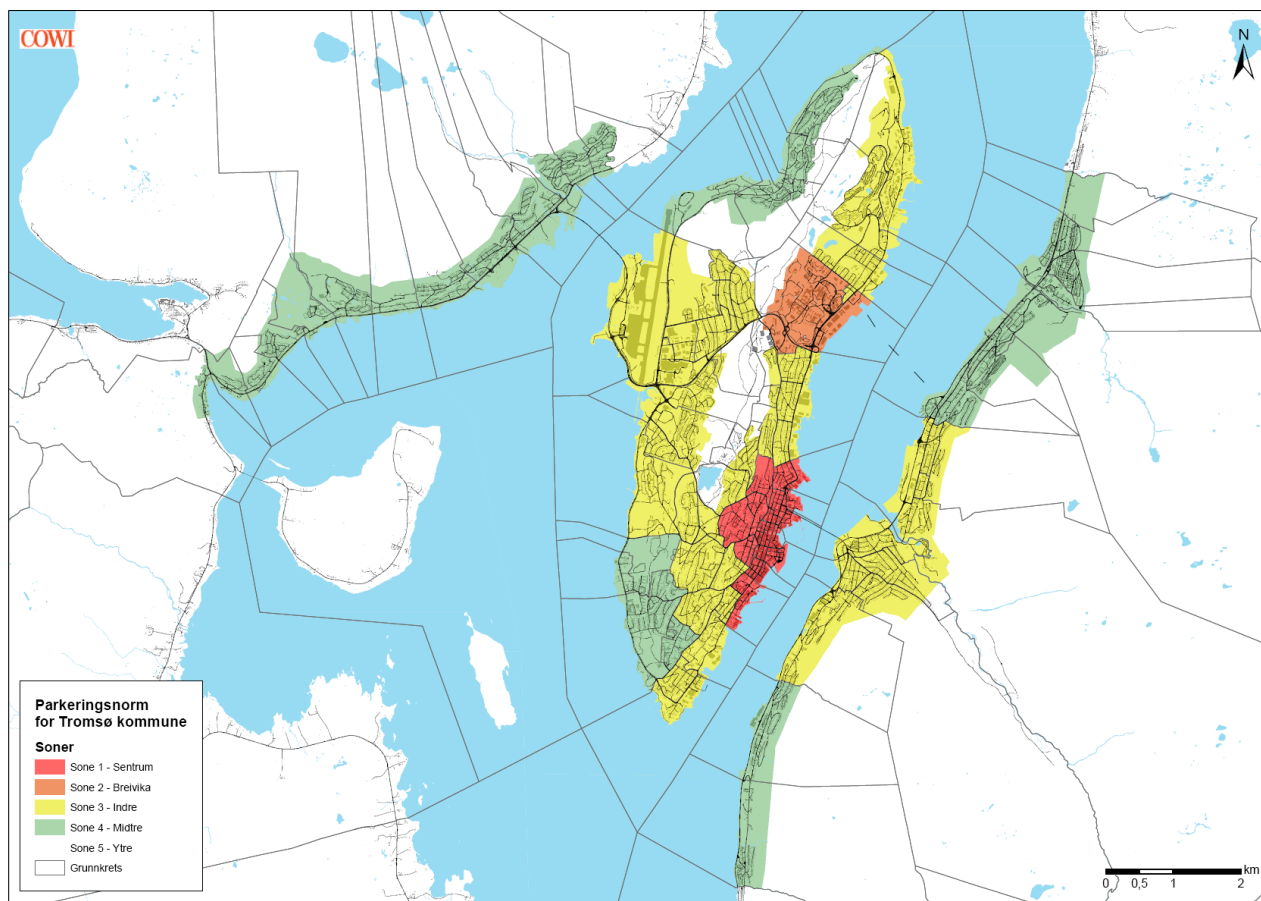


Forslag parkeringsbestemmelser i kommuneplanens arealdel

Versjon 7.0 – Rune Opheim, 17.01.15. Forslag til bestemmelser/retningslinjer med kommentarer er utformet av Civitas, som også står faglig ansvarlig for innholdet her.

Bokstaven «P» erstattes med paragrafnummer i endelige planbestemmelser.

	Planbestemmelser	Retningslinjer
§ P-1. Krav til antall parkeringsplasser for biler og sykler	Det skal avsettes plass for biler og sykler på egen grunn i samsvar med krav om minste eller største antall plasser angitt i Tabell 1, med soneavgrensning vist i Figur 1. Første, og deretter hver tiende bilplass utformes for forflytningshemmede. I sentrale deler av Sone 1 skal det som hovedregel ikke avsettes bilparkering. I Sone 5 og for virksomhet som ikke naturlig inngår i kategoriene i Tabell 1 fastsettes minste eller største antall bilplasser i forhold til tilgjengelighet til fots, med sykkel og med kollektivtransport.	Arealer til parkering avsettes på den enkelte eiendom og/eller på fellesareal, og utformes i henhold til Statens vegvesens Håndbok N100. Øvrig parkeringsbehov forutsettes dekket på offentlig tilgjengelige plasser. For bolig summeres plasser for beboere og gjester, og summen rundes opp til nærmeste hele plass. Arealer reservert ordninger for bildeling regnes ikke med i maksimalt antall parkeringsplasser. For studentboliger kan det tillates avsatt færre bilplasser enn det som framgår av Tabell 1. For virksomheter regnes først plasser for ansatte og besøkende separat. Deretter summeres de to tallene og rundes opp til nærmeste hele plass. Virksomheter skal i tillegg ha tilstrekkelig plass reservert tjenestekjøretøyer tilknyttet virksomheten. Undervisningsinstitusjoner skal ha tilstrekkelig sykkelparkering for elever/studenter i henhold til Statens vegvesens håndbok V122 (sykkelhåndboka). Virksomheter i Sone 3 og 4 kan tillates å ha et høyere antall korttidsplasser for besøkende hvis de samme plassene også kan benyttes til innfartsparkering forbeholdt kollektivreisende.
P-2. Krav til parkeringsplasser ved bolig	Parkeringsplasser for beboernes sykler skal være under tak og ha tilgang til ladefasiliteter. Bilplasser for beboere i sone 1-4 skal ha ladefasiliteter. I Sone 1 tillates ikke nye bilplasser for beboere på terrengnivå. For garasjer og parkering ved småhusbebyggelse gjelder krav til bebyggelsen jf. § 1-1.	Sykkelparkering anlegges lett tilgjengelig fra gateplan, og nærmest mulig inngang til bolig, eventuelt i parkeringskjeller. I sone 2 og 3 bør bilplasser legges til fellesanlegg under bakkenivå. Ved beregning av bruksareal (BRA) som grunnlag for krav til tomteutnyttelse, unntas areal til parkering i garasje under terrengnivå. Hvis det ikke er tilstrekkelig areal til å oppfylle krav til både uterom og bilparkering, prioriteres uterom foran bilplasser. Atkomst til boliger skal være mest mulig bilfri, men slik at utrykningskjøretøyer, nyttetransport og bevegelseshemmede sikres nødvendig framkommelighet. Bilplasser i fellesanlegg bør ikke knyttes til den enkelte boenhet, men fritt kunne disponeres og omsettes mellom tilhørende boenheter.
§ P-3. Krav til parkeringsplasser for ansatte	Sykkelparkering for ansatte skal være under tak med mulighet for låsing eller annen tyverisikring. 20% av plasser for ansattes biler og sykler skal ha ladefasiliteter. I Sone 1 tillates ikke nye bilplasser for ansatte på terrengnivå.	Sykkelparkering anlegges lett tilgjengelig, og nærmest mulig inngang for ansatte, eventuelt i parkeringskjeller. Ansatte bør ha tilgang til dusj- og garderobeanlegg. Virksomheter nær løypenettet på Tromsøya bør legge til rette for trygg oppbevaring av ski som benyttes på arbeidsreiser. I sone 2 og 3 bør bilparkering for ansatte legges under terrengnivå eller i parkeringshus. Ved beregning av bruksareal (BRA) som grunnlag for krav til tomteutnyttelse, unntas areal til ansattparkering i garasje under terrengnivå.
§ P-4. Krav til parkeringsplasser reservert besøkende til virksomheter	Virksomheter skal ha lett tilgjengelige sykkelplasser for besøkende nær inngangspartiet, med klimavern og mulighet for fastlåsing. Bilplasser for besøkende skal ikke benyttes av ansatte.	I sone 1, 2 og 3 bør bilparkering for besøkende legges til underetasje, parkeringshus eller liknende. Ved beregning av bruksareal (BRA) som grunnlag for krav til tomteutnyttelse, unntas areal til parkering for besøkende i garasje under terrengnivå. Virksomheter kan velge å la besøkende benytte parkeringsplasser for ansatte.



