



Alstahaug
kommune

Kommuneplanens arealdel 2016-2022

Parkeringsveileder for Alstahaug kommune

Bestemmelser og retningslinjer



Vedtatt av Alstahaug kommunestyre 14.12.2016

Forord

Parkeringsveilederen inneholder bestemmelser og retningslinjer, og utfyller kommuneplanens arealdel m/kystzone 2016-2022. Veilederen skal brukes ved utforming av planer og tiltak, og i saksbehandlingen av disse.

Parkeringskravene har hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 11-9 og 28-7 og erstatter tidligere parkeringsvedtekter fra 1985. Krav til parkering på egen grunn utløses av byggetiltak som er søknadspliktige etter denne loven.

Veilederen tar utgangspunkt i dagens situasjon, dvs. at parkering reguleres med offentlige skilt og håndheves av politiet og kommunen. Det vises dog til at det er gjennomført en forstudie av ny parkeringsstrategi i Sandnessjøen (jf. notat fra Asplan Viak AS av 29.04.15). Det konkluderes her med at drift av kommunens vilkårsparkering høyst sannsynlig må gjennomføres i et eget aksjeselskap i framtiden, pga. at aktiviteten skjer i et konkurransemarked der private virksomheter også opererer. Slik nytt forslag til parkeringsregelverk er utformet pr. dato, gir det ikke noen konkret veiledning om hvordan virksomheten skal organiseres. Det følger imidlertid av tilstøtende regelverk som konkurransereglene, EØS-regler om forbud mot statsstøtte osv. at det er vanskelig å se for seg andre former for organisering.

I prop. vedr. endring av vegtrafikkloven mv. vises det til at det er behov for å innføre et nytt felles parkeringsregelverk som omfatter både offentlig og privat vilkårsparkering som tilbys allmennheten. Med vilkårsparkering menes her parkering mot betaling, med tidsbegrensning eller andre vilkår.

Innholdsfortegnelse

Forord	2
Formål	4
Bestemmelser for parkering	6
Varemottak	6
Sambruk	7
Krav til antall parkeringsplasser for bil i ulike soner	7
Krav til antall parkeringsplasser for sykkel	8
Retningslinjer for parkering	8
Lokalisering og utforming av parkeringsplasser.....	8
Plassering utenfor tomta	8
Bruken av parkeringsplassene	9
Parkeringsplasser for motorsykkel, moped og scooter	9
Parkeringsplan	9
Mobilitetsplan	9
Fravik fra parkeringskrav og frikjøp	10
Fravik fra parkeringskrav	10
Frikjøp	10

Formål

Kommunens hjemmel til å utforme bestemmelser til parkering med krav om parkeringsplasser avsatt på egen grunn følger av plan- og bygningslovens § 11-9. Muligheten for å tillate frikjøp fra dette kravet er hjemlet i § 28-7 i samme lov.

Hensikten med parkeringskravene er å sikre tilstrekkelig tilgang til parkering og samtidig forhindre uønsket trafikkøkning som følge av for mange og for lett tilgjengelige parkeringsplasser, særlig i områder med et godt kollektivtilbud. Det er også ønskelig å sørge for at parkeringsplasser utformes slik at arealer som kan brukes til bebyggelse eller gode utearealer ikke må reserveres til parkeringsformål.

Parkeringskravene er utformet for å stimulere til ønsket byutvikling, og bør ikke være så strenge at byggeprosjekter blir unødvendig kostbare. Samtidig bør det åpnes for fleksibilitet der dette ikke går ut over grunnleggende mål for areal- og transportutvikling. Ordningen med frikjøp fra parkeringskravet videreføres både for bolig- og næringsformål.

Tilstrekkelig parkering på egen grunn er viktig for å unngå uønsket parkering på offentlig areal. Derfor videreføres prinsippet om minimumskrav til parkering. Minimumskravet er senket i sentrumsområdet i Sandnessjøen. Kravene til parkering for kontorbygg, forretning og service er utformet slik at det vil gi best tilgjengelighet å være lokalisert i sentrum eller sentrumsnært og i områder med et godt kollektivtilbud hvor mange kan gå og sykle.

I alle områder og for alle utbyggingsformål er det lagt til grunn at det skal legges til rette for brukervennlig sykkelparkering med tilstrekkelig kapasitet.

