

PARKERING

Krav og normer

Regulering og lokalisering

Utforming av parkeringsanlegg



Bærum kommune

Områdeutvikling

01.07.2015

Forord

Denne veilederen supplerer og utdyper bestemmelser og retningslinjer om parkeringskrav gitt ved kommuneplanens arealdel 2015-2030, vedtatt av kommunestyret 17.06.2015. Veilederen skal brukes som retningslinjer ved utforming av planer og tiltak og i saksbehandlingen av disse.

Parkeringsnormene har hjemmel i § 11-9 i plan- og bygningsloven av 2008 og erstatter tidligere kommunale vedtekter til § 69 i plan- og bygningsloven av 1985.

Krav til parkering på egen grunn utløses av tiltak som er søknadspliktige etter plan- og bygningsloven. Veilederen omhandler ikke kommunens retningslinjer for parkering på kommunale gater og vegger som forbudssoner, soneparkeringsordning, parkeringsavgifter og liknende.

Bærum kommune
Områdeutvikling v/arl
01.07.2015

Innhold

1. Innledning

2. Parkeringsnormer

- 2.1 Grunnleggende prinsipper
- 2.2 Kommuneplanbestemmelser
- 2.3 Retningslinjer
- 2.4 Parkeringsstrategi for Sandvika

3. Dokumentasjon

4. Regulering og lokalisering

- 4.1 Reguleringsformål
- 4.2 Parkering under terreng
- 4.3 Lokalisering
- 4.5 Sykkel, motorsykkel o.l.

5. Krav til utforming av parkeringsanlegg

- 5.1 Enebolig-parkering
- 5.2 Langsgående parkering i gate
- 5.3 Større parkeringsanlegg
- 5.4 Parkeringshus
- 5.5 HC-parkering

1. Innledning

Gjeldende normer er til dels foreldet

Parkeringsnormene for Bærum kommune, med unntak av Sandvika og Fornebu, er fra 1985/86 og er hjemlet i vedtekter til plan- og bygningsloven av 1985. Disse normene tar utgangspunkt i at kravet til antall p-plasser skal dekke det reelle behovet for den enkelte virksomhet.

For Sandvika vedtok formannskapet i 2004 egne parkeringsnormer, og for Fornebu vedtok kommunestyret i 2005 egne normer. For begge disse normsettene har målet vært å begrense arbeidsreiseparkering ved å fastsette en redusert maksimumsnorm for kontor og næring. For bolig skal normen dekke det reelle behovet.

Energi- og klimaplan for Bærum 2013-17

Planen ble vedtatt i kommunestyret 30.10.2013. Det overordnede målet er 20 % reduksjon av kommunens klimagassutslipp innen 2020, regnet fra 2008. Dette må i stor grad oppnås ved en reduksjon i utslipp fra transportsektoren. Følgende målsettinger for transportsektoren er listet opp:

- Behov for privatbil i Bærum skal reduseres ved hjelp av arealplanlegging og forbedret infrastruktur.
- Økt transportbehov som følge av vekst skal i hovedsak dekkes med offentlige kommunikasjonsmidler, samt økt gange og sykkelbruk.
- Tilrettelegge for kollektivtrafikk på kommunale veier.
- Tilrettelegge for trafikksikre gang- og sykkelveier.
- Levere parkeringstjenester som bidrar til framkommelighet, samtidig som klimautslipp begrenses.

Trafikkøkningen må begrenses

Hensynet til energiforbruk, CO₂-utslipp, luftforurensing, støy og trafikkfare samt bedre tilgjengelighet for miljøvennlig transport gjør det nødvendig å redusere biltrafikkøkningen. Et viktig virkemiddel er å lokalisere arbeidsplasser og forretninger til områder med god kollektivdekning og samtidig begrense mulighetene for parkering i disse områdene.

Overflateparkering må begrenses

Bærum kommune har begrenset areal for fremtidig bebyggelse. Det er derfor viktig å bygge ut arealene slik at utnyttelsen blir best mulig. Bestemmelser som setter et maksimalt tak på overflateparkering vil begrense en uheldig nedbygging.

