

Notat 2: § 2-7 Parkering (KPA)

1. Innledning:

Gjeldende bestemmelse om krav til parkering i KPA Larvik, KPA Lardal og KdP Svarstad skal erstattes av en ny bestemmelse i KPA Larvik. I dette notatet beskrives de foreslått endringene.

Den foreslåtte bestemmelsen tar utgangspunkt i bestemmelsen i KPA Larvik (2015-2027), men bestemmelsen i KdP Svarstad er i grove trekk strukturert på samme måte. KPA Lardal har ikke hatt egne bestemmelser med krav til parkering.

Generelt er kravene til parkering foreslått redusert, både i antall plasser, og i areal. Samtidig er det tatt inn krav til gjesteparkering, og et krav til sykkelparkering. Det er ønsket at det skal legges til rette for lading av elbil i fellesanlegg, det er åpnet for at kravet til parkering kan løses ved etablering utenfor egen eiendom og det er foreslått at antall kvm som skal regnes med ved beregning av BYA skal reduseres.

Forslag til ny kommunedelplan for Larvik by (2021-2033) ble sluttbehandlet i kommunestyrets møte 6. oktober 2021. Kommunestyret valgte å gjøre endringer i enkelte bestemmelser, og i tråd med plan- og bygningsloven er disse bestemmelsene tatt opp til ny behandling, og det gjennomføres en ny høring, jf. pbl § 11-15. Endringene som ble gjort til sluttbehandling er knyttet til kravet til tilrettelegging for lading av elbil i fellesanlegg og kravet om antall kvm som skal regnes med ved beregning av BYA. De deler av planen som ikke ble endret til sluttbehandling har fått bindende virkning (rettsvirkning).

2. Oppsummering av endringer og konsekvenser:

Forslaget til ny bestemmelse er basert på systematikken i KPA Larvik (2015-2027).

I forslaget til ny bestemmelse presiseres det innledningsvis i bestemmelsen at parkeringskravene gjelder ved utarbeidelse av reguleringsplaner og i byggesaker.

Nytt i forslaget er at det skilles mellom områder som ligger innenfor og utenfor de prioriterte tettstedene. Kravene er jevnt over reduserte innenfor de prioriterte tettstedene, mens kravene utenfor de prioriterte tettstedene stort sett videreføres. Prinsippet om at antall parkeringsplasser er knyttet til forskjellige arealkategorier videreføres.

Det er foreslått at størrelsen på parkeringsplasser/biloppstillingsplasser på terreng reduseres fra 18 m², slik at det er 15 m² som skal regnes med i BYA. Her skal det påpekes at 15 m² er lavere enn det som er anbefalt av departementet i veilederen *Grad av utnyttning*, samt at reduksjonen er en av flere endringer i bestemmelsene som kan medføre en betydelig endring i måten det bygges på i Larvik kommune. Det kan nevnes at omkringliggende

kommuner, f.eks. Sandefjord og Tønsberg kommune tar som utgangspunkt at en biloppstillingsplass skal regnes å utgjøre 18 m² BYA. Bestemmelsen antas å ha størst betydning i pressområder, og på eiendommer som bygges ut med tanke på å få høyest mulig utnyttelse.

Det er også foreslått en retningslinje om at ved etablering av felles parkeringsanlegg bør minst 50% av p-plassene være avsatt for elbil med lademulighet, og det skal fortrinnsvis etableres et felles smartladesystem. Det skal nevnes at TEK17 § 8-8 (4) allerede har krav om at parkeringsplasser som kreves etablert med hjemmel i plan skal klargjøres med føringsvei og plass for elektrisk infrastruktur for ladeanlegg til elbil. Retningslinjen legger opp til at det i reguleringsplaner skal kreves montering av selve laderne også, altså noe mer enn det som følger av TEK17.

3. Gjeldende bestemmelser:

Det er bare de gjeldende bestemmelsene i KPA Larvik og KdP Svarstad som har bestemmelser om parkering, KPA Lardal har ingen.

I både KPA Larvik og KdP Svarstad pekes det innledningsvis i bestemmelsen på at parkeringskravene gjelder ved utarbeidelse av områdeplaner, detaljerte reguleringsplaner og i byggesaker. Videre kreves det at parkeringskravet skal dekkes innenfor omsøkt tiltak. I KdP Svarstad kan kravet i tillegg dekkes på fellesareal.

I begge planene stilles det krav til antall minste antall parkeringsplasser til boliger, nærings/forretningsbygg og skoler/barnehager. I KPA Larvik er det i tillegg krav til parkering knyttet til småbåthavner, og det kreves at plassene skal ligge innenfor reguleringsplanen som omfatter småbåthavnen.