Soner for parkeringsdekning



Fig. 1

I hht. trafikkvurdering utført av Rambøll AS i tilknytning til Nye Skansen Kjøpesenter (2009) konkluderes det med mindre parkeringsbehov ved etablering av boliger og næringsvirksomhet (kjøpesenter) i sentrum enn ved mer perifere lokaliseringer. Det vises bl.a. til at tilgjengeligheten til kollektivtransport (buss og båt) her er meget god med sentrale knutepunkt innenfor akseptabel gangavstand, og med god tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk.

Det er definert ulike krav til parkering for bil og sykkel for ulike utbyggingsformål i de 2 parkeringssonene.

Det er minimumskrav til sykkelparkering for alle utbyggingsområder i begge soner.

Parkeringskrav for kontor, forretning og service

Dette er en virksomhet med mange ansatte eller besøkende pr. arealenhet, og disse virksomhetene ønskes primært lokalisert i sone 1. Krav til parkering kan i kombinasjon med arealpolitikk bidra til å stimulere til ønsket utvikling. Parkeringskravene er ment å bidra til at større virksomheter vil velge en lokalisering til områder med godt regionalt kollektivtilbud (både buss og båt).

Bestemmelser for parkering

Det skal avsettes plass for biler og sykler på egen grunn i samsvar med parkeringskrav for de enkelte soner i kommunen (jf. soneavgrensning som vist på figur 1).

Krav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel i de ulike soner framgår av nedenstående tabeller. For arealbruk som ikke er særskilt nevnt i tabellene skal det utøves skjønn.

BRA (bruksareal) beregnes i hht. NS 3940. All fasit rundes av oppover til nærmeste hele tall.

Plassering og fordeling mellom plasser for biler og sykler skal vises på egen parkeringsplan som skal følge planforslag eller søknad om tiltak (se retningslinjer vedr. parkeringsplan). Unntak fra krav om parkeringsplan gjelder for mindre tiltak som for eksempel en enkelt enebolig.

Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne:

- Min. 4 % for parkeringsanlegg inntil 200 plasser.
- Min. 2 % av antall plasser over 200 plasser

Dimensjonering for HC-parkering skal være minst 4,5 x 6,0 m og plasseres nær inngang.

Ved utbyggingsprosjekter over 30 boenheter eller 2000 m² BRA for kontor, forretning og service skal det etableres ladestasjoner for elbil. Antall ladestasjoner og løsning skal vises på parkeringsplan.

Ved utbygging til kontorformål med flere enn 10 parkeringsplasser, kan maksimalt 15 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå.

Ved utbygging til forretnings- og serviceformål med flere enn 10 parkeringsplasser skal maksimalt 20 % av tomtearealet benyttes til parkering på terrengnivå.

Besøkparkeringsplasser inngår i parkeringskravene. Antall besøkparkeringsplasser må ses i sammenheng med bebyggelsens bruk. Besøkparkering skal være fellesareal og kan ikke seksjoneres ut. Ved offentlige og private anlegg for tjenesteyting skal det avsettes tilstrekkelig med besøkparkering, inkludert plasser for hente- og bringeløsning av barn i barnehager og skoler.

Varemottak

Varemottak inngår ikke i parkeringskravene. Areal til varemottak kommer i tillegg i alle sonene. Enhver bedrift, uavhengig av lokalisering, skal i utgangspunktet avsette plass til varelevering på egen grunn tilpasset virksomhetens behov. Plass for varemottak skal utformes slik at den ikke

kommer i konflikt med oppstillingsplasser på parkeringsareal, og for framkommelighet for myke trafikanter.

Sambruk

Sambruk innebærer at 2 eller flere virksomheter benytter de samme plassene fordi de brukes til ulike tider. Sambruk kan bidra til å spare areal og kostnader. Ved sambruk mellom næringsformål og boliger skal retten til boligparkeringen sikres juridisk og gis førsterett. 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. Det er relativt liten sambruksgevinst mellom forretninger og annen bruk pga. mange forretningers lange åpningstider. Parkeringsplassene bør ikke ligge lenger unna enn 250 m fra virksomheter eller boliger. Sambruk kan erfaringsmessig redusere parkeringsbehovet med ca. 10 % mellom bolig og kontor. Det skal utarbeides mobilitetsplan for aktørene som benytter seg av sambruksordning.

Det nødvendige antall parkeringsplasser skal være opparbeidet før ferdigattest gis.

