

# PARKERINGSUTREDNING – BESTEMMELSER OG SONER FOR LILLEHAMMER KOMMUNE



**Vedlegg 1**  
**Eksempler fra**  
**andre kommuner**



## VEDLEGG 1 – EKSEMPLER FRA ANDRE KOMMUNER

### 1.1 Gjøvik kommune

Kommuneplanens arealdel ble godkjent 27.03.2014.

Krav til parkering og biloppstillingsplass for bil og sykkel er avsatt i plankartet som tre ulike bestemmelsessoner for parkering. Illustrasjonen under viser disse tre ulike sonene.

Sone I: Sentrumskjernen (skravert område) (BEST-OMR 6)

Sone II: Sentrum (avgrenset av ytre stiplet linje) (BEST-OMR7)

Sone III: Øvrige områder



**Sone I – Sentrumskjernen. Bestemmelsesområde 6 (BEST-OMR 6)**

Innenfor Sone I – Sentrumskjernen stilles det ikke krav til parkeringsplasser for forretnings-, bevertnings- og kulturvirksomhet som ikke er særlig trafikkskapende. Dette gjelder virksomhet som bidrar til å utvikle en kompakt handelsstruktur i sentrumskjernen for shopping, hyggehandel, bespisning og kulturaktiviteter.

## Parkeringsbestemmelser for bil og sykkel for boliger i Gjøvik kommune, sone I og II:

Boligtype/boligstørrelse m <sup>2</sup> BRA						
	<60 m <sup>2</sup> min-maks	60 m <sup>2</sup> -99m <sup>2</sup> min-maks	100 m <sup>2</sup> -149m <sup>2</sup> min-maks	> =150 m <sup>2</sup> min-maks	< 30 m <sup>2</sup>	> 30 m <sup>2</sup>
Boliger, bil	0,3 – 1,0	0,8 – 1,5	1,0 – 2,0	1,5 – 2,0		
Bolig, sykkel	1	2	2	2		
Studentbolig bil					0,2 min	0,3 min
Stud.bolig sykkel					1	2

### 1.2 Hamar kommune

Kommuneplanens arealdel for Hamar kommune (2011 – 2022) ble vedtatt 19.10.2011 og har ikke soner slik Gjøvik og mange andre kommuner har. Bestemmelsene inneholder:

Boliger i sentrum skal ha minimum 12 p-plasser pr. 1000 m<sup>2</sup>.

- Formål og definisjoner.
- Krav til trafikkareal og parkeringsplasser for ny bebyggelse.
- Redusert krav til p-plasser ved sambruk, og frikjøp av parkeringsplass. I Hamar kan parkeringskrav reduseres til 70 % ved sambruk og fellesløsninger, for parkeringsandel i fellesanlegg.
- Lokalisering, utforming og drift av parkeringsplasser og -anlegg.
- Parkeringsbestemmelser for områder som omfattes av kommunedelplan for Strandsonen og av reguleringsplan for Åkersvikvegen.

### 1.3 Bodø kommune

Kommuneplanens arealdel 2014 – 2016 ble vedtatt 19.06.2014 og 11.09.2014. Bodø kommune har i sine parkeringsbestemmelser i kommuneplanen gått ned på krav til antall parkeringsplasser, har inndelt i flere kategorier/størrelser boliger og lagt inn minimum antall p-plasser og maksimum antall p-plasser på kontorer.

Ønsket virkning har vært:

- Enklere å bygge boliger i bykjernen og sentrale områder.
- Tilrettelegging for mindre boliger.
- Enklere å bygge kontorlokaler (og hotell) i sentrale områder.

- Redusert arbeidstrafikk - økt miljøvennlig transport (buss, sykkel).
- Like konkurransevilkår for forretning og næring.

**Dette er omtrent som målene som i *Byutvikling 2044* i Lillehammer kommune.**

Før 2015 hadde Bodø kommune parkeringsvedtekter omtrent som de som gjelder i Lillehammer.

Parkeringsbestemmelser (bil) for boliger i Bodø kommune:

	Bestemmelser kommuneplanen 2015, boligtype			Før 2015
	Mindre enn 25 m <sup>2</sup> BRA	Mindre enn 50 m <sup>2</sup> BRA	Større enn 50 m <sup>2</sup> BRA	Bolig
P-plasser pr. boenhet indre sone	0,3	0,5	0,7	1,0
P-plasser pr. boenhet midtre sone	0,3	0,8	1,3	1,5-2,0
P-plasser pr. boenhet ytre sone	0,3	1,0	1,4	1,5-2,0

Reell virkning 2 år etter at kommuneplanen ble vedtatt: Sammen med bestemmelser om krav til uteoppholdsareal, felles parkering og tilrettelagt transport har det vært en eksplosjon i antall nye leiligheter i sentrum, med næring på gateplan. I alt er det under bygging 600-700 nye leiligheter i 5 store prosjekter. Når kommuneplanen nå skal gjennomgås og revideres på nytt skal det ses på justeringer i parkeringsbestemmelsene for om mulig å gjøre de enda bedre.

KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2014-2025  
Temakart 8a: Parkeringutearealer (juridisk bindende)

Parkeringutearealer

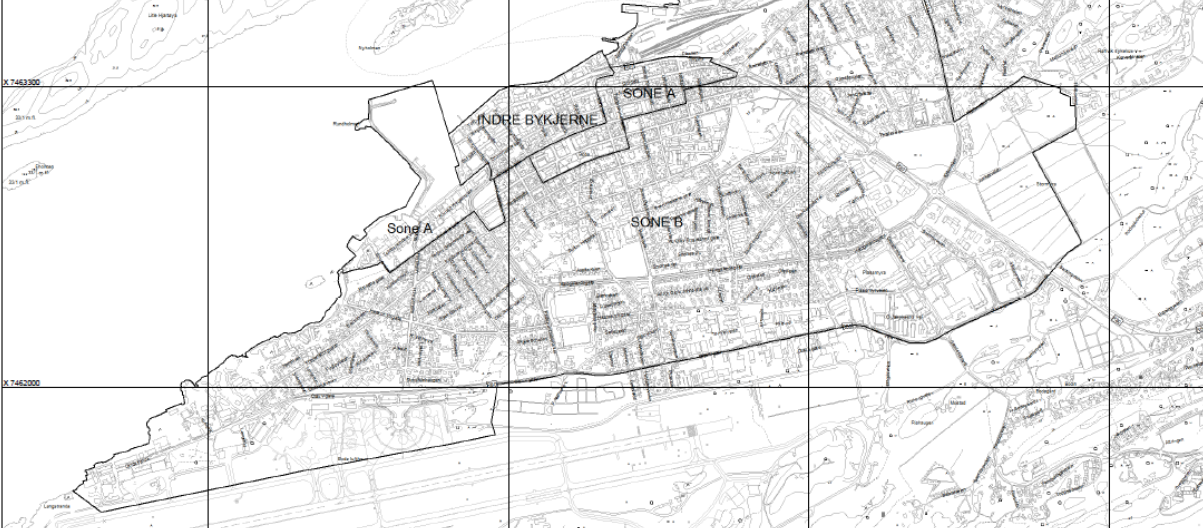
Grænse

Dokumentnr:  
- F10-001 18.05.2014  
Dato for Saksgranskning:  
18.05.2014  
18.05.2014  
Koordinatsystem: UTM zone 33N/EUREP 28  
Mapproyekt: NAD83

SAKSBEHANDLING PÅ PLAN- OG BYGNINGSLOVEN  
Møling og oppsett av planarbeid: 15.12.2012  
Dato for Saksgranskning: 15.12.2014-01.05.2015  
Planprogram vedtatt av Byrådet: 21.05.2013  
1. gang i PM-kommisjonen: 30.01.2014  
Offentlig utstilling (første): 08.02.2014-22.02.2014  
2. gang i PM-kommisjonen: 05.08.2014  
Stemteknisk utvalg: 19.08.2013



