

Innholdsfortegnelse

Årstall	Beskrivelse	Sidetall
1975	Parkeringsnorm for Oslo kommune – Ytre sone	1
	Parkeringsnorm for Oslo kommune – Sentrum og indre sone	23
	Kart for inndeling av ytre sone	28
1982	Veiledende boligparkeringsnormer	29
1983	Parkeringsnormer for næringsvirksomheter og offentlige formål	31
1989	Parkeringsnormer for Oslo	35

Eksp. 19 til 92

SAK NR. 241/75

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv: 510,1 Byplan
vedtekter.

Møte 18.juni 1975

Sak 34
18/6-75

Saksbehandler: Avd.ing. II Øyvind Klevstrand
ØK/alh

Forslag til parkeringsnormer for ytre sone

1. INNLEDNING

Bygningsrådet har tidligere fått seg forelagt forslag til parkeringsnormer for sentrum og indre sone.

Det forslag som her legges frem, gjelder ytre sone. Med dette forstås her området innenfor Oslo's byggeområde avgrenset av skoggrensen, minus bydelene 1-29 i standard soneinndeling, se fig. 1. Forslaget følger opp den restriktive linje som ble anbefalt for det indre byområdet, og bygger på følgende prinsipper:

- boligparkeringen bør dekkes fullt ut.
- arbeidsreiser bør i størst mulig grad foregå kollektivt, uten at de blir urimelig lange og besværlige.

I denne sammenheng blir tilgjengeligheten med kollektive transportmidler en viktig vurderingsfaktor. Denne tilgjengeligheten er forsøkt vurdert i de forskjellige deler av Oslo gjennom en matematisk modell som beskriver de enkelte byområders kollektivtilgjengelighet, med det kollektivnett som er forutsatt i 1980. Overgangstider, gangtider etc. er innarbeidet i modellen (se kap. 5, fig. 2).

2. FORUTSETNINGER. DAGENS SITUASJON

Hittil har retningslinjer vedtatt i 1963, samt midlertidige reguleringsbestemmelser for uregulerte deler av Oslo ytre sone, stadfestet i 1973, vært fulgt. Disse normer baserer seg delvis på tidligere svenske undersøkelser og normer, og dermed på en temmelig fri bilbruk. Slike normer kan vanskelig aksepteres i dag, da holdningen til bilen har endret seg vesentlig.

Gjeldende retningslinjer innebærer for ytre sone bl.a.:

Boligparkering:

1,5 plasser pr. leilighet

Eksp. 19 til

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign. Ervervsparkering

Arkiv:

Møte

19

Sak 34

Industri, lager: 1 pl. pr. 2,5 ansatte
Kontor, butikk: 1 pl. pr. 50 m²

Ved fastsettelsen av disse normene ble det tatt lite hensyn til veikapasitet og miljøkvaliteter.

3. MÅLSETTINGER

To av målsettingene som ble gjort gjeldende for det indre byområdet kan sies å gjelde fullt ut også for ytre sone:

1. Parkeringspolitikken skal i minst mulig grad vanskeliggjøre eksistensmulighetene for de ervervsvirksomheter som finnes i ytre sone.
2. Parkeringspolitikken skal i størst mulig grad begrense den totale trafikk.

I tillegg kommer de foran nevnte prinsipper om at boligparkeringen må dekkes fullt ut og at arbeidsreiser i størst mulig grad bør foregå kollektivt, uten at de blir urimelig lange og besværlige.

Parkeringspolitikken vil være et viktig virkemiddel for å styre og begrense bilbruken i ytre sone. Det er klare grunner for et slikt ønske. Biltrafikken påfører samfunnet store økonomiske omkostninger, støy- og luftforurensning, trafikkulykker og forbruk av viktige ressurser.

En fremtidig differensiering av veinettet og separering av trafikanter også i ytre sone vil neppe øke kapasiteten på veiene. Reduksjon av parkeringskapasiteten ved arbeidsreiser bygger opp om dette synet.

Men det er viktig å være klar over dette virkemiddels begrensninger. Parkering er bare ett av mange problemer en stilles overfor i fysisk planlegging og virkningen på trafikkstrømmene begrenser seg i hovedsak til arbeidsreisene. Ønsker man å overføre arbeidsreiser fra bil til kollektive transportmidler, må parkeringsrestriksjonene suppleres med andre og positive tiltak for å bedre dette transporttilbudet.

