

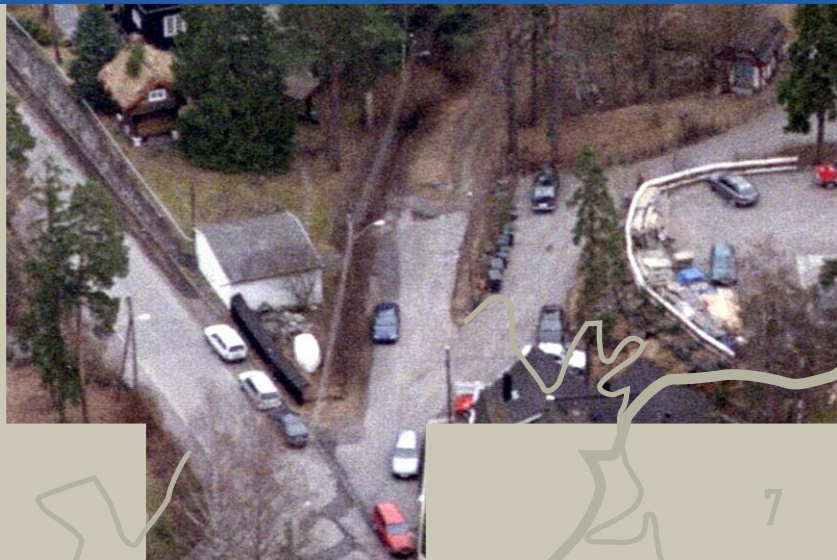


Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Avdeling for Byutvikling

Rapport nr. 2-2003

Parkeringsnormer for boliger i Oslo

Veiledningshefte



**Plan- og
bygningsetaten**

FORORD

Parkeringsnormene ble vedtatt av Oslo bystyre 27.11.2002.

Parkeringsnormene for boliger i Oslo er utarbeidet av Plan- og bygningsetaten i samarbeid med Samferdselsetaten og Trafikketaten.

Parkeringsnormene for boliger inneholder, i tillegg til reviderte normverdier, også parkeringsnormer for boligtypene studentboliger og omsorgsboliger. I tillegg er det utarbeidet nye normer for sykkelparkering i tilknytning til boliger. Det er lagt stor vekt på at normene skal være lette å forstå og bruke for utbyggere og saksbehandlere. På bakgrunn av dette er det gjort forenklinger av ulike begreper og tydeliggjøring av definisjoner.

Det er laget en egen parkeringsnorm for næring og offentlige formål.

I tillegg til denne veilederen, foreligger det en bakgrunnsrapport med en fullstendig dokumentasjon av de beregninger og vurderinger som er gjort i forbindelse med arbeidet med parkeringsnormene tilknyttet boliger.

Plan- og bygningsetaten,
Byutviklingsavdelingen

13.08.03

Ellen S. DeVibe
Etatsdirektør

Erik Dahl
Avdelingsdirektør

INNHOLDSFORTEGNELSE

<u>FORORD</u>	<u>2</u>
<u>1. INNLEDNING</u>	<u>4</u>
<u>2. FORMÅL OG GEOGRAFISKE AVGRENSNINGER</u>	<u>4</u>
2.1 FORMÅLET MED NORMENE	4
2.2 GEOGRAFISKE AVGRENSNINGER AV DEN TETTE OG ÅPNE BYEN	4
2.3 MÅLEENHET FOR BESTEMMELSE AV PARKERINGSPLASSER	7
2.4 BOLIGTYPER	7
2.5 DEFINISJONER AV BOLIGTYPER	7
2.6 NÅR SKAL NORMENE ANVENDES	8
2.6.1 I HVILKE TILFELLER NORMENE SKAL GJELDE	8
2.6.2 I HVILKE TIDSRUM NORMENE SKAL GJELDE	8
2.6.3 NORMENES RETTSKRAFT	8
<u>3. PARKERINGSPLASSER FORDELT PÅ BOLIGTYPER</u>	<u>9</u>
3.1 PARKERINGSNORMER FOR BOLIGER FORDELT PÅ ULIKE BOLIGTYPER	9
3.2 UTFYLLENDE KOMMENTARER TIL NORMENE	9
<u>4. UNNTAK FRA PARKERINGSNORMENE</u>	<u>11</u>
4.1 GENERELLE/OVERORDNETE UNNTAK	11
4.2 UNNTAK I BYGGESAKER	11
<u>5. VEDLEGG</u>	<u>12</u>