Krav til antall parkeringsplasser for bil i ulike soner

Formål	Grunnlag pr. parkeringsplass	Sone1	Sone 2
Bolig	Boenhet	1,0	2,0
	Hybel/hybelleilighet ¹⁾	0,5	1,0
Skole	Pr. elev over 18 år + ansatt	0,4 + 0,8	0,4 + 0,8
Barnehage	Pr. ansatt	0,8	0,8
Kontor	100 m ² BRA	1,0	2,0
Forretning, service og kjøpesenter ²⁾	100 m ² BRA	1,0	2,0
Kulturhus, kino, kirke, forsamlingslokaler og idrettsarenaer	Pr. 10 seter	1,5	2,0
Hotell/overnatting	Gjesterom	0,3	0,6
Servering/bevertning	Pr. 10 seter	1,0	1,5
Industri/verksted/lager	100 m ² BRA eller	1,0	1,0
Sykehus/sykehjem	Pr. 10 senger	1,0	2,0
Omsorgsboliger	Boenhet	1,0	1,5

¹⁾ Hybel/hybelleilighet defineres som boenhet med ett rom med eller uten bad, bod og kjøkkenkrok og med maks. BYA på 25 m²

²⁾ For kjøpesenter inngår ikke fellesareal

Det vises til Statens vegvesen håndbok N100 for utforming og dimensjonering av parkeringsplasser for bil.

Krav til antall parkeringsplasser for sykkel

Formål	Grunnlag for parkeringsplass	Sone 1	Sone 2
Bolig	Boenhet	2,0	2,0
	Hybel/hybelleilighet ¹⁾	1,0	1,0
Skole	Pr. elev + ansatt	0,7+ 0,4	0,7+ 0,4
Barnehage	Pr. ansatt	0,4	0,4
Kontor	100 m ² BRA	2,0	2,0
Forretning, service og kjøpesenter for detaljhandel ²⁾	100 m ² BRA	2,0	2,0
		1,0	1,0
Kulturhus, forsamlingslokaler og idrettsarenaer	Pr. 10 seter	2,0	2,0
Hotell/overnatting	Gjesterom	0,2	0,1
Servering/bevertning	Pr. 10 seter	1,0	0,5
Industri/verksted/lager og kjøpesenter for regional storhandel	Pr. 100 m ² BRA eller	0,2	0,2
Sykehus/sykehjem	Pr. 10 senger	1,0	1,0
Omsorgsboliger	Boenhet	1,0	1,5

¹⁾ Hybel/hybelleilighet defineres som boenhet med ett rom med eller uten bad, bod og kjøkkenkrok og med maks. BYA på 25 m²

²⁾ For kjøpesenter inngår ikke fellesareal

Oppstillingsplasser for sykkel skal etableres med fastmonterte sykkelstativ og ha gode muligheter for fastlåsing av sykkel.

Privat sykkelparkering kan ikke etableres på offentlige arealer som f.eks. gategrunn. Det vises til Statens vegvesens håndbok V122 for utforming og dimensjonering av sykkelparkeringsplasser.

Retningslinjer for parkering

Ved bruksendring av eiendommer hvor det ikke er tilstrekkelig areal til å oppfylle krav til både uterom og parkering, bør uterom prioriteres foran parkering. I sone 1 kan parkeringsbehov for bil løses ved frikjøp.

Boligparkering i sone 1 bør samles under bakken ved inngang til felt. Adkomst til boliger bør være bilfri, med unntak av tilrettelegging for nyttetransport.

Lokalisering og utforming av parkeringsplasser

Plassering utenfor tomte

Parkeringskravene skal sikre at det etableres nødvendig parkering på egen grunn. Alternativt kan parkeringen anlegges annet sted i rimelig gangavstand,

maks. 250 m, dersom det foreligger en tinglyst rettighet på min. 20 år. Ved avtalens utløp må det enten opparbeides biloppstillingsplasser etter gjeldende krav eller inngås en ny avtale. Det er ikke anledning til å henvise parkeringsløsninger til offentlige gater og offentlige eller allment tilgjengelige parkeringsanlegg.

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

Det vises til Statens Vegvesens Håndbok N100 for detaljutforming av parkeringsanlegg.

Bruken av parkeringsplassene

Utleie av parkeringsplasser kan defineres som næringsvirksomhet eller vesentlig endring av tidligere drift, som er søknadspliktig bruksendring. Parkering i næringsøyemed skal utelukkende skje i lukkede anlegg eller under bakken. 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 motorsykkkel, moped og scooter

Det bør planlegges og anlegges særskilte parkeringsplasser for motorsykkkel, moped og scooter.

