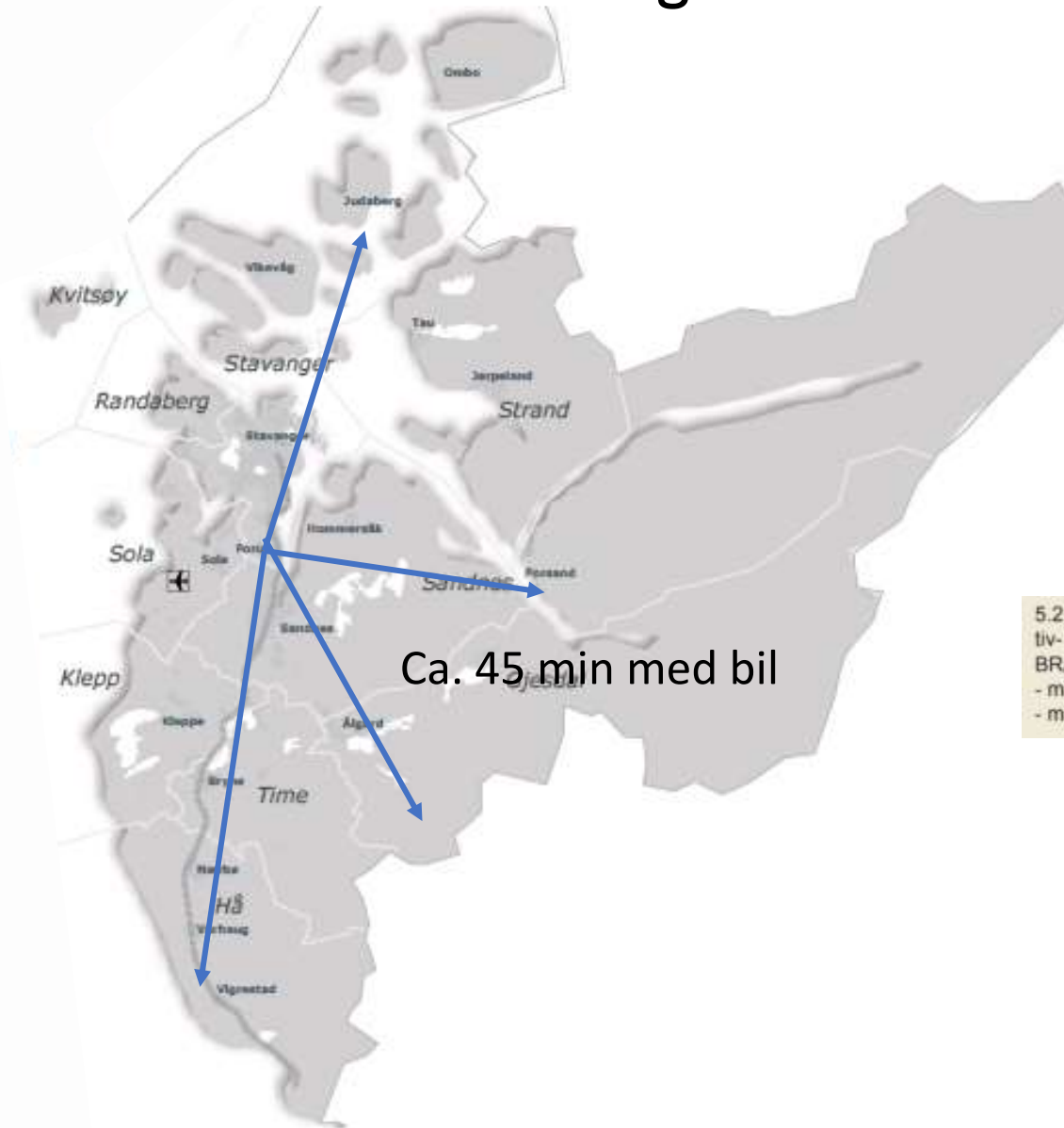


Regional parkeringsnorm

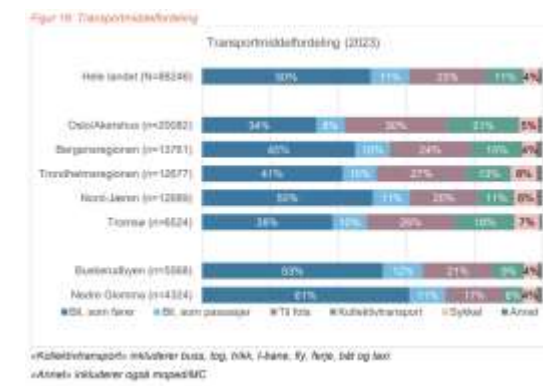
- noen erfaringer fra Rogaland

En bilbasert bo- og arbeidsmarkedsregion krever samordning!