1. INNLEDNING

Dette veiledningshefte er laget med vekt på at normene skal være lette å forstå og bruke for utbyggere og saksbehandlere. Veilederen beskriver normenes geografiske omfang, måleenhet og inndelingen av ulike boligkategorier. Heftet tar kun for seg parkering i forbindelse med boliger. Det er laget egne normer for næring og offentlige formål. Normene for boliger er fremstilt med beskrivelser og definisjoner av uttrykk som er benyttet. Til slutt er det gitt en kommentar til de tilfeller der unntak fra normene kan være aktuelt.

2. FORMÅL OG GEOGRAFISKE AVGRENSNINGER

2.1 Formålet med normene

Parkeringsnormene benyttes i byggesaker og reguleringssaker for å avklare antallet parkeringsplasser som skal etableres ved nybygging, ombygging og bruksendring.

Formålet med boligparkeringsnormene er at behovet for parkering tilknyttet boligen skal dekkes. Dette betyr i praksis beboernes og besøkendes behov for parkering. Hvilke kjøretøytyper som faktisk benytter parkeringsplassene, reguleres ikke gjennom parkeringsnormene. Normene dekker parkering av biler som disponeres av den bosatte, også når bilen ikke er registrert i vedkommendes navn, slik som firmabiler, varebiler, leasing- og leiebiler.

Parkeringsnormene for boliger er utarbeidet som minimumsnormer. Minimumsnormer setter en nedre grense for hvor mange parkeringsplasser som må bygges ved en utbygging. Utbygger må opparbeide minst det antall parkeringsplasser som er gitt i normene. For å sikre tilstrekkelig antall parkeringsplasser uten at det fører til overkapasitet, er det gjort omfattende analyser av faktisk bilhold og av prognoser for bilhold. Normene som nå er vedtatt følger opp disse føringene ved at minimumskravet er justert så lavt som forsvarlig i henhold til statistikk og prognoser for bilholdet. Erfaringer viser at utbyggere meget sjelden bygger mer enn minimumsnormen.

Bolignormene gir ingen generell øvre grense for antall parkeringsplasser som kan bygges. I prosjekter der det forventes beboere med bilhold langt over gjennomsnittet, kan det være aktuelt å bygge flere plasser enn normen. Bystyret anbefaler en maksimumsgrense som ikke overstiger 150% av minimumsnormen. Eksempel: For småhus egen parkering er minimumsnormen 2,00 biler. Her vil maksimumsgrensen bystyret anbefaler være 3,00 biler. Hvis det anses nødvendig for å unngå utleie av parkeringsplasser, kan maksimumsgrensen settes lavere.

2.2 Geografiske avgrensninger av den tette og åpne byen

Parkeringsnormene for boliger har to ulike krav til antall parkeringsplasser. Det er satt et sett krav for den tette byen og et annet sett krav for den åpne byen. Grunnlaget for denne inndelingen er at ulike områder i byen har ulik dekning av kollektivtransport. Forutsetningene for å legge til rette for kollektivtransport varierer. Eldre, sentrale byområder, i indre by, er ofte bygget opp med en kvartalstruktur, relativt høy tetthet og stor arealutnyttelse. Forsteder og drabantbyer derimot, har gjerne lav utnyttelsesgrad og stor spredning av ulike funksjoner. Slike byområder lar seg vanskeligere betjene kollektivt. Hovedinndelingen mellom den tette byen og den åpne byen sammenfaller stort sett med området for indre og ytre by.

Det finnes imidlertid områder i ytre by som planlegges som knutepunkter for utbygging og kollektivtrafikk, samt områder som er planlagt for bymessig utvikling. Disse områdene i ytre by er gitt samme norm som den tette byen. Detaljkart som viser avgrensningen av områder med normer lik den tette byen er vist i vedlegget.

