

PARKERINGSNORM

Områdeplan for Melhus sentrum

Vedtatt 24.09.2019 Sak 69/19

1.

Normen gjelder for arealet som samsvarer med plangrense for *Områdeplan for Melhus sentrum, plan id 2016001*. Parkeringsnormen har hjemmel i § 11-9 i plan- og bygningsloven av 2008.

2.

Ved nybygg, tilbygg, påbygg, underbygg eller ved endret bruk av eksisterende bygninger, skal det kreves følgende antall parkeringsplasser som tegnes inn på situasjonskart eller på annen måte dokumenteres ved søknad om byggetillatelse eller bruksendring. Parkeringsbehov skal primært dekkes på egen tomt, hovedsakelig i parkeringskjeller, eventuelt i lukkede fellesanlegg.

				Sluttantall rundes alltid opp til nærmeste hele tall.
Bolig Parkeringsplasser for beboere må etableres i parkeringskjeller, eventuelt fellesanlegg	Min – Maks	Min – 0,7 pr enhet	Maks – 1 pr enhet	Ved frikjøp beregnes alltid maks antallet.
Bolig Besøksparkering	Fast	0,2 pr enhet		
Bolig Sykkelparkering skal anlegges i fellesanlegg under tak/i kjeller	Min	2 pr enhet		
Handel/service arbeidsplassparkering + kundeparkering	Fast	1,2 pr 100m ²		BRA
Handel/service Sykkelparkering	Min	2 pr 100 m ²		BRA
Kontor arbeidsplassparkering + besøksparkering	Fast	1 pr 100m ²		BRA
Kontor Sykkelparkering	Min	2 pr 100m ²		BRA
Skoler og barnehager pr ansatt		0,6-1,0		Vurderes i detaljplaner
Elever >18år		0,1-0,2		
Annen tjenesteyting Arbeidsplassparkering	Fast	0,5 pr 100m ²		BRA
Annen tjenesteyting Besøksparkering	Fast	0,8 pr 100m ²		BRA
Tjenesteyting Sykkelparkering	Min.	10 % av alle ansatte. Ved skoler - halvparten av alle elever og ansatte		
Idrettsanlegg tilskuere ansatte	Min/maks	0,2-0,4 0,2-0,3		Se bestemmelse nr. 9.

3.

For sambruk og fellesløsninger kan krav om parkeringsplasser reduseres til 70 %. Det oppfordres til at flere bedrifter og virksomheter går sammen om lukket fellesanlegg, slik at man har et felles målpunkt hvor kunder og ansatte kan bevege seg fritt fra. Ved parkering på fellesareal for flere eiendommer skal vilkår om slik parkering tinglyses som en heftelse på vedkommende eiendom.

4.

I stedet for å opparbeide biloppstillingsplasser i parkeringskjeller eller på fellesarealer kan kommunen samtykke i at det innbetales et beløp pr. manglende parkeringsplass til kommunens parkeringsfond for bygging av parkeringsanlegg. Er det ikke mulig å innfri parkeringskravet, skal utbygger søke om frikjøp. Frikjøp vurderes og kan innvilges av kommunen.

5.

For nybygg, ved endret bruk av eksisterende bygninger, samt fortetting over to boenheter, skal det så fremt det er fysisk mulig, bygges parkeringskjeller, selv om det er mulig å dekke parkeringskravet på bakken på egen grunn.

6.

Parkeringsplasser skal utformes i henhold til gjeldende krav i byggforskserien for Parkeringsplasser og garasjeanlegg nr. 312.130. Alle utendørs parkeringsplasser skal gis en tiltalende utforming med grønt areal/vegetasjon og gode materialer.

7.

Minimum 10 % ved mindre anlegg (opptil 100 parkeringsplasser) og minimum 5 % ved større anlegg (over 100 parkeringsplasser) i fellesanlegg skal opparbeides for å være tilgjengelig for forflytningshemmede. Plassene etableres så nære inngangen som mulig. Plassene utformes i henhold til Vegnormalens standard for slike plasser. For bygninger der det forventes hyppige besøk av funksjonshemmede og boliger med livsløpsstandard, skal minimumskravet økes til 20 %.