- Handlingsprogr FDPJ 2000 -> utvikle regional parkeringspolitikk
- Felles p-norm for næring fra 2013
- P-norm bolig fra 2020
- I 2025 kjører folk fortsatt bil!

5.2.4 Områdene skal planlegges for høy andel kollektiv- og sykkelreisende. Parkeringsdekning pr 100 m2 BRA for næringsbygg skal være:
 - maksimalt 0,75 - 1 bilparkeringsplasser.
 - minimum 2 sykkelparkeringsplasser.



Regional plan for areal og transport på Haugalandet (2017)

3



- Ca 103.000 innbyggere (2024)
- Konkrete retningslinjer for næring i byområdet

Næringskategori	Næringsområder	Parkeringsdekning for bil pr 100 m2 BRA	Parkeringsdekning for sykkel pr 100 m2 BRA
Næringskategori 1	Haugesund sentrum.	Handel/service: Maks. 0,9. Kontor/annen næring: Maks 1,2.	Min. 3
Næringskategori 2	Norheim sentrum/Oasen.		Min. 3
Næringskategori 3	Kvalamarka, Killingøy, Hasseløy, Risøy, næringsområder i søndre bydel og deler av Raglamyr/Norheim	Arealkrevende handel, industri, verksted, lager: Maks. 0,5. Overgangsordning for etablert handel/service og kontor/annen næring: Som næringskategori 1-2.	Min. 3
Næringskategori 4	Deler av Norheim og Raglamyr		Min. 3

- For næring i andre områder, og for boliger, sier retningslinjene at kommunene skal sette maks og min-normer i kommuneplan

Dalane-regionen

- 4 kommuner, totalt ca 25.000 innbyggere (2024), Eigersund er reg.senter,
- *For regiondelsenter og kommunesentre skal kommunene stille krav til bilparkering som bygger opp om sentrumsutvikling og miljøvennlig transport*
- *Større p-areal bør legges i ytterkant av by og tettsteder*
- *Kommunen bør stille minimumskrav om sykkelparkering*
- *I konsentrerte boligområder bør det være felles p-anlegg*

**Regionalplan for
samordnet arealbruk og transport
i Dalane 2019-2030**

Vedtatt av Rogaland fylkesting 11. juni 2019

Anbefalinger fra utredning om parkeringsstrategi ved revisjon av Regionalplan for Jæren, (Asplan Viak 2019)



Sone 1 Nord-Jæren

Sentrale byområder med høy urbanitet og tilgjengelighet jfr. kart

- a) 2 kms influensområde rundt Stavanger sentrum
- b) Influensområde langs bussvei og jernbane fra Stavanger sentrum t.o.m. Mariero
- c) Innenfor planavgrensning til IKDP Forus
- d) Influensområde langs bussvei og jernbane fra Sandnes sentrum t.o.m. Somaneset
- e) Innenfor planavgrensning KDP Sandnes sentrum



Tabell 1: Anbefaling av parkeringsnormtall for planområdet i regionplan Jæren.

	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 3
	Sentrale byområder med høy urbanitet og tilgjengelighet jfr. kart	Nord-Jæren Byutvidelses-områder og tettsteder med god tilgjengelighet jfr. kart	Nord-Jæren Øvrige områder jfr. kart	Øvrige områder jfr. kart
Høy personreise intensitet - Arbeid Kontor			Bil maks 0,9 Sykkel min 1,5	Bil maks 0,5 Sykkel min 2
Høy personreise intensitet - Besøk Kjøpesenter, forretning, tjenesteyting	Bil maks 0,5 Sykkel min 2	Bil maks 0,9 Sykkel min 2	Bil maks 1,5 Sykkel min 1,5	Bil maks 0,5 Sykkel min 2
Lav personreise intensitet Industri, lager, arealkrevende handelskonsepter		Bil maks 0,5 Sykkel min 0,5	Bil maks 0,5 Sykkel min 0,5	Bil maks 1,2 Sykkel min 3
Bolig	Bil maks 0,7 Sykkel min 3	Bil maks 1 Sykkel min 3	Bil maks 1,2* Sykkel min 3	