Figur 1: Kart som viser soner med ulike krav til parkeringsdekning (utarbeidet av Cowi).

Tabell 1: Krav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel i Sone 1-5:

Kategori	Grunnlag for krav	Type parkering	1. *) Sentrum	2. Breivika	3. Indre sone	4. Midtre sone	5. **) Ytre sone
Parkering ved bolig	Boenhet	BIL – for beboere	Maks 0,9	Min 0,5 Maks 1,25	Min 0,5 Maks 1,25	Min 1	-
		BIL – gjesteparkering	Maks 0,1	Min 0,1 Maks 0,5	Min 0,1 Maks 0,5	Min 0,1	-
		SYKKEL	Min 2 i alle soner				
Parkering for ansatte	100 m ² BRA	BIL	Maks 0,1	Maks 0,25	Maks 0,5	Min 0,25 Maks 1	-
		SYKKEL	Min 2 i alle soner.				
Parkering reservert besøkende til virksomheter	100 m ² BRA	Besøk til handel og sørvis	BIL	Maks 0,25	Maks 1	Min 1 Maks 2	-
			SYKKEL	Min 2 i alle soner			
		Besøk til andre typer virksomheter	BIL	Maks 0,1	Maks 0,25	Maks 0,25 Min 0,25 Maks 1	-
			SYKKEL	Min 0,5 i alle soner			

*) I sentrale deler av Sone 1 skal det som hovedregel ikke avsettes bilparkering **) Reguleres jf. § P.1

	Planbestemmelser	Retningslinjer
§ P-5. Plass for varelevering, bringing og henting	Ved virksomheter skal det avsettes nødvendige arealer som reserveres for varelevering, og for bringing og henting av passasjerer med bil eller drosje.	Løsninger som vil medføre på- og avstigning på bussholdeplasser, på fortau eller i sykkelfelt skal unngås. Ved barnehager og skoler avsettes tilstrekkelig plass for bringing og henting av barn, men slik at framkommelighet for bil underordnes hensyn til gående og syklende.
§ P-6. Krav om parkeringsplan	Parkeringsplan skal følge planforslag eller søknad om tiltak. I sone 1, 2 og 3 kan nye arealer ikke tas i bruk til parkering uten omregulering til parkeringsformål.	Parkeringsplan skal vise plassering av- og fordeling mellom plasser for biler og sykler. Dersom krav i §§ P-1 til P-5 søkes fraveket, skal det gjøres rede for konsekvensene, og for hvilke avbøtende tiltak som foreslås gjennomført. For småhusbebyggelse må parkeringsplan også vise hvordan krav til bebyggelsen jf. § ___. blir oppfylt. Hvis det utarbeides utomhusplan etter § __-__ kan parkeringsplan inngå i denne.
§ P-7. Parkering langs offentlig veg.	Det skal ikke etableres nye parkeringsplasser for bil i gater/veger som inngår i hovedruter for buss og/eller sykkel. Eksisterende plasser her skal søkes fjernet i forbindelse med regulering.	Parkering, herunder allment tilgjengelige parkeringsplasser skal som hovedregel kanaliseres til tilrettelagte parkeringsanlegg adskilt fra offentlig veg. Parkering som medfører rygging ut i offentlig veg bør unngås. Eksisterende plasser som ikke oppfyller disse kravene skal søkes fjernet i forbindelse med regulering. Ved eventuell gateparkering skal kundeparkering og varelevering til eksisterende detaljhandel prioriteres.

Kommentarer til forslaget – begrunnelse, handlingsrom

Generelt om forslaget

Forslaget innebærer sonegraderte parkeringsbestemmelser og retningslinjer til kommuneplanens arealdel. Disse fastsettes med hjemmel i [Plan- og bygningsloven](#) (PBL) § 11-9. Soneinndelingen med tilhørende differensierte bestemmelser er basert på muligheten for å gå, sykle og reise kollektivt. I tillegg til å regulere omfanget av bilbruk, skal normene bidra til effektiv bruk at sentralt beliggende arealer. Normen vil få virkning for ny bebyggelse, og omgjøring av bruksformål etter reglene i PBL.

Parkeringsbestemmelser etter PBL kan blant annet påvirke omfanget av bilbruk på følgende måter.

- Begrensning i parkering ved bolig kan føre til redusert bilhold.
- Begrensning i parkering ved arbeidsplass kan føre at flere utfører arbeidsreiser til fots, på ski, på sykkel og/eller med kollektivtrafikk.
- Begrensning i parkering for besøkende til alle typer virksomheter kan gi endrede reisevaner; men spesielt for virksomheter innen handel og sørvis risikerer en da at trafikantene i stedet velger *andre* reisemål der det er lettere å få parkert bil.

På denne bakgrunn innebærer forslaget relativt strenge normer for bolig og arbeidsplasser, mens det gis relativt større rom for at besøkende til virksomheter, særlig til handel og sørvis, kan bruke bil. Med *handel og sørvis* (tilsv. «service» / tjenesteyting) forstås *virksomhet som i hovedsak er basert på at folk besøker lokalene*. Kontor og lager for en nettbutikk, eller kjøkkenet til et cateringfirma vil således ikke inngå i kategorien, men vil tilhøre «andre typer virksomheter». Sistnevnte kategori gir uansett bilplasser for besøkende til bedrifter, f.eks. til et konsulentfirma eller til en produksjonsbedrift.

Minimumsnormer gis for å sikre at utbyggere avsetter nødvendig parkeringsareal. Dette er særlig viktig i områder med få/dårlige alternativer til bilbruk. I områder uten- eller med lave minimumsnormer er det en forutsetning at det iverksettes tiltak som hindrer uønsket parkering i veg eller på

annen eiendom. Dette må også sees i sammenheng med eksisterende og planlagt volum av offentlige parkeringsplasser, for eksempel i fjellanlegget bak Tromsø sentrum.

Forslaget er blant annet basert på parkeringsbestemmelser i, Bergen, Stavanger, Trondheim, Kristiansand, Drammen og Fredrikstad. I forhold til det som er *mest vanlig* i norske storbyer, skiller forslaget for Tromsø seg ut på følgende måter:

- Det gis ikke minimumsnormer for bil ved boliger i sentrum.
- Det skilles tydeligere mellom ansatte og besøkende til virksomheter, med strengere regulering av ansattparkering. Dette forsterkes med egen norm for besøksplasser tilknyttet *andre* typer virksomheter enn handel og sørvis, og mulighet for å omgjøre ansattplasser til besøksplasser.
- Det gis incentiver for å sikre effektiv arealbruk i sentrale områder, blant annet ved at parkering under bakkenivå ikke inngår i bruksareal som grunnlag for krav til tomteutnyttelse.
- Det gis relativt strenge bestemmelser for å sikre effektivt vintervedlikehold og effektiv/sikker framkommelighet for utrykningskjøretøyer, buss, gående og syklende.
- Det gis relativt ambisiøse bestemmelser for å stimulere til bruk av sykkel, elsykkel og elbil.

