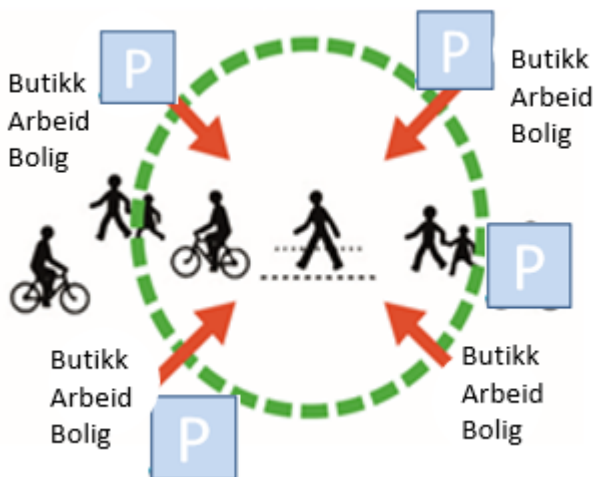


Sambruk av parkeringsplasser



Parkeringsbehovet varierer med formål og tid på dagen. Sambruk innebærer at for eksempel parkeringsplasser tilknyttet bedrifter tillates brukt til fritidsparkering eller beboerparkering om kvelden og natten. Større parkeringsanlegg kan dekke flere parkeringsformål med færre plasser enn en rekke mindre anlegg kan.

Sambruk av parkeringsplasser kan redusere antall parkeringsplasser og utbyggingskostnader.

Det finnes foreløpig lite forskningsbasert kunnskap om effekter av sambruk, og dermed også lite grunnlag for en komplett tiltaksbeskrivelse. Teksten i tiltaket er hentet fra kapittel 2.4 og 4.7 i veilederen «[Parkering - virkemidler og effekter](#)», laget av TØI på oppdrag av Kommunenes Sentralforbund.

1. Problem og formål

Parkering i byområdene er arealkrevende. Formålet med sambruk er å:

- Sikre bedre utnyttelse av parkeringsplasser
- Hindre overetablering av plasser
- Frikoble parkering fra bolig, arbeid og handel for å gi mer fleksibel bruk av plassene.

2. Beskrivelse av tiltaket

Kommunen kan fremme sambruk ved at det ikke tillates ny parkering ved nye utbygginger og at det i stedet forutsettes at ny parkering skal løses i allerede opparbeidede offentlige parkeringsanlegg. Kommunen kan fremme en slik praksis gjennom bestemmelser eller retningslinjer, se kapittel 9.

For eksempel kan kommunen redusere kravet til antallet plasser som skal etableres fordi

parkeringsplassene kan benyttes til flere formål og plassene i liten grad benyttes på samme tidspunkt. Kommunen kan også fremme sambruk ved å stimulere til at parkering organiseres i større parkeringsanlegg.

Parkeringshus i byers sentrale områder kan fungere på denne måten. Arbeidstakere, besøkende og handlende kan fritt benytte plassene i et slikt anlegg. Hvis anlegget er i offentlig eie, kan kommunen bestemme eventuelle prismekanismer som kan benyttes til regulering av etterspørselen slik at flere kan bruke den samme plassen. Taksten kan også tilpasses ulike brukergrupper. For eksempel kan det skilles mellom dem som bor og dem som arbeider i et område og mellom bedrifter og privatpersoner.

Større parkeringsanlegg i sentrumsranden kan dimensjoneres til å dekke alle de parkeringsbehov som finnes innenfor en radius på 300-400 meter. Kommunen kan da sette strenge maksimumskrav, krav til [frikjøp](#) eller ikke tillate at det anlegges parkering i tilknytning til nye bygg i en gitt radius fra parkeringsanlegget.

Kommunen kan ha et ønske om at en viss andel av plassene i et nytt, privat parkeringsanlegg blir gjort allment tilgjengelig dvs. at bruken ikke bare begrenses til leietakere og besøkende i det aktuelle utbyggingsprosjektet. I Bærum kommunes parkeringsveileder er det formulert på følgende måte:

«Det er ikke mulig å angi at parkeringsplassene til et privat byggeområde skal være offentlig tilgjengelige. Dette må i tilfelle sikres gjennom privatrettslig avtale. Når det i reguleringsplan eller parkeringsplan bestemmes at plasser skal være tilgjengelig for besøkende vil det kun gjelde for besøkende til bebyggelsen som anlegget er en del av.» (Parkering. Krav og normer. Bærum kommune 01.07.2015).

