



MIDLERTIDIG PRAKTISERING AV KRAV TIL PARKERING I PLAN- OG BYGGESAKER

Sammendrag:

I påvente av at nye reviderte parkeringsnormer for bolig, næring og offentlige formål er utarbeidet og vedtatt, har Plan- og bygningsetaten utarbeidet et forslag til hvordan krav til parkering i plan- og byggesaker midlertidig kan praktiseres.

Forslaget har som mål å bidra til redusert bilbruk i samsvar med byrådets politiske plattform, reduserte kostnader for utbyggere når det gjelder krav til bilparkering og økt tilrettelegging for sykkel. Forslaget bygger på områdeavgrensninger i Kommuneplan 2015 – Oslo mot 2030, vedtatt av bystyret 23.09.2015. Det innebærer utvidelse av området for bruk av gjeldende sentrumsnorm og utvidelse av bruk av gjeldende Tett by norm til også å gjelde alle kommuneplanens utviklingsområder i ytre by samt stasjonsnære områder i ytre by utpekt i kommuneplanen.

Forslaget innebærer en tredobling av krav til sykkelparkeringsplasser med unntak ved utbygging til undervisningsformål. Plan- og bygningsetaten foreslår også flere kvalitetskrav til sykkelparkering samt krav om tilrettelegging for elbiler.

Byrådet anbefaler Plan- og bygningsetatens forslag til parkeringskrav og kvalitetskrav. Kravene kan brukes av Plan- og bygningsetaten i forbindelse med innsendte reguleringsplanforslag til å angi konkrete parkeringsplasstall i bestemmelsene. Byrådet foreslår at det i disse reguleringsbestemmelsene tilføyes at angitte parkeringsplasstall skal gjelde for planområdet inntil nye parkeringsnormer er vedtatt og gjort gjeldende. Kravene kan også benyttes av Plan- og bygningsetaten i byggesaker der tiltakshaver søker om dispensasjon fra gjeldende vedtatte parkeringsnormer.

Saksfremstilling:

Bakgrunn

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 28-7 annet ledd, kan kommunen vedta normer for sikring av nødvendig areal på egen tomt for blant annet parkering av biler, motorsykler og sykler. Parkeringsnormer er veiledende for plan- og byggesaker ved nybygging, ombygging eller bruksendring, men gjøres ofte juridisk bindende i reguleringsplaner. Parkeringsnormene for boliger i Oslo, vedtatt av bystyret 27.11.2002, og parkeringsnormene for næring og offentlig formål, vedtatt av bystyret 17.03.2004, skal revideres. Bestilling av oppstartsnotat for revisjonsarbeidet ble gitt til Plan- og bygningsetaten i brev av 17.11.2015 fra Byrådsavdeling for byutvikling. Byrådsavdelingen har for revisjonsarbeidet lagt til grunn følgende vedtak og dokumenter:

- Plattform for byrådssamarbeid mellom Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti i Oslo 2015 – 2019, datert 19.10.2015
- Evaluering av parkeringsnormene, behandlet i bystyret 25.03.2015
- FutureBike sykkelklæring, signert 03.06.2015

- Kommuneplan 2015 – Oslo mot 2030, vedtatt av bystyret 23.09.2015
- Samferdselsdepartementet 17.08.2016: Felles indikatorsett for oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler

Plan- og bygningsetaten tar sikte på å sende forslag til nye normer på offentlig høring i desember 2016. Bystyrets vedtak av nye normer kan dermed forventes å skje i løpet av 2. halvår 2017. I påvente av nye vedtatt normer anbefaler Plan- og bygningsetaten at det i plan- og byggesaker praktiseres lempeligere krav til bilparkering og innskjerpete krav til sykkelparkering. En rask innføring av slike endrete krav er et viktig bidrag til å nå kommunens mål om bilbruk redusert med en tredel innen 2030 og sykkelandelen økt til 16 % innen 2025. Lempeligere krav til bilparkeringsplasser kan blant annet bidra til økt boligbygging. Boligvekstutvalget har i møte 17.06.2016 bedt byrådet umiddelbart senke krav til bilparkering i alle områder i Oslo.