Forslaget er basert på den *utforming* av planbestemmelser som til nå har vært benyttet i Tromsø kommune. Det skilles mellom juridisk bindende *planbestemmelser*, og *retningslinjer* som *kan* utdypes og gjøres juridisk bindende i underliggende planer/tillatelser. Forslaget til bestemmelser er avgrenset til det som anses hensiktsmessig å fastsette på kommunenivå. Retningslinjene gir veiledning til utforming av bestemmelser tilknyttet de mer detaljerte planene. Parkeringsdekning for besøkende ved ulike typer kulturtilbud, institusjoner, hoteller o.a. må også vurderes i den enkelte reguleringssak.

Teksten nedenfor er uformet med tanke på bruk i planbeskrivelse, saksframlegg o.a. Det kan derfor se ut som at dette er kommunens forslag; *det understrekes at dette er Civitas' forslag*. For hvert punkt diskuteres handlingsrom for bestemmelsene. PBL stiller ikke eksplisitt krav om at kommuneplanens arealdel *skal* ha bestemmelser om parkering, så i prinsippet kan alle foreslåtte bestemmelser fjernes. I den nye PBL er imidlertid hjemmelen for å fastsette egne kommunale parkeringsvedtekter tatt bort, så eneste mulighet til å fatte bestemmelser om arealbruk på kommunenivå er planbestemmelser til arealdelen. I tillegg kommer muligheter for å regulere *bruken av- og betaling for* offentlige parkeringsplasser etter [Vegtrafikklovens](#) § 8, jf. [forskrift om offentlig parkeringsregulering](#) og [forskriften om parkering for forflytningshemmede](#).

Til § P-1. Krav til antall parkeringsplasser for biler og sykler

Begrunnelse for forslag

Soneinndeling er basert på analyser av tilgjengelighet til sentra til fots, på sykkel og med kollektivtrafikk. Der det er hensiktsmessig følger soneinndelingen grunnkretsgrenser. Inndelingen er basert på dagens busstilbud. *Endelig soneinndeling bør sees i sammenheng med de planer for utvikling av kollektivtrafikken som foreligger på vedtakstidspunktet*. Eventuell ytterligere satsing på gang- og sykkellenker kan også gi grunnlag for å justere sonegrensene.

I tillegg til temakart som inngår i planbestemmelsene (Figur 1) kan soneavgrensning fremgå som bestemmelsesområder på selve kommuneplankartet.

Statens vegvesen sin [Håndbok N100](#) gir normer for størrelse på parkeringsplasser for bil og sykkel, samt tilhørende trafikkarealer. Det anses ikke å være tilstrekkelig tungtveiende grunner til å avvike fra de nasjonale vegnormalene i Tromsø; det ville ha medført langt mer omfattende planbestemmelser, eventuelt en egen, lokal vegnormal. Vegvesenets normer omfatter også plasser for bevegelseshemmede. Kravet om at første og deretter hver tiende plass tilpasses bevegelseshemmede er noe mer ambisiøst enn det som er vanlig i andre byer, og kan vurderes fraveket i de største parkeringsanleggene.

Retningslinjene innebærer at det alltid skal summeres og rundes opp til nærmeste hele parkeringsplass. Slik sikres noe høyere dekning for de minst omfattende planene/ prosjektene. For bolig skal plasser for gjester summeres sammen med plassene for beboerne. Ved parkering på egen tomt vil dette i praksis

innbære høyere parkeringsdekning, siden beboerne da også vil kunne benytte gjesteplassene. En oppnår noe av det samme som når det kreves *flere* plasser på egen tomt enn i fellesanlegg, slik noen kommuner gjør. For å stimulere til ordninger for bildeling gis det retningslinje om å tillate plasser for bildeling i *tillegg til* det antall bilplasser som framgår av maksnormen.

For virksomheter rundes også opp til nærmeste hele plass, men her skal det skilles klart mellom parkering for ansatte og besøkende. Med *ansatte* forstås *alle som arbeider i eller for virksomheten*, uavhengig av stillingsbrøk eller ansettelsesforhold. Ansatte inkluderer eiere som har sitt virke på arbeidsstedet, innleid personell og underleverandører som arbeider på stedet over lengre tid.

I samsvar med § P-4 kan virksomheter velge å la besøkende benytte *alle* plasser, men det gis ikke anledning til å la de ansatte benytte besøksplassene. Bakgrunnen for dette er at maksnormer har størst innvirkning på ansattes arbeidsreiser. Virksomheter som vektlegger besøkendes muligheter til å bruke bil, kan velge bort ansattplasser til fordel for kundeparkering.

Det er ikke gitt detaljerte bestemmelser om antall parkeringsplasser ved ulike *typer* og *størrelser* virksomheter, f.eks. hotell, restaurant eller mosjonslokale, slik f.eks. Oslo gjør. Slike spesifikke normer skiller som regel ikke mellom ansatte og besøkende, og de har en tendens til å bli svært detaljerte. I veiledning kan det i stedet evt. gis *anbefalinger* om antall plasser ved ulike typer virksomheter, slik Trondheim har gjort, basert på Oslos norm:

Arealbruk	Grunnlag bilplass pr:	Indre sone maks	Midtre sone min-maks	Ytre sone min-maks
Industri og verksted	100m2 BRA	0,15	0,05-0,4	0,3-0,8
Mosjonslokaler	100m2 BRA	0,1	0,03-0,2	0,15-0,6
Hotell	10 rom	2	1-3	4-10
Restaurant	10 seter	1	0-1	1-7
Bensinstasjon, service	10 årsverk	2	3-8	6-13
Gatekjøkken	10 årsverk	1	0-2	5-9
Videregående skole, høyskole, universitet	10 årsverk	1	0-2	2-8
Barne- og ungdomsskole	10 årsverk	2	2-6	5-8
Barnehage	72 storbarnekvivalenter	2	4-8	6-12
Kino, teater	10 seter	0	0	0,1-0,5
Idrettsanlegg	10 tilskuerplass	0	0	0,1-0,5
Kirke, andre forsamlingslokaler	10 seter	0	0-0,5	1-6
Sykehjem	10 senger	1	1-2	2-4
Bilverksted	10 årsverk	2	3-8	6-13

Her vil det uansett være behov for å utøve skjønn, med individuell vurdering av den enkelte virksomhet. Og i Tromsø vil en kanskje bare ha 1-2 av de aktuelle virksomhetstypene. Bestemmelsene innebærer i stedet at minste eller største antall bilplasser fastsettes tilpasset virksomhetens karakter og i forhold til tilgjengelighet til fots, med sykkel og med kollektivtransport. Med *tilgjengelighet* forstås hvor mange målpunkter (arbeidsplasser, steder som besøkes eller boliger) som innen en gitt tid (5, 10, 15 min etc.) kan nås til fots, på sykkel eller med bussen. I sentrale deler av Sone 1 bør parkeringsbehovet *uansett* dekkes i form av offentlig tilgjengelige plasser, bl.a. i parkeringstunellene.

Planbestemmelsene gir ikke normer for antall plasser reservert tjenestekjøretøyer tilknyttet virksomheten, f.eks. antall postbiler på postterminalen. Dette må vurderes i hvert tilfelle, men for at normen skal fungere effektivt, må slike plasser *ikke kunne benyttes av ansattes privatbiler*.