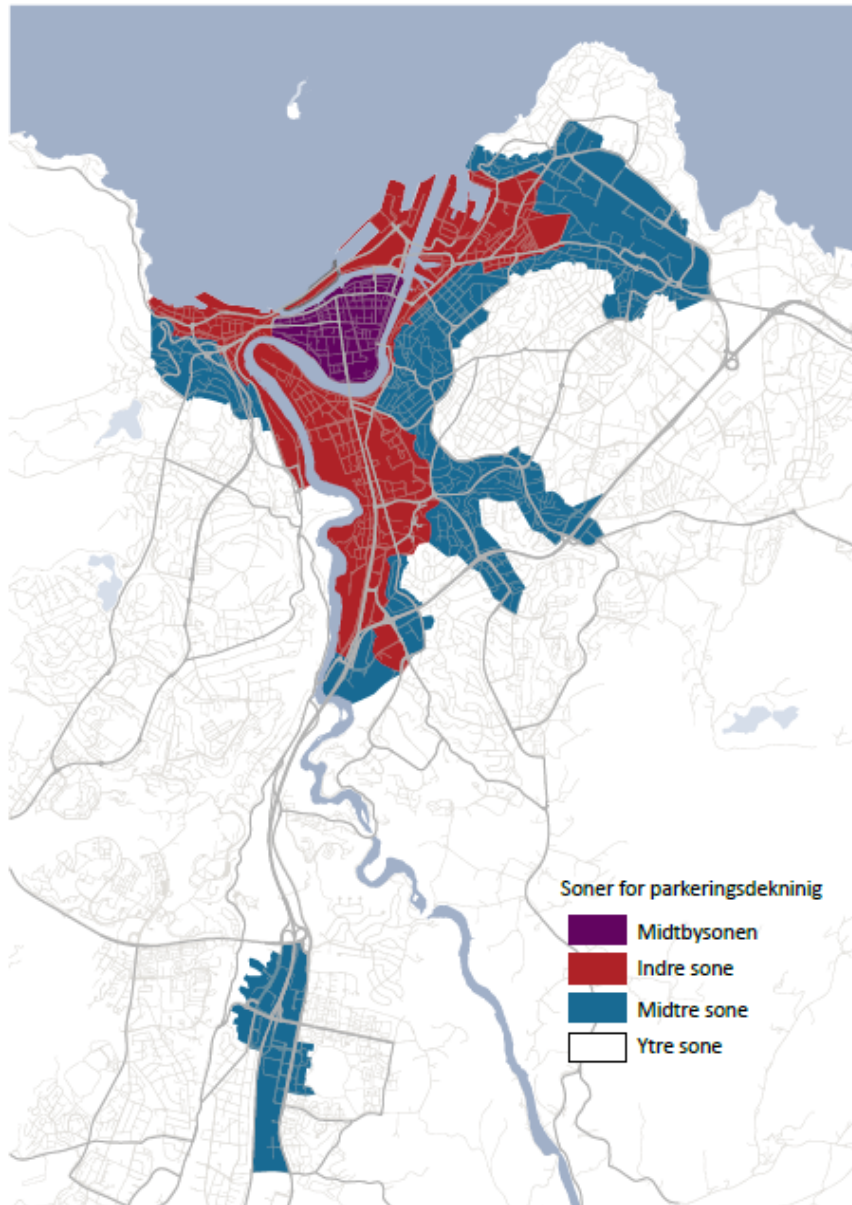
Oppdatert: 11.03.2014 1:59PM A3



## 1.4 Trondheim kommune

Kommuneplanens arealdel 2012 – 2024 vedtatt 21.03.2013, revidert 24.04.2014.

Parkeringssoner i Trondheim:



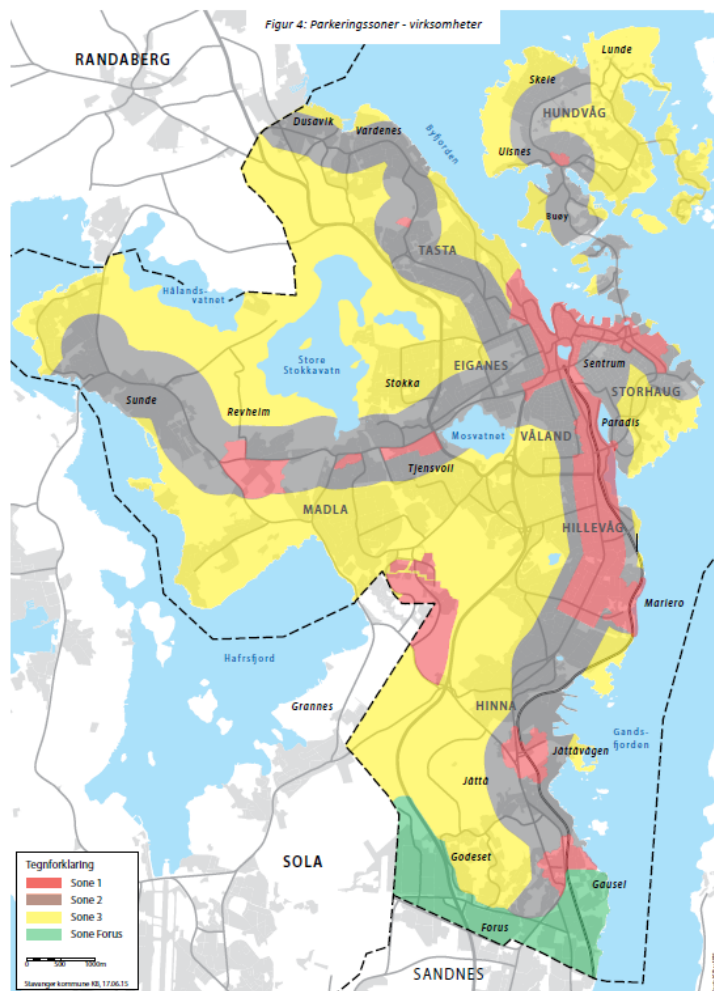
Krav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel, boliger:

Arealkategori	Grunnlag pr. p-plass	Midtbyen	Indre sone	Midtre sone	Ytre sone
Bolig, bil	70 m <sup>2</sup> BRA el. boenhet		Min 0,5	Min 0,8	Min 1,2
Bolig, sykkel	70 m <sup>2</sup> BRA el. boenhet	Min 2	Min 2	Min 2	Min 2

## 1.5 Stavanger kommune

Kommuneplanens arealdel 2014 – 2019 vedtatt 15.06.2015.

Soneinndeling Stavanger kommune:



Utdrag av parkeringsbestemmelsene for bil, boliger:

	Antall p-plasser pr. boenhet		
	Beboerparkering	Gjesteparkering	Sum
Individuell parkering	1	1	2
Felles parkering (4 boenheter eller mer)	Maks 1	0,2	Maks 1,2

Sykkelparkering, boliger:



	Antall p-plasser pr. boenhet	
	Sentrum	Utenfor sentrum
Individuell parkering	Min 3	Min 4
Felles parkering (4 boenheter eller mer)	Min 2	Min 3

- For boligbebyggelse skal det reguleres areal til overdekket/innelåst sykkelparkering på egen grunn. Sykkelparkering som løses i fellesanlegg skal være løst med overdekning og låst atkomst.
- I Stavanger sentrum med avgrensning vist på arealplankartet kan kommunen samtykke til frikjøp for all bilparkering. For næringsetablering kan det frikjøpes 0,9 parkeringsplasser pr 100 m<sup>2</sup> BRA. For boligbebyggelse kan det frikjøpes 0,9 parkeringsplasser pr. boenhet.

#### Retningslinjer:

- Ved all reguleringsplanlegging bør parkering planlegges samlet og primært være løst i fellesanlegg. Parkeringsanlegg bør i størst mulig grad plasseres slik at gangavstand fra bebyggelse til kollektivholdeplass er kortere eller like lang som avstanden mellom bebyggelse og parkeringsanlegg.
- Ved utbygging av nye områder bør parkering primært være løst i fellesanlegg som legger til rette for sambruk. Fellesanleggene bør vurderes lagt under bakken.

## 1.6 Kongsberg kommune

Kommuneplanens arealdel 2013 – 2025 ble vedtatt 12.11.2014.

Kongsberg har 27.000 innbyggere og er sammenlignbar med Lillehammer i størrelse.

I kommuneplanens arealdel for Kongsberg 2013 – 2025, vedtatt i 2014, heter det Kongsberg by utvikles videre etter kompaktbyprinsippet med korte avstander mellom sentrale funksjoner, sentrale byggeområder med god utnyttelse, nærmiljøer hvor det er lokalisert dagligservice og grøntarealer/uteoppholdsarealer med høy kvalitet. Et styrket sentrum for handel, boliger, aktiviteter og kontorarbeidsplasser er sentralt i kompaktbyen. Sentrum skal være attraktivt for barn og unge med gode og attraktive boliger for barnefamilier (bl.a. nok grøntareal og trafiksikre løsninger).

#### Soneinndeling:

Sone A er sentrumsområdene og prioritert sone for boliger og A-næringer. Det tilrettelegges for høy utnyttning og endringer av boligstrukturen mot en tettere utbygging enn dagens struktur. Avgrensning av sone A er gangavstand til sentrum, ca. 1 km.

Sone B er prioritert sone for boligvekst i Kongsberg og lokalisering av B-næringer. Sonen har sykkelavstand fra sentrum.

Sone C er utenfor normal sykkelavstand. Sone for lokalisering av C-næringer.

Parkeringsbestemmelser boligparkering, bil og sykkel:

<b>Parkeringsformål, bilparkering</b>	<b>Sone A</b>	<b>Sone B</b>	<b>Sone C</b>
Boliger < 30 m <sup>2</sup>	-	Min 0,5	Min 0,8
Boliger 30 – 60 m <sup>2</sup> BRA	Min 0,5	Min 0,8	Min 1
Boliger > 60 m <sup>2</sup> BRA*	Min 1	Min 1,2	Min 1,5

\* For Boliger > 60 m<sup>2</sup> BRA skal det i tillegg avsettes 0,2 plasser pr. bolig til gjesteparkering.

Sykkelparkering: Boliger < 30 m<sup>2</sup>, 1 plass

Sykkelparkering: Boliger > 30 m<sup>2</sup>, 2 plasser