Utbyggere har anledning til å fremme eget planalternativ dersom de ikke ønsker å følge de midlertidige parkeringskravene. Dersom Plan- og bygningsetaten fremmer planforslag i tråd med de midlertidige parkeringskravene, har utbygger anledning til på uttale seg til dette. Uttalelsen vil følge som vedlegg til byrådssaken ved fremleggelse av plansaken for behandling i bystyret. I tillegg får som kjent berørte parter mulighet til å komme med innspill ved offentlig ettersyn i aktuelle reguleringsplaner. I byggesaksbehandlingen vil de midlertidige parkeringskravene være aktuelle der utbygger i dialog med Plan- og bygningsetaten ønsker å fravike de regulerte parkeringskravene. Et avvik fra regulert parkering utløser behov for dispensasjon, både der gjeldende regulering angir et konkret parkeringskrav og der gjeldende regulering henviser til «de til enhver tid gjeldende parkeringsnormer». De midlertidige parkeringskravene blir da en faglig retningslinje for dialogen med tiltakshaver. Det er viktig å understreke at det er opp til tiltakshaver å søke dispensasjon fra gjeldende krav til parkering. De midlertidige parkeringskravene kan med andre ord ikke påtvinges tiltakshaver. Forslagene til midlertidige parkeringskrav er basert på et tidligere FutureBuilt-samarbeid på administrativt nivå med Bærum, Asker og Drammen om mulig koordinering av kommunenes parkeringsnormer. De midlertidige parkeringskravene danner også et grunnlag for revisjonsarbeidet.

Forslag til midlertidige parkeringskrav

Forslag til områdeavgrensning fremgår av vedlagte kart. Avgrensningen av området med parkeringskrav tilsvarende gjeldende norm for sentrum foreslås utvidet til å inkludere hele Fjordbyen samt Grønland og Skøyen. Avgrensningen av området med parkeringskrav tilsvarende Tett by norm utvides til å gjelde alle utviklingsområder i ytre by i Kommuneplan 2015 samt innenfor 500 meter gangavstand fra alle stasjoner i kollektivknutepunktene og stasjonsnære områder utpekt i Kommuneplan 2015. Plan- og bygningsetaten foreslår følgende parkeringsdekning slik den fremgår av tabellen nedenfor benyttes i plan- og byggesaksbehandlingen så langt det er hensiktsmessig inntil ny parkeringsnorm er vedtatt av bystyret. Gjeldende krav til parkeringsdekning fremkommer i tabelloversikter som følger byrådssaken.

	Bilparkering (boligkompleks og studentboliger)	Bilparkering (næring og offentlig tjenesteyting)	Sykkelparkering
Sentrum med hele Fjordbyen, Grønland og Skøyen	Maksimum 0,6 plasser pr 100 m ² . Minimum 0,3 plasser pr 100 m ² .	Tilsvarende dagens sentrumsnorm	3 plasser pr 100 m ² boligkompleks/ studentboliger og 1,5 plasser pr 100 m ² for omsorgsboliger. 3 x gjeldende norm for Tett by næring og offentlig formål. Gjeldende norm for undervisningsformål.
Tett by med knutepunkter, stasjonsnære områder og utviklingsområder i ytre by	Maksimum 0,8 plasser pr 100 m ² . Minimum 0,4 plasser pr 100 m ² .	60 % av dagens minimum- og maksimumsnorm for Tett by.	3 plasser pr 100 m ² boligkompleks/studentboliger og 1,5 plasser pr 100 m ² omsorgsboliger. 3 x gjeldende norm for Tett by næring og offentlig formål. Gjeldende norm for undervisningsformål.

Åpen by (resten av byggesonen)	Maksimum 1,2 plasser pr 100 m ² . Minimum 0,6 plasser pr 100 m ² .	70 % av dagens minimum- og maksimumsnorm for Åpen by.	3 plasser pr 100 m ² boligkompleks/studentboliger og 1,5 plasser pr 100 m ² for omsorgsboliger. 3 x gjeldende norm for Åpen by næring og offentlige formål. Gjeldende norm for undervisningsformål.
--------------------------------	--	---	---

Gjeldende parkeringsnormer for bolig er basert på et prinsipp om at parkeringsdekningen skal dekke det faktiske behov, slik dette gjenspeiles i faktisk bilhold. Derfor ble minimumsnormer utarbeidet på grunnlag av forventet bilhold. På denne måten reduseres etterspørselen etter gateparkering i området rundt. Normene kan dermed bidra til bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet for utrykningskjøretøy. På den andre siden kan for høye krav på parkeringsplasser bidra til høyere bilhold enn nødvendig eller at ubrukte parkeringsplasser leies ut til andre. Parkeringskjellere kan være kostbare å bygge. Redusert krav til parkeringsdekning kan dermed bidra til å redusere boligprisene. Utbyggere rapporterer ofte om problemer med å få solgt de bygde parkeringsplassene. TØIs evaluering tok utgangspunkt i føringen om at normen skal dekke faktisk behov.