Selv om de eldste i videregående skoler og studenter kan ha bil, bør det som hovedregel ikke være nødvendig å tilby bilparkering for disse ved aktuelle undervisningsinstitusjoner. Derimot er det viktig å avsette tilstrekkelig med sykkelparkering, slik at alle over ca. 12 år har tilgang til sykkelplass. Sykkelhåndboka (SVV [håndbok V122](#)) gir veiledning om utforming av plasser og nødvendig antall.

Det gis retningslinje som åpner for sambruk av plasser mellom heldags innfartsparkering reservert kollektivreisende og korttidsparkering for kunder til handel og sørvis utenfor sentrum/Breivika. Dermed kan kollektivreisende bruke plassene som innfartsparkering fra morgenen av, mens kundene kan benytte de samme (nå ledige) plassene på ettermiddags- og kveldstid – samt lørdag. Dette er *kun* aktuelt der det er *svært godt* kollektivtilbud i umiddelbar nærhet til de aktuelle bilplassene. Heldagsparkeringen må forutsette gyldig bussbillett/månedskort, slik at *ansatte i-/ nær kjøpesenteret*

ikke kan oppta plassene. I bytte mot å tilby innfartsparkering gis kjøpesentre etc. adgang til å etablere flere bilplasser, og mulighet for å tiltrekke kunder idet de bytter fra buss til bil. Dette gir også mer effektiv arealbruk enn om det skulle etableres separat innfartsparkering på verdifulle arealer nær kollektivtrafikken.

For bolig er normtall gitt *per boenhet*. Med boenhet forstås bruksenhet jf. NS 3940 som anvendes til boligformål med separat inngang (fra oppgang eller ytterdør), samt eget bad/wc og kjøkkendel. For studentboliger gis det i retningslinje åpning for å tillate et lavere antall parkeringsplasser enn det minimumsnormene i Sone 2-4 angir.

For næring benyttes 100 m² BRA som normtall for å definere parkeringskrav, slik de fleste norske byer gjør. Parkeringskrav i forhold til *antall* ansatte eller besøkende kunne i teorien ha gitt en mer treffsikker norm siden arealbruken varierer mellom ulike typer virksomheter. Men i en byggesak vil det uansett være vanskelig å definere – og ikke minst håndheve hvor mange ansatte eller besøkende et bygg vil ha i løpet av levetiden. Selv uten bruksendring vil antallet kunne variere mye.

Normen tilsier at virksomheter med stort areal og få ansatte/besøkende kan ha relativt mange bilplasser. Men det er neppe hensiktsmessig å tillate *mer av* slik virksomhet i sentrale områder – ofte vil en heller *transformere* sentrale områder, slik at arealutnyttelsen blir høyere. Arealformål og *øvrige* planbestemmelser (utenom parkeringsnorm) kan fastsettes slik at *lite* arealintensive virksomheter lokaliseres til fjerntliggende områder, og ikke opptar mer verdifullt areal i områder der mange kan gå, sykle eller reise kollektivt. Virksomheter vil uansett neppe etablere mer bilparkering enn de har bruk for; og minimumsnormen i Sone 4 er uansett så lav at den ikke vil kreve et urimelig *høyt* antall plasser.

Det gis samme norm for sykkelparkering i alle soner. At det *også* gis relativt høye krav til antall plasser for sykkelparkering langt unna sentrum, begrunnes med at sykkel her ofte vil være eneste reelle alternativ til privatbil, og at sykkelen kan ha en viktig funksjon i nærområdet – blant annet til skole, fritidsaktiviteter og nærbutikk.

Sone 1 – Tromsø sentrum

Parkeringsbestemmelsene i Sone 1 skal bidra til fortetting og funksjonsblanding slik at flest mulig daglige gjøremål kan skje med innbyrdes gang- og sykkelavstand. Her forutsettes en arealpolitikk *for øvrig*, som bidrar til at mange bor i- og nær sentrum, og i hverdagen kan leve godt med færre eller ingen biler. Bilparkering bør heller ikke oppta verdifullt areal som kan brukes på andre måter, f.eks. til kommersielle formål, offentlige tjenester, arbeidsplasser, kulturtilbud samt attraktive plasser, torg og handlegater. Kollektivtilbudet er i hovedsak sentrumsrettet, og dette understøttes best mulig når sentrum *både* er attraktivt, har mange ulike funksjoner og høy arealutnyttelse. De som bor i sentrum har også best forutsetninger for å nå målpunkter i andre deler av byen med kollektivtrafikk.

Ved utforming av bestemmelsene er det lagt vekt på at Tromsø sentrum allerede har et stort, allment tilgjengelig parkeringsanlegg i fjell som også vurderes utvidet. Avgiftsregime, både i tunellene og på andre offentlige plasser i sentrum fortsettes videreført om lag som i dag. Det forutsettes også videreføring av beboerparkeringen i sentrumsnære områder. Avgifter, tidsbegrensninger, beboerparkering m.m. hjemles i [forskrift om offentlig parkeringsregulering](#), ikke i PBL, og er derfor ikke nærmere behandlet i forslaget til planbestemmelser her.

De mest sentrale delene av Sone 1 defineres tilsvarende avgrensingen for dagens sentrumsplan. Her gir bestemmelsene en hovedregel om at det ikke skal avsettes *nye* plasser til bilparkering. Ansatte og besøkende henvises til offentlig tilgjengelige plasser. Parkeringsstunellene er i rimelig gangavstand fra det meste av sentrum. For de delene av sone 1 som ligger lengst unna fjellanlegget kan det i detaljplan vurderes å tillate *noe* mer parkering enn angitt i Tabell 1 og/eller at det her etableres noen flere offentlig tilgjengelige parkeringsplasser lokalt.

Normen legger til grunn at det skal være tillatt å etablere boliger i Sone 1 *uten* egen parkering. I Tromsø sentrum kan folk leve godt uten bil, og utbyggere bør ha mulighet til å tilby rimeligere boliger til de som ikke ønsker å ha bil. For å begrense bilhold og å sikre effektiv bruk av sentrumsarealer gis

det bestemmelser om maksimalt antall bilplasser ved bolig. I de mest sentrale delene av Sone 1 forutsettes eventuell boligparkering løst ved kjøp av plasser i parkeringsanlegg. For øvrig gis maksnorm på én bil per bolig, inkludert plass for gjester. I sentrum vil det være mange en-person--husholdninger, men også barnefamilier bør ha gode forutsetninger for å klare seg med parkeringsplass til bare én bil. Den svært lave maksnormen for gjesteparkering begrunnes med god dekning på offentlige plasser med lave takster på kveldstid. Parkering som eksisterende boliger *allerede* har på egen grunn påvirkes ikke.

Også for virksomheter i ytre deler av sentrum innebærer planbestemmelsene *mulighet* for ikke å tilby parkering, hverken for ansatte eller for besøkende. Hovedregelen er at parkering henvises til offentlige (allment tilgjengelige) plasser. Det er satt en streng maksnorm for ansattparkering, begrunnet med at de fleste av Tromsøs innbyggere uansett har et godt sentrumsrettet kollektivtilbud. De som er avhengige av bil fra hjemstedet kan benytte offentlige parkeringsanlegg eller innfartsparkering. Ansattes biler bør heller ikke beslaglegge verdifullt sentrumsareal.