Eksp. 19 til 94

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Forretning:

Sak 34

For ansatte og kunder: 20-50 plasser pr. 1000 m² ervervsareal.

Andre virksomheter:

Hotell	50 plasser pr. 100 rom
Restaurant o.l.	30 plasser pr. 100 sitteplasser
Kinoer, teatre	20 plasser pr. 100 sitteplasser
Skoler	Vurderes i hvert enkelt tilfelle
Idrettsanlegg	0,2 plasser pr. tilskuerplass
Sykehus	0,5 plasser pr. seng
Bilverksteder	5 plasser pr. reparasjonsplass

I tillegg beregnes for de ansatte 0,15 pl./ansatt i område (1), 0,20 pl./ansatt i område (2) og 0,30 pl./ansatt i område (3).

Normene for forretning og andre virksomheter gjelder hele ytre sone.

Av- og pålessingsplasser og eventuell nødvendig beredskapsparkering må, for alle kategorier virksomheter, vurderes i hvert enkelt tilfelle.

4. BRUKEN AV NORMENE

Parkeringsnormene skal gi grunnlaget for i hvert enkelt tilfelle å beregne det nødvendige/tillatte antall parkeringsplasser. Normtallene skal brukes hvis ikke spesielle forhold tilsier avvikelser.

Eksp. 19 til⁹⁶

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

~~Sign.~~ PARKERINGSTYPER Arkiv:

Møte

19

Sak 34

Parkeringen foreslås som før inndelt i 2 hovedtyper, nemlig

- boligparkering og
- ervervsparkering

Disse typer kan begge være korttids- og langtids-parkering.

Boligparkeringen deles videre opp i

- egenparkering
- besøksparkering

Også i ytre sone råder det arealknapphet, om den ikke er så utpreget som i det indre byområde. Å legge ut store arealer til overflateparkering, kan derfor ofte være en uheldig løsning selv om det på kort sikt blir billigst. Det kan således i hovedsak være ønskelig å samle parkeringen i fellesanlegg også i ytre sone. I områder med lav utnyttelsesgrad (villaområder o.l.) vil det fremdeles være aktuelt å sørge for bilplass på egen grunn.

Ervervsparkeringen deles videre opp i:

- parkering for sysselsatte
- besøksparkering
- av- og pålessingsplasser

Det er vanskelig å hevde at man, slik som foreslått for sentrum og indre sone, i prinsippet ikke skal anlegge parkeringsplasser for sysselsatte i ervervs- virksomheter i ytre sone. Arealknappheten er ikke så stor her som i sentrum og indre sone, og kollektivtilbudet er ofte dårligere. Konsekvensene av å tillate en viss langtidsparkering er ikke så alvorlige som i indre sone og sentrum.

5. KOLLEKTIVTILGJENGELIGHET OG ERVERVSPARKERING

Ved å benytte den før omtalte kollektivmodell har det vist seg at det er ganske store forskjeller mellom de forskjellige deler av ytre sone når det gjelder kollektivtilgjengeligheten. Nærtrafikkomiteén nevner i sin innstilling 45 minutter, som en akseptabel reisetid. Dette har ført til at byplan-kontoret foreslår tre forskjellige normer for ervervsparkeringen, avhengig av hvor god denne kollektivtilgjengeligheten er. I figur 1 er angitt hvor stor andel av Oslo's befolkning som har mindre enn eller lik 40 min. reisetid (kollektivt) til de respektive soner. Boligparkeringsnormene er de samme for hele ytre sone.

Eksp. 19 til 97

SAK NR.

Eksp. 19 til

Sak 34

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

~~Utgangspunktet for inndelingen har vært Nærtrafikk-~~
komitéens standardkrav om at arbeidsreiser fra nær-
områdene til sentrum skal kunne foretas på 45 min.
Den kollektiv-modellen som er omtalt tidligere bruker
10 min. intervaller, og det er derfor her valgt 40
min. i stedet for 45 min. De områder som kan nås
av 50-80% av Oslo's befolkning innen 40 min. reise-
tid, dekker det meste av ytre sone. Disse (områdene
(2) i fig. 4) er gitt en bestemt norm (se pkt. 6.2.).

