



Veileder om parkering til kommuneplanens arealdel KPA2018



BERGEN
KOMMUNE

Plan- og bygningsetaten
oktober 2021



INNLEDNING	
Bakgrunn	5
Overordnede føringer	5
Parkering som virkemiddel	5
OM VEILEDEREN	6
Avgrensing	
Forholdet mellom bestemmelser i ulike planer	7
Om plansaker	7
	7
ANNET LOVVERK	7
	7
§ 17 PARKERING	8
§ 17.1 GENERELL DEL	8
Bestemmelser	8
Retningslinjer	8
Kommentar	8
§ 17.2 SYKKELPARKERING	9
Bestemmelser	9
Retningslinjer	9
Kommentar	9
§ 17.3 BILPARKERING	11
Bestemmelser	11
Retningslinjer	11
Kommentar	11
§ 17.4 FRIKJØP	13
Bestemmelser	13
Kommentar	14
TABELL FOR KRAV TIL ANTALL PLASSER	15
Kommentar	15
Om tabellen	15
Varelevering og servicebiler	16
Bygningskategori	16
Grunnlag for beregning av parkeringstall	16
Arealberegning	17
Andre beregningsgrunnlag	17
Sykkelparkering	17
Avrundingsregler	17
Byggetiltak på eksisterende byggverk	18



INNLEDNING

Bakgrunn

Bergen kommune har fastsatt bestemmelser om parkering i saker etter plan- og bygningsloven. Bestemmelsene i KPA 2018 er tilpasset en styrket fortetningsstrategi med økt fokus på effektiv utnyttelse av gategrunn, tydelig prioritering mellom transportgrupper og vekt på kvalitativt gode utearealer. Det er òg lagt større vekt på kvaliteten i parkeringstilbudet for sykkel.

Overordnede føringer

Parkeringsbestemmelser er et av flere virkemiddel for å nå kommunens transport- og arealpolitiske målsetting vedtatt av Bergen bystyre. Bergen kommune skal utøve en langsiktig parkeringspolitikk som er samordnet med behovene for verdiskapning innenfor nærings- og kulturliv. Samtidig skal en ivareta en miljørettet areal- og transportpolitikk. Parkeringspolitikken skal bidra til god tilgjengelighet for alle trafikanter, med en vektig mellom bilbrukere og andre grupper.

De omtalte føringene er oppsummert fra overordnede styringsdokument, i første rekke:

- [Kommuneplanens samfunnsdel \(KPS\)](#)
- [Grønn strategi](#)
- [Byveksttale](#)
- [Prinsippsak om parkering](#)
- [Planbeskrivelse til arealdelen](#)

Parkering som virkemiddel

Det er satt krav til antall p-plasser for byggetiltak etter en avveining mellom ulike hensyn:

- behov for parkering
- miljømål om reduksjon i biltrafikk
- tilgjengelighet med ulike transportmidler
- målsetting om god arealutnyttelse
- transportmidlers konkurranseforhold

Bestemmelser om parkering kan bidra til å bedre tilgjengelighet og fremkommelighet for næringstrafikk, utrykningskjøretøy, syklistene og fotgjengere. De kan øke den generelle trivselen i byen ved å endre det visuelle inntrykket av gaterommene. Målsettinger om en kompakt by er vanskelig å nå dersom parkerte biler beslaglegger store areal som kan brukes til fremkommelighet, opphold eller bebyggelse.

Utformingen av parkeringstilbudet, ikke bare antall plasser, har betydning for hvordan bilen brukes, og hvordan området ellers kan utformes. Å samle parkering i større enheter, kan gi et enklere vegnett og redusere antall avkjørsler. Det vil bidra til lesbarhet og økt trafiksikkerhet. Letetraffikk mellom enkeltplasser vil også reduseres. Redusert bilkjøring i deler av veinettet gir muligheter til å bruke mer areal til myke trafikanter, kollektivtransport, eller til lek og opphold.