Retningslinjene i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke 2020

Sykkel	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Øvrige områder
Høy arbeidsplass- og besøksintensitet: Kontor, kjøpesenter, forretning, tjenesteyting	3		2	
Lav arbeidsplass- og besøksintensitet: Industri, lager		0,5		
Bolig		3		

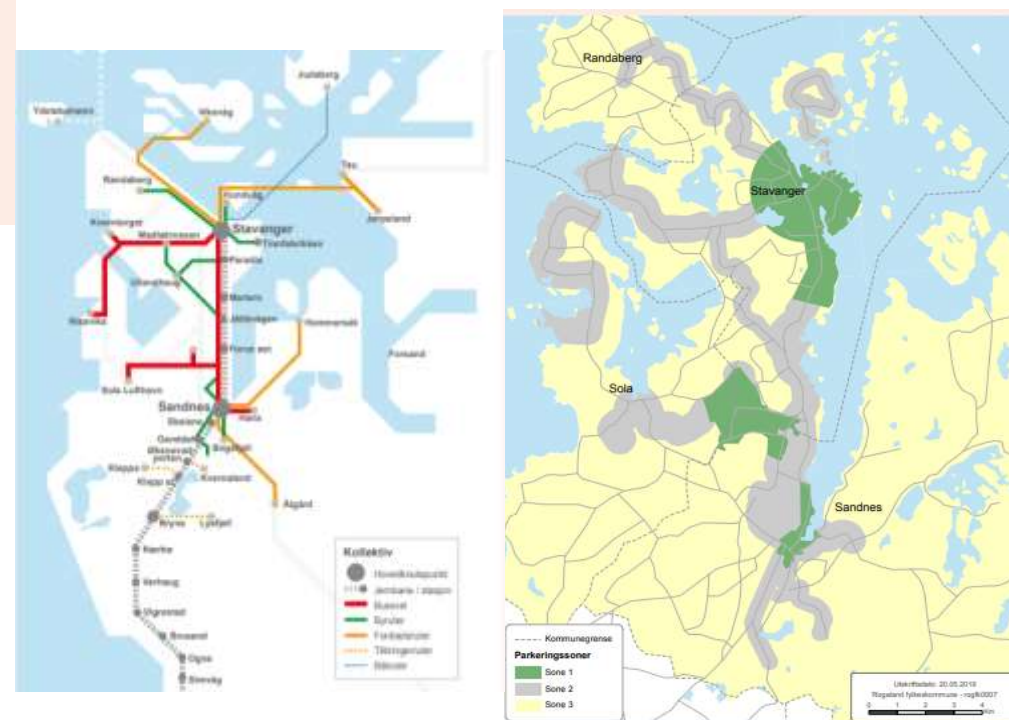
Alle tall er minimumstall. For bolig inkluderer tallene gjesteparkering.

Bil	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
Høy arbeidsplass- og besøksintensitet: Kontor, kjøpesenter, forretning, tjenesteyting	0,5	0,9	0,5	0,9
Lav arbeidsplass- og besøksintensitet: Industri, lager		0,5		0,5
Bolig	0,7	1	1,2 Blokkbebyggelse 1,8 Småhus- bebyggelse	1,2 Blokkbebyggelse* 1,8 Småhus- bebyggelse*

Alle tall er maksimumstall. For bolig inkluderer tallene gjesteparkering. Antall parkeringsplasser samlet sett for beboer- og gjesteparkering skal alltid rundes av oppover.

*Faglig råd – anbefaling om boligparkeringsnorm utenfor Nord-Jæren.

