeringen sambrukes.

Idrettsanlegg har ofte mange syklende, da det gjerne er barn og ungdom som er de største brukerne av slike anlegg. Det anbefales derfor at det tilrettelegges for mye sykkelparkering, uansett sentralitet. Det bør tilrettelegges for at det alltid er tilgjengelig sykkelparkering ved idrettsplasser.

Undervisning: universitet/høyskole

Det er et mål for kommunen at så mange studenter og ansatte som mulig ved høyere utdanningsinstitusjoner går, sykler eller tar kollektivtransport. Det bør derfor ikke legges opp til bilparkering for studenter og ansatte for dette formålet når det plasseres i sentrale områder eller i områder med god kollektivdekning.

Studenter og ansatte ved universitet/høyskole skal ha mulighet til å parkere sykkelen på sine studie- og arbeidsplasser. Det bør derfor 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.

Formål med tallfestet anbefaling

Enkelte av de ulike formålene som vises til i tabellene ligger ikke i en byggesone, men på et annet arealformål, som for eksempel skoler, som gjerne bygges på formålet offentlig eller privat tjenesteyting. Her kan tilliggende byggesone brukes som referanse for hvor mange parkeringsplasser som er anbefalt. I situasjoner hvor formålet ligger mellom flere byggesoner kan det brukes skjønn. Her er det viktig å også se på hvor ansatte, kunder, og

andre brukere av bygget eller anlegget kommer fra, og dermed hvor mye bilparkering og sykkelparkering det er behov for.

Kultur og fritidsaktivitet

Omfatter kino, teater, treningsentre og andre forsamlingslokaler.

Det er et mål for kommunen at så mange som mulig går, sykler og bruker kollektivtransport på fritidsreiser. I områder som ligger sentralt eller som har god kollektivdekning anbefales det derfor ikke å anlegge bilparkeringsplasser. I byggesone 3 og i øvrige soner kan det vurderes å tilrettelegge for noe parkering. Der kultur og fritidsfasiliteter inngår i samme areal som for eksempel skole bør parkering sambrukes.

Antall sykkelparkeringsplasser er anbefalt å være på samme nivå som for forretning og privat tjenesteyting. Anbefalingen for antall plasser er et minimumsnivå, så det bør vurderes i hver enkelt sak om det er behov for mer sykkelparkering. Det anbefales samtidig at en større andel av plassene for kultur og fritidsaktiviteter er tilpasset langtidsparkering, da man gjerne tilbringer mer tid på slike aktiviteter enn ved for eksempel handel. Ved langtidsparkering bør sykkelparkeringen være innelåst, under tak, godt belyst og være beskyttet fra vær og vind.

Undervisning: grunnskole/videregående

Det er et mål for kommunen at så mange elever som mulig går eller sykler til skolen. De fleste elever bor i nærheten av grunnskolen de går på og har trygg skolevei. For elever som har lang eller utrygg reisevei eller ikke har mulighet til å gå og sykle, vises det til kommunens og fylkeskommunens skoleskyssordning⁴. Det bør ikke legges til rette for ansattparkering der skolen er plassert i sentrale strøk, eller områder med god kollektivdekning. Det anbefales imidlertid at det anlegges noen få plasser med korttidsparkering for besøkende, der det er behov for det. I områder som ligger mindre sentralt og med et dårligere kollektivtilbud anbefales det noe bilparkering. Anbefalingene er kun gitt i maksimumskrav, og spesielt i sentrale områder med gode alternative reisemåter og annet parkeringstilbud i nærheten, for eksempel et parkeringshus, bør det vurderes å ikke anlegge parkeringsplasser ved skoler.

For sykkelparkering er det lagt til grunn at det ved barneskolene bygges omtrent en sykkelparkeringsplass per tredje elev. I tillegg skal det være lagt til rette for sykkelparkering for 40 prosent av skolens totale årsverk.

Ved ungdomsskoler og videregående skole er det behov for noe mer sykkelparkering. Statens vegvesens håndbok 233 anbefaler 0,7 sykkelparkeringsplasser per elev. I tillegg legges det til 0,4 plasser per årsverk.