Fra kommuneplanens arealdels juridiske bestemmelser:

§1 Formål (pbl. 11-5, jf. §§ 3-1 og 1-1)

KPA skal bidra til å oppnå målene som er stilt i KPS. Det pekes spesielt på at vi må:

- Sørge for en grønn, bærekraftig og klimanøytral byutvikling
- Fremme inkludering, likeverd og utjevne levekårsforskjeller
- Fremme folkehelse og forebygge sykdom
- Sikre gode oppvekstmiljø for barn og unge
- Ivareta byens natur- og kulturlandskap, sammenhengende blågrønn struktur, naturmangfold og områder med ulike byplangrep, arkitektur og kulturminner
- Oppgradere sosial, teknisk og blågrønn infrastruktur for å muliggjøre en tettbygde by
- Fremme effektiv ressursutnyttelse, gjenbruk og deling
- Byggesaksprosesser
- Minimere folks transportbehov i hverdagen

OM VEILEDEREN

Avgrensing

Denne veilederen tar for seg generelle føringer som gjelder for hele kommunen. Reguleringsplaner kan ha egne eller utdypende bestemmelser. Det er ikke anledning til å gå inn på bestemmelser i detaljplaner, men veilederen skal bidra til å beskrive kommunens praksis av forhold som ikke er entydig definert i planbestemmelser. I KPA2018 følger retningslinjer og utfyllende dokumentasjon bestemmelsene løpende. Det skal gjøre målsettinger tydeligere og redusere behovet for ytterligere veiledning. I noen tilfeller, for eksempel til parkeringstabellen i KPA § 17, kan det likevel være aktuelt å klargjøre innhold eller angi tolkningspraksis.

Denne veilederen har en gjennomgang av hele KPA § 17, og tar opp spørsmål knyttet til tolkning av bestemmelsen. I hovedsak slik de kommer til anvendelse i byggesaker.

Forholdet mellom bestemmelser i ulike planer

I tråd med planloven vil en plan alltid gjelde foran en tidligere vedtatt plan. Men en reguleringsplan og kommuneplan har ulik detaljeringsgrad, og kommuneplanen opphever ikke nødvendigvis eldre detaljplaner. Bestemmelsene i planer på ulikt plannivå kan utfylle hverandre. Tiltakshaver må derfor undersøke om det er relevante bestemmelser i kommunedelplaner eller reguleringsplaner som gjelder for det aktuelle området.

§ 2 definerer det juridiske forholdet mellom KPA-bestemmelsene og bestemmelser i tidligere vedtatte planer. Dersom bestemmelsene i en nyere plan er i motstrid med bestemmelsene i en eldre plan, vil den nyere planen overstyre de aktuelle delene av den eldre planen. Unntaket fra dette er reguleringsplaner vedtatt etter 1.1.2013¹. Av hensyn til forutsigbarhet for berørte parter, vil disse planen gjelde fullt ut, uavhengig av eventuell motstrid med kpa. Konflikt mellom planer – motstrid – er definert i vedlegg til kommuneplanens bestemmelser. En eldre plan med bestemmelser som avgrenser handlingsrommet i nyere plan, men slik at en kan utforme tiltak som oppfyller krav både i eldre og nyere plan, vil ikke gi motstrid.

Om plansaker

Kommuneplanen gir rammer for utarbeiding av reguleringsplaner. I reguleringsplaner har en mulighet til å vurdere lokale forhold grundig. Detaljeringsgraden gjør at både parkeringsdekningen, utforming og lokalisering av parkeringen kan håndteres på en god måte – også om den avviker fra kommuneplanbestemmelser. Plassering og konkrete løsninger kan være vel så viktig som antallet av parkeringsplasser for å nå formålet med parkeringsbestemmelsene. I plansaker er det derfor viktig at parkeringstemaet er håndtert og juridisk sikret i den enkelte planen. Det kan gjerne være nyttig at relevante bestemmelser fra KPA løftes inn i reguleringsbestemmelsene.

ANNET LOVVERK

Bestemmelser om parkering i KPA gjelder saker etter plan- og bygningsloven. Parkering er også underlagt regler som følger av annet lovverk, hovedsakelig vegtrafikkloven.

Andre relevante dokumenter: Forskrift om parkering/boligsone, forskrift om parkering for delebiler; nasjonal p-forskrift, p-etaten.

¹ Se unntak for plan ID 61140000 Mindemyren, § 2.4.3 b

§ 17 PARKERING

§ 17.1 GENERELL DEL

Bestemmelser

- 17.1.1 Det skal redegjøres for parkering i alle søknader.
- 17.1.2 Parkering skal anlegges på en trafikksikker måte uten at normal bruk forringer uteareal.
- 17.1.3 Parkeringsplasser skal ikke hindre myke trafikanter.
- 17.1.4 Kommunen krever tillatelse for bruk av ubebygde areal til parkering innenfor *sentrumskjerne og byfortettingssone*.

Retningslinjer

Parkering skal i størst mulig utstrekning etableres i felles anlegg (se også § 26). Ved arealknapphet skal uteoppholdsareal prioriteres foran utendørs parkering. Sykkelparkering skal prioriteres foran bilparkering.