8.

Sykkelparkering skal opparbeides i henhold til vegnormalen. Pendler-, arbeids- og boligparkering i lukkede fellesanlegg og under tak. Sykkelparkering for besøkende/kunder skal plasseres nært innganger. Alle sykkelparkeringsplasser skal være godt plasserte, lett tilgjengelige og sikre. Det skal også settes av plass til sykkelvogn og transportsykler.

9.

Ved haller og idrettsanlegg må det anlegges sykkelparkering med god kapasitet i umiddelbar nærhet til inngangen til anlegget. Det må planlegges parkeringsplass for busser og privatbiler. Antallet parkeringsplasser må vurderes i forhold til antall samtidige brukere som forventes.
En tommelfingerregel kan være at antallet parkeringsplasser for bil, innenfor en avstand på 500 m, skal være 20 % av antallet personer i anlegget. Det største behovet for parkeringsplasser vil normalt være på kvelder og i helger. Det bør vurderes om andre parkeringsplasser i området, for eksempel ved nærliggende skoler og bedrifter, kan benyttes for å dekke behovet for parkering ved de største arrangementene i anlegget.

Parkering for forflytningshemmede må merkes på prioriterte plasser. Det skal også merkes spesielle plasser med ladepunkt for el-kjøretøyer.

10.

Minimum 1 stk. og inntil 3 % av bilplassene i fellesanlegg ved bolig og handel skal erstattes med plasser for MC, scooter og motorsykler. På p-plasser og i garasjeanlegg bør overskytende areal vurderes som p-plass for slike mindre kjøretøyer. Arealet må merkes, og det må være tilstrekkelig manøvreringsareal.

11. Minimum 20 % av kapasiteten i nye parkeringsanlegg bør ha lademuligheter for ladbare motorvogner. El-anlegget skal dimensjoneres slik at det enkelt kan oppgraderes til å håndtere en høyere andel elbiler etter hvert som behovet for lading øker.

Utfyllende beskrivelse til bestemmelsene

I gjeldene plan og bygningslov er det i større grad enn tidligere fokus på at lovens bestemmelser skal bidra til mer klimavennlig transport, og loven gir det offentlige virkemidler for å ivareta dette målet.

Parkeringsløsninger skal avstemmes mot hva som er mulig å oppnå med mer klimavennlige transportløsninger, som kollektiv- og gang/sykkelreiser. Reisevaneundersøkelse 2013-14¹ for Trondheimsregionen viser at omlandskommunene til Trondheim, blant annet Melhus, har negativ utvikling, her vokser bilførerandelen og andelen til fots og med sykkel går ned. Omlandskommunene har over 20 % flere bilreiser enn i Trondheim. Der hvor det finnes gratis og tilgjengelige parkeringsplasser for bilen i forbindelse med handel og arbeid, øker bilreisene mest. Omkring 70 % av reisene i Melhus er internreiser i kommunen, ca. 20 % ender i Trondheim.

Også for å legge til rette for et funksjonelt og trivelig sentrum, er det avgjørende å få til en god parkeringsordning og samtidig oppnå at parkeringsarealene ikke blir dominerende i synsbildet. Det vil derfor være nødvendig å redusere noe på kravet om tilgjengelighet. Vanligvis vil dette bety at det blir noe lengre gangavstander. Det er ønskelig at bilister skal finne det fordelaktig å gå mellom to målpunkter framfor å kjøre mellom.

Parkeringsnormen vil føre til at utbyggere i Melhus vil ha klare retningslinjer for hvilke krav det vil bli lagt til byggeprosjektet når det gjelder parkering. Kravene vil føre til en trygghet om at parkeringsspørsmålet er tatt på alvor og at det ikke vil føre til uforutsette problemer. Dessuten vil de føre til en miljøgevinst.

Intensjon og utdyping.