Uønsket parkering må forhindres

Utenfor sentra og i områder med mindre god kollektivdekning bør det etableres tilstrekkelig med parkeringsplasser for biler på egen grunn, slik at det ikke oppstår problemer med fremmedparkering. Fremmedparkering i gater og veier medfører ofte økt trafikk og dårligere parkeringstilgjengelighet, og kan gi vanskeligere vegvedlikehold, særlig om vinteren. Trafikksikkerheten blir dårligere og barns skolevei mer utrygg.

2. Parkeringsnormer

2.1 Grunnleggende prinsipper

Følgende prinsipper er lagt til grunn for parkeringsnormene:

Bolig

Normen skal i utgangspunktet sikre parkeringsplasser for beboere og besøkende. En viktig begrunnelse er å unngå fremmedparkering i andre områder samt uønsket parkering langs veier og på grøntarealer. Behovet for parkeringsplasser vil være minst i sentrumsområder med god kollektivdekning og størst i områder med dårlig kollektiv- og servicetilbud.

Kontor

Kontorbebyggelse skal lokaliseres til sentra og andre områder med god kollektivdekning. Parkeringsnormen er en maksimumsnorm som begrenser arbeidstagernes muligheter for å benytte egen bil. Dette vil begrense biltrafikken hvilket gir reduksjon i energiforbruk, luftforurensning, støy og trafikkfare. Det vil også sikre et bedre grunnlag for kollektivtrafikken samtidig som biltrafikken i rushperiodene blir lavere.

Forretning

Normen skal i utgangspunktet sikre tilstrekkelig parkering for besøkende. Dette gjelder særlig forretningsbebyggelse i områder med dårlig kollektivdekning. I sentra med god kollektivdekning er behovet for parkering lavere.

Andre formål

For andre formål som skoler, barnehager, institusjoner, idrettsanlegg, restauranter, osv. skal det reelle parkeringsbehovet vurderes i reguleringsplanen. Det er angitt et intervall med en øvre og nedre grense for normen, og kollektivtilgjengelighet og brukernes nærhet til formålet skal tillegges avgjørende vekt når kravet fastsettes.

Sykkelparkering

Minstekrav til antall parkeringsplasser for sykkel er angitt for alle formål.

Beholde parkeringsstrategien for Sandvika

For Sandvika gjelder en særskilt parkeringsstrategi som bl.a. omfatter en frikjøpsordning for besøksparkering. Gjeldende normer er foreslått strammet inn i samsvar med kommuneplanbestemmelsene.

2.2 Kommuneplanbestemmelser

Parkeringsnormene for bolig, kontor og forretning er hjemlet i kommuneplanens arealdel. Disse bestemmelser går foran eldre reguleringsbestemmelser om parkering. Parkeringsbehov for andre virksomheter fremgår av kap. 2.3. For Sandvika gjelder egne parkeringsnormer (kap. 2.4).

Kommuneplanens bestemmelse § 14.1

Parkeringsbehov skal bestemmes i reguleringsplan.

Retningslinjer:

For nye planer som omfatter bolig, kontor og forretning skal følgende parkeringsnormer legges til grunn:

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

Område **A**: Området innenfor 900 m gangavstand fra stasjonene på Lysaker, Bekkestua, Sandvika og Fornebu (alle stasjoner).

Område **B**: Området innenfor 900 m gangavstand fra øvrige stasjoner på jernbanen og T-banen.

Område **C**: Resten av kommunen.

Tabell 1: Parkeringsnorm for bolig, kontor, forretning

		A-områder	B-områder	C-områder	Sykkel
Ene-/tomannsbolig	pr. boenhet	min 2,0 *	min 2,0 *	min 2,0 *	-
Rekkehus	pr.100m ² BRA	1,0	1,2	min 1,2	min 2
Leilighet	pr.100m ² BRA	1,0	1,2	1,2	min 2
Kontor	pr.100m ² BRA	maks 0,7	maks 0,7	maks 0,7	min 1
Forretning	pr.100m ² BRA	maks 1,2	maks 2,0	maks 2,0	min 1

* For sekundærbolig kreves 1 ekstra parkeringsplass.