Alle bygg skal ha god tilgjengelighet for alle, med prioritering av fotgjengere og myke trafikanter.

Kommentar

Hensikten med de generelle punktene er å understreke nødvendigheten av gode, gjennomtenkte løsninger for parkering. Samtidig fremgår det av retningslinjene at det er andre hensyn som er viktigere enn å sikre tilstrekkelig parkering. Løsninger for parkeringsutforming må ivareta andre nødvendige hensyn.

Bestemmelsene gir et krav om redegjørelse for parkering i byggesøknaden (KPA § 17.1.1). I retningslinjene er det listet opp saker der det alltid vil være relevant å redegjøre for parkering. Omfanget vil avhenge av tiltaket, og kan være begrenset om saken tilsier det. I saker som ikke påvirker parkeringssituasjonen, kan redegjørelsen avgrenses til en setning som forklarer hvorfor parkering ikke er relevant.

I redegjørelse for parkering i byggesøknaden er det viktig å tenke gjennom behov både for oppstillingsplasser og bruksløsninger. Det kan sikre gode løsninger for alle brukere og unngå uheldig praksis eller usikre løsninger. Redegjørelsen bør inkludere en parkeringsplan, dvs. en kartskisse eller tegning.

En parkeringsplan bør vise forventede fotgjengerbevegelser, slik at parkeringsløsningene ikke hindrer gode løsninger for alle som skal bruke bygningene. Parkeringsplanen bør også vise areal for tilkomst og manøvrering, herunder trygge hente- og bringeløsninger etter behov, varelevering og serviceparkering, sykkelparkering og parkering for motorkjøretøy.

Av erfaring kan en trekke frem utfordringene mellom å avveie sykkelparkering tett på inngangen opp mot fotgjengeres tilkomst til den samme inngangen. Av- og påstigning fra bil kan òg bli en utfordring om det ikke er tenkt gjennom i forkant. Hente- og bringeløsninger er spesielt viktig ved barnehager og skoler, men kan også være aktuelt ved forsamlingslokaler eller idrettsanlegg, sykehjem og liknende.

Kommunen krever tillatelse for parkering på ubebygde areal innenfor sentrumskjerne og byfortettingssone jfr. KPA § 17.1.4. Bruk av slikt areal til parkering kan f.eks. ha trafikale konsekvenser som må vurderes.

Retningslinjene peker på fellesanlegg som en hensiktsmessig måte å håndtere parkering. For noen områder er slike anlegg et krav. Les mer om fellesanlegg på s. 12 i denne veilederen.

§ 17.2 SYKKELPARKERING

Bestemmelser

- 17.2.1 Sykkelparkering skal gi rask og enkel tilkomst til målpunktet.
- 17.2.2 Bolig med 4 boenheter eller mer skal ha særlig tyverisikker sykkelparkering. For større boligkompleks gjelder dette også for gjesteparkering.
- 17.2.3 Sykkelparkeringsplasser som skal brukes i lengre tidsrom skal sikres mot tyveri, og i størst mulig grad gi ly for nedbør og vind.
- 17.2.4 Det skal etableres tyverisikker parkering og garderobetilbud i tilknytning til sykkelparkeringen, i nye bygg med mer enn 20 ansatte.

Retningslinjer

Parkeringsareal i bod må komme i tillegg til annet bodareal (med minst 1,5 m² pr. plass). Særlig tyverisikker sykkelparkering (jf. 17.2.3 og 17.2.4) er innendørs parkering bak låsbar dør. For øvrig må all sykkelparkering gi mulighet for å låse sykler til en fast installasjon.

Garderobetilbud (jf. 17.2.4) skal plasseres i tilknytning til parkeringen og inkludere dusj, garderobeskap og plass for å tørke klær og utstyr.

Kommentar

Krav til sykkelparkering

Mulighet for sykkeltyveri er en barriere for å bruke sykkel. Retningslinjene påpeker et krav om at sykkelen kan låses til en fast installasjon dersom parkeringen ikke er innendørs bak låsbar dør. Eksempler på fast installasjon er et stativ eller en bøyle å sette sykkelen i, inntil eller oppi. Installasjonen må utformes slik at både et hjul og rammen av sykkelen kan låses fast. Særlig tyverisikker sykkelparkering er beskrevet i retningslinjene som parkering bak låsbar dør.

KPA § 17.2.3 gjelder parkering med tiltak ut over minimumskrav om å kunne låse sykkelen til en fast installasjon. Bestemmelsen er aktuell ved skoler/undervisningsinstitusjoner eller kulturinstitusjoner der besøkende oppholder seg over lengre tid, og for arbeidsparkering som ikke faller inn under KPA § 17.2.4.