⁴ Trøndelag fylkeskommune (2021) [Skoleskyss](#)

Anbefalingen for antall sykkelparkeringsplasser er et minimumsnivå, så det bør vurderes i hver enkelt sak om det er behov for mer sykkelparkering.

Ved skoler kan det også sikres areal til parkering av tohjulinger (moped/scooter). Dette må avklares i hver enkelt sak.

Barnehage

Det er i de siste 20 årene bygget ut mange barnehager og de fleste barn har et barnehagetilbud i sitt nærområde, og innenfor gangavstand fra bosted. Noen barn får imidlertid ikke plass i sin "nærbarnehage", eller går i ikke i nærmeste barnehage etter valg fra foreldre. Dette kan gi noe behov for korttidsparkering. Det anbefales likevel at man vurderer behovet for bilparkeringsplasser ved barnehagen fra prosjekt til prosjekt. Barnehager som ligger i sentrale strøk eller i områder med god kollektivdekning bør ikke ha ansattparkering.

Antall sykkelparkeringsplasser er satt på bakgrunn av at det skal sikres sykkelparkering for ansatte og besøkende. For besøkende ved barnehage anbefales det i tillegg at det etableres fasiliteter for å parkere sykkelvogner og lastesykler, for foreldre som avleverer barn med sykkel. Anbefalingen for antall sykkelparkeringsplasser er et minimumsnivå, så det bør vurderes i hver enkelt sak om det er behov for mer sykkelparkering.

Omsorgshjem/sykehjem/institusjon

Ved omsorgshjem, sykehjem og institusjoner er det anbefalt å legge til rette for noe bilparkering. Årsaken er først og fremst at ansatte ved slike institusjoner ofte har skiftarbeid, noe som gjør at flere av de ansatte ikke har et like godt kollektivtilbud som i yrker med ordinær arbeidstid. Det åpnes likevel for at det kan anlegges mindre parkering om det ikke er behov, da det kun er satt anbefaling for maksimalt nivå. Normtallet er noe mindre i sentrumsnære områder, da man i sentrale områder har flere alternative reisemåter.

Antall sykkelparkeringsplasser er anbefalt å være høyere enn anbefalingen for antall bilparkeringsplasser for å sikre god sykkelparkering til de som har mulighet til å benytte seg av det. Anbefalingen for antall sykkelparkeringsplasser er et minimumsnivå, så det bør vurderes i hver enkelt sak om det er behov for mer sykkelparkering.

Veiledende norm for bilparkering					
Arealbruk	Bilparkering for nyttekjøretøy	Byggesone 1	Byggesone 2	Byggesone 3	Øvrige soner
	pr. 100 m2 BRA				
Kultur og fritid	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	Min. 3,5 pr. 100 m2 BRA
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 m2 BRA
Omsorgsbolig/sykehjem/institusjon	Min. 1 pr. 100 m2 BRA

Avrundingsregel: minimumsnorm rundes opp til nærmeste hele tall.



Leutenhaven.
Foto: Trondheim kommune

4 - Regulering, lokalisering og utforming av parkeringsplasser

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.

Rettighet til boligparkering bør sikres juridisk i saker med kombinerte formål. Det skal være tydelig hvem man regulerer parkering for.

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 at det i reguleringsplanen sikres at parkeringsrettigheter ivaretas.

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 i plankart

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

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 gateutforming⁵.

Ved flere enn åtte parkeringsplasser viser bestemmelse § 14.5.1 til at bilparkering skal samles ved felles kjøreadkomst til veg. Med dette menes at parkeringsplassen skal legges ved adkomst til boligfeltet, og løses med en felles ordning (f.eks. parkeringshus, parkeringskjeller, parkeringsplass på gatenivå).

⁵ Statens vegvesen (2022) [N100 veg- og gateutforming](#)

Et eksempel på hvor dette er løst på en god måte er Kolsåsen borettslag på Flatåsen, hvor parkeringsløsning ligger ved adkomst til boligfelt og forsyner et stort borettslag med all ordinær bilparkering. Det er tilrettelagt for å kunne kjøre inn i tunene for avlesning av varer og det er parkeringsløsning ved enkelte tilrettelagte boliger. Ut over det er de interne vegene bilfrie.