Noen perifere bydeler kan bare nås av mindre enn
halvparten av Oslo's befolkning på 40 min. Her er
normtallet øket (områdene (3) i fig. 4). (Se pkt. 6.2.).

Tilsvarende finnes en del områder med meget god
tilgjengelighet i ytre sone. Disse områdene kan nås
av 80-90% av befolkningen innen denne reisetid.
Dette er til dels bedre enn områdene i indre sone.
For disse er normen redusert (se pkt. 6.2.) i forhold
til utgangspunktet. (Områdene (1)). Likevel blir
normtallene for indre sone noe lavere enn for område
(1). Dette begrunnes med indre sones høyere utnyt-
telsesgrad og mer "bymessige" karakter, noe som med-
fører større konsekvenser dersom det skal avsettes
plass til mange og store parkeringsanlegg.

Eksp. 19 til

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 34

6. FORSLAG TIL NYE PARKERINGSNORMER FOR YTRE SONE

6.1__Boligparkering.

Trafikksjefen har foretatt undersøkelser som gir oss tall for bilhold pr. leilighet i forskjellige boligområder i Oslo. For ytre sone varierer biltettheten fra 0,6 til 0,85 biler pr. leilighet i blokkområdene, avhengig av områdets alder (lavest for de eldste områdene). For rekkehus og atriumshusområder er bilholdet "en god del høyere". Figur 3 viser personbiltettheten i Oslo. Fordi antall personer pr. leilighet er synkende, blir antall biler pr. leilighet lavere enn om antallet personer pr. leilighet hadde vært konstant. Denne tendens ser ut til å fortsette, slik at den foreslåtte norm bør kunne dekke behovet i lang tid fremover. For å være på den sikre siden, bør det likevel påvises mulighet for å utvide parkeringsdekningen noe, uten at dette reserveareal opparbeides med en gang. Besøksparkering overstiger nesten aldri 0,1 plasser pr. leilighet iflg. svenske undersøkelser. (blokkområder)

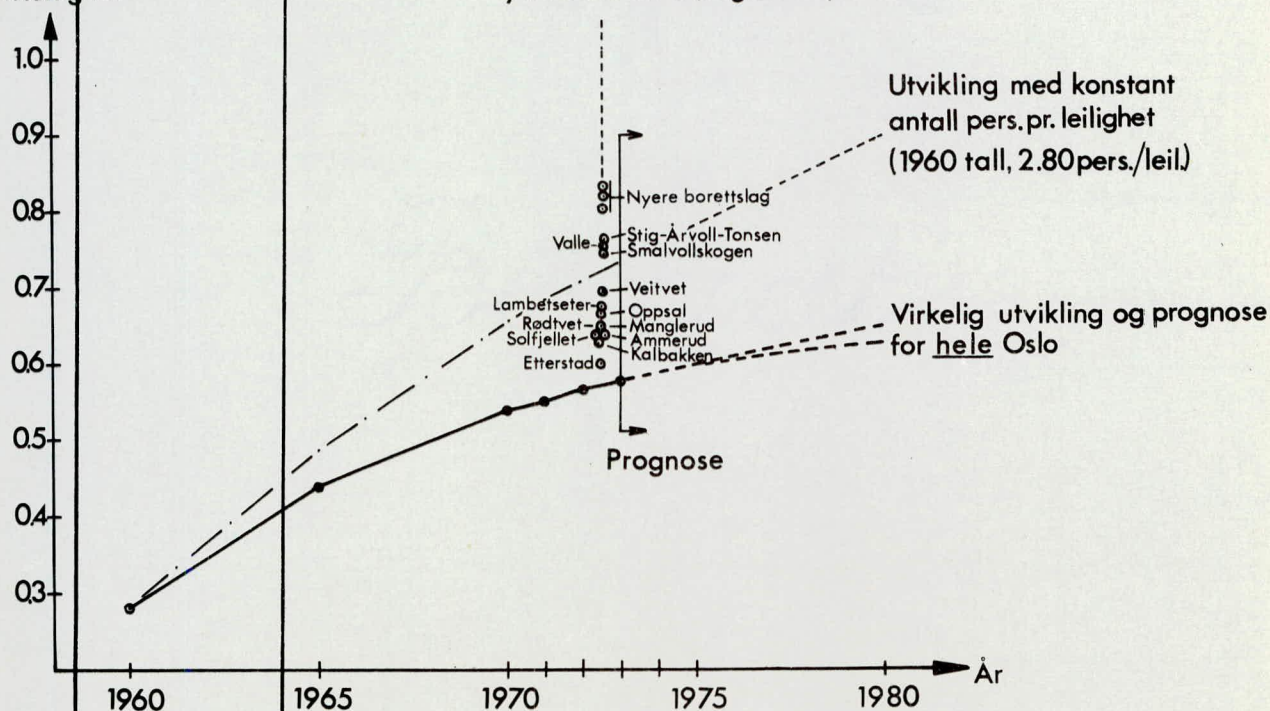
Personbiler
pr. leilighetBiltettheter i blokkområder i
ytre sone 1973 (registrert)