Løsninger som bidrar til å redusere sykkeltyveri kan være plassering på områder med begrenset tilgang, eller i områder med høy grad av sosial kontroll. I disse situasjonene bør takoverbygg eller andre løsninger for værbeskyttelse etterstribes.

Værbeskyttelse

KPS, Grønn strategi og sykkelstrategien har mål om endring i reisemiddelfordelingen. Høy kvalitet i tilbudet av sykkelparkering vil gjøre sykkel som transportmiddel mer attraktivt. Det bør derfor alltid vurderes å bygge tak og annen skjerming av sykkelparkering. En tørr sykkel er mer attraktiv enn en våt sykkel.

Tilkomst

Det må være mulig å komme til sykkelparkeringen på en grei måte for syklende. Løsningene skal samtidig ikke gi ulemper for fotgjengere.

Størrelse, form.

Parkeringsplassene må gi tilstrekkelig plass til sykler. Det blir stadig større variasjon i sykkeltilbudet, og utvalget inkluderer både lastesykler og sykkelvogner. En sykkelparkering må være minimum 60 cm bred, men bredere plasser bør også inkluderes. Dersom sykkelparkering legges i flere etasjer skal den øvre etasjen inkludere heisanordning som er enkel å bruke.

Prinsipper for gode sykkelstativ:

- **Lette å plassere sykkelen i stativet. Ta høyde for et mangfold av sykler i ulike størrelser, med ulikt utstyr som f.eks. kurv.**
- **Lette å låse sykkelen (sykkelrammen) i stativet.**
- **Stativet skal ikke skade syklisten eller andre som passerer (UU).**
- **Stativet skal ikke skade sykkelen.**
- **Stativet må være solid og ikke kunne ødelegges.**
- **Løsningen må være driftssikker.**
- **Informasjon om systemet**



§ 17.3 BILPARKERING

Bestemmelser

- 17.3.1 Minimum 10 % av parkeringsplassene skal være utformet og reservert for bevegelsehemmede. Disse plassene skal ha kortest mulig gangavstand og gunstig trasé til hovedatkomst. Dette gjelder også ved parkering til boligområder med mer enn 8 boliger.
- 17.3.2 Alle bilparkeringsplasser i parkeringshus, kjeller eller større innendørs anlegg skal utformes med tilrettelegging for lading. Nye utendørs parkeringsplasser til næringsbebyggelse skal tilrettelegges med lading.
- 17.3.3 I boligprosjekter der det etableres parkeringsplass til bildeling, og som er tinglyst, vil dette kunne gi et fradrag i ordinære minimumskrav i tabell.
- 17.3.4 Tilgjengelig boenhet i henhold til teknisk forskrift skal ha universelt utformet gangadkomst til parkeringsplass, også der denne er lagt til fellesanlegg.

Retningslinjer

Følgende tiltak omfattes av 17.3:

- pbl § 20-1 bokstav a, b, d, g, j og l, som omfattes av § 20-3
- tiltak etter § 20-5 bokstav b
- tiltak som gir ny boenhet

Alle bygg skal ha god tilgjengelighet for alle, med prioritering av fotgjengere og myke trafikanter.

Alle bygg skal ha god tilgjengelighet for alle, med prioritering av fotgjengere og myke trafikanter.

Der fellesanlegg innebærer at andre tiltak eller eiendommer skal være uten egen parkering må forutsetninger avklares entydig og juridisk bindende, normalt i reguleringsplan.

Biler bør kunne snu på egen eiendom.

HC-parkering skal ligge i nærheten av inngang, med krav til størrelse, belysning, helningsgrad og dekke.

Kommentar

Krav til bilparkering

Det stilles krav og begrensninger til bilparkering i byggesaker. Retningslinjene til KPA § 17.3 lister opp de tilfeller der søknad om tiltak utløser behov for å regne ut parkeringskrav. Det innebærer at det er *søknadsplikten* av tiltaket som utløser parkeringskravet.

«Tabell for parkeringsplasskrav» i KPA § 17 angir antall parkeringsplasser som kreves/tillates for ulike omsøkte tiltak. Antall plasser beregnes ut fra beregningsgrunnlaget som angitt i tabellen.

Tilkomst

Kommunen ønsker en arealrestriktiv tilkomst fra gatenettet, uten å direkte eller indirekte legge beslag på store areal utover parkeringsarealene. Ved fellesanlegg bør kjøretilkomsten legges "i utkanten", og evt. med flere egne gangadkomster. I større prosjekt bør utgang fortrinnsvis legges direkte ut til bakkeplan.bakkeplan.