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

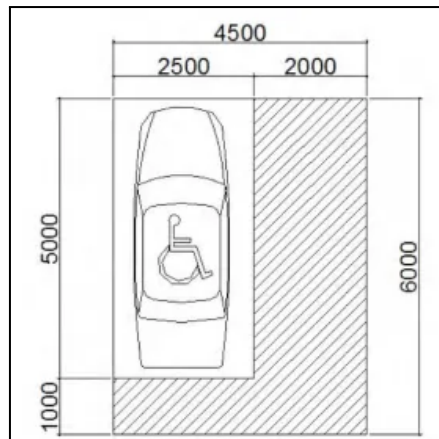
Parkering for forflytningshemmede

I Statens vegvesens håndbok V129 Universell utforming av vegger og gater⁶, finnes retningslinjer på plassering og utforming av parkeringsplasser for forflytningshemmede. Retningslinjene er i tråd med førende forskrifter: parkeringsforskriften og byggteknisk forskrift.

En parkeringsplass for forflytningshemmede skal alltid være skiltet og i utgangspunktet ha en lengde på 6 meter og bredde på 4,5 meter som sikrer plass til ut- og innstigning. Dette er standarden som er angitt i parkeringsforskriften §63⁷.

⁶ Statens vegvesen (2014) [Universell utforming av vegger og gater](#)

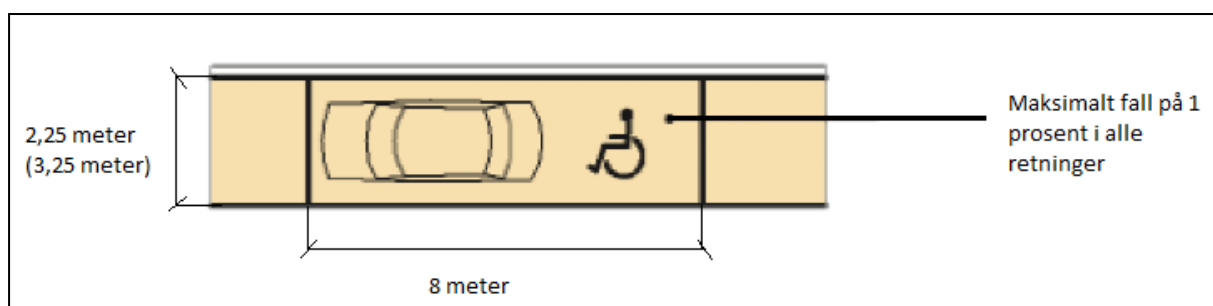
⁷ Parkeringsforskriften (2018) [Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer](#) (FOR-2016-03-18-260). Lovdata.



Figur: HC-parkering med dimensjoner

Forskriften åpner imidlertid for at annen utforming kan brukes ved kantsteinsparkering, altså der HC-parkeringsplassen ligger langs med en gate. Ved kantsteinsparkering vil en ha kjørebane på den ene siden og fortau på den andre. Da trenger en bare plass til bredden av selve bilen, hvis begge sider kan brukes. Breddekravet her er 2,25 meter. Det må ikke være hindringer for utstigning på fortauet, og det må være så liten trafikk i gata at utstigning kan foregå her. Hvis ikke, kreves det 1 meter ekstra manøvreringsareal, det vil si 3,25 meter bredde totalt.

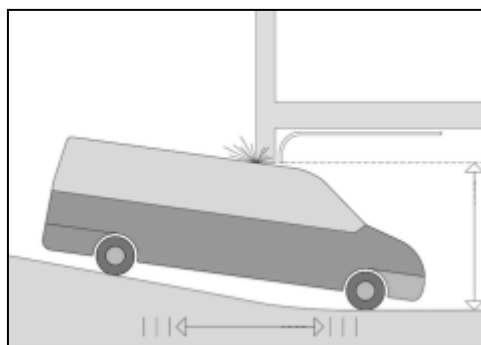
Det må være oppramping med akseptabel stigning til fortau. Parkeringsplasser for forflytningshemmede bør være mest mulig plan, og ikke i noen retning ha helning på mer enn 1 prosent. Årsaken er at bilenes heisfunksjon skal kunne fungere som forutsatt. Lengden på langsgående HC-parkeringsplasser bør være noe lengre enn 6 meter, for å sikre manøvreringsareal og plass til biler som har heis bak. Her skal bredden på parkeringsplassen økes med 2 meter.