Fig. 3 Personbiltettheter i Oslo

Eksp. 19 til

SAK NR.

Eksp. 19 til

Sak 34

J. nr.

Sagnikksjefens utredning av desember Møte 2 munnet 19

~~ut i et forslag til parkeringsnorm som i første~~
rekke var tenkt brukt i drabantbyområdene i ytre
sone. Forslaget, som ble tiltrådt av kommunika-
sjonsutvalget 20/6-1973, ser slik ut for nye
boligområder:

"Egenparkering 0,8-1,0 plasser pr. leil.

Besøksparkering: 0,2 " " "

Reserve: 0,2 (0,4) " " "

Rekkehusområder og blokkområder med store lei-
ligheter bør ha 1 bilplass pr. leilighet til egen-
parkering. Blokkområder med en del mindre (1 og
2 roms) leiligheter kan klare seg med 0,8 bil-
plasser pr. leilighet til egenparkering. Reserve-
arealene bør ligge slik at de forholdsvis enkelt
kan opparbeides til det nødvendige antall plasser.
Behovet for egenparkering til hybler: 0,7 bil-
plasser pr. leilighet. Trygdeboliger: 0,2 bil-
plasser pr. leilighet."

For eksisterende boligområder skilles det mellom
områder som er eldre enn 10 år og yngre enn 10 år.
Det gis veiledende normer for blokk- og rekkehus-
områder:

"Eldre enn 10 år:

Egenparkering: Eksisterende antall biler/leilighet
+ 0,05 - 0,15

Besøk: 0,1 plasser/leilighet

Reserve: 0,2 " "

Tilsammen: Eksisterende antall + (0,35 - 0,45)
plasser/leilighet

Yngre enn 10 år:

Egenparkering: Eksisterende antall biler/leilighet
+ 0,1 - 0,2

Besøk: 0,1 plasser/leilighet

Reserve: 0,2 " "

Tilsammen: Eksisterende antall + (0,4 - 0,5)
plasser/leilighet

Besøksparkering ved mer spredt rekkehus- og ene-
boligbebyggelse er satt til 0,2 plasser pr. leilighet.

Eksp. 19 til 101

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 34

For å forenkle bruken av normene noe, har byplansjefen funnet å kunne slå sammen normene for eksisterende boligområder til en gruppe, uansett alder, da det er liten praktisk forskjell i tallene og usikkerheten i de foretatte undersøkelser neppe rettferdiggjør en slik oppdeling. Likeledes er eneboliger og småhus tatt ut som egen gruppe.

BYPLANSJEFENS FORSLAG

På grunnlag av ovenstående vurderinger og retningslinjer, ble følgende forslag sendt til en del etater, firmaer og programkomitéer med særlig tilknytning til problemet:

Planlegging av fellesanlegg i eksisterende boligområder:

Rekkehus, atriumshus etc.:

Egenparkering: Eksisterende ant. biler/leil. + 0,1
Besøk: 0,2 plasser/leiligheter
Reserve: 0,2 " "

Tilsammen: Eksisterende antall + 0,5 pl./leil.

Reserveplassene må på en enkel måte kunne knyttes til fellesanlegget, og bygges når bygningsrådet krever det.