Fellesanlegg

I henhold til kommuneplanbestemmelsene §§ 26.2.1 og 26.3.3 skal parkering i sentrumskjerner og byfortettingssoner etableres i fellesanlegg. Det fremgår av planbeskrivelsen at parkering bør legges i anlegg under bakken eller i bygg.

Med fellesanlegg for parkering menes også anlegg som har felles avkjørsel for flere eiendommer og prosjekter (jfr. KPA bestemmelse § 26.3.3). Det kreves ikke etablering av fellesanlegg for flere eiendommer ved søknader om:

- ny enebolig eller tomannsbolig som ikke er del av en større felles utbygging
- etablering av ny parkering til et eksisterende småhus.

HC-parkering

Kravet til HC-parkering gjelder for alle byggesaker med nærings- og publikumsbygg, samt alle boligbyggsaker med mer enn 8 enheter.

Vanlige avrundingsregler gjelder for HC-parkeringskrav.

Ladetilrettelegging

Krav om etablering av lading vil kun gjelde ved nye parkeringsanlegg/nybygg.

Tilrettelegging innebærer at kabler skal være trukket frem.

Det kan gjerne etableres løsninger med betalingsystem for bruk av ladekontakter.

Bildeling

Minimumskravene til parkering er lave og skal sikre etterspurt parkering til beboere og gjester. Men kravet gir i mange tilfeller ikke egen parkeringsplass til alle boliger. Det er dermed ventet at bildeling blir en vanlig løsning for flere. Bildeleløsning i seg selv er ikke grunnlag for å redusere krav til parkering.

Frikjøpsordning kan benyttes for mindre prosjekt der gode parkeringsløsninger ikke står i samsvar med totalkostnadene. I slike tilfeller kan det samtidig være aktuelt å vurdere deleløsninger for de plasser som skal realiseres. Der det er innført frikjøpsordning, er det derfor ikke mulig å bruke bildeling som grunnlag for å redusere antall plasser som legges til grunn for frikjøp.

For byfortettingssonen kan det ikke søkes frikjøp for alle plasser. I noen tilfeller kan det være aktuelt å se på om det er grunnlag for å senke resterende krav, med bakgrunn i sikrede deleløsninger. Det vil si at KPA § 17.3.3 benyttes for deler av de plassene som ikke kan frikjøpes. Slik søknad må begrunnes.

I områder hvor det ikke er anledning til frikjøp, jfr. KPA § 17.4, er KPA § 17.3.3 også aktuell. Søker er ansvarlig for å begrunne et slikt fradrag, herunder omfang og mulige konsekvenser.

Størrelse og form

Bergen kommune legger Statens vegvesens 017 – "Veg og gateutforming" (kap C s 217) – til grunn ved utforming av p-plasser.

Bergen kommune anbefaler følgende minimumsstørrelser ved utforming av parkeringsplasser:

Inntil 4 enkeltplasser:

*Lengde 6 m
Bredde 3 m*

Større p-plasser:

*Lengde 5 m
Bredde 2,5 m
Minimum 6 m mellom p-rekker*

HC-plasser:

*Lengde 6 m
Bredde 4,5 m
Sikret areal for ramper i bakkant av bil*



§ 17.4 FRIKJØP

Bestemmelser

- 17.4.1 Det er anledning til frikjøp fra krav til parkering i henhold til pbl. § 28-7 i følgende tilfeller:
- Bilparkeringsplasser i sentrumskjerner S2-S33
 - Inntil 40 % av bilparkeringsplasser i byfortettingssoner
 - For sykkelparkeringsplasser til korttidsbruk til forretnings- og servicebebyggelse innenfor hensynssone kulturminne Sentrum
 - For sykkelparkeringsplasser med høyere standard til kontorbebyggelse i prosjekt med < 30 ansatte innenfor hensynssone kulturminne Sentrum.
- 17.4.2 Krav til HC-parkering kan ikke løses med frikjøp.
- 17.4.3 Grunnbeløpet for frikjøp settes til kr. 300.000 pr. plass for bilparkering, og for sykkelparkering til kr. 2.000 (etter §17.4.1.c) og 10.000 (etter §17.4.1.d) pr. vedtaksdato. Beløpene skal indeksreguleres etter SSBs byggekostnadsindeks for boligblokk. Beregningsindeks skal være indeksen for kalendermåneden 2 mnd. før registrert mottatt søknad om frikjøp.