Normtallene er et absolutt krav når ikke annet er angitt.

BRA beregnes etter teknisk forskrift, men eksklusiv parkeringsarealer.

Innenfor område C skal hver boenhet i leilighet- og rekkehusområder disponere minst 1 biloppstillingsplass. Minst 15 % av plassene ved mer enn 10 boenheter skal avsettes til besøks-parkering. I områdene A og B skal minst 10 % av plassene i leilighet- og rekkehusområder avsettes til besøks-parkering.

For kontor og forretning samt leilighet/rekkehus innenfor områdene A og B skal minst 85 % av parkeringsplassene ligge under terreng.

Ved felles parkeringsanlegg med flere enn 5 plasser skal det settes av minimum 5 % parkeringsplasser og minst 1 plass for forflytningshemmede.

Ved alle større utbyggingsprosjekter (f.eks. næringsbygg, borettslag/sameie, eneboliger knyttet til felles p-anlegg) skal alle parkeringsplasser være tilrettelagt for el-bil.

2.3 Retningslinjer

For andre virksomheter enn bolig, kontor og forretning gjelder følgende retningslinjer (gjelder også Sandvika og Fornebu dersom de ikke har egne normer for virksomheten).

Tabell 2: Anbefalte parkeringsnormer for annen virksomhet

		Bil	Sykkel
Industri, verksted, lager	pr. 100 m ²	0,3 – 0,8	0,2 – 0,5
Plasskrevende handel	pr. 100 m ²	0,5 – 1,5	0,3 – 0,6
Mosjonslokale	pr. 100 m ²	0,1 – 0,6	0,3 – 0,6
Barnehage	pr. barn	0,1 – 0,25	0,05 – 0,1
Skole	pr. årsverk	0,2 – 0,6	5 – 10
Sykehjem etc.	pr. seng	0,3 – 0,5	0,1 – 0,2
Forsamlingslokale	pr. sete	0,1 – 0,3	0,1 – 0,2
Idrettsanlegg	pr. tilskuer	0,1 – 0,3	0,1 – 0,2
Restaurant, kafé	pr. sete	0,1 – 0,3	0,1 – 0,2
Kino, teater	pr. sete	0,1 – 0,3	0,1 – 0,2
Hotell	pr. rom	0,3 – 0,8	0,1 – 0,2

Parkeringskravet bestemmes vanligvis gjennom reguleringsplan og skal ligge innenfor gitte intervaller. God kollektivtilgjengelighet og når de fleste brukerne bor nær formålet tilsier en lav norm. Dårlig kollektivtilbud og flest tilreisende brukere tilsier en høy norm.

2.4 Parkeringsstrategi for Sandvika

Formannskapet har i møte 17.11.2004 vedtatt følgende parkeringsstrategi for Sandvika:

Gyldighetsområde

Parkeringsstrategien gjelder for alle nye byggeprosjekter i den urbane delen av Sandvika.

Normen for Sandvika er forslått strammet inn i samsvar med kommuneplanbestemmelsene og er som følger:

Tabell 3: Parkeringsnorm for Sandvika

	Bosatt ¹⁾	Besøk ¹⁾	Totalt
Leilighet pr. 100 m ² BRA	0,9	0,1	1,0
	Ansatt ²⁾	Besøk ¹⁾	Totalt
Kontor pr. 100 m ² BRA	0,3	0,4	0,7
Forretning pr. 100 m ² BRA	0,2	1,0	1,2

- 1) Absolutt norm
2) Maks. norm

Annet	Totalt	Ansatte ²⁾	Besøk ¹⁾
Beverting (pr. sitteplass)	0,15	10 %	90 %
Kino, teater (pr. sitteplass)	0,2	10 %	90 %
Kirke (pr. sitteplass)	0,1	10 %	90 %
Mosjonslokale (pr.100m ²)	1,0	10 %	90 %
Hotell (pr. rom)	0,3	30 %	70 %

Norm for andre virksomheter samt krav til sykkelparkering

For virksomheter som ikke er nevnt gjelder tabell 2 i kap. 2.3.