Leiligheter (alle størrelser):

Egenparkering: Eksisterende ant. biler/leil. + 0,1
Besøk: 0,1 pl./leil.
Reserve: 0,2 " "

Tilsammen: Eksisterende antall + 0,4 pl./leil.

Reserveplassene må på en enkel måte kunne knyttes til fellesanlegget, og bygges når bygningsrådet krever det.

Trygdeboliger etc.

Må vurderes, men som en rettledning kan 0,2 plasser/leilighet brukes (inkl. besøk).

Eksp. 19 til 102

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 34

For nye boligområder:

Villaer, småhus med parkering på egen grunn: 2,0 plasser pr. bolig, inkl. besøk.

Rekkehus, atriumshus, småhus etc. med felles parkeringsanlegg:

Egenparkering:	1,1 plasser pr. bolig
Besøksparkering:	0,2 " " "
Reserve:	0,2 " " "
Tilsammen	1,5 plasser pr. bolig

Hvorav 1,3 plasser bygges/anlegges samtidig med boligenheten. Reserveplassene må på en enkel måte kunne knyttes til fellesanlegget og bygges når bygningsrådet krever det.

Leiligheter (3 rom og kjk. og større):

Egenparkering:	0,9 plasser pr. leil.
Besøksparkering:	0,1 " " "
Reserve:	0,2 " " "
Tilsammen	1,2 plasser pr. leil.

hvorav 1,0 plasser bygges/anlegges samtidig med leiligheten. Reserveplassene må på en enkel måte kunne knyttes til fellesanlegget, og bygges når bygningsrådet krever det.

Leiligheter (2 rom og mindre):

Forholdene vurderes for hvert enkelt tilfelle, men som rettledning kan 0,9 (0,7-1,0) plasser pr. enhet brukes, inkl. besøk og reserve.

Trygdeboliger etc.:

Må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Som rettledning kan 0,2 plasser/leilighet brukes (inkl. besøk).

6.2 Ervervsparkering.

Gøteborg by har utarbeidet et fullstendig sett parkeringsnormer, hovedsakelig på grunnlag av behovsundersøkelser hos forbrukerne. Normene er i stor grad basert på høy bilbruk. Disse normene har likevel vært til stor nytte, særlig ved fastsettelsen av ervervsparkeringsnormen.

Endret i forslag
til vedtak

Eksp. 19 til 103

SAK NR.

Eksp. 19 til

Sak 34

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møter nøy 19

Parkeringsnormene for ervervsområdene sammen med den alminnelige transportpolitikk. De målsettinger som finnes for transportsektoren bør kunne avleses gjennom parkeringsnormene. Dette betyr at det må settes lave normer dersom kollektivandelen av arbeidsreisene ønskes høy. Dersom en f.eks. ønsker en kollektivandel på ca. 70%, tilsier dette ca. 0,2 plasser pr. sysselsatt til langtidsparkering. (Se forøvrig pkt. 5).

Som utgangspunkt (områdene (2)) er derfor brukt 0,2 plasser pr. sysselsatt for langtidsparkering i ervervsområdene i ytre sone. Dette gjelder all slags ervervsvirksomhet: Kontor, industri, lager etc.

For besøksparkeringen er det vanskeligere å fastsette et normtall. Forslaget for indre sone, som baserte seg på svenske undersøkelser og normer, angir 0,08 plasser pr. sysselsatt. Det er liten grunn til å øke dette normtallet vesentlig, særlig da slike plasser lett vil kunne misbrukes av sysselsatte til langtidsparkering.

Som gjennomsnitt for Oslo gjelder følgende tall for antall m² pr. sysselsatt:

Kontor:	ca. 27	m ²	pr. sysselsatt
Industri:	" 44	" "	"
Lager:	" 60	" "	"

Det er en stigende tendens i antall m² pr. sysselsatt. For ytre sone er det rimelig å vente et høyere tall enn gjennomsnittet for byen.