Figur: Langsgående HC-parkering

I parkeringshus og parkeringskjellere bør det sikres tilstrekkelig fri høyde for innkjøring. Veiledende høyde for biler med løfteplattform er 2,05 m. Norges handikapforbund anbefaler at parkeringshus med HC-parkeringsplasser må ha en høyde på 2,3 meter, men helst 2,6 meter. I forslag til KPA er 2,6 meter sikret som retningslinje (§ 14.5.2) for fri høyde i parkeringshus. I tillegg til fri høyde, må overgangen inn til bygget være slak. Og høyde ved innkjøring til parkeringshus må være høy nok for HC-biler med løfteplattform. Det

anbefales at ikke alle HC-parkeringsplasser plasseres i kjeller, men at noen også er tilgjengelig på gateplan.



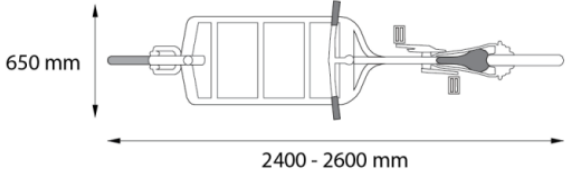
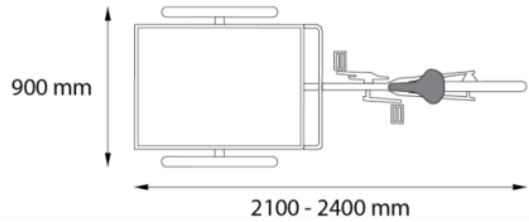
Figur: Viktig med sikring av fri høyde i parkeringshus

Sykkelparkering

God sykkelparkering signaliserer at sykling er ønsket og kan for mange være en avgjørende grunn for å velge sykkel til pendling og daglige gjøremål.

Sykkelparkeringen skal være både sikker og funksjonell, og skal gi gode låsemuligheter for mange ulike sykkeltyper. Lastesykler av forskjellige typer og dimensjoner har blitt stadig mer populært de siste årene, og det forventes enda flere i årene som kommer. Dette er det viktig å ta hensyn til i planleggingen av fremtidig sykkelparkering i byen.

<p>Standard sykkel</p> <p>Plassbehovet for enkel navigering og låsing av vanlige sykler kan bli sterkt påvirket av ekstrautstyr på sykkel som kurv, barnesete og liknende.</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. Dette skjer fordi syklistene ønsker å unngå at syklenes styre og pedaler krasjer med hverandre. Dette gir en total lengde på ca. 2000 mm for to parkerte sykler.</p> <p>Totalbredden på to sykler parkert inntil ett felles stativ kan beregnes til ca. 750 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. Når støtten er foldet ut er det fysisk krevende å flytte lastesykkelen framover igjen. Anbefalt dybde på parkeringsarealet er dermed 2900 mm for vinkelrett parkering og 2100 for skråstilt.</p>	
<p>Trehjuls lastesykkel</p> <p>De fleste trehjuls lastesykler har en bredde på nærmere 900 mm. For at syklister med slike sykler skal kunne benytte sykkelparkeringen er det nødvendig med en senter-/senter-avstand mellom stativene på minimum 1000 mm.</p>	

Parkering for sykler og andre mindre fremkomstmidler bør ligge nær hovedinngangen, være enkel å bruke for alle og være godt belyst, ikke til hinder for andre trafikanter, ha høy kvalitet og være lett å drifte, passe for ulike type sykler og ha stativ som gir tilstrekkelig støtte og låsbarhet, ha beskyttelse mot vind, nedbør og kulde, forebygge tyveri og hæverk, og ha tilleggsfasiliteter som service- og vaskemuligheter, samt garderobe med dusj og tørkerom.

Sykkelparkering skal sikres på egen grunn. Det vil ikke være tilstrekkelig med offentlig sykkelparkering i nærheten. Årsaken til dette er at offentlig sykkelparkering, i form av stativer, er ment for korttidsparkering, mens sykkelparkering ved bolig eller virksomhet er ment for lengre opphold.