Det gis en mer romslig og fleksibel maksnorm for parkering reservert beøkende til handel og sørvis, med mulighet for også å omdisponere «kvoten» for ansattparkering til korttidsparkering for besøkende. Dette grunngis med ønske om å understøtte konkurransekraften til de handles- og sørvisbedrifter som anser seg avhengig av tilgjengelighet med bil. For handles- og sørvisreiser er konkurranseflaten mellom bil og kollektivtrafikk ikke like klar som for arbeidsreiser, siden de reisende kan velge alternative målpunkter, for eksempel kjøpesenter utenfor sentrum. Følsomhet for relativt lang gangavstand til parkeringstunellen kan ha betydning. Samtidig ivaretar maksnormen at sentrumsareal med viktig alternativ anvendelser ikke i for stor grad opptas av kundeparkering – og at kundene som hovedregel henvises til gåing, sykling, kollektivtrafikk – eller til parkeringstunellen. Videre prioriteres arealer for varelevering samt på/avstigning jf. § P-5, framfor parkering.

Sone 2 – Breivika

Området domineres av universitet og sykehus, har meget god kollektivdekning og er tilgjengelig for mange til fots og på sykkel, blant annet via lysløypenettet. En stor del av reisene til/fra sone 2 er arbeids- og studiereiser, samt besøkende til sykehus og universitet. For øvrig er det lite handel og sørvis. Parkeringsbestemmelsene i Sone 2 skal primært bidra til at arbeids- og studiereiser, samt de fleste besøk til virksomheter skjer til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk. Begrenset tilgang til parkering vil bidra til mindre bilbruk og mer effektiv utnyttelse av arealer.

Ytre deler av sonen inneholder noen boliger, men selv om disse er nær mange arbeidsplasser vil tilgang til handel og sørvis i noen grad gi behov for bilbruk. For *bolig* gis derfor samme norm som i Sone 3, og med tilsvarende begrunnelse.

Sone 3 – Indre sone med sentrale deler av Tromsøya og nær bruhodet på fastlandet.

I Sone 3 er gåing, sykling og buss er et godt alternativ til privatbil for de fleste, både på arbeids- og tjenestereiser, noe som gir grunnlag for moderate begrensninger i tilgangen til parkering. Parkeringsbestemmelser som understøtter relativt høy arealutnyttelse vil bidra til at en størst mulig andel av Tromsøs befolkning kan dra nytte av den sentrale beliggenheten. Mye av byens detaljhandel ligger i sone 3, og en stor del av denne handelen er helt eller delvis basert på at kundene benytter egen bil. Normene gir derfor primært begrensninger i bolig- og arbeidsplassparkering.

Minimumsnormen for bolig i Sone 3 (og sone 2) innebærer (etter avrunding oppover) krav om minst én bilplass for en ny enebolig, og to plasser for tomannsbolig. For tre eller flere boliger samlet innebærer normen at enkelte boliger kan *tillates* etablert uten bilplass dersom planansvarlig/ utbygger ønsker det. Det kan antas at de fleste husholdninger i Sone 3 vil bruke bil, spesielt på innkjøpsreiser, der det noen steder f.eks. kan være relativt langt til dagligvarebutikk. Samtidig gir den sentrale beliggenheten og den gode kollektivdekningen grunnlag for å la utbyggere i større prosjekter tilby enkelte boliger uten parkeringsplass, for eksempel ved tett byutvikling langs Stakkevollvegen. Dette kan også styrke markedsgrunnlag for tilbydere av bildelingsordninger.

Maksnormen for bolig i Sone 2 og 3 innebærer at nye boenheter *kan* ha inntil to bilplasser inkludert plass til gjester. Dette bør være tilstrekkelig for de fleste husstander. For fire eller flere boliger samlet vil noen boenheter bare tillates å ha én bilplass. I større prosjekter med felles parkering vil mulighet for fleksibel disponering av plasser beboerne imellom (jf. § 2), likevel innebære at de fleste vil få dekket sitt parkeringsbehov. Målet om effektiv arealutnyttelse medfører at det ikke er tjenlig å la parkering for beboere beslaglegge areal ut over angitt maksnorm.

Godt kollektivtilbud, og at mange kan gå eller sykle gir grunnlag for relativt strenge maksnormer for ansattparkering. Folk fra ytre deler av byen kan imidlertid måtte bytte buss og/eller få uforholdsmessig lang reisetid, og det er således ikke grunnlag for fullt så streng maksnorm som i Sone 1 og 2.

Eksisterende handel i Sone 3 har i dag som regel relativt rikelig parkeringsdekning, og også for framtidige etableringer må en forvente at en betydelig del av besøkende til disse virksomhetene vil velge bil. God tilgjengelighet med kollektivtrafikk og behov for effektiv arealutnyttelse tilsier imidlertid maksnorm, dog relativt romslig. Virksomheter innen handel og sørvis som (jf. § P-4) *velger bort* ansattparkering kan ha inntil 2 plasser per 100 m² BRA.

Normer i soner 3 er i noen grad harmonisert med parkeringsbestemmelser i [områdereguleringsplan for Langnes](#), vedtatt 24.09.2014.

Sone 4 – midtre sone som omfatter dekningsområdet for bussens byruter.

I denne sonen er kollektivtrafikk som regel et bra alternativ til bilbruk på arbeidsreiser. Relativt få vil velge å *gå* til Sentrum, Giæverbukta eller Breivika, og bare de sprekeste vil velge å sykle hele året. Et unntak er strekninga Hamna-Breivika der gåing via lysløypa er et reelt alternativ. Bortsett fra kulturtilbud, uteliv og enkelte innkjøp i sentrum antas kollektivtrafikken å ha begrenset konkurransekraft mot bil på reiser som inkluderer besøk til handels- og sørvisvirksomheter. Fortetting i Sone 4 vil i mindre grad kunne påvirke reisemiddelfordelingen, og de aller fleste vil uansett ha bil.

For bolig gis kun minimumsnorm som skal sikre at utbyggere avsetter nødvendig parkeringsareal på egen grunn eller i fellesanlegg. Det forventes fortsatt en betydelig andel ny småhusbebyggelse der folk i praksis kan ha betydelig frihet til å disponere egen tomt til parkering. Kollektivtilbud eller sentralitet gir heller ikke grunnlag for å begrense bilholdet. Men relativt streng regulering av parkering på sentralt beliggende arbeidsplasser bidrar til å gjøre bussen mer konkurransedyktig til/fra Sone 4; eventuelt via innfartsparkering.

Både for ansatte og besøkende til virksomheter i sone 4 vil bilen være et foretrukket og nødvendig alternativ for de fleste. Kollektivreiser til handel og sørvis i Sone 4 antas i liten grad å være aktuelt for folk som har førerkort og tilgang til bil. Det gis således minimumsnormer som skal sikre at utbyggere avsetter nødvendig parkeringsareal. For å unngå at «rikelig» med parkering gir «konkurransevridning» i forhold til mer sentralt beliggende virksomheter, gis likevel maksnorm. Andre deler av arealpolitikken kan samtidig benyttes for å kanalisere virksomheter med mange besøkende/ ansatte til mer sentrale deler av byen. For øvrig avspeiler maksnormen at buss tross alt kan være et reelt alternativ til bil for *noen* arbeidsreiser til virksomheter i Sone 4.

Sone 5 – Ytre sone, områder som ikke inngår i sone 1-4

Sone 5 består av arealer som ikke naturlig inngår i Sone 1-4, inkludert alle distrikter rundt byen, byfjell og bynære markaområder. Bynære grunnkretser er her som regel delt ved marka-/ byfjellsgrensen. Øvrig grønnstruktur inngår i de andre sonene, *også* der det ikke er aktuelt med parkering.