Parkeringsplan

Parkeringsplanen skal bestå av et detaljert kart eller plantegning i målestokk 1:250 som viser hvor parkeringsplassene er lokalisert og hvor parkeringsplassene for de ulike brukskategoriene er spesifisert. Med brukskategorier menes besøksparkeringsplasser, plasser for forflytningshemmede, parkering for boliger, for kontor osv. og for sykler. Parkeringsplanen skal evt. redegjøre for planlagt sambruk. Den skal vise hvordan parkeringskravene, dvs. retningslinjer og bestemmelser, er oppfylt i saken og beskrive og begrunne aktuelle fravik. Nøyaktig utregning av antall parkeringsplasser skal følge med i parkeringsplanen.

Det skal framgå av parkeringsplanen hvordan kjøretøy kan manøvrere inn og ut av parkeringsanlegget på en trafikksikker måte. Det gjelder også for varelevering og adkomst for renovasjon.

Ved etablering av parkeringsplasser for over 20 biler skal trafikksikker gangforbindelse fra parkering til inngangsparti framgå av parkeringsplanen.

Mobilitetsplan

I en mobilitetsplan skal virksomhetene eller utbygger gjøre rede for totalt transportbehov fordelt over døgnet, hvordan denne transporten skal fordeles på typer transportmidler (bil, sykkel mv.) og hvordan det skal tilrettelegges for ønsket fordeling.

Fravik fra parkeringskrav og frikjøp

Fravik fra parkeringskrav

Parkeringskravene skal legges til grunn for utarbeidelse av alle plan- og byggesaker. Ved nybygg, tilbygg og bruksendring i sone 1 kan det tas utgangspunkt i at eksisterende bebyggelse/bruk har en akseptert egendekning selv om dette ikke kan dokumenteres etter dagens krav. Økning av parkeringsbehov ut over eksisterende bruk vil måtte løses på ordinær måte i hht. parkeringskravene.

Frikjøp

I plan- og bygningsloven heter det om frikjøp i § 28-7:

”Det kan bestemmes i kommuneplanen at kommunen kan samtykke i at det i stedet for parkeringsplass på egen grunn eller på fellesareal blir innbetalt et beløp for hver manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde. Innbetalte beløp kan bare benyttes til opparbeidelse av offentlige parkeringsanlegg. Bestemmelsen i første til tredje ledd gjelder tilsvarende ved bruksendring. Departementet kan gi forskrifter om rammene for anvendelse av denne bestemmelsen, herunder bruk av midler innbetalt etter tredje ledd.”

I sone 1 vil parkeringskravet for bil alternativt kunne oppfylles ved frikjøp hvis det ikke lar seg gjøre å etablere parkeringsplasser utfra plassbehov. Kommunestyret fastsetter sats for frikjøp ved årlig budsjettbehandling.

For hver manglende biloppstillingsplass innbetaler tiltakshaver til kommunen et beløp etter gjeldende satser. Innbetaling skjer etter nærmere fastsatte bestemmelser.

De innbetalte midlene plasseres på et kommunalt fond som gis betegnelsen ”Fond til parkeringsformål”. Fondets midler med renter disponeres av kommunen. Innestående midler på fondet tillagt renter skal nyttes til grunnerverv for parkeringsanlegg og opparbeidelse av parkeringsplasser/parkeringsanlegg (inkl. nødvendig utstyr og kjøre- og gangadkomster).

Lokalisering av parkeringsplasser/-anlegg avgjøres av kommunen. Det samme gjelder tidspunkt for utførelsen.

Kommunen skal ha ansvar for prosjektering, bygging, drift og kontroll av parkeringsanlegg som opparbeides for midler innbetalt til fondet. Kommunen skal ha disposisjonsrett over de parkeringsplasser som opparbeides for innbetalte frikjøpsmidler. Kommunen forbeholder seg retten til å kreve inn og disponere parkeringsavgift/avgift for leie i forbindelse med bruken av parkeringsplassene. **Kommunen kan som alternativ inngå avtale med kommunalt foretak, eller inngå avtale om offentlig/privat samarbeid, med tanke på gjennomføring og drift.**

Tiltakshavere som ønsker å benytte seg av frikjøpsordningen, må undertegne en frikjøpsavtale. **Frikjøpsavtale skal være undertegnet før det gis igangsettingstillatelse.**