Om kommunen fortsatt ønsker en slik løsning for å få mer fleksibel bruk av sentrale parkeringsplasser må det i så fall skje gjennom en ekspropriasjonsprosess.

3. Supplerende tiltak

Kommunen kan fremme sambruk ved å kreve at ny parkering skal løses i allerede opparbeidede offentlige parkeringsanlegg. Det forutsetter at parkeringsnormene er tilpasset parkeringstilbudet.

4. Hvor tiltaket er egnet

Sambruk er et tiltak som kan være aktuelt både i store og mindre kommuner, samt både i og utenfor sentrum. Tiltaket er spesielt aktuelt der det er naturlig at parkeringen ses i sammenheng med flere formål eller der kommunen forventer at det kommer ny utbygging. Figur 2 viser et eksempel fra Mjøndalen hvor det er etablert flere større eksterne handelstilbud utenfor sentrum og hvor parkeringen er anlagt for hvert enkelt formål. Dette har medført at store arealer går med til parkering og at hver plass har lav utnyttelse.

Sambruk er spesielt egnet når det skal anlegges parkering i tilknytning til anlegg med stort besøk – som for eksempel idrettsanlegg eller konsertlokaler. Figur 3 viser et eksempel fra Drammen. Et begrenset antall parkeringsplasser er anlagt direkte til Marienlyst stadion. På

kampdager, når Strømsgodset spiller, kan tilskuere benytte parkering på Strømsø senter. Kamper spilles som oftest på søndager og da er disse plassene ledige. Parkering løses også på omkringliggende parkeringsplasser på gategrunn.

5. Bruk av tiltaket - eksempler

Flere kommuner har bestemmelser eller retningslinjer om sambruk, men det gjelder i hovedsak storbyene. I Stavanger har man ikke gitt konkrete føringer, men har en bestemmelse som sier at når det planlegges fellesanlegg og sambruk mellom bolig og næring, skal det tildeles færre parkeringsplasser for bil enn det som framgår av normen.

I Oslos normer fra 2004 tas sambruk opp i tilknytning til normene for næring. Det vises til at parkering for kontor- og forretningsformål kan kombineres i helgene, og at kravet til parkering ved detaljhandel (forretning) kan reduseres med 30%. Når ulike andre formål ses i sammenheng med boligparkering kan antall plasser reduseres med ca. 10%. For kultur/idrett mv. kan opptil

80% av plassene avsatt til kontorparkering vurderes som del av det samlede kravet.



Figur 1: Lokalisering av parkeringsanlegg i sentrumsranden kan gi et bilfritt sentrum. Kilde: Christiansen m. fl. 2016.

Figur 2: Parkering tilknyttet hvert bygg er lite arealeffektivt. Eksempel fra Mjøndalen. Bildet hentet fra www.finn.no

7. Andre virkninger

Sambruk kan redusere behovet for å anlegge parkeringsplasser og samtidig bidra til bedre utnyttelse av plassene. Etablering av parkeringshus gjør det dessuten mulig å begrense gateparkeringen og parkeringens samlede arealbeslag i en by eller et tettsted. Sambruk kan også fremme annen arealbruk ved redusert behov for avkjørsler til en rekke små anlegg og muliggjøre flere bilfrie gater, se tiltaket [Parkering atskilt fra boligen](#).

8. Kostnader for tiltaket

Sambruk kan redusere utbyggingskostnadene fordi det bidrar til å redusere antallet plasser som etableres.

9. Formalia

Kommunen kan etter plan- og bygningslovens §§ 11-8 og 11-9 sette krav om at parkeringstilbudet for ulike formål vurderes samlet når det skal bygges nye bygg eller når parkering for flere formål samles i ett anlegg (sambruk).

10. Utfordringer

Manglende forskning om effekter av sambruk og ulike modeller for dette er i dag en utfordring.

12. Referanser

Christiansen, P. m. fl. 2016.

[Parkering - Virkemidler og effekter](#). TØI rapport 1493/2016.

[Lov om planlegging og byggesaksbehandling \(Plan- og bygningsloven\) av 2008.](#)