Bilholdet varierer mellom ulike deler av byen. Spesielt er skillet klart mellom den tette- og den åpne byen. Den tette byen har vesentlig lavere bilholdstall enn den åpne byen. Det er også et klart skille mellom småhus og boligkomplekser (mer enn fire boenheter). På bakgrunn av dette er det ulike parkeringsnormer for den tette- og den åpne byen. Den tette byen får lavere normer enn den åpne byen. En grafisk oversikt over den geografiske avgrensingen er gitt i figur 1. Dette innebærer følgende inndeling:

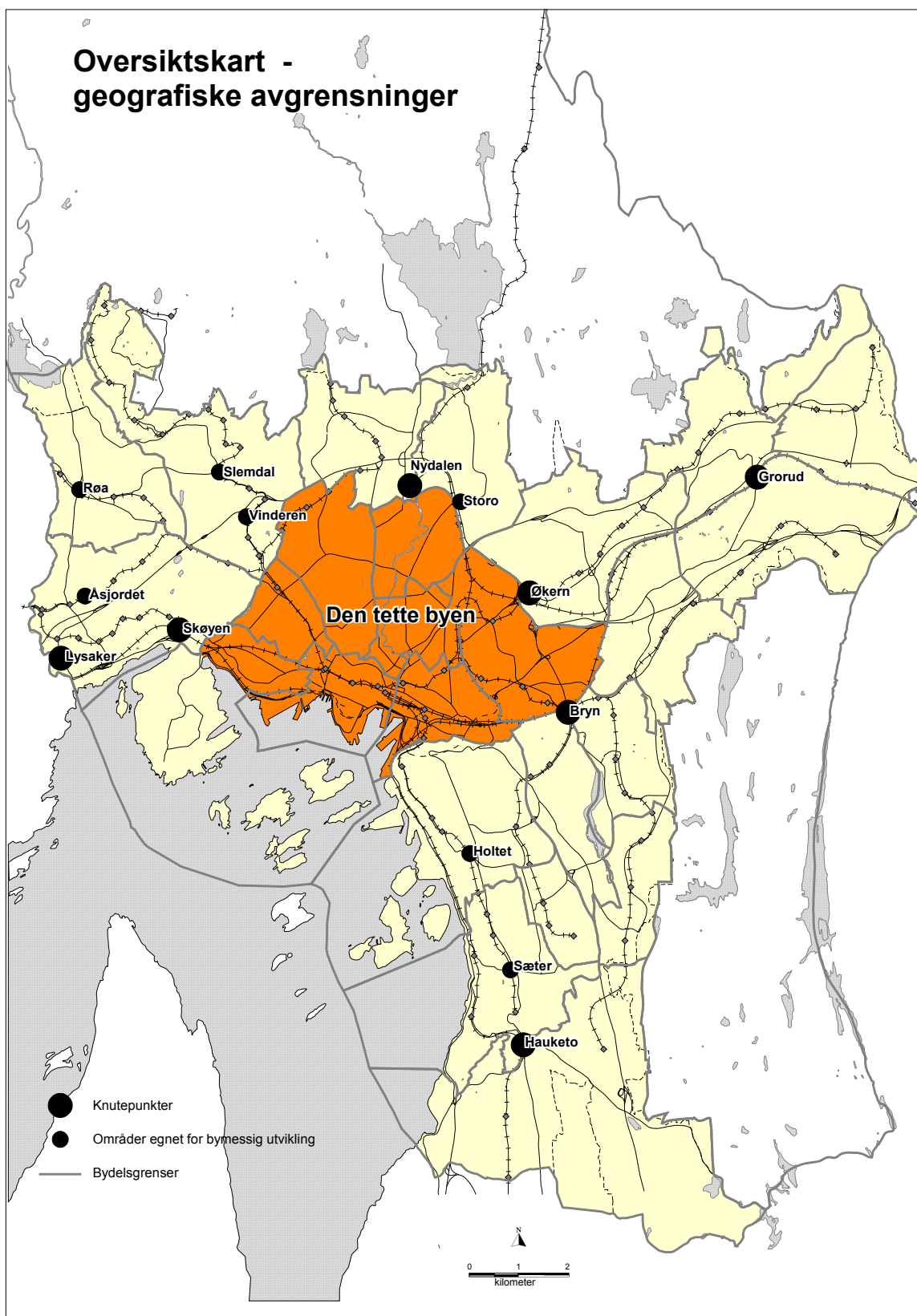
Den tette byen:

Fra Frognerkilen ved Frognerelvas utløp – gjennom Frogner Dammen – langs Middelthuns gate – Apalveien – Blindernveien til Gaustadalleén – Torgny Segestedts vei – Sognsveien, for deretter å følge t-banelinjen frem til Berg t-banestasjon – John Collets allé – Nils Lauritssøns vei – følger deretter grensen mellom rode 4505 og 4506 – Pastor Fangens vei – P.A. Munchs vei – Uelands gate for så til Biskop Heuchs vei – Legatveien – Badebakken – følger deretter grensen mellom rode 4404 og 1802 – langs jernbanelinjen fra Storo bru frem til Trondheimsveien – Dag Hammarskjölds vei – Hjalmar Brantings vei (følger grensen til rode 4307) – E6 Ulven splitten – langs Hovedbanen (langs Alnaelva der den følger grensen for rode 4206) – følger grensen til rode 3514 til Konows gate – over Loenga bru, langs jernbanelinjen til Ekebergkaias slutt.

Samt områder for bymessig fortetting og knutepunkt.

Den åpne byen:

Byggesonen forøvrig og Marka.



Figur 1. Oversikt over de geografiske avgrensningene for den tette- og den åpne byen, samt knutepunkter og områder egnet for bymessig utvikling.

Normene for den tette byen gjelder innenfor det mørke området avmerket på Figur 1.
Se detaljerte kart for den geografiske avgrensningen av knutepunktene og områdene egnet for bymessig fortetting.

Områdeavgrensningen skal revideres hvert fjerde år (valgperiode) i forbindelse med revisjon av kommuneplanen.

2.3 Måleenhet for bestemmelse av parkeringsplasser

Parkeringsnormene stiller krav til **antall bilplasser per boenhet** og **antall sykkelplasser per boenhet** fordelt på ulike boligtyper og størrelser på boligene gitt i antall rom.

Dersom beregningen av parkeringskrav i henhold til normen gir et desimaltall, skal kravet avrundes opp/ned til nærmeste hele antall parkeringsplasser.

2.4 Boligtyper

Parkeringsnormene for boliger omfatter følgende boligtyper:

- **Småhus**
- **Boligkompleks**
- **Studentboliger**
- **Omsorgsboliger**

For hver av disse boligtypene er det gitt normer for både **bil** og **sykkel** som begge er beskrevet nærmere i dette heftet.

Det er ikke definert noen sykkelparkeringsnormer for småhus. For denne type bebyggelse forutsettes det at bebyggelsen gir rom for sykkel uten at dette er formulert i normen.

2.5 Definisjoner av boligtyper

Småhus er definert som bygninger med inntil 4 boenheter. Rekkehus, kjedehus og atriumhus går under småhus uavhengig av antall hus i rekken. Det vises forøvrig til definisjonen av småhus i ”Byggforskserien, Planløsning A330 009”, Våren 1987, som er gjengitt i ”Håndbok for Plan- og bygningsetaten kapittel 5.105”.

Boligkompleks er definert som bygninger med mer enn fire boenheter.

Sekundærleilighet defineres som en boenhet som er mindre enn halvparten så stor som den boenheten sekundærleiligheten tilhører, og samtidig mindre enn 55m².

Studentboliger defineres som de boliger der det foreligger en avtale om utbygging med en organisasjon som har som formål å bygge/og eller drive studentboliger. Studentboliger må være tinglyst som dette. Når tinglyst rett ikke lenger foreligger, trer ordinære parkeringskrav i kraft. Hybel defineres som en leilighet som består av enkelthybler med felles oppholdsrom, kjøkken og sanitærrom.

Omsorgsboliger defineres som de boliger der det foreligger en avtale med kommunen for minimum 8 år om drift av slike boliger. Omsorgsboliger må være tinglyst som dette. Når tinglyst rett ikke lenger foreligger, trer ordinære parkeringskrav i kraft.

2.6 Når skal normene anvendes

2.6.1 I hvilke tilfeller normene skal gjelde

Parkeringsnormer benyttes i *byggesaker* og *reguleringssaker* for å avklare antall parkeringsplasser som skal etableres ved en:

- **nybygging**
- **ombygging**
- **bruksendring**

Ombygging forstås her som endringer som gir ytterligere selvstendige boenheter. Med *bruksendring* menes omregulering til boligformål fra et annet formål, eller dispensasjon fra et reguleringsformål.