Med basis i disse vurderinger, og på grunnlag av kollektivtilgjengeligheten slik den er vist i figur 4, ble følgende forslag sendt til uttalelse:

Kontor:

Endret i forslag til vedtak (område (1))

	Område (1)	Område (2)	Område (3)
For sysselsatte:	6 pl/1000 m ²	8 pl/1000 m ²	11 pl/1000 m ²
For besøk:	3 "	4 "	4 "
Tilsammen	9 pl/1000m ²	12 pl/1000 m ²	15 pl/1000 m ²

Eksp. 19 til

SAK NR.

Sak 34

Eksp. 19 til
Industri:Endret i forslag
til vedtak (1))

J. nr.	Sign.	Område (1)	Arkiv:	Område (2)	Møte	Område (3)	19
For sysselsatte		4 pl/1000 m ²		6 pl/1000 m ²		9 pl/1000 m ²	
For besøk:		2 "		3 "		3 "	
Tilsammen		6 pl/1000 m ²		9 pl/1000 m ²		12 pl/1000 m ²	

Lager:Endret i forslag
til vedtak (1))

		Område (1)	Område (2)	Område (3)
For sysselsatte:		3 pl/1000 m ²	4 pl/1000 m ²	6 pl/1000 m ²
For besøk:		1 "	2 "	2 "
Tilsammen		4 pl/1000 m ²	6 pl/1000 m ²	8 pl/1000 m ²

Påfølgende normer for forretninger og andre virksomheter er hentet fra Gøteborg, delvis er de justert noe nedover. Normene skal gjelde for hele ytre sone.

Forretning:

20-50 pl./1000 m² salgsareal.

Denne normen gjelder for kunder og sysselsatte tilsammen. Kundeparkering til butikker er avhengig av butikkens størrelse og type (nærbutikk, varehus, spesialforretning etc.). Høyeste norm velges for typiske lavprisvarehus med stort salgsareal, laveste norm for lokale dagligvareforretninger etc. Forretningsnormen gjelder også bank, post etc.

Andre virksomheter.Endret i forslag til
vedtak

Hotell	50 pl./100 rom
Restaurant etc.	30 " " sittepl.
Kinoer, teatre	20 " " "
Skoler	Må vurderes i hvert tilfelle
Idrettsanlegg	0,15 pl./tilskuerplass
Sykehus	0,5 " /seng

Disse normene må i stor grad anses som veiledende. Særlig må vurderinger gjøres i områder som grenser til indre sone. I tillegg må regnes 0,15 pl./sysselsatt i området (1), 0,20 pl./ansatt i område (2) og 0,30 pl./ansatt i område (3). (Gjelder ikke sykehus).

Eksp. 19 til llo

SAK NR.

Eksp. 19 til

Sak 34

J. nr.

7. KONSEKVENSER
Sign.

Arkiv:

Møte

19

~~Uten en omfattende undersøkelse i marken i form av~~
f.eks. intervjuer av samme type som ble foretatt
ved "Kirkeveiringundersøkelsen" i 1972, er det
vanskelig å si noe eksakt om virkningene av å
gjennomføre nye parkeringsnormer som foreslått. De
gamle normene var videre minimumsnormer, som ikke
ga noen begrensning av bilbruken ved arbeidsreiser.
Ved beregning av antall plasser ble likevel normene
stort sett brukt direkte som de står.

Det kan beregnes hvor mange arbeidsplasser som
ligger i områdene (1), (2) og (3). Dette er inter-
essant fordi det i første rekke er arbeidsreisene
med bil som søkes begrenset (overført til kollektiv-
midler). Antall arbeidsplasser vil ha direkte re-
lasjon til arbeidsreisene til området. De nedenfor
nevnte tall refererer seg til 1972-situasjonen.

Område (1): Ca. 30.000 arb.pl.

Område (2): Ca. 44.000 arb.pl.

Område (3): Ca. 18.000 arb.pl.

Effekten av de nye normene vil først oppnås for fullt
på noe lengre sikt. På kort sikt vil de være med
på å begrense veksten i antall arbeidsreiser med bil.

8. KONKLUSJON. BRUKEN AV NORMENE

Parkeringsnormene skal gi grunnlaget for i hvert
enkelt tilfelle å beregne det nødvendige/tillatte
antall parkeringsplasser. Normtallene skal brukes
hvis ikke spesielle forhold tilsier avvikelser.

