



Oslo kommune  
✓/Plan- og bygningssetaten  
Postboks 364 Sentrum  
0102 Oslo  
[postmottak@pbe.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@pbe.oslo.kommune.no)

OBOS  
Hovedkontor

Besøksadresse  
Hammersborg torg 1

Postadresse  
Postboks 6666  
St. Olavs plass  
0129 Oslo

Telefon 02333  
[www.obos.no](http://www.obos.no)

Foretaksregisteret  
NO 937 052 766 MVA

26. juni 2017

Saksnr: 201516232-29

## **Revidering av parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting for Oslo kommune**

Vi viser til forslag til reviderte parkeringsnormer for bolig, næring og offentlig tjenesteyting for Oslo kommune som er lagt ut til høring i perioden 15.05.2017 - 26.06.2017. OBOS uttaler seg som aktør og byggherre både innenfor bolig og næring i kommunen.

### **Generelle kommentarer**

OBOS vil gjerne gi kommunen honnør for å ha invitert inn aktører til et fellesmøte tidlig i prosessen for å gi innspill til revisjon av parkeringsnormene. Samtidig opplever vi at etaten ikke har tatt hensyn til noen av innspillene som ble gitt i møtet, og i så måte fremstår det som en unødvendig øvelse.

Som en seriøs utbygger er det avgjørende for OBOS at våre boliger og næringseiendommer oppfyller alle offentlige krav og på samme tid har den kvaliteten som våre kunder forventer og har behov for, og heller ikke er til unødvendig belastning for nærområdet.

Med det foreliggende forslaget til reviderte parkeringsnormer, er vi usikre om vi vil ha mulighet til å overholde disse komponentene. Forslaget til de nye normene inneholder en drastisk reduksjon av antall parkeringsplasser både i bolig- og næringsprosjekter, og selv om OBOS støtter intensjonen om å redusere bilbruk og parkering i Oslo, så er bekymringen at det nå kommer for mange parkeringsreducerende tiltak parallelt, slik at man ikke ser konsekvensene av de ulike tiltakene før nye er igangsatt. Det skjer en betydelig fortetting i eksisterende bomiljøer, blant annet konkretisert med den nylig vedtatte reguleringsprosessen på Frysja. For stramme parkeringskrav i et område der folk allikevel vil ha bil, vil kun medføre økt uorganisert gateparkering og trafikk i lokalveier. Her gjorde bystyret en overordnet vurdering av at en innskjerpet parkeringsdekning vil medføre unødvendig merbelastning for omkringliggende eiendommer og vedtok derfor en utvidelse av parkeringsdekningen.



OBOS mener derfor at nye normer kun må være et utgangspunkt, og at det bør være adgang til å gjøre unntak fra disse dersom særlige grunner foreligger.

OBOS er svært motivert til å bidra på best mulig måte i denne prosessen. Vi håper etaten og politikere vil ønske å høre erfaringer og få tilbakemeldinger fra våre prosjekter også fremover, og vi vil gjøre det vi kan for å bidra til at fremtidens parkeringsnorm og bestemmelser blir til det beste for byen og menneskene som bor og oppholder seg i den.

### Våre hovedsynspunkter

- Vi mener det bør være underkategorier for området som kategoriseres som åpen by.

Kategorien åpen by dekker en stor del av Oslo, og favner over svært varierte områder både når det gjelder tilgang på servicetilbud og kollektivtilbud. På lik linje med en egen klassifisering av områder i åpen by som må følge tett by norm fordi det ligger nær et kollektivknutepunkt, bør det åpnes for en høyere maks-norm i de delene av åpen by som ligger langt unna kollektiv- og servicetilbud. I deler av Oslo, hvor det ikke er forretninger/dagligvare og lignende, innenfor gå-avstand eller i nærheten av kollektivtransport er det nødvendig med minst én p-plass pr bolig. Som et eksempel kan vi trekke frem boligprosjekter på Voksenkollen som har lang vei til nærmeste dagligvarebutikk. Her er det lang vintersesong og store høydeforskjeller som gjør at sykkel (inkludert el-sykkel) ikke er et realistisk alternativ for alle. Parkeringsnormens bestemmelser gir 0,9 p-plass per 100 m<sup>2</sup> hvilket ikke nødvendigvis sikrer en p-plass per bolig. Her bør det åpnes opp for en sub-kategori der antall parkeringsplasser økes til minimum én pr bolig. Generelt i områder av byen hvor det reelle behovet for bil i stor grad er tilstede, bør kommunen heller begrense bruken av bil ved bompenger, prioritet for kollektivtrafikk og ha incentiver for bruk av utslippsfrie biler.

Det bør også kunne gjøres unntak fra normen i den enkelte detaljregulering dersom den omsøkte økningen utover normen forbeholdes utslippsfrie biler, ref. den nylig vedtatte detaljreguleringen på Frysja.

- For nye boligprosjekter i indre by, bør bestemmelsene åpne for en fleksibilitet hvor antall parkeringsplasser både kan økes og reduseres basert på prosjektets beliggenhet og type bil.