2.6.2 I hvilke tidsrom normene skal gjelde

Parkeringsnormene for boliger ble vedtatt av bystyret 27.11.2002. Grunnlagsarbeidet baserer seg på at normen skal kunne virke fram til 2020. Hvis bilholdet i Oslo målt som *lette biler* (i offisiell statistikk er *lette biler* summen av personbiler, varebiler og kombibiler) per 1000 innbyggere over en 5-års periode har en årlig vekst mindre enn 0,5% eller mer enn 0,75%, så er en viktig forutsetning for parkeringsnormene brutt. I en slik situasjon anbefales det å vurdere revisjon av normtallene, slik at parkeringsnormene samsvarer bedre med den faktiske utviklingen.

Områdeavgrensningen skal revideres i løpet av hvert fjerde år (valgperiode) i forbindelse med revisjon av kommuneplan.

2.6.3 Normenes rettskraft

Normene vil få direkte rettslig virkning for byggesaker innenfor alle tidligere vedtatte reguleringsplaner som viser til den enhver tid gjeldende norm med unntak av de reguleringsplanene der det er angitt en bestemt parkeringsdekning, eller det vises til en norm vedtatt på et bestemt tidspunkt. Dersom normen ikke er gjort til en bindende del av reguleringsplan, følger kravet til parkering av plan- og bygningsloven §69 pkt 1: "*... Det skal også i nødvendig utstrekning sikres areal for tilfredsstillende oppholdssted i det fri for beboerne, herunder lekeplass for barn, og for avkjørsel og parkering av biler, motorsykler og sykler for bebyggelsens behov.*" Normene er veiledende for forståelsen av innholdet i §69.1 vedrørende parkering. I de tilfeller en reguleringsplan viser til normen, er disse rettslig bindende. Når en reguleringsplan er vedtatt med konkrete krav til parkeringsdekning, vil disse bestemmelsene være bindende og gjelde foran normene. I de tilfeller en reguleringsplan ikke viser til normen, er det formuleringene i Plan- og bygningslovens §69.1 som gjelder.

Parkeringsnormene har da veiledende funksjon i byggesaker.

3. PARKERINGSPLASSER FORDELT PÅ BOLIGTYPER

3.1 Parkeringsnormer for boliger fordelt på ulike boligtyper - minimumsnormer

Type bolig	DEN TETTE BYEN		DEN ÅPNE BYEN	
	Sykkel [ant sykkelp/boenhet]	Bil [ant bilpl/boenhet]	Sykkel [ant sykkelp/boenhet]	Bil [ant bilpl/boenhet]
Boligkompleks				
1 rom	1,00	0,25	1,00	0,40
2 rom	1,30	0,50	1,30	0,80
3 rom	1,60	0,70	1,60	1,10
4 rom eller større	2,50	0,90	2,50	1,20
Småhus				
Egen parkering		2,00		2,00
Felles parkering		1,20		1,70
Studentboliger				
Hybel, 1-rom	1,00	0,15	1,00	0,15
2 rom	1,60	0,35	1,60	0,35
3 rom eller større	2,20	0,70	2,20	0,70
Omsorgsboliger				
1 rom	0,50	0,15	0,50	0,20
2 rom	0,65	0,25	0,65	0,40
3 rom	0,80	0,35	0,80	0,55
4 rom eller større	1,25	0,45	1,25	0,60

Tabell 1: Parkeringsnormene for boliger fordelt på ulike boligtyper.

3.2 Utfyllende kommentarer til normene

Krav til ferdigattest

Ferdigattest skal ikke gis før det antall parkeringsplasser som er pålagt i henhold til normen er opparbeidet.

Krav til overbygg for sykkelplasser

Minst 25% av sykkelplassene skal ha overbygg. Der sportsboder reelt sett dekker behovet kan man vurdere å sløyfe dette kravet. Ifølge tekniske forskrifter til Plan- og bygningsloven av 1997 (TEK) med tilhørende regelverk, skal sykkelplasser med overbygg inngå ved beregning av BYA (bebyggt areal – bygningens grunnflate i prosent av tomtearealet).

Utforming av parkeringsplasser

For utforming av parkeringsplasser for biler og sykler henvises det til Håndbok 017; *"Veg- og gateutforming"*, Staten Vegvesen Vegdirektoratet, 1992 og *"Håndbok om fysiske løsninger for sykkeltrafikk"*, Staten Vegvesen Vegdirektoratet, 2001.

Normene skiller ikke mellom innendørs- eller utendørs parkering. I særskilte tilfeller kan derimot bestemte løsninger pålegges i byggesaken. Med unntak av sykkelparkering der **minst 25% av sykkelplassene skal ha overbygg**, om behovet ikke dekkes av sportsboder.