Ved beregning av ervervsparkering kan følgende for-
hold tenkes å øke antallet plasser:

- hensynet til bevegelseshemmede
- lange gangavstander til kollektivholdeplassene i
forhold til det som er typisk for sonen
- ervervsvirkomhetenes art og omfang (helkonti-
nuerlig skiftarbeid o.l.)
- lavt antall m² pr. ansatt

Forhold som kan tenkes å virke i retning av å
senke antall plasser, kan være:

- kort gangavstand til kollektivholdeplassene i
forhold til det som er typisk for sonen
- hvorvidt arbeidskraft hovedsakelig skal tas lokalt

Eksp. 19 til 111

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 34

- konsekvenser for nærliggende boligområder, fri-arealer o.l.

- adkomstveiens karakter (skoleveier o.l.).

- planer om bedre kollektivtilgjengelighet i området.

Det vil være naturlig å ta kontakt med parkerings-etaten, som har praktisk erfaring i slike saker, og som derfor vil kunne bidra med ytterligere opplysninger og vurderinger.

9. INNKOMNE MERKNADER TIL PARKERINGSNORM, YTRE SONE

Byplansjefen har bedt om forhåndsuttalelser til normforslaget fra en del etater og firmaer med nær tilknytning til problemet. Disse var

- Programkomitéen for bolig- og miljøpolitikk
- Programkomitéen for samferdsel
- Boligrådmannen
- Sosialrådmannen
- Trafikksjefen
- Veivesenet
- OBOS
- USBL
- Selvaagbygg A/S
- Trafikkpolitiet

./.. Uttalelsene ligger i sin helhet ved saken.

Programkomitéen for bolig- og miljøpolitikk hevder at boligparkeringsnormen bør senkes med 0,2 plasser pr. bolig over hele linjen (nye boliger). Begrunnelsen er at det er vanskelig å unngå at den tilleggsbelastning en "overinvestering" i parkeringsanlegg er, blir pålagt beboerne uansett bilhold. Den samme reduksjon ønskes av OBOS og Selvaag. OBOS hevder at samme norm bør kunne brukes for tett/lav-bebyggelse som for blokker for ikke å vanskeliggjøre planleggingen av slike områder, og for å gjøre den mer konkurranse-dyktig med blokkområder.

Eksp. 19 til 112

SAK NR.

Eksp. 19 til

Sak 34

J. nr.

Selvaag begrunner sitt standpunkt med øyeblikkelig økonomisk besparelse. Arkiv: Muligheten Møte at verdifulle utearealer kan spares. Reservekvoten bør likevel økes tilsvarende (0,2). Vedlagte tabeller viser at i 3 utbygde områder (Rykkinn, Askerlia og Vestli D-nord), er antall plasser som er i bruk meget høyt: Ca. 1,3 i Asker, 1,4 i Bærum og 0,9 på Vestli. Fordelingen er ca. 50/50 blokker/rekkehus i Bærum, ca. 65/35 i Asker og bare blokker på Vestli.

USBL hevder også at normen for nye områder er for høy. Det foreslås derfor at egenparkeringen senkes og reservearealet økes. En fleksibel bruk av de utbygde plassene vil kunne forsvare et lavere tall enn normene tilsier, hevdes det. Videre mener USBL at for eksisterende boligområder vil det kunne gi en tilfeldig og svært skjev parkeringsdekning om en går ut fra dagens befolkningssituasjon og bilhold, og at normtallet bør angi det totale antall plasser som for nye områder. Reservearealet ansettes så i forhold til eksisterende behov innenfor denne rammen.

Det presiseres at det må skaffes finansieringsordninger også for anlegg i eksisterende bebyggelse, og at normene ikke må praktiseres på bekostning av andre arealkrevende funksjoner (uteområder, lekeplasser osv.).

Programkomitéen for samferdsel slutter seg til normene, men med noen kommentarer.

Det hevdes at bilen er et meget viktig fremkomstmiddel ved reiser med sosialt formål (besøk o.l.). Dette må tas hensyn til i normene. Likeledes hevdes det at fellesanleggene, p.g.a. kostnader, planleggingsvansker o.l., antagelig i noen utstrekning må utføres som overfalteparkering. For ervervsparkeringen nevnes at normen for sysselsatte bør fastsettes ut fra antall ansatte, og at normen for forretninger i stor grad må anses som veiledende.