- **Bil**
Maksimum parkering pr 100 m2 BRA for kontor, kjøpesenter, forretning, tjenesteyting
- **Sykkel:**
Minimum parkering pr 100 m2 "Næring" og pr boenhet



Figur 8.4: Parkeringssoner Nord-Jæren

Virksomheter unntatt fra konkrete p-krav

Skoler, barnehager, trossamfunn, idrettsanlegg, sykehjem o.l.
Kommunen fastsetter p-krav etter nærmere vurdering i det enkelte tilfellet



Jåttå vgs – like ved
togstopp og Bussvei
Lav parkeringsdekning



Sandnes stadion
Sentrumsnært men
dårlig tilrettelagt for
både bil og kollektiv

Innfartsparkering



- **Innfartsparkering konkretisert i Jærplanen (prinsippkart)**
 - Jernbanen utenfor hovedsentrene
 - Kollektivpunkt/påstigningspunkt på strategiske steder for de mindre sentrene
- **Prinsipper i de øvrige regionenes areal- og transportstrategier**
 - Parkeringspolitikk tilpasset fylkets variasjon i geografi og sentralitet
 - Kommunene forventes å utforme helhetlige parkeringsstrategier (herunder parkeringsbestemmelser) med vekt på god by- og tettstedsutvikling i de større tettstedene
 - Fellesanlegg i ytterkant av sentrene
 - Både bil- og sykkel
 - Mobilitetsplan for større virksomheter
 - Restriktiv i de større tettstedene, tilpasset steds- og virksomhetsprofil
- **Strukturen vist som prinsippskisse i KPA, men er dels historisk betinget**
 - «Organisk» framvekst av p-områder ved togstopp i stasjonbyene
 - Nyere områder knyttet til påstigningsmulighet for buss ved de undersjøiske tunnellene, pluss et par andre strategiske punkt

128 planer til politisk behandling
 47 gjaldt parkering
 46 av sakene med parkering ble
 vedtatt med innsigelse

En av innsigelsene ble vedtatt
 uten at det var administrativt
 foreslått.

Oppsummert:

Regionalplanenes retningslinjer
 om parkering følges opp med
 politisk vedtak om innsigelse i
 nær 100 % av
 administrasjonens forslag

Ca. 50-50 fordeling på bolig- og
 næringsinnsigelser

Hvordan følges retningslinjene opp av fylkeskommunen?

Forslag om innsigelser til parkering – politisk medhold				
År	Regulerings- plan	Kommune- plan	Regulerings- plan	Kommune- plan
2024	5	?	5	?
2023	5	2	5	2
2022	4	4	3	4
2021	10	0	11 (NB)	-
2020	5	1	5	1
2019	11	?	10	?

Tabell: Parkeringsinnsigelser til fylkesutvalget

Hvordan følges det opp i kommunene?

Bestemmelser for "næring" i KPA Sandnes
Litt høyere p-dekning i sone 3 enn RP angir

Antall parkeringsplasser per 100m2 BRA.

	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Sone Forus
Høy arbeidsplass- og besøksintensitet	Maks 0,9	Maks 0,9	Maks 0,9	Ihht. IKDP Forus
Lav arbeidsplass- og besøksintensitet	Maks 0,5	Maks 0,5	Maks 0,5	Ihht. IKDP Forus
Sykkelparkering	Min 3,0	Min 2,5	Min 1,5	Ihht. IKDP Forus

- Hovedsakelig innarbeidet i KPA

- Stavanger mer ambisiøse enn RP, andre er noe mindre ambisiøse (utfordrer makskrav)
- Behov for justering av RP sine P-soner for mindre sentrale områder

- Mekling i Sandnes (Enighet om tilpasset parkeringssoneavgrensning)
- KDD i Sola: Boligparkering - kompromissløsning fastsatt - P-soner justert
- Noen tiltak kan være krevende

- Dagligvarebutikker i mellomsentrale strøk
- Bilbaserte større handelsvirksomheter (når lokaliseringen aksepteres, blir det høy p-dekning)
- Reguleringsplaner som bygger på områdereguleringer



Vår ref
23/4870-11

Data
8. juni 2024

Sola kommune - motsegn til kommuneplanen for Sola 2021- 2040
Kommunal- og distriktsdepartementet godkjenner kommuneplanen for Sola 2021- 2040, men med endringer i parkeringsføresegnene. Departementet har lagt vekt på at parkeringsnormene for kommunene på Nord-Jæren bør følge retningslinjene i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke. Samstundes ser departementet at det kan være nausynt å tillate ein noko høgare parkeringsdekning i dei sørlegaste bustad- områda i kommunen som i dag ligg innanfor sone 3, men som likevel har dårleg kollektivdekning. Slike område bør kunne definerast som sone 4 i tråd med parkeringsretningslinjene i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke. Motsegnene frå Rogaland fylkeskommune og Statsforvaltaren i Rogaland er delvis tekne til følge.