For sykkelparkering bør det være minimum 60cm senteravstand for hver plass. Det anbefales en avstand på 70cm. Lengden på en sykkel regnes for å være 180cm. Det anbefales en lengde på 200cm.

Felles parkering

Felles parkering kan etableres der det foreligger minst 3 boenheter. Disse parkeringsplassene skal være felles tilgjengelig for alle beboerne og være tilstrekkelig samlet.

Forflyttningshemmede

Gjeldene regelverk finnes på Trafikketatens hjemmeside: www.trafikketaten.oslo.kommune.no
Politiet har ansvaret for omregulering av regulær parkeringsplass til parkeringsplass reservert forflyttningshemmede.

Besøksparkering

Besøksparkering er inkludert i tallene gitt i tabellen. Dette innebærer at det kun benyttes ett tall for parkering, der både beboerparkering og besøksparkering inngår. Normen inkluderer med dette parkeringsplasser for besøksparkering, men normene og Plan- og bygningsloven kan ikke regulere hvordan disse brukes.

På egen tomt og for samme boenhet tillates innesperrede parkering

For småhus krever normen kun at det tilrettelegges for 2 plasser per boenhet på egen tomt. Dvs. at parkering foran egen garasje inne på egen tomt vanligvis vil være tillatt. Hensyn til trafiksikkerhet tilsier at det vanligvis skal være plass til å snu inne på tomten, jfr. Veglovens §3 med tilhørende forskrifter og regler gitt av Vegdirektoratet. Denne snuplassen må da være i tillegg til de to parkeringsplassene. Eksakte krav til snuplass og parkeringsplassenes utforming settes i den enkelte byggesak. I henhold til Vegdirektoratets forskrift til Veglovens § 43 tillates ikke rygging ut i vei.

Parkeringsnormer for sykkel tilknyttet småhus

Det er ikke definert noen sykkelparkeringsnormer for småhus. For denne type bebyggelse forutsettes det at bebyggelsens art gir rom for sykkel uten at dette er formulert i normen.

Sekundærleiligheter

For sekundærleiligheter gjelder normene for boligkomplekser. Dersom ikke kravene til en sekundærleilighet er oppfylt, vil man ikke oppfatte boligen som en sekundærleilighet, og normene for småhus vil tre i kraft for begge boligene.

Studentboliger

For studentboliger skal parkeringsnormene kun brukes i tilfeller det foreligger en avtale om utbygging av studentboliger med en organisasjon som har som formål å bygge og/eller drive studentboliger. I andre tilfeller vil det ikke være mulig å benytte normene ved utbygging av studentboliger.

Motorsykler og mopeder

Omfanget vurderes å være så beskjedent, at det ikke lages egne normer for motoriserte tohjulinger. I praksis betyr dette at disse kjøretøygruppene i stor utstrekning må benytte seg av plasser for bil og sykkel. Disse normene har tatt høyde for et innslag av slik bruk.

Omsorgsboliger

Undersøkelser som er foretatt av et utvalg omsorgsboliger i Oslo, viser at beboernes parkeringsbehov er svært lite. Ansatte, besøkende og servicepersonell har et parkeringsbehov. Dette behovet er vurdert til å bli dekket ved å bygge halvparten av de plasser som kreves gjennom boligkompleksnormen. Det er stor variasjon i behovet for parkering både tilknyttet den enkelte beboer og til antall ansatte og serviceoppdrag avhengig av type omsorgsbolig. Behovet for parkering bør derfor vurderes spesielt i hvert enkelt tilfelle.

Kravet til sykkelparkering kan fravikes helt eller delvis for omsorgsboliger. Også her er det viktig med vurdering av hvert enkelt tilfelle.

4. UNNTAK FRA PARKERINGSNORMENE

4.1 Generelle/Overordnede unntak

Det er mulig gjennom reguleringsplan å avvike fra parkeringsnormens minimumsgrense. I den åpne byen er det adgang til å sette høyere minimumsnorm der lokale forhold vanskeliggjør besøkparkeringsplasser på offentlig tilgjengelig veiareal. Unntak fra de gitte parkeringsnormene kan fortrinnsvis finne sted i følgende sammenheng:

Unntak fra normene kan skje gjennom reguleringsplan der sterke byplanfaglige argumenter taler for det. Byplanfaglige argumenter kan være når det f.eks. er snakk om sentral beliggenhet i forhold til kollektivtransport og servicefunksjoner eller ved hensyn til bevaring av grøntområder. Tilfeller der det vil være dyrt/teknisk vanskelig å etablere parkeringsplasser på egen grunn, vil normalt ikke være et byplanfaglig argument.