For krav til sykkelparkering benyttes tabell 1 og 2 som retningslinjer.

Lokalisering av p-plasser

Med unntak av gateparkering skal nye p-plasser lokaliseres under bakken.

Besøernes og ansattes p-plasser skal anlegges samtidig med og i nærheten av bygget, f.eks. i kjeller eller på reservert areal i nærliggende fellesanlegg. Plassene kan være reserverte.

Besøksplassene skal legges til allment tilgjengelige fellesanlegg, som skal være lokalisert med kort kjøreadkomst fra Sandvika-ringen. Dersom det ikke er hensiktsmessig å legge besøksparkering i fellesanlegg, kan andre løsninger vurderes i reguleringsplan. Dersom dette fører til at besøks-parkeringen blir eksklusiv for bygget og ikke gir sambrukseffekt, skal besøksnormen økes med 40 %.

Besøksparkering skal frikjøpes

Det antall plasser, som i følge kravene er definert som besøksplasser, skal frikjøpes med kr. 200.000 pr. plass (2004). Beløpet skal indeksreguleres i samsvar med byggekostnadsindeksen. Frikjøpsmidlene skal benyttes til finansiering av felles parkeringsanlegg for allmenn bruk. Frikjøpsmidler fra ett byggeprosjekt kan fritt benyttes til hvilket som helst fellesanlegg innen gyldighetsområdet.

Sambruk skal stimuleres

I alle plan- og byggesaker skal mulighetene for sambruk vurderes og sikres. Blant annet skal parkering for ansatte kunne benyttes av andre formål som kultur, rekreasjon etc. om kvelden og i helger.

3. Dokumentasjon

Rammesøknad (ev. 1 trinns-søknad) skal vedlegges et detaljert kart eller en plantegning som viser hvor parkeringsplassene er lokalisert og hvor parkeringsplassene for de ulike brukskategoriene er spesifisert. Med brukskategorier menes besøksplasser, plasser for forflytningshemmede, parkering for boliger, for kontor osv. og for sykler. Det skal redegjøres for planlagt sambruk. Dokumentasjonen skal vise hvordan parkeringskravene er oppfylt i saken. Dersom parkeringskravet fravikes, skal det gjøres rede for konsekvensene for omgivelsene og hvilke avbøtende tiltak som gjennomføres.

Parkeringsplasser for besøkende inngår i parkeringsnormene og må vurderes ut fra bebyggelsens bruk. Varemottak inngår ikke i parkeringsnormene. Enhver bedrift, uavhengig av lokalisering, skal i utgangspunktet avsette plass til varelevering på egen grunn tilpasset virksomhetens behov. Det skal dokumenteres at varelevering kan gjennomføres uten å være til hinder eller fare for andre trafikanter.

Sambruk innebærer at to eller flere virksomheter benytter de samme plassene fordi de brukes til ulike tider. Hensikten med sambruk er først og fremst å spare areal og kostnader. Ved sambruk mellom næringsformål og boliger skal retten til boligparkeringen sikres juridisk og gis førsterett. Dette fordi kommunens mål om en restriktiv arbeidsplassparkering ikke skal uthules. Sambruk som innebærer reduksjon av minimumskravene kan godkjennes dersom alle brukere er lokalisert i samme bygning eller samme eiendom, eller det foreligger tinglyste erklæringer om felles bruk av plassene. På grunn av lange åpningstider er det i dag relativt liten sambruksgevinst mellom forretninger og annen bruk.

4. Regulering og lokalisering

4.1 Reguleringsformål

Parkeringsplasser reguleres hovedsakelig som del av arealformålet de skal betjene. Det kan også være aktuelt med eget formål. I boligområder skal HC-plasser reguleres som felles areal.