Kommentar

Korrigert nummerering

Det er oppstått en feil i nummereringsrekkefølgen i besemmeldokumentet. KPA § 17.4 er oppgitt med dobbelt sett av underpunkt 17.4.2. Rett nummer for første underpunkt skal være 17.4.1, med tilhørende bokstavpunkt a, b, c og d.

Bakgrunn

Frikjøp skal gi mulighet for å gjennomføre enkelte prosjekt selv om minimumskrav til parkering ikke er oppfylt. Ved å etablere en frikjøpsordning er tiltak – geografisk og omfangsmessig avgrenset i bestemmelsene - gitt et fritak for å etablere de faktiske løsningene. Frikjøpsordning gir både tydelige og forutsigbare rammer for grunneiere og naboer. Samtidig får det offentlige nødvendige midler når en i ettertid skal bidra til å dekke parkeringsbehov.

Frikjøp for bilparkering i sentrumskjerne

Det er anledning til frikjøp fra krav til etablering av parkeringsplasser i sentrumskjernene. Dette er områder hvor det er viktig for kommunen at utbygging blir gjennomført. Behovet for felles anlegg, med gode løsninger for tilkomst, gjør gjennomføring utfordrende der det ikke er samtidig utbygging fra alle parter. Der private ikke klarer å håndtere gjennomføring av parkeringen, er det nå gitt en utvei til at midler til slik gjennomføring overføres til kommunen gjennom frikjøpsordningen.

Frikjøp for bilparkering i byfortettingssone

I byfortettingssonene blir det i mindre grad full gateopprustning i forbindelse med utbygging. Ved større prosjekt vil det derfor være nødvendig å sikre noe parkeringsetablering. Frikjøp tar utgangspunkt i minstekrav til parkering. Ved utregning av 40 % skal summen rundes av til nærmeste hele tall. Det kan vurderes unntak fra denne regnemåten i de tilfeller der parkeringskravet ligger under 0,8. I de tilfeller kan frikjøp likevel innvilges for 1 plass dersom etablering av parkering er vanskelig å løse i prosjektet.

Frikjøp av krav til sykkelparkering

Hensynet bak muligheten til frikjøp av sykkelparkering innenfor hensynssone kulturminne sentrum er å begrense vansker med å omarbeide kulturminner og bruke dem som aktive gode bygg. Dersom det er vanskelig å løse sykkelparkering i slike saker, gir bestemmelsen en åpning for å benytte seg av en frikjøpsordning der gode parkeringsløsninger ikke lar seg forende med kulturminnehensyn. Frikjøpsordning gir kommunen midler til å bygge andre løsninger.

KPA § 17.4.1.c er rettet mot frikjøp for etablering av kunde- og gjesteparkering, mens § 17.4.1.d inkluderer arbeidsplassparkering. Begrensingen i 30 ansatte er gitt med bakgrunn i at prosjekt av et omfang som overstiger 30 ansatte er forventet å kunne løse sykkelparkering internt.

Praktisk gjennomføring

Det må stå tydelig i byggesøknad at søker ønsker å benytte frikjøpsordning.

Ved innvilget søknad skal frikjøpssum i henhold til godkjenning innbetales til kommunen. Innbetaling må være registrert før igangsettingstillatelse gis. Betaling skjer via elektronisk handelsformat.

Forholdet mellom frikjøp og dispensasjon

At kommunen har etablert en frikjøpsordning får betydning for vurderingen av søknad om dispensasjon fra krav om parkeringsetablering. Det er i enkelte tilfeller mulig å begrunne en dispensasjon fra et krav om å etablere et minimum av parkeringsplasser, men der det er en mulighet for å søke om frikjøp fra et minimumskrav, vil grunnlaget for dispensasjon sjelden være oppfylt.

TABELL FOR KRAV TIL ANTALL PLASSER

Tabell for parkeringsplasskrav	Beregningsgrunnlag	Sykkel Minimum Alle soner	Bil Maksimum eller minimum – maksimum			
			Sentrum S1 + BY1	Sentrumsjerner S2 – S32 samt BY2	Byfortettingssone BY samt Y1	Andre arealkategorier
			Bolig	100 m2 bra	2,5	1
<i>Virksomhet</i>						
Forretning, handel, kjøpesenter, service	1000 m2 bra	12	0	10	15	15
Kontor	1000 m2 bra	12	2/1/0 (a)	3	6	4 - 10
Industri / verksted	1000 m2 bra	2	1	1	3	5 – 8
Lager / engros	1000 m2 bra	2	0	0	3	3 - 6
Restaurant / pub / kafé	1000 m2 bra	6	0	1	3	3
Hotell	10 gjesterom	4	1	2	5	7
Sykehjem	10 senger	1	1	2	3	5
Barnehage	10 barn	4 (c)	0,5	0,5 - 2	1,5 – 2,5	3 - 5
Skoler	10 Årsverk	30 + 2	0,5	0,5 – 2	1,5 - 2,5	3-5
Universitet/høyskole	10 Årsverk	30	1	1,5	2	2 - 4
Idrettsanlegg	10 Personer	2	0	0,5	1	1 - 4
Forsamlingslokale	10 Sitteplasser	2	0	1	3	3 – 5

Alle tall for sykkelparkering er minimumskrav.