Bynære anlegg eller aktivitet som tillates i Sone 5, f.eks. idrettsanlegg og utfartsparkering vil ofte være av en slik karakter at det ikke anses hensiktsmessig å normfeste antall bilplasser på kommuneplannivå. Planbestemmelsene angir derfor at parkering skal *vurderes i hvert tilfelle*, og at største eller minste antall bilplasser må fastsettes med henblikk på virksomhetens art/omfang og hvor tilgjengelig stedet er

til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk. Dersom bynære marka- eller fjellområder seinere omdisponeres til utbyggingsformål, bør disse innlemmes i en mer passende parkeringssone. Dette kan ved behov ivaretas i detaljplan.

Utenfor bybussenes nedslagsfelt vil arbeids- og besøksreiser til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk langt sjeldnere være et reelt alternativ for dem som kan kjøre bil. Det gjelder både dem som bor der, og for folk som reiser dit fra sentrale områder. Parkeringsregulering i denne delen av Sone 5 vil derfor ikke bidra betydelig til endret reisemiddelfordeling. Bussens distriktsruter kan i noen tilfeller være et alternativ til bil, særlig på sentrumsrettede arbeidsreiser fra Sone 5, men dette understøttes ved hjelp av bestemmelsene om arbeidsplassparkering i Sone 1-3.

Utenfor Tromsø by må behov for parkering vurderes i den enkelte plan- og byggesak, slik at det avsettes nødvendig bilplass på egen grunn. I enkelte tilfeller kan det også være aktuelt å fastsette et *største* antall plasser, f.eks. slik at særlig verdifulle arealer *ikke* beslaglegges av bilparkering.

Handlingsrom for- og konsekvenser av endringer i foreslått bestemmelse

I nasjonal sammenheng innebærer det foreslåtte parkeringsnormene for Tromsø en relativt restriktiv parkeringspolitikk knyttet til sentralt beliggende boliger og arbeidsplasser. Dette understøttes av relativt godt tilbud med offentlige parkeringsplasser i fjellanlegg ved sentrum. For handel og sørvis innebærer bestemmelsene større grad av fleksibilitet, blant annet i form av det klare skillet mellom parkering for ansatte og besøkende. Boligparkering er også gjort mer fleksibel og markeditilpasset enn det som til nå har vært vanlig i norske byer.

I stedet for- eller i tillegg til «boenhet» benytter mange kommuner et antall m² BRA som måltall for parkeringskrav ved bolig, vanligvis 70 eller 100 m² BRA. Dette vil innebære høyere minimums- og maksimumsnormer for boenheter med stort areal. Enkelte kommuner har også ulike normer for ulike boligstørrelser eller antall rom. Siden det i Tromsøs § P-2 gis anledning til å omsette bilplasser i fellesanlegg mellom tilhørende boenheter, oppnår en likevel fleksibilitet (se nedenfor).

Mulighet for å knytte parkeringskrav til *antall* ansatte i- eller besøkende til virksomheter er allerede omtalt. Mulighet for en mer finmasket inndeling av *typer og størrelser* virksomheter ned ulike normer er også nevnt. Det er ovenfor gjort rede for hvorfor slike løsninger ikke anbefales.

Enkelte kommuner har valgt høyere krav til antall sykkelplasser, for eksempel opp mot 3-4 plasser per bolig. I dag er det ikke uvanlig at samme person her flere sykler, og en familie på fire kan gjerne ha 6-8 sykler. Parkeringsnormens formål er imidlertid å ivareta lett tilgjengelige plasser for *daglig transportsykling*, og for de fleste husstander anses to sykkelplasser tilstrekkelig for å ivareta dette. Utbyggere må selvsagt vurdere behov for ytterligere bodplass etc. for sykler, ski, barnevogner m.m.

Sykkelhåndboka angir et noe høyere antall sykkelplasser for virksomheter enn det som er foreslått i Tromsøs parkeringsnorm. Høye krav vil imidlertid kunne innebære et tilsynelatende urimelig høyt antall sykkelplasser ved store virksomheter, og det anbefales derfor at Tromsøs norm i første omgang avgrenses til det som framgår av Tabell 1.

Til § P-2. Krav til parkeringsplasser ved bolig

Begrunnelse for forslag

For å stimulere til mer bruk av sykkel stilles det krav om at alle nye boliger – også i distriktene får sikre sykkelplasser med høy standard. Retningslinjene vektlegger at sykkelen skal være lett tilgjengelig, slik at det for eksempel ikke skal være nødvendig å bære sykkelen i trapper. Det er ikke eksplisitt krav om at sykkelparkering skal være bak låst dør, men tilstrekkelig sikring mot tyveri, hærverk, vær og vind må eventuelt etableres på andre måter.

Tromsø kan bli blant de første til å stille krav om ladefasiliteter for elsykkel. Introduksjon av elsykkel antas å bidra til flere og lengre sykkelreiser. Teknologien på dette området er fremdeles i utvikling, og det er ikke gitt hvilke løsninger som vil bli dominerende, det finnes for eksempel løsninger der batteri kan tas av sykkel og bringes med inn for lading. Det er også vanskelig å forutsi hvor utbredt det vil bli med elsykkel, så langt er de relativt kostbare. Uansett er det ikke behov for noe mer enn en ordinær 240V stikkontakt, og utbyggers merkostnad ved å framføre en slik til sykkelplassene må anses ubetydelig. Slike strømuttak vil uansett kunne benyttes til andre formål. f.eks. hageredskap.

Kravet om ladefasilitet for alle bilplasser må anses mer ambisiøst, og er basert på en antakelse om bred introduksjon av elbiler der folk i hovedsak langtidslader bilene sine hjemme. Kravet skal understøtte og framskynde bruk av elbil i sentrale deler av Tromsø. Heller ikke for elbil er teknologien for langtidslading ferdig utviklet og avklart; PBL gir uansett bare hjemmel for å stille teknologinøytrale funksjonskrav, der det legges til grunn at utbygger etablerer en teknisk løsning som fungerer.

Det gis bestemmelse om at nye boliger i sentrum ikke skal få parkering på bakkeplan – på slike verdifulle arealer bør andre formål prioriteres. I øvrige soner gir retningslinjene føring om å samle bilplasser i fellesanlegg under bakkenivå, men åpner også for andre løsninger der det er mest tjenlig, for eksempel i småhusbebyggelse. For ytterligere å stimulere til arealeffektiv parkering under bakkenivå, gis retningslinje om at parkeringskjeller i detaljplan/tillatelse unntas fra beregning av bruksareal. Hjemmel for dette følger direkte av [byggteknisk forskrift](#) (TEK 10), § 5-4, bokstav b). Med en fastsatt tomteutnyttelse får utbygger mulighet til større utnyttelse av tomten hvis det velges parkering *under* bakkeplan. Videre må parkering uansett vike for krav om uteoppholdsareal. Samlet sett skal dette gi betydelige incentiver til effektiv arealbruk i sentrale områder, som igjen gir bedre grunnlag for at flere går, sykler eller reiser kollektivt.

Med unntak av *antall* bilplasser, videreføres tidligere «fortetningsbestemmelser» for småhusbebyggelse. Bestemmelsene inneholder primært krav til *bebyggelsen*, bl.a. til plassering og utforming av garasjer, og er således ikke en naturlig del av parkeringsbestemmelsene.

Retningslinjen om mest mulig bilfri adkomst til bolig er, i tillegg til hyggelige og sikre leke- og oppholdsarealer, begrunnet med at det blir mer attraktivt å gå og sykle. Gjennomsnittlig lengre avstand til bilplass i fellesanlegg gjør også gåing, sykling og kollektivtrafikk mer konkurransedyktig mot bil. Stavanger har f.eks. retningslinjer om at det bør være minst like langt å gå til parkeringsplass som til busstopp.