Med en føring om redusert bilbruk, foreslår Plan- og bygningsetaten innføring av et maksimumskrav til parkeringsdekning med et minimumskrav på halvparten av maksimum. Bruk av og nivå på minimumskravet bør vurderes i hver enkelte plansak, der nærhet til kollektivbetjening og tjenester samt gateparkeringssituasjonen i det aktuelle området inngår i vurderingen. Det kan være hensiktsmessig å bruke kun et maksimumskrav i de mest sentrale eller kollektivsterke stasjonsnære områder og kollektivknutepunktene.

Byutviklingskomiteen støttet ved behandling av TØIs evalueringsrapport, innføring av m² BRA som målenhet i stedet for antall rom i boligen samt en reduksjon av minimumsnorm for små leiligheter. De foreslåtte maksimumsnivåene for tett og åpen by for boliger, ligger litt under gjeldende minimumsnorm. I gjeldende parkeringsnorm for bolig er det ikke egen sentrumsnorm. Plan- og bygningsetaten mener at det for området i foreliggende sak definert som Sentrum, inntil videre bør brukes et nivå for bolig som tilsvarer Bjørvikaplanens (S-4099) laveste maksimumsnorm.

Plan- og bygningsetaten vil se nærmere på minimumsnormen for småhus. Etaten anser det som hensiktsmessig å avvete resultatet av revisjonsarbeidet, der faglig innspill fra andre etater, bydeler og offentlig medvirkning vil gi et bedre grunnlag for vurderingen. Inntil videre vil Plan- og bygningsetaten i byggesaker, vurdere å redusere krav til parkering for småhus dersom det lar seg gjøre med sambruk av plasser.

Begrensning av parkeringsmuligheter på reisedestinasjonen er et effektivt tiltak for å få ned bilbruk. I evalueringen anbefaler TØI at kommunen vurderer hvilket nivå den skal legge seg på for kontorparkering og handel utenfor sentrum. Med en føring om redusert bilbruk, anbefaler Plan- og bygningsetaten et foreløpig nivå på parkeringsdekning som ligger på 70 % av gjeldende norm for Tett by og 60 % av gjeldende norm for Åpen by. Parkeringsnormene innenfor sentrum er allerede svært lave i norsk sammenheng. Innføring av en eventuell ytterligere reduksjon bør derfor avvete revisjonsarbeidet. Dersom Plan- og bygningsetaten finner det hensiktsmessig, kan det i enkeltsaksbehandlingen frem til ny norm foreligger, foreslås ytterligere reduksjon, særlig ved og nær byens regionale kollektivknutepunkter slik som Oslo S, Nationalteatret, Majorstuen og Skøyen. Bruk av minimumsnorm utenfor sentrum foreslås foreløpig opprettholdt av hensyn til trafikksikkerhet. Minimumsnorm er også en forutsetning for å fremme sambruk mellom forskjellige formål. Mulighet for reduksjon av parkeringskrav blant annet på grunn av sambruk, bør vurderes i hver enkelt reguleringsplan.

Oslo kommune signerte Futurebike-sykkelerklæring 03.06.2015, sammen med Drammen, Bærum og Asker. Kommunene «vil arbeide for å etablere ambisiøse sykkelparkerings-normer som ligger i forkant i europeisk sammenheng. Normene skal omhandle både antall og kvalitet

på sykkelparkering og fasiliteter for syklende». Byutviklingskomiteen støttet forsterkede minimumskrav til sykkelparkering, i tråd med TØIs anbefaling. Oslo kommune var tidlig ute med sykkelparkeringsnormer, men minimumsnormene for næring og offentlige formål er nå lave i norsk sammenheng. Plan- og bygningsetaten foreslår derfor et nivå som omtrent tilsvarende Drammens nivå for kontor og handel (forretning/detaljhandel og kjøpesenter), som er ca. tre ganger så høyt som Oslo kommunes gjeldende norm. For andre formål kan minimumsnormen oppjusteres tilsvarende, med unntak av undervisningsformål som allerede har en norm som kan oppfattes som høy. Når det gjelder bolig foreslår Plan- og bygningsetaten et nivå som både er sammenlignbart med de øvrige Futurebike-kommunene og i tråd med anbefalingen i Oslos sykkelstrategi 2015-2025.

Byutviklingskomiteen støttet TØIs forslag om å stille krav om ladepunkter for elbiler. Bruk av elbiler øker raskt. Nybygg må bygges for en fremtid der stadig flere vil kjøre klimavennlige biler. Flere kommuner har vedtatt krav om tilrettelegging for elbiler. Plan- og bygningsetaten anbefaler at minst 20 % av bilparkeringsplasser i bolig- og kontorbygg skal ha tilgang til ladestasjoner, med mulighet for å tilrettelegge samtlige parkeringsplasser for ladning av elbiler på et senere tidspunkt.