Parkering og parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel i utviklingen av fremtidens miljø- og klimavennlige byer. Parkering vil i fremtiden være en knapphet i byer med god kollektivdekning, og ikke lenger en offentlig fellesgode som kan forbeholdes enkeltbedrifter og virksomheter. Høy pris for parkering og andre parkeringsrestriksjoner er et av de viktigste virkemidlene for å øke kollektivandelen i sentrumsområder.

I normen stilles de samme krav til parkeringsdekning ved bruksendring og utvidelser som ved nybygging da slike endringer skaper like stort parkeringsbehov. Kravene slår ikke inn ved etablering av enebolig eller tilbygg til eksisterende enebolig, såfremt ikke antall boenheter økes.

I sentrum er det krav om parkeringskjeller. Dette er kostnadskrevende parkeringsplasser, men det er likevel rimelig at disse kostnadene belastes den enkelte bolig eller virksomhet.

For sentrum er det to hovedtyper parkeringsbehov, parkering for pendlere, beboere og ansatte, og parkering for besøkende og kunder. Besøkende og kunder må som regel ha parkeringsplasser som er lettere tilgjengelig enn pendlere, beboere og ansatte.

¹ Gjennomføres hvert fjerde år.

Frikjøpsordning.

Frikjøpsordningen er ikke noe utbygger har krav på, men et tilbud kommunen kan gi.

I utgangspunktet er det krav om at det blir bygget parkeringskjeller under alle nybygg, normen legger til rette for at det er mulig å kjøpe seg fri fra kravene om antall plasser.

Beløpet bør være mindre enn en parkeringsplass i parkeringskjeller normalt vil koste, i og med at en ikke får egen fast plass ved frikjøpsordningen, men likevel stort nok til at det ikke oppfattes som en lettvindt måte å omgå kravene i parkeringsnormen. Maks 50 % av parkeringskrav på egen tomt kan løses gjennom frikjøpsordningen. Beløpet pr. plass er 200.000 kr, beløpet indeksjusteres årlig i henhold til konsumprisindeksen.

Parkeringsfond.

For kommunen vil parkeringsnormen føre til enklere saksbehandling i plansaker, og det vil også gi muligheter til å bygge opp et parkeringsfond som i neste omgang kan gi et økonomisk fundament for å bygge offentlig parkerings anlegg. Parkeringsfondet kan bygges opp ved at inntektene fra frikjøpsordningen går inn i dette fondet. Innbetalt frikjøpsbeløp tilføres i sin helhet til parkeringsfondet. Fondet skal kunne brukes til etablering av nye p-anlegg (bil/sykkel), utvikling, informasjon og markedsføring av parkeringstilbudet, samt tilstøtende oppgaver som kan påvirke/reducere behovet for parkeringsplasser.

Sambruk

Sambruk av parkeringsplasser kan redusere antall parkeringsplasser og utbyggingskostnader. Parkeringsbehovet varierer med formål og tid på dagen. Større parkeringsanlegg kan dekke flere parkeringsformål med færre plasser enn en rekke mindre anlegg kan. Når det planlegges fellesanlegg og sambruk mellom bolig og næring, skal det tildeles færre parkeringsplasser for bil, slik det som framgår av normen.

Det kan tenkes situasjoner der det er mulig å bygge flere parkeringsplasser i kjeller enn det virksomheten selv har behov for. Normen legger således opp til at en utbygger kan selge parkeringsplasser til en annen utbygger og at denne løsningen kan nyttes framfor frikjøpsordningen. Det vil kunne bli noe dyrere, men vil samtidig gi kjøper reserverte plasser.

Parkering for sykkel, el-sykkel og MC.

I normen er det tatt inn krav om parkering for sykkel og MC. El-sykkelbruk vil øke i fremtiden – tenk også derfor på ladestasjoner for el-sykler. Å legge til rette for økt bruk av sykkel redusere biltrafikk og dermed redusere behov for bilparkering. Sykling har også helsemessige gevinster.

Parkeringsrestriksjoner

I forbindelse med pågående byvekstavtale, vil parkeringsrestriksjoner være en del av tiltakene i Melhus sentrum for å begrense bilbruk. Parkeringsrestriksjoner som er aktuelle kan være; begrenset parkeringstilbud og avgiftsparkering.