



LILLEHAMMER  
KOMMUNE

NOTAT NR. 4

# PARKERING

KOMMUNEPLANENS AREALDEL 2019-2022 (2030)

Sist revidert 10.12.18

## Innhold

1. Hvorfor revidere parkeringsbestemmelsene? .....	2
2. Hvordan kan parkeringsbestemmelser brukes som virkemiddel i byutviklingen? .....	2
3. Forslag til parkeringsbestemmelser – gjennomgang .....	3
3.1. Soneinndeling .....	3
3.2. 0-krav og frikjøp .....	4
3.3. Krav til boligparkering .....	4
3.4. Krav til parkering – kontor, forretning, industri, lager, produksjon .....	5
3.5. Sykkelparkering .....	5
3.6. Annet .....	5

## 1. Hvorfor revidere parkeringsbestemmelsene?

Kommuneplanens arealdel gir rammer for etablering av parkeringsplasser i forbindelse med nye bygg og ombygging av eksisterende bygg. Parkeringskrav er de siste årene, gjennom reguleringsvedtak og dispensasjon, satt lavere enn kravene gitt i kommuneplanens arealdel 2011-2024.

Utarbeidelse av nye parkeringsnormer er en del av handlingsprogrammet for strategidokumentet «Byutvikling 2044».

Sammenlignet med andre kommuner har Lillehammer i dag høye krav til antall parkeringsplasser i sentrale byområder. Kommunen har i dag ingen krav til sykkelparkering.

## 2. Hvordan kan parkeringsbestemmelser brukes som virkemiddel i byutviklingen?

Kunnskapsgrunnlaget til dette notatet er TØI-rapporten «Parkering – virkemidler og effekter», Byutvikling 2044 og «Parkeringsutredning – bestemmelser og soner for Lillehammer kommune», utarbeidet av Areal+ og Norconsult. I kommuneplanens arealdel handler dette om bestemmelser som regulerer parkeringskrav til ny bolig- og arbeidsplassetablering.

Bruk av maksimumsnormer er et virkemiddel for å forhindre overetablering av parkeringsplasser. Formålet med maksimumsnormer er at det etableres færre parkeringsplasser enn etterspørsel tilsier og/eller tiltakshaver ønsker. Bruk av maksimumsnormer kan være et virkemiddel for å påvirke lokalisering av nye bygg og å fremme bruk av gange, sykkel og kollektiv som transportmiddel.

Bruk av minimumsnormer pålegger tiltakshaver å tilrettelegge for et minimumsantall parkeringsplasser. Det gir også grunnlag for å benytte frikjøp for parkering, som kan gi inntekter f.eks. til et felles parkeringsanlegg. Utbyggingskostnader vil øke i takt med økte minimumsnormer. Minimumsnormer kan bidra til at det er mindre behov for gateparkering, men det kan også bidra til overetablering av parkeringsplasser og stimulere til bilbruk.

Settes det ingen krav til parkering blir det opp til tiltakshaver å vurdere behovet. Konsekvensen vil antagelig være at det etableres få parkeringsplasser i forbindelse med utbygging i sentrale områder.

Behovet for parkeringsplasser som måtte oppstå må da løses gjennom utleie/salg av parkeringsplasser uavhengig av det aktuelle prosjektet.

De fleste bykommuner opererer med parkeringssoner. I sentrale soner settes lave minimumskrav, eventuelt også maksimumskrav, bl.a. for å stimulere til høy utnyttelse av arealer til andre formål enn parkering. I mer perifere soner er minimumskravene ofte høyere, mens maksimumskrav gjerne settes for å begrense hvor attraktivt det er å bruke bil.

Krav til sykkelparkering bør settes med formål om å fremme sykkel som transportmiddel. Dette må ses i forhold til type formål og muligheter for bruk av sykkel. Krav til utforming på sykkelparkering, f.eks. under tak, kan bidra til å fremme sykkel som transportmiddel.

### 3. Forslag til parkeringsbestemmelser – gjennomgang

#### 3.1. Soneinndeling

I planforslaget er det valgt å ha tre soner. Områder som har høy kollektivdekning, og som ligger i gangavstand, eventuelt sykkelavstand, til daglige målpunkter får lavere minimumskrav ved boligparkering, bl.a. for å stimulere til økt bygging og for å fremme bruken av gange, sykkel og kollektiv.