Av reguleringsbestemmelsene skal det framkomme om parkeringsplassene skal være felles for flere arealformål/eiendommer eller om de skal være offentlig tilgjengelige.

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

Det er ikke mulig å angi at parkeringsplassene til et privat byggeområde skal være offentlig tilgjengelige. Dette må i tilfelle sikres gjennom privatrettslig avtale. Når det i reguleringsplan eller parkeringsplan bestemmes at plasser skal være tilgjengelig for besøkende vil det kun gjelde for besøkende til bebyggelsen som anlegget er en del av.

4.2 Parkering under terreng

Parkeringsanlegg under terreng, som ligger utenfor byggegrense/arealformål, skal være vist med egen bestemmelsesgrense på plankart. Nedkjøringsramper bør fortrinnsvis plasseres inne i eller langs med bygning.

4.3 Lokalisering

Parkeringsnormen skal sikre at det etableres nødvendig parkering på egen grunn. Alternativt kan parkeringen anlegges annet sted i rimelig gangavstand, maks 200 meter, dersom det angis tilstrekkelige grunner for dette og det foreligger en tinglyst rettighet. Det er i utgangspunktet ikke anledning til å henvise parkeringsbehovet til offentlige gater og offentlige eller allment tilgjengelige parkeringshus. I så fall må det legges fram en grundig vurdering av konsekvensene blant annet for driftsforholdene og kapasiteten på disse anleggene på lang sikt.

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

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

4.4 Sykkel, motorsykkel ol.

Det skal planlegges og anlegges særskilte parkeringsplasser for sykkel, motorsykkel og lignende.

Sykkelparkering bør fortrinnsvis plasseres under tak. Plassene bør ha stativ slik at sykkelen kan låses fast. Det skal være lett atkomst til sykkelparkeringen slik at sykkelen blir enkel å bruke i hverdagen. Atkomsten bør være bred nok og uten trapper. Plasser for besøkende bør fortrinnsvis ligge nær inngangspartiet og under tak.

Statens vegvesens håndbok V122 Sykkelhåndboka, viser utforming og dimensjonering av sykkelparkeringsplasser.

5. Krav til utforming av parkeringsanlegg

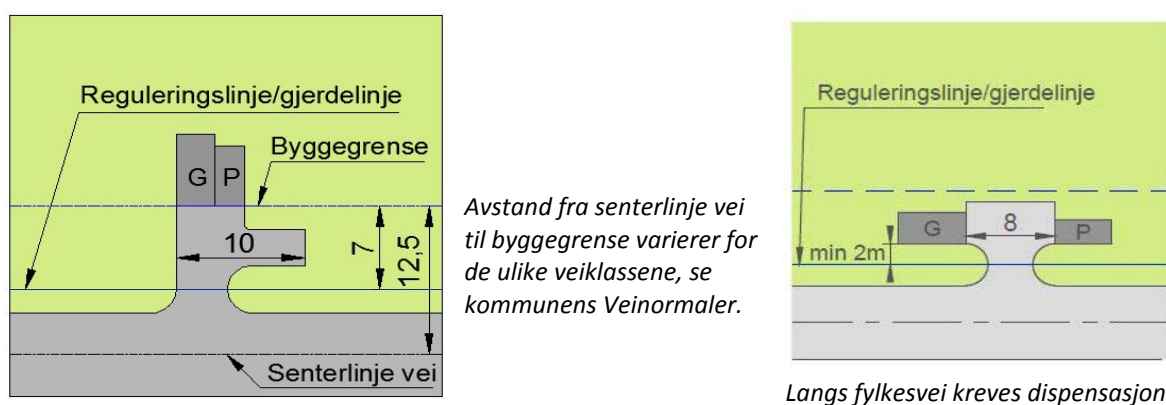
Detaljutforming av parkeringsanlegg skal være i henhold til Bærum kommunes Veinormaler og til håndbok N100 Veg- og gateutforming fra Statens Vegvesen.

Alle utendørs parkeringsanlegg skal ha grøntarealer og beplantning, og det skal avsettes tilstrekkelig areal til snørydding.