4.2 Unntak i byggesaker

Når parkeringsnormen er gjort til en del av reguleringsplanen er den rettslig bindende. Ønsket om fleksible normer kan være vanskelig å avveie mot intensjonen om å legge til rette for tilstrekkelig antall parkeringsplasser knyttet til boligen. For å imøtekomme de situasjoner der det åpenbart er uhensiktsmessig eller uøkonomisk å innfri parkeringsnormen i selve byggeprosjektet, foreligger det i prinsippet tre muligheter:

- 1. Bruk av tinglyst plass på annen eiendom i umiddelbar nærhet.**
- 2. Frikjøp.**
- 3. Dispensasjon ved at det i byggesaken tillates færre plasser enn normen/reguleringsplanen tilsier.**

1) Som en hovedregel bør tinglyste parkeringsplasser ligge i umiddelbar nærhet til boligen. Med umiddelbar nærhet menes vanligvis en gangavstand som ikke overskrider 500 meter. Dette kravet vurderes i hvert enkelt tilfelle ut fra stedets egenart. Det presiseres at som tinglyst erstatningsplass godtas kun parkeringsanlegg av permanent karakter.

2) Gjennom frikjøpsordningen som ble vedtatt av Bystyret i 1993, men som per dato ikke er operativ, kan "Bygningsrådet (byutviklingskomiteen) samtykke i at det i stedet for anordning av biloppstillingsplasser på egen grunn eller på fellesareal blir innbetalt et beløp per manglende plass til kommunen for bygging av parkeringsanlegg. Kommunestyret bestemmer hvilke satser som til enhver tid skal gjelde i slike tilfeller."

En fungerende frikjøpsordning vil kunne gi et betydelig bidrag til fleksibel gjennomføring av parkeringsnormen, og er derfor et mulig virkemiddel. Det understrekes imidlertid at ordningen ikke kan tas i bruk før følgende er oppfylt:

- Bystyret må ha vedtatt en sats per plass
- Det er etablert en ordning for innbetaling og oppbevaring av midlene
- Det er skissert en ordning for bruk av midlene.

Først når dette er på plass, er frikjøp et reelt alternativ. Bygningsmyndighetene kan til en hver tid svare på om disse vilkårene er etablert.

3) Det kreves etter plan- og bygningsloven § 7 særlige grunner for å dispensere fra reguleringsbestemmelsen som er gjort rettslig bindende i reguleringsplan.

Det er vurdert om utbyggere som påberoper seg å ha et spesielt lavt bilhold - for eksempel via medlemskap i bilbetalingsordninger - skal slippe å oppfylle minimumsnormen. Usikkerheten knyttet til stabiliteten og varigheten av slike ordninger, tilsier at det ikke gis noen spesielle bestemmelser for slike situasjoner. Eventuelle dispensasjoner avgjøres ved behandlingen av den enkelte byggesak. Men det presiseres at dispensasjoner normalt ikke må gå på bekostning av normens intensjon om at offentlig tilgjengelig vei ikke skal belastes. Tinglysning av nærliggende plass eller frikjøp, hvis dette blir etablert, skal være grundig vurdert før det gis dispensasjon. Ved omdisponering av garasje/biloppstillingsplass i eksisterende bolig der tomteforhold ikke gjør det mulig å erstatte tapt parkeringsareal på egen tomt, skal det tinglyses nytt parkeringsareal i samme omfang som det som utgår, det vil si erstattes i forholdet 1:1.

5. VEDLEGG

Kart over de 14 områder (knutepunkter, steder egnet for bymessig utvikling) i den åpne byen som har normer lik den tette byen.

Kartvedleggenes rekkefølge er:

1. Lysaker
2. Åsjordet
3. Røa
4. Skøyen
5. Slemdal
6. Vinderen
7. Storo
8. Nydalen
9. Økern
10. Bryn
11. Grorud stasjon
12. Holtet
13. Sæter
14. Hauketo