Plan- og bygningsetaten anbefaler at minst 50 % av sykkelparkeringsplasser skal ha overbygg der midlertidig krav til sykkelparkeringsplasser gir en utbygging av minst 20 plasser i forbindelse med byggesaken. Om parkering er beregnet til langtidsparkering (for eksempel bolig og arbeidsplasser) bør den være tyverisikker/avlåst. Dette kan innarbeides i reguleringsbestemmelser i den enkelte reguleringsplan. I tiltak som medfører minst 30 sykkelparkeringsplasser bør det settes av arealer til service for sykkel. Dette kan være i form av vask/reparasjonsrom for sykkel (med vann og sluk), oppbevaring av ekstrautstyr som vinterdekk, ekstradeler mm. i alle bygg (både bolig og næring) samt garderobe og dusjfasiliteter i næringsbygg. I tillegg bør det være ladepunkter for el-sykkel samt noen sykkelparkeringsplasser som er store nok til å parkere transport- og familiesykler. Dette foreslås også tatt med i fremtidige detaljreguleringsplaner.

Plan- og bygningsetaten foreslår at prinsippene ovenfor i størst mulig grad tas i bruk raskt både for plan- og byggesaker inntil nye parkeringsnormer er vedtatt av bystyret. Forslaget til reviderte normer skal legges ut på høring og offentlig ettersyn i løpet av høsten 2016. For øvrig gjør etaten oppmerksom på at handlingsrommet for bruk av midler tilført kommunen i en frikjøpsordning har klare begrensninger. Lavere minimumsnormer for bilparkering vil redusere bilbruken i byen og redusere kostnader for utbyggere og kan dermed bidra til økt boligbygging.

Byrådet bemerker

Byrådet støtter Plan- og bygningsetatens forslag til midlertidig praktisering av parkeringskrav og kvalitetskrav i plan- og byggesaker inntil nye parkeringsnormer er vedtatt. Byrådet tror krav til sykkelparkering for utbygging av ungdomsskoler og kombinerte barne- og ungdomsskoler også bør høynes fra dagens krav om 20 plasser pr 10 årsverk. Byrådet vil i det pågående arbeidet med revisjon av parkeringsnormene, gjøre en nærmere vurdering av hvilket nivå på sykkelparkeringen ved disse skolene som vil være mest hensiktsmessig. Byrådet er enig med Plan- og bygningsetaten i at gjeldende norm for sykkelparkering for videregående skole, høyskole og universitet er tilstrekkelig høy (48 plasser pr 10 årsverk). Byrådets forslag til midlertidige krav til parkering i plan- og byggesaker, fremgår av tabellen på neste side.

	Bilparkering (boligkompleks og studentboliger)	Bilparkering (næring og offentlig tjenesteyting)	Sykkelparkering
Sentrum med hele Fjordbyen, Grønland og Skøyen	Maksimum 0,6 plasser pr 100 m ² . Minimum 0,3 plasser pr 100 m ² .	Tilsvarende dagens sentrumsnorm	3 plasser pr 100 m ² boligkompleks/ studentboliger og 1,5 plasser pr 100 m ² for omsorgsboliger. 3 x gjeldende norm for Tett by næring og offentlig formål. Gjeldende norm for barne- og ungdomsskoler. Gjeldende norm for videregående skole, høyskole og universitet.
Tett by med knutepunkter, stasjonsnære områder og utviklingsområder i ytre by	Maksimum 0,8 plasser pr 100 m ² . Minimum 0,4 plasser pr 100 m ² .	60 % av dagens minimum- og maksimumsnorm for Tett by.	3 plasser pr 100 m ² boligkompleks/studentboliger og 1,5 plasser pr 100 m ² omsorgsboliger. 3 x gjeldende norm for Tett by næring og offentlig formål. Gjeldende norm for barne- og ungdomsskoler. Gjeldende norm for videregående skole, høyskole og universitet.
Åpen by (resten av byggesonen)	Maksimum 1,2 plasser pr 100 m ² . Minimum 0,6 plasser pr 100 m ² .	70 % av dagens minimum- og maksimumsnorm for Åpen by.	3 plasser pr 100 m ² boligkompleks/studentboliger og 1,5 plasser pr 100 m ² for omsorgsboliger. 3 x gjeldende norm for Åpen by næring og offentlig formål. Gjeldende norm for barne- og ungdomsskoler. Gjeldende norm for videregående skole, høyskole og universitet.