5.1 Enebolig-parkering

Parkeringskravet for enebolig er en garasje plass (G) pluss en biloppstillingsplass (P) pr. boenhet. For sekundærleilighet kreves en ekstra parkeringsplass. I tillegg kreves snuplass på egen grunn.

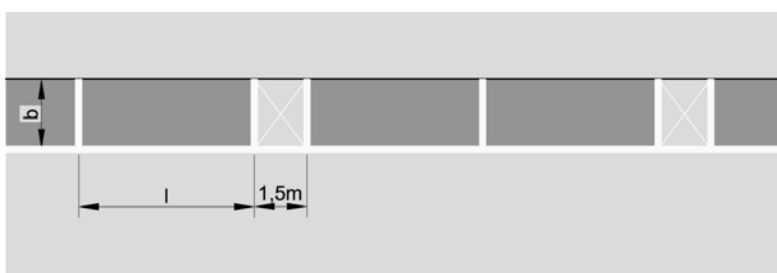
Snø og vann fra garasje, biloppstillingsplass og snuplass skal ikke renne ut på offentlig veigrunn.



Figur 1: Hovedprinsipp for plassering av garasje, biloppstillingsplass og snuplass på egen grunn

5.2 Langsgående parkering i gate

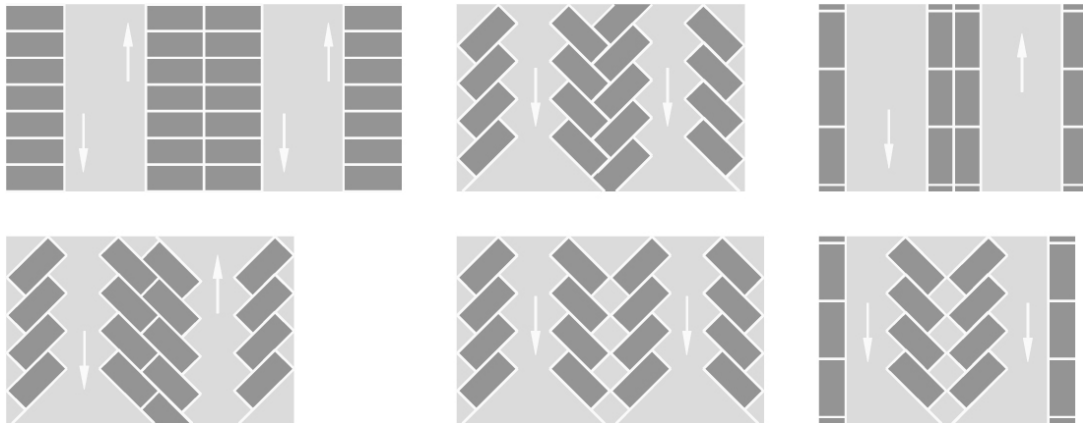
Parkering langs offentlig gate/vei skal utføres/oppmerkes som på skissen under.



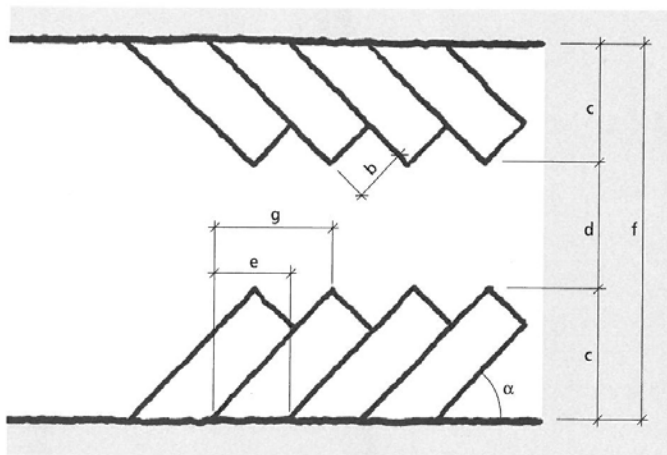
Type kjøretøy	b (m)	l (m)
Personbil	2,0	5,0
Lastebil	3,0	13,0