Valg av stativ

Det er et stort utvalg av sykkelparkeringsstativer på markedet. Mange av dem har imidlertid store begrensninger og mangler, fordi de gir dårlig mulighet for sikker fastlåsing og liten støtte for sykkelen. Enkelte stativer er også utformet slik at de ekskluderer sykler med visse dekktykkelser og sykler som er mindre, for eksempel barnesykler. Ved valg av stativ anbefales det å bruke følgende sjekkliste:

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? Spesielt ved steder tilrettelagt for langtidsparkering bør det være tak. I enkelte tilfeller kan det også være behov for levegger.

2. Er stativene enkle å bruke?

Det bør være enkelt å støtte og låse fast sykkel. Sykkels plassering i forhold til stativet bør være selvforklarende, spesielt på steder der feil plassering av sykkel kan medføre at den står til hinder for ferdsel eller andre formål.

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. Andelen spesialsykler er stigende, lastesykler og sykkelvogn bør derfor også få et tilbud.

4. Gir utformingen tilstrekkelig trygghet?

Er det tilstrekkelig belysning? Er det mulig å låse fast sykkel? Ideelt sett bør det være mulig å låse fast både ramme og begge hjulene. Finnes det muligheter for å låse fast sykkelvogner?

5. Er det tilstrekkelig antall plasser?

Registrering på stedet eller normtall bør benyttes for valg av antall stativ. Det bør være flere stativ enn antall parkerte sykler ved rushbelastning. Ved større arrangement bør det benyttes ekstra stativ som transporteres til arrangement-stedet.

6. Kan stativet skade sykkel?

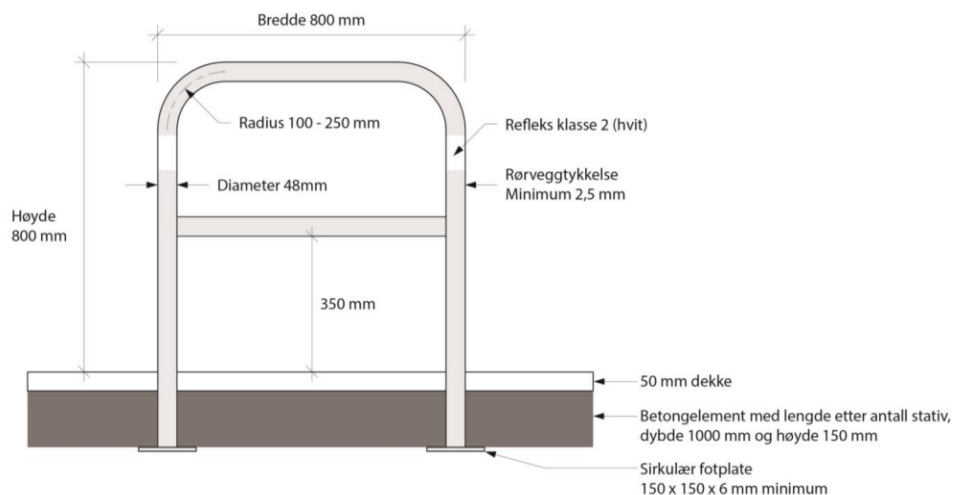
Stativet bør ikke utsette sykkel for skadelige vridninger eller riper i lakken. Stativet bør ikke ha deler som kan hektes fast i bremsewire eller lignende. Avstand mellom stativer bør være romslige nok slik at sykler ikke hektes sammen.

7. Er arealet med stativer tydelig avgrenset?

Er det en tydelig forskjell i gategulvet under parkeringen og arealet rundt? Eller en tydelig innramming? Sykkelparkeringen bør være tydelig også for de som ikke skal bruke den. Sykkelparkeringen bør være godt markert slik at blinde og svaksynte oppfatter den. Kontrast i gategulvet bør fungere som ledelinje rundt/forbi sykkelparkeringen for blinde og svaksynte.