Parkerings-bestemmelser i andre kollektivbaserte utviklingsområder

Fornebu

Kollektivbasert tettstedsutvikling

Kontor: maks 0,25 – maks 0,5 (indre og ytre sone)

Forretning: maks 0,5 – maks 0,7

Bergen – Kommuneplanens bestemmelser

Fortettingssoner: Sykkellavstand til sentrumskjerne, brukbar kollektivdekning (sentrumsnære områder har strengere krav)

Kontor: 0,6 – 0,4(/1,0)

Industri/verksted: 0,3 – 0,5(/0,8)

Lager: 0,3 – 0,3(/0,6)

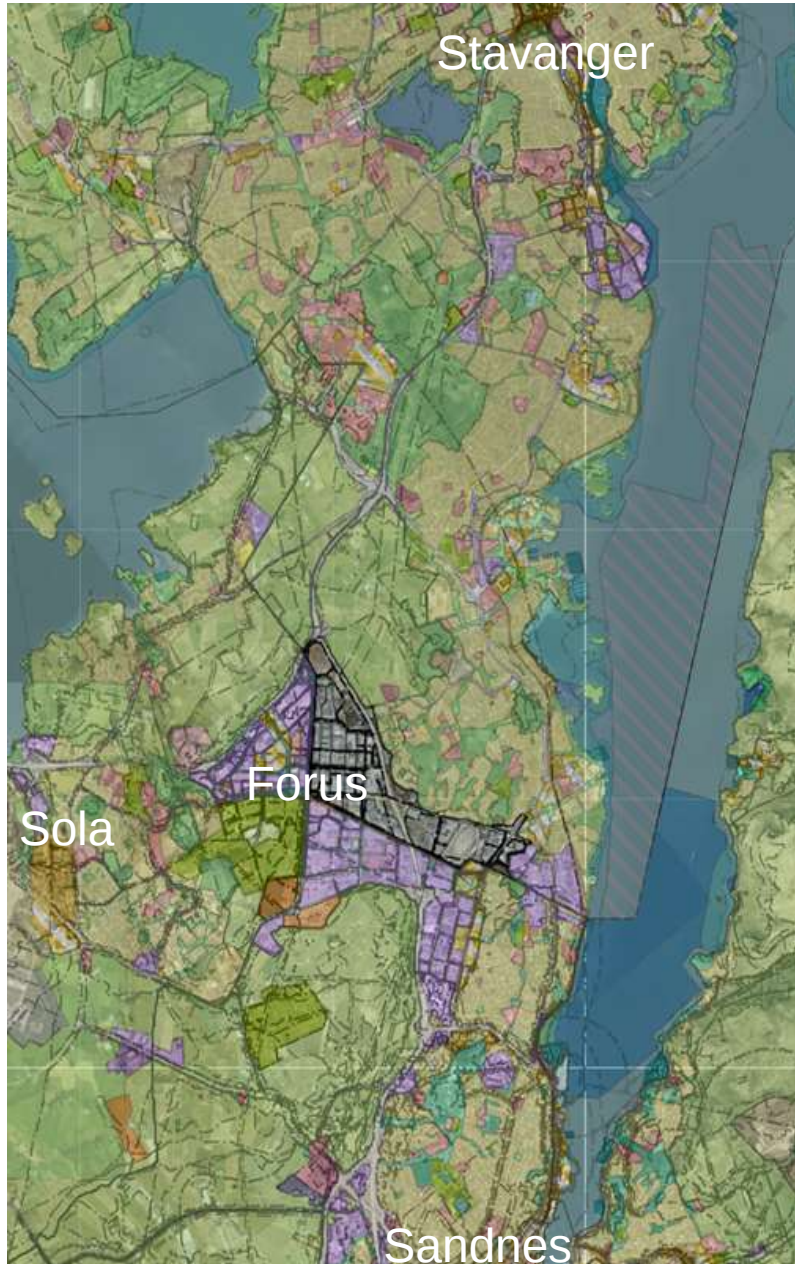
Tall i parantes gjelder ytre fortettingssoner og andre mindre sentrale byggeområder