Figur 2: Parkering langs kantstein

5.3 Felles parkeringsanlegg



Figur 3: Eksempler på forskjellige parkeringsløsninger



Figur 4: Dimensjoner for utendørs parkeringsanlegg for personbil

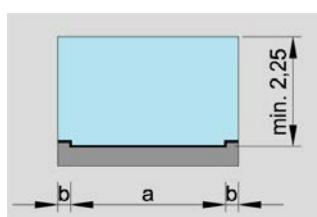
Tabell 4: Krav til dimensjoner for personbilparkering

α (°)	b (m)	c (m)	d (m)	e (m)	f (m)	g (m)
45	2,40	5,2	2,8	3,4	13,2	5,2
60	2,40	5,5	3,8	2,8	14,0	3,2
90	2,40	5,0	6,5	2,4	16,5	2,4
45	2,50	5,3	2,8	3,5	13,4	5,3
60	2,50	5,6	3,5	2,9	14,7	3,2
90	2,50	5,0	6,0	2,5	16,0	2,5

5.4 Parkeringshus

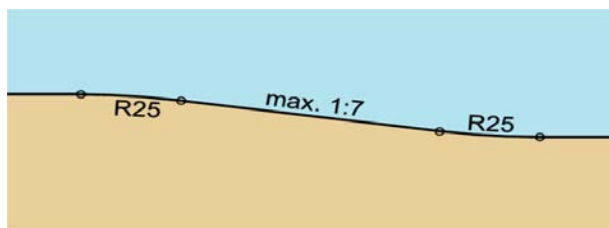
- Bredden på plassene skal være min. 2,4 m.
- Netto fri høyde skal helst være 2,5 m og min. 2,25 m.
- Fall på parkeringsdekket skal være min. 1:100 og maks 1:25.
- Uheldige søyleplasseringer (i manøvreringsrommet og der dørene åpnes) må unngås.
- Plasser ved endevegg skal være min. 2,9 m brede.
- Sluk og nedløp (evt. oppvarmede) må innpasses.
- Ved takparkering uten oppvarming må det legges til rette for fjerning av snø.
- Opplysningsskilt skal være lesbare på min. 25 m avstand.
- Siktkrav ved inn-/utkjøring må ivaretas.
- Veidekket skal være av SA-betong (svært aggressiv betong).

Rettlinjede rampers stigning skal ikke overstige 1:7. Utendørs ramper (uten varmekabler) bør ikke ha større stigning enn 1:10. I kurver måles rampestigningen i midtlinjen for indre kjørefelt.

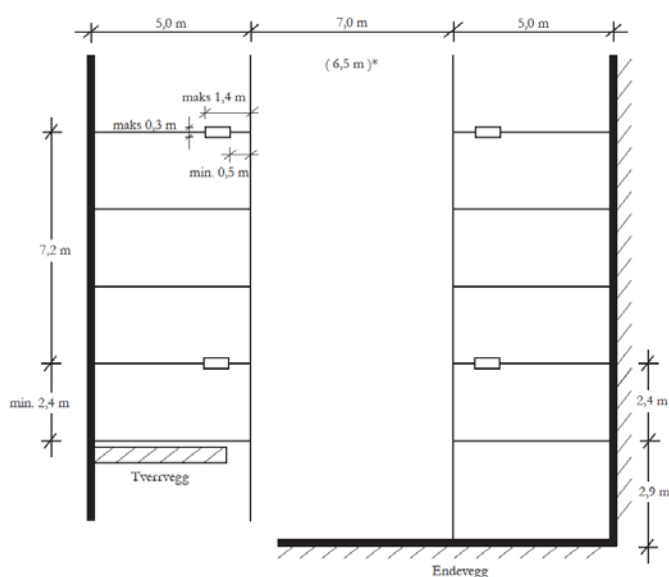


	Kjørebane a (m)	Styrekant b (m)	Sum a+b (m)
Ett felt eller enveis	3,00	0,25	3,5
To felt (Personbil)	4,50	0,25	5,0