De midlertidige kravene til parkering kan brukes av Plan- og bygningsetaten i forbindelse med innsendte reguleringsplanforslag til å angi konkrete parkeringsplassstall i bestemmelsene. Byrådet foreslår at det i bestemmelsene tilføyes at angitte parkeringsplassstall skal gjelde for planområdet inntil nye parkeringsnormer er vedtatt og gjort gjeldende. Kravene kan også benyttes av Plan- og bygningsetaten i byggesaker der tiltakshaver søker om dispensasjon fra gjeldende vedtatte parkeringskrav. Plan- og bygningsetaten kan imidlertid ikke påtvinge tiltakshaver avvik fra gjeldende parkeringskrav.

Kravene skal kun være veiledende og ikke juridisk bindende/forskrift. Foreliggende forslag til midlertidige parkeringskrav har av tidsmessige årsaker, ikke vært gjenstand for høring. Imidlertid vil berørte bli hørt i konkrete saker der de midlertidige parkeringskravene foreslås benyttet. Det vil si i form av varsling av berørte i dispensasjonssaker og varsling av berørte samt offentlig ettersyn i plansaker. Da varsling og høring som nevnt blir ivaretatt i de enkelte sakene, der disse midlertidige kravene kan komme til anvendelse, mener byrådet foreliggende forslag til midlertidige krav formelt kan behandles og eventuelt vedtas av bystyret uten høring.

Byrådet mener praktisering av de midlertidige kravene som foreslått i foreliggende sak, kan bidra til redusert bilbruk, økt sykkelandel og økt boligbygging. Byrådet vil i det pågående revisjonsarbeidet blant annet beregne hvor mange parkeringsplasser dette vil kunne medføre sammenlignet med krav i gjeldende parkeringsnorm, gitt at hele potensialet for bolig- og næringsutbygging angitt i Kommuneplan 2015 blir realisert.

Administrative og økonomiske konsekvenser

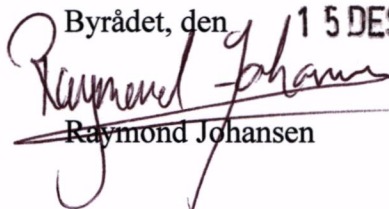
Foreliggende byrådssak om midlertidige krav til parkering har ingen administrative og økonomiske konsekvenser.

Byrådet innstiller overfor bystyret å fatte følgende vedtak:

Fra bystyrets vedtakstidspunkt, skal følgende midlertidige krav til parkering være veiledende for plan- og byggesaksbehandlingen inntil nye parkeringsnormer er vedtatt:

	Bilparkering (boligkompleks og studentboliger)	Bilparkering (næring og offentlig tjenesteyting)	Sykkelparkering
Sentrum med hele Fjordbyen, Grønland og Skøyen	Maksimum 0,6 plasser pr 100 m ² . Minimum 0,3 plasser pr 100 m ² .	Tilsvarende dagens sentrumsnorm	3 plasser pr 100 m ² boligkompleks/ studentboliger og 1,5 plasser pr 100 m ² for omsorgsboliger. 3 x gjeldende norm for Tett by næring og offentlig formål. Gjeldende norm for barne- og ungdomsskoler. Gjeldende norm for videregående skole, høyskole og universitet.
Tett by med knutepunkter, stasjonsnære områder og utviklingsområder i ytre by	Maksimum 0,8 plasser pr 100 m ² . Minimum 0,4 plasser pr 100 m ² .	60 % av dagens minimum- og maksimumsnorm for Tett by.	3 plasser pr 100 m ² boligkompleks/studentboliger og 1,5 plasser pr 100 m ² omsorgsboliger. 3 x gjeldende norm for Tett by næring og offentlig formål. Gjeldende norm for barne- og ungdomsskoler. Gjeldende norm for videregående skole, høyskole og universitet.
Åpen by (resten av byggesonen)	Maksimum 1,2 plasser pr 100 m ² . Minimum 0,6 plasser pr 100 m ² .	70 % av dagens minimum- og maksimumsnorm for Åpen by.	3 plasser pr 100 m ² boligkompleks/studentboliger og 1,5 plasser pr 100 m ² for omsorgsboliger. 3 x gjeldende norm for Åpen by næring og offentlig formål. Gjeldende norm for barne- og ungdomsskoler. Gjeldende norm for videregående skole, høyskole og universitet.

Byrådet, den 15 DES 2016


Raymond Johansen


Hanna E. Marcussen

Vedlegg tilgjengelig på Internett:

1. Oslo kommunes gjeldende parkeringsnormer og utvalgte parkeringsnormer i FutureBuilt-kommuner
2. Kart over områdeavgrensninger i henhold til forslag

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett:

Ingen