Dersom bilplasser i fellesanlegg kan omsettes internt mellom tilhørende boenheter, innebærer det en markedstilpasning der utbygger får mulighet til fritt å disponere bilplassene til beboerne med størst betalingsvilje for parkering. Seinere kan beboere omsette bilplassene seg imellom. En kan forvente at eiere av store og dyre leiligheter har betydelig betalingsvilje for parkering, mens folk i mindre enheter ikke nødvendigvis ønsker å betale for parkeringsplasser som de ikke har bruk for. Dette kan igjen øke tilfanget av sentrumsnære leiligheter til en pris som f.eks. unge mennesker kan leve med; dersom de velger bort bilen får de mulighet til å bo sentrumsnært og godt til en hyggelig pris.

Handlingsrom for- og konsekvenser av endringer i foreslått bestemmelse

- Hva om de foreslåtte bestemmelsene helt eller delvis utelates? Konsekvensene vil i første rekke være at planbestemmelsene i mindre grad bidrar til effektiv arealbruk og miljøvennlig reisemiddelfordeling.
- Hva om det tenkes mer ambisiøse bestemmelser, for eksempel totalforbud mot overflateparkering? Utbyggernes og samfunnets tilleggsbyrder vil da neppe stå i forhold til miljøgevinsten.

De fleste av storbyene har bestemmelser som likner det som foreslås for Tromsø, ofte mer detaljerte og spesifikke. Bruken av incentiver for parkering under bakkenivå og for omsetning av bilplasser i fellesanlegg er mindre vanlig, men kan gi grunnlag for enklere håndheving av planbestemmelsene.

Til § P-3. Krav til parkeringsplasser for ansatte

Begrunnelse for forslag

Begrunnelsen for funksjonskravene til sykkelplasser er som for parkering ved bolig. Sykkeltyper varierer antas å være mer utbredt ved arbeidsplasser enn ved boliger, og det er således viktig å vektlegge sikkerhet. Ansatte med lang reisevei vil som regel investere i mer kostbare sykler, og sikker parkering kan være en forutsetning for at sykkelene velges. Mulighet for å dusje og skifte er også viktigst for de som sykler lengst. Langdistansesykling (> 5 km) antas for øvrig å ha bredest konkurranseflate mot bil, mens sykling på kortere distanser (< 3 km) i større grad konkurrerer mot gåing.

Nær løypenettet på Tromsøya benyttes ski i betydelig grad til arbeidsreiser, og PBL må derfor forutsettes å hjemle planbestemmelsen om «parkeringsplass» for ski ved nærliggende arbeidsplasser. Det er særlig arbeidsplasser i øvre deler av Breivika som i dag ligger innen rekkevidde for løypenettet. Selv om det i noen grad vil kunne anses som en «gimmick», kan også en slikt bestemmelse bidra til at flere velger ski framfor bil – og/eller avlaster kollektivtrafikken, spesielt på kritiske dager med store snøfall. Mye av løypenettet vil i snøfri del av året være tilgjengelig med sykkel, mens det i skitida ikke vil være mulig/ønskelig å kanalisere sykkeltrafikk til disse rutene. Alternativet blir da å gå på ski, å sykle andre (lengre) ruter, – eller andre reisemiddelvalg.

Selv om de fleste lader hjemme, vil økt tetthet av elbiler og elsykler gi grunnlag for å kreve noe lademulighet for syklene- og for eventuelle biler på arbeidsplassen.

Som for boliger gir hensyn til arealeffektivitet grunnlag for restriktive bestemmelser for parkering på bakkenivå, og incentiver (økt tomteutnyttelse) til utbyggere som velger parkeringskjeller.

Handlingsrom for- og konsekvenser av endringer i foreslått bestemmelse

Med unntak av sykkellading og incentiv for parkeringskjeller, er bestemmelser og retningslinjer på nivå med andre storbyer. Som for bolig velger noen byer mer detaljerte funksjonskrav. Tromsøya har unike muligheter for bruk av ski på arbeidsreiser, og bestemmelsene gjenspeiler dette.

Til § P-4. Krav til parkeringsplasser reservert besøkende til virksomheter

Begrunnelse for forslag

For at reisende skal velge sykkel ved besøk til handel, sørvis og andre virksomheter, anses mulighet for trygg parkering i fastmontert sykkelstativ nær inngangen viktig. Dette innebærer at sykkelplasser f.eks. lokaliseres sammen med bilplasser for bevegelsehemmede, nærmest inngang for kunder/besøkende. Det stilles ikke krav om tak over besøksplassene for sykkel, men tilstrekkelig «klimavern», slik at f.eks. sølesprut eller takras unngås. Særlig i Tromsø sentrum kan det i noen tilfeller være aktuelt med felles løsninger for sykkel; normen gir rom for det såfremt utbyggere bidrar til finansieringen.

Av hensyn til fortetting og arealeffektivitet gis retningslinje om at besøksplasser for bil i Sone 1-3 bør legges til parkeringskjeller og tilsvarende insentiv (økt tomteutnyttelse) som for beboere og ansatte. Men særlig for mindre virksomheter i sone 3, f.eks. nærbutikker og håndverkere, vil det likevel være naturlig å akseptere kundeparkering på bakkenivå.

Som nevnt ovenfor bør bilparkering for kunder/besøkende prioriteres framfor bilplasser for ansatte. Arbeidstakere har som regel bedre forutsetninger for å benytte kollektivtilbudet siden de følger en fast daglig rute, og sjeldnere har behov for å medbringe varer etc. Dersom utleiende og/eller arbeidsgivere benytter muligheten til velge bort plasser for ansatte til fordel for kunde- og besøksparkering (men ikke motsatt) øker muligheten for gang-, sykkel- og kollektivreiser.

Handlingsrom for- og konsekvenser av endringer i foreslått bestemmelse

Nyere arealdeler har som regel kvalitetskrav knyttet til besøksparkering for sykkel, mens incentivene for bilparkering under bakkenivå og prioritering av besøksparkering er mindre vanlige. Også her finnes eksempler på mer detaljerte krav, men miljønyten av slike detaljerte krav vil ikke nødvendigvis stå i forhold til den antatt mer kompliserte håndhevingen av kravene.

Til § P-5. Plass for varelevering, bringing og henting

Begrunnelse for forslag

Sikker og effektiv levering og henting av varer og bil-/drosjepassasjerer gir også grunnlag for trygg og attraktiv ferdsel til fots og på sykkel, spesielt i sentrale områder. Dårlige løsninger innebærer ikke bare ulykkesrisiko for trafikanter og problemer for aktuelle virksomheter, men kan også gi redusert framkommelighet for gående, syklister, buss og annen vegtrafikk. Konflikter med trafikk på fortau, i sykkelfelt, busslommer, kollektivfelt m.m. bør unngås.

Velfungerende løsninger er ofte en forutsetning for næringsvirksomhet i tettbygd strøk, og bør prioriteres framfor ordinær parkering. Erfaringsmessig vektlegger særlig handelsstanden gode løsninger for varelevering. Trygge og gode «kiss & ride» -løsninger for på- og avstigning er særlig viktige ved kollektivterminaler, skoler og virksomheter med mange besøkende – men bør lokaliseres slik at folk som velger å gå eller sykle til stedet gis *høyest* prioritet. At dette medtas i parkeringsplan etter § P-6 gir grunnlag for bedre løsninger for alle parter.