Figur 5: Bredden på kjøreramper



Figur 6: Stigning og overgangskurver på kjøreramper



*) 6,5 m kjørebane kan benyttes når de samme personer bruker anlegget

Figur 7: Søyleplassering og avstander ved modulbygg 7,2 m

5.5 Plasser for forflytningshemmede

Antall plasser vurderes i hvert enkelt tilfelle, men minimum 5 % av plassene skal reserveres for forflytningshemmede. Ved virksomheter som må påregne hyppig besøk av forflytningshemmede (lege, fysioterapi o.l.) bør 10 % av plassene reserveres. Det skal alltid avsettes minimum én plass for forflytningshemmede ved alle felles parkeringsanlegg med mer enn 5 plasser.

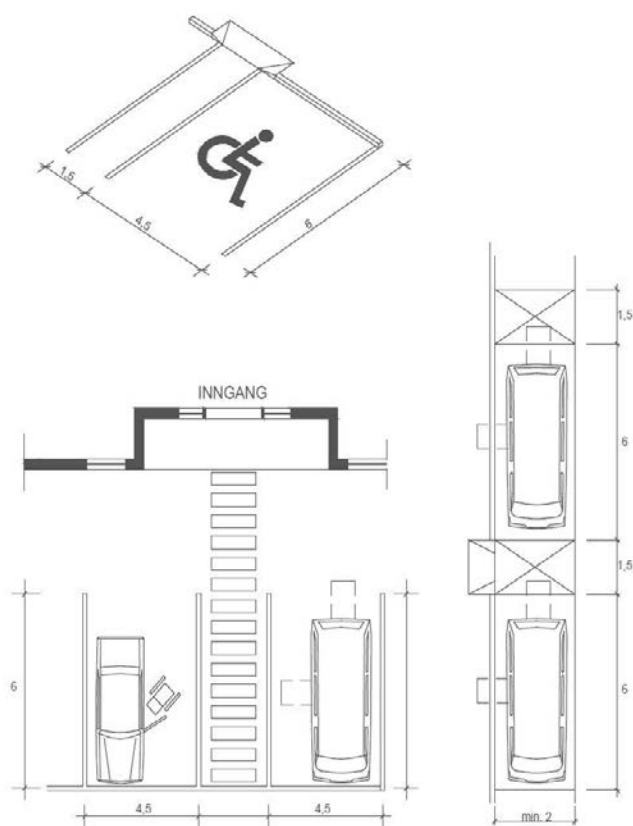
Plasser reservert for forflytningshemmede lokaliseres nær målpunkt/hovedinngang (maks. avstand 20 m), og slik at kjørevei ikke må krysses. Plassene anlegges på fast, plan flate og utformes slik at rullestolbrukere lett kommer inn og ut av kjøretøyet og videre mot målpunktet. Kantstein, trinn og hindringer skal unngås. Opp- og nedramping til/fra fortau skal være maks.1:12.

Plassene bør ha en bredde på min. 4,5 m og en lengde på min. 6 m. Plassen skal ha ekstra bredde/manøvreringsareal på den ene siden på minst 1,5 m. Ved tverr- eller skråparkering hvor trafikkarealet bak er romslig, oversiktig og lite trafikkert, kan lengden unntaksvis reduseres til 5 m. Brukskvaliteten kan ytterligere økes ved å utnytte tilleggsareal (f.eks. gangsone).

Ved parkering langs fortauskant kan plassene ha en utforming på min. 2,0 m bredde og 6,0 m lengde, men må skilles i lengderetningen med et skravert felt på 1,5 m bak hver plass.

Det bør innenfor samme område etableres ulike plasser, det vil si både langsgående plasser og tverr- eller skråplasser, for å tilfredsstille ulike biler og heisanordninger.

Eventuell betalingsterminal må være plassert nærmest plassene for forflytningshemmede og utformet slik at den er tilgjengelig også fra rullestol.



Figur 8: Utforming av plasser for forflytningshemmede