KdP Svarstad har krav til at minst 5 % av plassene skal settes av til HC-parkering, noe ikke KdP Larvik har.

I KdP Svarstad kreves det at det skal legges til rette for sykkelparkering, mens KdP Larvik krever at det først skal gjøres i prosjekter med 20 eller flere boenheter.

I KPA Larvik er det tatt inn en bestemmelse som presiserer at en parkeringsplass/biloppstillingsplass skal være minimum 18 m². I dette ligger at parkeringsplasser på terreng skal regnes med med 18 m² i samlet BYA.

4. Forslag til ny bestemmelse:

§ 2-7	Parkering (pbl § 11-9, pkt. 5)
	Følgende parkeringskrav gjelder ved utarbeidelse av reguleringsplaner og i byggesaker.

Arealkategori	Grunnlag	Krav til antall parkeringsplasser	
		I områder innenfor de prioriterte tettstedene	I områder utenfor de prioriterte tettstedene
Bolig	Pr. boenhet	Bil: Min 0,5 Sykkel: Min 1 Gjesteparkering bil: Min 0,2	Bil: Min 1 Sykkel: Min 1 Gjesteparkering bil: min 1
Barnehage	Pr. 20 barn inkl. levere/hente	Min 4	Min 5
Skole	Pr. 20 barn inkl. levere/hente	Min 4	Min 5
Småbåthavn	Pr. båt plass	0,2	0,2
Næring:-Lager/produksjon-Kontor-Forretning/tjenesteyting	Pr. 100 m ² BRA Ved beregning av parkeringskravene skal BRA regnes uten tillegg for tenkte plan.	Lager/produksjon: Bil: min 0,5 Sykkel: min 0,5 Kontor: Bil: min 0,5/maks 1,5 Sykkel: min 1,5 Forretning/tjenesteyting: Bil: min 0,5/maks 2 Sykkel: min 1,5	Lager/produksjon: Bil: 0,5 min Sykkel: min 0,5 Kontor: Bil: min 1,5 Sykkel: min 0,5 Forretning/tjenesteyting: Bil: Min 1,5 Sykkel: min 0,5

- Institusjoner, hoteller, forsamlingslokaler, idrettsanlegg og andre bygningsanlegg hvor spesielle forhold gjør seg gjeldende skal ha tilstrekkelig med oppstillingsplass for biler og tilfredsstillende ut- og innkjøringsforhold. Fastsettelse av p-krav skal avklares i reguleringsplan eller byggesøknad.
- I reguleringsplaner som omfatter holdeplass for ekspressbuss og trafikknutepunkt skal det avsettes arealer til innfartsparkering.
- Parkeringsplass for bil på terreng skal inngå med 15 m² pr. parkeringsplass ved beregning av bebygd areal (BYA).

	<ul style="list-style-type: none"> ● Parkeringsplass for sykkel skal settes av med minst 0,5 m x 2,0 m. Parkeringsplass for sykkel regnes ikke med i bebygg areal (BYA). ● Kravet til antall parkeringsplasser gjelder for hver bygning eller reguleringsplan. Kravet til parkering til bil, gjesteparkering og sykkelparkering skal summeres og rundes av til nærmeste hele tall hver for seg. Dersom kravet blir mindre enn 0,5 plasser blir det ikke krav til parkering. ● For nybygg i sentrum skal bilparkering fortrinnsvis etableres i garasjeanlegg under terreng.
	<p><i>Retningslinje a-b) - Ikke juridisk bindende:</i></p> <p>a) <i>Ved etablering av felles parkeringsanlegg bør minst 50% av p-plassene være avsatt for elbil med lademulighet og det skal fortrinnsvis etableres et felles smartladesystem.</i></p> <p>b) <i>Kravet til parkering skal som hovedregel dekkes innenfor omsøkt tiltak.</i></p>

5. Forslag til tekst til planbeskrivelse:

Parkering

Krav til bil- og sykkelparkering på egen boligeiendom er knyttet til boenhet, og er lavere innenfor de prioriterte tettstedene enn i resten av planområdet. Innenfor de prioriterte tettstedene er minimumskravet satt til 0,5 p-plasser pr. boenhet. Det er også lagt opp til krav knyttet til parkering for gjester, elbil med lademulighet, samt sykkelparkering. Det innføres nye krav til parkering for lager/ produksjonsvirksomhet og kontor, som er like i hele planområdet. For forretning og tjenesteyting er det lavere krav til parkering innenfor de prioriterte tettstedene enn utenfor.