Sluppen i Trondheim

Sentrumsnær knutepunktutvikling



Pr. 100 m2 BRA	Sykkelparkering	Bilparkering
Boligbebyggelse	Min. 3	Min. 0,2 Maks. 0,7
Kontor	Min. 3	Maks. 0,2
Forretning og service	Min. 3	Maks. 0,3



Case Forus

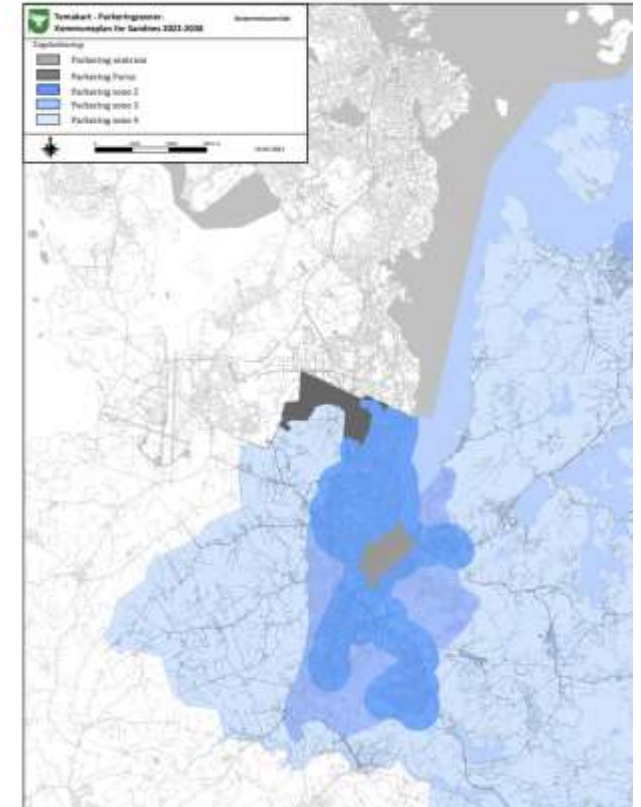
12

Interkommunal kommunedelplan for Forus Sandnes, Sola og Stavanger

- Det viktigste regionale næringsområdet i Stavanger-regionen, men bygd ut som et bilbasert område
- Nærmere 10 år lang planprosess med Interkommunal kommunedelplan
- Ny Bussvei blir arealstrukturereende for langsiktig omforming
- Fylkespolitikkerne stod fast på innsigelse som krevde endring av forslag om 0,9 til 0,5 p-plasser/100 m² BRA.
- Departementet avgjorde saken i 2024, og støttet innsigelsen. La vekt på nullvekstmålet og stor overkapasitet for parkering i dag

Oppsummering

- Jobb retningslinjene inn i KPA – konkrete bestemmelser
- avgjørende
- Kobling mot byvekstavtale
 - Differensiering
 - Maks norm
- Håndtere «avvikende» virksomheter
 - Handel, sykehus, idrettsanlegg
 - Styrke mobilitetsplan som verktøy
- Løpende dialog med kommunene om retningslinjene
 - Bruke retningslinjene aktivt i plansaksbehandling
 - Både bolig og "næring", bil og sykkel
 - Framsnakke Mobilitetspunkt og tilrettelegging for ny mobilitet
 - Diskutere i plansjefnettverk



Resultater RTM



Figur 12 Endring i kjøretøykilometer mot nåsituasjonen 2016 for parkeringsalternativene i kombinasjon med arealscenariene

Figur 12 viser at parkeringsrestriksjoner har stor effekt på kjøretøykilometer. Arealscenario 1 «referanse» (Sc1) i kombinasjon med de ulike parkeringsalternativene (P1, P2, P3) viser effekten av å innføre parkeringsrestriksjoner/høyere takst isolert sett. I kombinasjon med de andre arealscenariene (Sc2 «by og tettsted», Sc3 «kompakt by») ser vi at effekten blir enda sterkere.



Navn **Lars Olav Tjeldflaat og Erik Cockbain**

Avdeling **Avdeling for plan og kulturmiljø**

Epost **Erik.cockbain@rogfk.no**

Telefon