Tall for bilparkering er maksimumstall der det står enkelttall, unntatt tallet merket (b). Kravet er minimumskrav og maksimumskrav der det står to tall med bindestrek mellom.

Merknader:

- 2 plasser pr. 1.000 BRA inntil 4.000 m², 1 plass pr. 1.000 m² for areal 4.000 – 20.000 m², så 0.
- 0,8 er et minimum pr. 100 m², men det kreves minimum 1 plass pr. boenhet, unntatt i ytre fortettingssone, selv om utregning på bakgrunn av boligareal åpner for lavere parkeringsdekning.
- Deler av kravet skal sikre parkeringsareal for sykkelvogner, som skal kunne oppbevares under tak.

Kommentar

Om tabellen

Tabellen gir rammer for antall parkeringsplasser som tillates eller kreves for ulike kategorier av byggverk i ulike geografiske soner.

Sykkelparkering har de samme kravene i hele kommunen.

For bilparkering er kravene delt i fire, der soneavgrænsingen øverst henviser til inndelingen i plankartet til KPA.

S = sentrumsjerner S1 – S33.

BY = Byfortettingssoner. 2 områder er markert med egen kode i plankartet: BY1 og BY2 (rundt Bergen sentrum).

Y = Ytre fortettingssone. 2 områder er markert med egen kode Y1 på plankartet (rundt Bergen sentrum).

Tabellen er ikke utfyllende for alle typer tiltak. Dersom det føres opp bygg eller virksomheter som ikke kan inngå i noen av kategoriene, skal parkering vurderes konkret.

Avvik kan drøftes i reguleringsplan. Presiseringer, justeringer eller absolutt antall kan være relevant å benytte i detaljplaner fremfor en generell videreføring av kpa-bestemmelsene.

Gjesteparkering

Av krav til boligparkering regnes minst 80 % som egenparkering. Gjesteparkering utgjør minst 10 % i sentrumskjerner og minst 15 % i andre områder.

Varelevering og servicebiler

I tillegg til antall parkeringsplasser som beregnes i henhold til parkeringstabellen, skal enhver virksomhet ha tilfredsstillende adkomstforhold og tilstrekkelig areal til varelevering.

Oppstilling av firmabiler vil normalt måtte dekkes av parkeringskravene, men i noen tilfeller kan serviceparkering eller næringsbetinget biloppstilling vurderes som en del av tiltaket i seg selv, og ikke som parkering etter parkeringsbestemmelsene. Eksempel: Oppstillingsplass til ambulanser ved et sykehus.

Behovet for oppstillingsplasser til varelevering m.m. kan variere for ulike virksomheter, og må dokumenteres av byggherren i hvert enkelt tilfelle i forbindelse med søknad om byggetillatelse eller bruksendring.

Bygningskategori

I en bruksenhet i en bygning er det arealkategorien for hovedvirksomheten til bruksenheten som skal være utgangspunktet for beregning av parkeringskrav. Samtidig kan en bygning inneholde flere arealkategorier, f.eks. kontor i en etasje og bolig i en annen. Da må parkeringsmengden beregnes for hver arealkategori separat.

Eksempel:

En restaurant kan bestå av «selve restauranten» pluss kjøkken, lager, kontor og andre publikumsarealer. Summen av disse arealene utgjør det totale bruksarealet (BRA) direkte knyttet til restauranten, og skal være utgangspunktet for beregning av parkeringskrav for restauranten.

En bygning kan bestå av en restaurant som angitt over, og ellers kontor i egne enheter for andre leietakere. De deler av bygningen med kontorareal som ikke er knyttet til restaurantdriften skal beregnes etter krav til kontor. Også et kontorbygg vil ha lagerareal, som må sees som en nødvendig del av kontorbygget og ikke som eget lagerareal.

Parkeringstabellen er ikke uttømmende. Dersom et tiltak ikke direkte kan plasseres i en kategori, skal det vurderes om en kan dra nytte av de virksomheter som ligner mest.