Handlingsrom for- og konsekvenser av endringer i foreslått bestemmelse

Det har til nå ikke vært så vanlig å la denne typer bestemmelser inngå i parkeringsnorm og parkeringsplan, men liknende bestemmelser finnes som regel i andre deler av bestemmelsene til arealdelen, eller i reguleringsplaner. Den foreslåtte bestemmelsen for Tromsø anses uansett lite restriktiv, men legger grunnlag for «vinn-vinn» -løsninger både for varehandelen i-/nær sentrum og for miljøvennlige reisemiddelvalg,

Til § P-6. Krav om parkeringsplan

Begrunnelse for forslag

Kartfesting og beskrivelse av parkeringsløsninger som følge av §§ P1 til P5 anses nødvendig for effektiv implementering av bestemmelsene og retningslinjene, og for å skape forutsigbarhet for utbyggere. Særlig er det viktig å få fram begrunnelser for eventuelle ønsker om fravik. Muligheten for kombinasjon med utomhusplan bør også gjøre byrden for forslagsstiller/utbygger overkommelig.

For flere norske storbysentra gir parkeringsbestemmelser forbud mot bilparkering på ubebygde arealer, for eksempel på rivningstomter. Når det kreves omregulering for slik bruk av aktuelle arealer bør Tromsø kommune ha tilstrekkelig mulighet for å regulere denne typen parkering.

Handlingsrom for- og konsekvenser av endringer i foreslått bestemmelse

Samtlige storbyer krever nå – eller er i ferd med å stille krav om parkeringsplan. Kommunen bør ha tungtveiende grunner for evt. å fravike dette kravet.

Til § P-7. Parkering langs offentlig veg

Begrunnelse for forslag

For å sikre god og sikker framkommelighet for sykkel og kollektivtrafikk innebærer bestemmelsene strenge restriksjoner på gateparkering langs hovedrutene for buss og sykkel. Det forutsettes at slike hovedruter blir definert i arealdelen. PBL gir neppe grunnlag for at en i medhold av bestemmelser til arealdelen direkte kan *fjerne* eksisterende plasser før det foretas regulering i området. Saneringen vil således måtte bli en trinnvis prosess som inngår i utviklingen av de ulike rutene.

Kantsteinsparkerte biler er særlig til hinder for bussen vinterstid, når de parkerte bilene reduserer muligheten for effektiv brøyting. Inn- og utkjøring fra parkeringsluker eller rygging ut i vegen bidrar til forsinkelser og ulykkesrisiko hele året. I Theresegate i Oslo er det dokumentert betydelig mindre forsinkelser for trikken etter at gateparkeringen ble fjernet, og noe av det samme må kunne forventes for buss, særlig i trange sentrums- og boliggate vinterstid.

For syklist medfører åpning av dører og rygging fra gateparkerte biler betydelig risiko for alvorlige ulykker. Parkering kan også beslaglegge arealer som i stedet kan benyttes til felt der syklist kan ferdes adskilt fra både biler og gående. Vintertid kan det eventuelt frigjøres arealer for snøopplag.

Med samme begrunnelse som for bussenes og syklenes hovednett gis også *retningslinje* som på sikt skal redusere all gateparkering. I tillegg til å tjene syklist generelt, er dette særlig viktig i Tromsø der gateparkeringen fordyrer og forsinker vintervedlikehold som er nødvendig om lag halve året. Gateparkeringen hindrer også framkommelighet for utrykningskjøretøyer og bevegelseshemmede. Effektiv parkeringsregulering kan i noen tilfeller forde reduksjon i antall allment tilgjengelige plasser, og da bør bilplasser på offentlig veg fjernes først. Det må også kunne anses som utbyggers ansvar å finansiere parkeringsplasser for beboere, ansatte og besøkende.

Det er naturlig at kommunen utviser forsiktighet med å fjerne plasser som beboere har vendt seg til å bruke, og at eventuell fjerning skjer på grunnlag av en samlet plan som inkluderer utvikling av parkeringsmuligheter på den enkelte eiendom, eller helst i felles anlegg under bakkenivå, for eksempel under felles uteoppholdsarealer. Slik kan det skapes «vinn-vinn» løsninger for alle parter.

I Norge anser mange eiere av sentrumsbutikker nærliggende gateparkering som en forutsetning for deres eksistens. Dersom det skal tillates parkering på gateplan i- eller nær sentrum, bør plassene reserveres for korttidsparkering tilpasset handlende. Det kan også være hensiktsmessig å omdisponere eksisterende bilplasser i gate til varelevering, sykkel-/MC-parkering o.a. Ny detaljhandel forutsettes imidlertid selv å finansiere eventuell kundeparkering, lokalisert *utenfor* offentlig veg.

Handlingsrom for- og konsekvenser av endringer i foreslått bestemmelse

De foreslåtte bestemmelsene for Tromsø vil være blant landets strengeste, selv om også f.eks. Bergen har sanert det meste av gateparkeringen i sentrum. Oslo har til nå hatt relativt mye gateparkering, men er i gang med innskjerping, spesielt av hensyn til kollektivtrafikken. Tromsø har mange trange gater og lokalklimaet gir her særlig store utfordringer knyttet til framkommelighet for brøytebil, utrykningskjøretøyer og buss vinterstid.

Et alternativ kan være særlige restriksjoner på gateparkering vinterstid, slik en også har i flere byer, blant annet på Kongsberg; slike kan hjemles i parkeringsforskriften. Dette løser imidlertid ikke problemene for syklist og kollektivtrafikk sommerstid, og hindrer alternativ anvendelse av arealene. De som bruker plassene om sommeren vil også ha behov for bilplass om vinteren, da færrest går og sykler, og det således samtidig kan forventes størst belastning på de offentlige parkeringsplassene.

Reduksjon av gateparkering fordrer forståelsesfull og løsningsorientert dialog med beboere og handelsstand, slik at høyt konfliktnivå og allmenn motstand unngås. Det er her særlig viktig å lytte til de berørte beboere og butikkeiere sine behov og å bidra til avbøtende tiltak.

Forholdet til tidligere vedtatte planer

Kommunen står fritt til å avgjøre hvilke tidligere vedtatte planer som – helt eller delvis skal gjelde foran kommuneplanens arealdel når denne vedtas. Eventuelle tidligere vedtatte planer som skal gjelde foran de nye parkeringsbestemmelsene må fastsettes i arealdelen. Dette kan eventuelt inngå i felles planbestemmelse om forholdet til tidligere vedtatte planer. Parkeringsbestemmelser i kommunedelplaner og reguleringsplaner som vedtas på et *seinere* tidspunkt enn kommuneplanens arealdel vil gjelde foran kommuneplanen.

Å fastsette at tidligere planer fortsatt skal gjelde *kan* være aktuelt der disse er av nyere dato, og bestemmelser om parkering anses basert på en tilfredsstillende vurdering av forholdene lokalt. Forslaget til parkeringsbestemmelser er imidlertid allerede utformet med henblikk på tilsvarende bestemmelser i Tromsøs arealplaner av nyere dato, for eksempel områdereguleringsplan for Langnes, vedtatt 24.09.14.

Unntak

Plan- og bygningsloven gir hjemmel for å fravike kommuneplanens arealdel i mer detaljerte planer. Det er således ikke *påkrevd* å fastsette en egen unntaksbestemmelse, slik en del kommuner velger å gjøre. Selv om det ikke er en juridisk nødvendighet, kan unntaksbestemmelser bidra til å synliggjøre behov for vurderinger knyttet til parkering i den enkelte plansak, herunder avvik fra arealdelens normer. Spesielt antas dette å gjelde parkering for besøkende til ulike typer virksomheter, der behovene kan variere stekt. Lokalt bør en også se på mulighet for sambruk av plasser, f.eks. mellom arbeidsplasser og kulturinstitusjoner med flest besøkende på kveld og i helg.

Unntaksbestemmelser kan spesifikt knyttes til kapittel med parkeringsbestemmelser, eller (helst) inngå i en felles unntaksbestemmelser for arealdelen.