I lys av kommunens strategi om å ha en variert befolkningsmasse i indre by, og at det innenfor dette geografiske området er store ulikheter avhengig av prosjekters beliggenhet, bør det legges til rette for en større fleksibilitet ved fastsettelse av antall parkeringsplasser i denne kategorien. Vår erfaring tilsier at mange barnefamilier etterspør parkeringsplass, da disse har en annen logistikk å løse enn andre kjøpegrupper. Og selv om eldre flytter i leilighet etterspørres fortsatt bil til hyttebruk m.v. Selv om dette er et bilde som kan endres etter hvert som bildelingsløsninger blir bedre utviklet og mer tilgjengelig, er det på nåværende tidspunkt et behov vi må ta hensyn til. Vi mener at en måte å sikre tilstrekkelig parkeringskapasitet samtidig med at man sikrer klimaet, er å fastsette at et antall parkeringsplasser skal øremerkes utslippsfrie biler. Dette kan løses konkret i den enkelte detaljregulering ved å kreve at alle plasser utover normen skal øremerkes slike utslippsfrie biler.



- For å fremme utvikling bør allerede eksisterende næringsbygg med overflateparkering kunne ivareta eksisterende antall parkeringsplasser i nye underjordiske parkeringsanlegg.

For næring kan konsekvensene av de nye parkeringsreglene føre til at utvikling ikke vil skje da det å opprettholde kundeparkering er viktigere enn å realisere en fortetning og opprustning. Ofte har man også leieavtaler med lang tidshorison, der leietakere har krav på/forventning til at antall parkeringsplasser ikke endres i inngåtte leieperiode. Dette kan løses ved at man tillater å reetablere eksisterende antall parkeringsplasser i nye underjordiske parkeringshus. Et konkret eksempel er OBOS sin planlagte opprustning av Holmlia Senter. Her vil parkering etter forslag til ny norm medføre at en opprustning vil være vesentlig mindre attraktiv all den tid vi vet at lokalsentre som Holmlia, Lambertseter, Oppsal m.v. er avhengige av god parkeringsdekning for å kunne konkurrere med andre handelstilbud. Ved et eventuelt overskudd av parkeringsplasser vil dette kunne gi mulighet til å opprette baser for bildelingsordninger for hele området.

- Parkeringsnormen som ligger inne ved offentlig ettersyn må følges til politisk vedtak.

Vi har opplevd en praksis der planforslag som er ferdigbehandlet i Plan- og bygningsetaten og sendt til politisk behandling, sendes tilbake med krav om endring til midlertidige parkeringsnormer. Dette gir en uforutsigbarhet som gjør realisering av nye prosjekter krevende. Etter offentlig ettersyn og 2. gangs behandling får utbygger, fremtidig beboer og leietaker en viss oversikt og forventning til prosjektet og parkeringskapasitet. En sen endring kan utsette og i verste fall skrinlegge et prosjekt. Vi foreslår derfor at parkeringsnormen som ligger inne ved offentlig ettersyn må følges til politisk vedtak. På denne måten slipper utbygger å omprosjekttere hele prosjektet i en kritisk fase, og gis den nødvendige forutsigbarheten et reguleringsprosjekt må ha.

- Vi stiller oss positive til krav om at minst 50% av bilparkeringsplassene i boligkomplekser, omsorgsbolig/sykehjem og studentboliger, samt bilparkering for næring og offentlig tjenesteyting, skal ha lademuligheter for ladbare biler.

Vi opplever en stor etterspørsel etter lademuligheter på parkeringsplasser i våre boligprosjekter, og anser derfor 50% som et realistisk og nødvendig krav. Å ha lademuligheter krever, i tillegg til selve ladeboksen, både et utvidet elektrisk opplegg samt høyere kapasitet på strømmettet/trafoen tilknyttet prosjektene. Ved å måtte ta hensyn til et slikt spesifikt krav til lading, vil alle utbyggere måtte planlegge for dette allerede i prosjekterings- og byggefasen, og sikrer dermed kundene større mulighet til å velge elektrisk/utslippsfri bil.

- Krav om at 60% av innendørs sykkelparkering må ligge i 1. etasje mener vi vil gi negative konsekvenser for boligprosjekter.

Dette vil gi en svært kostbar sykkelparkering og vil på den måten være med på å øke byens boligpriser ytterligere. Dette er enkelte steder innført i europeiske byer, og det gir etter vår vurdering et uryddig og lite estetisk uttrykk. Det vil også beslaglegge arealer som kan gi svært gode leiligheter ut mot gårdsrom (populære boliger spesielt for småbarnsfamilier) og aktivitetssoner på bakkeplan. Arealene i 1. etasje mot gate/vei er også godt egnet til servicenæring som er med å aktivisere livet i gatene og gi lokale arbeidsplasser. For eksempel skriver bydel Bjerke i sin høringsuttalelse: "Det framstår lite rimelig å legge så stor andel av sykkelparkering som 60% i 1. etasje, når det samtidig stilles krav om god adkomst til parkeringskjeller for sykkel."



- Til tross for at vi ser viktigheten av å legge til rette for god sykkelparkering for alle brukere, gjør nivået på kravene det uunngåelig at dette medfører høyere boligpriser for kundene, på grunn av arealet det beslaglegger. Dette gjelder krav som:
  - At det må settes av areal for oppbevaring av ekstraplystyr som vinterdekk, ekstradeler med mer (dette mener vi må kunne skje i privat bod).
  - Krav om at 10% av sykkelparkeringsplassene skal tilrettelegges for laste- og familiesykler. Da disse krever plass tilsvarende 1 m i bredden og 2,5 m i lengden, og man ikke kan parkere disse syklene i høyden vil disse plassene kreve uforholdsmessige mye areal.
  - At det må avsettes innendørs areal for service for sykkel (dette mener vi må kunne avsettes utendørs).

Vi håper etaten og politikere vil ta med disse innspillene og kommentarene i det videre arbeidet med den nye parkeringsnormen.

Med vennlig hilsen,  
OBOS



Daniel Kjørberg Siraj  
Konsernsjef