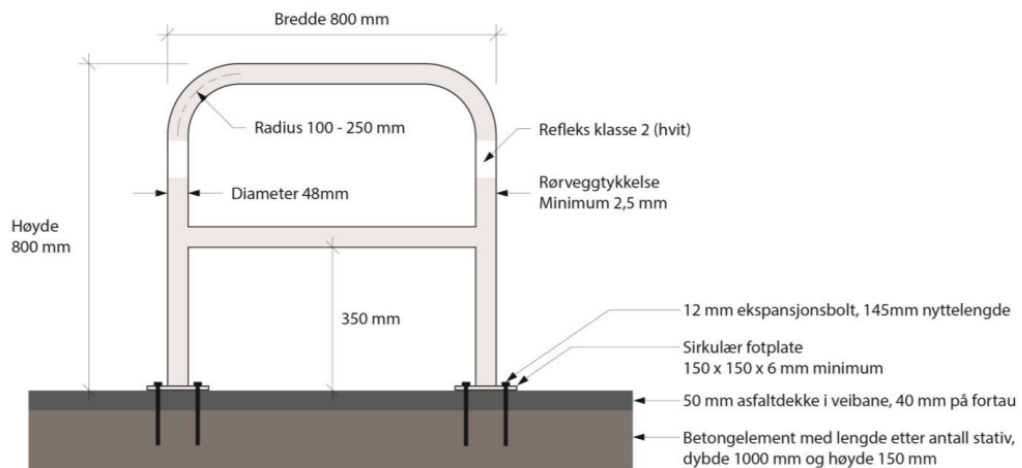
Et stativ som oppfyller kravene godt er A-stativet. Oslo kommune har i sin veileder for offentlig sykkelparkering⁸ standardisert at A-stativet skal brukes på offentlige formål. Trondheim kommune har i dag ikke en standardisert løsning, men anbefaler at A-stativet fremover blir det stativet flest mulig tar i bruk, både på offentlig grunn og på privat grunn der det er mulig og hensiktsmessig. Årsaken til at kommunen anbefaler A-stativet er fordi:

- Stativet gir stor kontaktflate mot sykkelens ramme og hjul. Den parkerte sykkelens står dermed stabilt og sjansen for at den velter eller kommer ut av posisjonen minimeres.
- Stativet gir låsemuligheter for både ramme, forhjul og bakhjul.
- Stativets utforming ekskluderer ingen sykkeltyper.
- To horisontale rør gir gode låsemuligheter for lastesykler, samt ekstra støtte og låsemulighet for sykler med mindre rammestørrelser.
- Stativet har ingen skarpe kanter, hvilket reduserer risikoen for at sykkelens 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.
- Stativet gir enkel adkomst til parkeringsarealet fra begge sider.



Figur: Dimensjoner for A-stativ støpt i betongfundament

⁸ Oslo kommune (2019) [Offentlig sykkelparkering - veileder](#)



Figur: Dimensjoner for A-stativ med overflatemontering

Et populært og plassbesparende stativ har erfaringsmessig vært to-etasjes sykkelstativ. Disse bør kun benyttes når det ikke er plass til at alle stativene plasseres på ett plan. De bør anlegges med god takhøyde, løftemekanisme, med god avstand mellom hvert stativ i stativet og låsebøyle. Det bør tilstrebes å anlegge så stor andel som mulig uten bruk av to-etasjes sykkelstativ.



Bilde: to-etasjes sykkelstativ

Lokalisering

Ved valg av lokalisering for sykkelparkeringen anbefales det å bruke følgende sjekkliste:

1. Er stativene enkle å få øye på?

Plassering bør være nær sykkelvegnettet (eller gater der det ikke er et separert sykkelanlegg). Der dette er vanskelig å oppnå, bør det være god skilting til sykkelparkering. Eventuell tekst på skilt bør være positivt ladet, for eksempel "Sykkelparkering rundt hjørnet". Skilt med teksten "Ikke parker sykler her" bør unngås.

2. Ligger sykkelparkeringen på vei til målet, ikke etter målet?

Plassering bør være på den riktige siden av målet, på vei til inngangen. I situasjoner hvor det er flere ruter til målet, bør det være sykkelparkering ved begge/alle innganger. 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? Plassering av parkering på fortausareal kan medføre at sykkelfelt ikke blir benyttet frem til parkeringen fordi man da må løfte sykkel opp over kantsteinen. 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 30-50 meter. Der sykkelparkering anlegges med tilleggs fasiliteter som verksted, vask og garderobe, skal dette 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.





TRONDHEIM KOMMUNE
Tråanten tjielte

Høringsforslag mars 2023