##### Sone 1:

Dette er områdene nærmest gågata og skysstasjonen. Områdene vurderes å ha meget godt tilrettelagt kollektivtilbud og korte avstander til daglige målpunkter. Sone 1 er også bydelssentrene i Søre Ål, Vingnes og Rosenlund. En utvikling i tråd med flerkjernestrukturen skal bidra til at flere kan gå og sykle til bydelssentrene. Bestemmelsene for sone 1 er som følger:

Type bygg	Måles pr.	Bil	Sykkel	
Bolitg	1-roms	Boenhet	0,3	1
	2-roms	Boenhet	0,5	2
	3-roms	Boenhet	0,7	2
	4-roms og større	Boenhet	1	3
Kontor	100 m <sup>2</sup> BRA	0	1,5	
Forretning	100 m <sup>2</sup> BRA	0	1	
Industri / lager/ produksjon	100 m <sup>2</sup> BRA	0	1	

##### Sone 2:

Dette tilsvarer området innenfor byplanens avgrensning. Disse områdene regnes å ligge innenfor ti minutters sykkelavstand og delvis gåavstand til skysstasjonen og gågata, og kollektivdekningen er god. Sone 2 er også bydelssentrene Røyslimoen, Jørstadmoen og Vingrom. En utvikling i tråd med flerkjernestrukturen skal bidra til at flere kan gå og sykle til bydelssentrene. Bestemmelsene for sone 2 er som følger:

Type bygg		Måles pr.	Bil	Sykkel
Bolig	1-roms	Boenhet	0,5	1
	2-roms	Boenhet	0,7	2
	3-roms	Boenhet	1	2
	4-roms og større	Boenhet	1	3
Kontor		100 m <sup>2</sup> BRA	1,3-1,7	1,5
Forretning		100 m <sup>2</sup> BRA	1,3-1,7	1
Industri / lager/ produksjon		100 m <sup>2</sup> BRA	0,4-0,8	1

### Sone 3:

Dette er områdene utenfor byplanens avgrensning. Disse områdene er i høyere grad bilbaserte. I disse områdene er det lite allmenn parkering, slik at gateparkering er eneste alternativ dersom det ikke er tilrettelagt for parkering på egen grunn. Bestemmelsene for sone 3 er som følger:

Type bygg		Måles pr.	Bil	Sykkel
Bolig	1-roms	Boenhet	0,5	1
	2-roms	Boenhet	1	2
	3-roms	Boenhet	2	2
	4-roms og større	Boenhet	2	3
Kontor		100 m <sup>2</sup> BRA	1,3-1,7	1
Forretning		100 m <sup>2</sup> BRA	1,3-1,7	0,5
Industri / lager/ produksjon		100 m <sup>2</sup> BRA	0,4-0,8	0,1

### 3.2. 0-krav og frikjøp

I prosessen med utarbeidelse av parkeringskrav ble det vurdert å sette såkalt «0-krav» i sone 1. Argumentet for å sette 0-krav er å stimulere til bygging. Parkeringsbehov som måtte oppstå må da løses gjennom f.eks. leie av plass i parkeringshus.

Når det stilles krav til parkering gir dette grunnlag for frikjøp<sup>1</sup> av parkering. Fordi det er ønske om at frikjøp skal benyttes ble det valgt å ikke sette 0-krav for bolig.

Det er valgt å sette 0-krav til næringsetableringer i sone 1 (kontor, forretning, industri, lager, produksjon). Begrunnelsen for dette er at parkeringskravene ofte slår ut slik at f.eks. en butikk må ha 1-2 parkeringsplasser. I praksis blir dette gjerne ansattparkering, og ofte vil denne ligge i bakgård, og beslaglegge areal som ellers kunne vært tilrettelagt for allmenn bruk som byrom, og/eller handel og service. Det bør være god nok kollektivdekning og tilstrekkelig med allment tilgjengelige parkeringsplasser for både kunder og ansatte i sone 1.

### 3.3. Krav til boligparkering

Det er satt minimumskrav for boligparkering i alle soner. Kravene er lavere enn tidligere krav i Lillehammer.

Erfaring tilsier at det ikke er nødvendig å sette maksimumskrav for boligparkering, da overetablering av parkeringsplasser ikke er et problem.

<sup>1</sup> Frikjøp: Det betales en sum pr. parkeringsplass som ikke etableres.

Minimumskravet øker med avstand til byens sentrum/bydelssenter, og for større boliger.

### 3.4. Krav til parkering – kontor, forretning, industri, lager, produksjon

Virksomheter med en høy andel kontorarbeidsplasser bør ligge i sentrum. Her kan arbeidstakere bruke gange, sykkel, kollektive transportmidler eller allment tilgjengelige parkeringsplasser for å komme på jobb. Det er satt 0-krav til slike virksomheter i sone 1.

I sone 2 og 3 er det satt minimums- og maksimumskrav til slike virksomheter. Dette skal gi noe fleksibilitet i antall parkeringsplasser, men også hindre overetablering av parkeringsplasser i mindre sentrale strøk.

### 3.5. Sykkelparkering

Lillehammer har hittil ikke hatt krav til sykkelparkering, med unntak av enkelte nyere reguleringsplaner. Lillehammer er en sykkelby og det er et mål å få flere til å sykle (i tillegg til å gå og bruke kollektive transportmidler). Det settes derfor minimumskrav til sykkelparkering.

### 3.6. Annet

I kommuneplanens arealdel settes ikke parkeringskrav til andre formål. Begrunnelsen er at behovet for parkering kan variere, og at det derfor heller bør gjøres en konkret vurdering av behovet for parkeringsplasser i det enkelte område og for det enkelte prosjekt. Det er satt veiledende normer for parkering for enkelte formål, og disse vil følges opp i område- og detaljregulering.