Grunnlag for beregning av parkeringstall

Parkeringsbestemmelsene gir krav til antall parkeringsplasser. Kravet som oppgis for bilparkering er enten et maksimalt antall mulige parkeringsplasser, eller et intervall mellom et minstekrav og et maksimumskrav til antall plasser. Det er ett unntak fra dette, for boliger i «andre arealkategorier», der det ene tallet som er oppgitt er et minimumskrav.

Alle krav til sykkelparkeringsplass er minimumskrav.

Beregningsgrunnlaget varierer for ulike bygningskategorier.

Arealberegning

I de fleste tilfeller beregnes antallet parkeringsplasser ut fra bruksareal for det omsøkte tiltak målt i m² BRA.

Bruksareal (BRA) for en bygning er summen av bruksarealet for alle måleverdige plan og etasjer. For detaljregler se NS 3940 og Miljøverndepartementets veileder. Ved beregning av areal som grunnlag for å beregne parkering skal følgende areal unntas:

- Areal som forutsettes benyttet til parkering
- Frittstående boder i tilknytning til boligformål

Andre beregningsgrunnlag

For enkelte bygningstyper benyttes andre beregningsgrunnlag enn m².

Ved parkeringskrav knyttet til årsverk, er beregningsgrunnlaget antall samtidig tilstedeværende ansatte.

For idrettsanlegg der krav regnes ut fra personer, er det antall samtidig tilstedeværende personer (basert på antall tilskuere, aktører og eventuelle andre) som utgjør beregningsgrunnlaget. For større stadionanlegg skal det, istedenfor at bestemmelsene brukes direkte, utarbeides en egen parkeringsanalyse som dokumenterer tilfredsstillende parkeringsløsning. Det må forutsettes at publikumstopper betjenes nesten utelukkende av kollektivtrafikk.

Sykkelparkering

Sykkelparkering for barnehager er i hovedsak tenkt som et tilbud for de ansatte med tilhørende behov for tyverisikring og klimaskjerming. Løsninger som skal ivareta sykkelvogner må også utformes slik at bruken blir attraktiv. Nye barnehager har gjerne vognrom som eventuelt kan utvides for å inkludere sykkelvogner i åpningstiden.

For skoler er kravet til sykkelparkering oppgitt som 30 + 2. Kravet er 32 plasser pr. 10 årsverk, men tallet er delt for å illustrere behovet for å tilpasse plasser både for elever (30) og for de ansatte (2).

Krav til sykehjem er knyttet til senger. Her bør en gjøre en vurdering ut fra geografisk beliggenhet, men det er viktig å sikre at plasser utformes med riktig kvalitet, samt påse at det er tilstrekkelig sykkelparkering for ansatte. Det er gitt tilbakemelding om at kravet til sykehjem er lavt. Særlig ved regulering bør dette vurderes grundig.

Avrundingsregler

I tidligere parkeringsbestemmelser og vedtekter har det gått eksplisitt frem at krav til parkeringsplasser skal rundes av oppover til nærmeste hele plass. Systemet er ikke videreført. Det innebærer at tiltak som utløser krav til etablering av mindre enn 0,5 parkeringsplasser ikke vil behøve å etablere nye plasser. Vanlige avrundingsregler gjelder både for bil-, sykkel- og HC-parkering. Bakgrunnen er blant annet å forenkle byggesaksbehandling for mindre tiltak. Det er likevel viktig å sjekke både krav til bil- og sykkelparkering, da nivåene er ulike for de ulike typene. I mange tilfeller vil det være krav til sykkelparkering selv om ikke krav til bilparkering er utløst.

Byggetiltak på eksisterende byggverk

Krav til parkering gjelder ved alle søknadspliktige tiltak. Fra dette følger at en skal beregne parkeringskrav ikke bare ved oppføring av nye bygg, men ved alle søknader jf. retningslinjene.

Hovedregelen er at kravet til parkeringsplasser for det aktuelle tiltaket beregnes etter type virksomhet i tabell for parkeringsplasskrav.

Ved søknad om tiltak knyttet til eksisterende byggverk, vil krav til parkering i mange tilfeller allerede være oppfylt. Om en bygning i sin helhet, etter ombygging, har tilstrekkelig antall parkeringsplasser i samsvar med tabell, vil det ikke bli stilt krav om etablering av nye plasser. Dette kan dokumenteres ved søknad.

Dersom det ikke er tilstrekkelig parkeringsareal i samsvar med minimumskrav, må det dokumenteres nye parkeringsplasser i samsvar med parkeringstabellen hvor arealet som er omfattet av den aktuelle søknaden utgjør beregningsgrunnlaget.