Boligrådmannen sier seg enig i normene slik de er foreslått. Det pekes på at det må skaffes rimelige finansieringsordninger for garasjeanlegg i eksisterende områder, hvis denne normen skal få praktisk betydning. Ved fastsettelsen av ervervsparkering må man søke å være fleksibel, da forholdene varierer sterkt innen de enkelte områder. Forøvrig uttrykkes full prinsipiell støtte.

Sosialrådmannen (v/Terje Røllheim) har over telefonen uttrykt at det viktigste for denne etaten er å fastslå muligheten til å vurdere hvert enkelt prosjekt for seg, slik at normene ikke stiller seg i veien for en fornuftig gjennomføring av boligprosjekter for folk som ofte i meget liten utstrekning disponerer bil. I tillegg er disse ofte uten særlig stor økonomisk evne.

Eksp. 19 til 113

SAK NR.

Eksp. 19 til

Sak 34

J. nr.	Sign.	Arkiv
	Trafikksjefen sier seg enig i prinsippene om at boligparkeringen må dekkes helt ut og at arbeidsreiser i størst mulig grad bør foregå kollektivt. Bortsett fra et ønske om oppdeling av normer for mindre leiligheter er trafikksjefen enig i boligparkeringsnormene.	

Om ervervsparkeringsnormer ytres det tvil hva angår en kollektivandel på 70% for områdene (2). Det pekes på at bare en mindre del av disse områdene kan nås av 70% av Oslos befolkning innen de 40 minuttene. Ut fra dette hevder trafikksjefen at beregningen av parkeringsnormen for områdene (2) bør baseres på 60% kollektivandel, mens det i områdene (1) bør brukes 80% og i områdene (3) 40%. Dette vil gi 1 plass mindre pr. 1.000 m² for områdene (1) (alle typer arbeidsplasser), 2 plasser mer for kontor i områdene (2) og 4 plasser mer for kontor i områdene (3), iflg. trafikksjefen.

Det opplyses videre at bygningsrådet har vedtatt en egen norm for bilverksteder. Det skal anlegges 5 oppstillingsplasser for hver reparasjonsplass. Dette kommer i tillegg til industrinormen, og er innarbeidet i det foreliggende forslag. Videre bør det ikke gjøres forskjell på kinoer, teatre etc. og restauranter. Det bør anordnes 30 plasser pr. 100 sitteplasser for alle disse kategorier.

Veivesenet har forståelse for en parkeringspolitikk som går ut på å begrense bilbruken. Men det bør også aksepteres at de fleste familier nå har bil, og at det blir mer og mer vanlig med 2-bilsfamilier. Parkeringen av disse bilene må vekk fra veier og gater. Man må også ha et rimelig krav på å kunne benytte bilen i arbeid og fritid, dersom det er vanskelig å gi et rimelig kollektivtilbud. Den optimale fordeling kollektiv/individuell transport er ca. 80/20. Veivesenet finner det vanskelig å kommentere de normtall som er foreslått for ulike virksomheter, men ber om at det tas rimelig hensyn til de fordeler bilen i svært mange tilfeller har både praktisk og økonomisk, spesielt til **fritidsbruk**. Videre bør det reguleres et reserveareal også ved andre virksomheter enn bolig.

Trafikkpolitiet finner det vanskelig å vurdere normtallene, men mener det prinsippielt heller bør settes for høye enn for lave tall, da det er lettere å redusere enn å øke antall plasser senere. Det savnes videre normer for "park-and-ride"-plasser og utfartsparkering.

Eksp. 19 til 114

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 34

10. BYPLANSJEFENS KOMMENTARER TIL INNKOMNE
MERKNADER

Programkomitéen for bolig- og miljøpolitikk, OBOS, USBL og Selvaagbygg A/S hevder at boligparkeringsnormene er for høye.

Hensikten med den relativt høye normen som er foreslått, er å møte det behov som finnes i dag, pluss det som vil oppstå i en nær fremtid. Selv om den høye økningstakten i bilholdet som er observert de siste årene ser ut til å være over, vil antall biler pr. leilighet fortsatt stige. Det vil etter byplansjefens oppfatning være riktig å møte denne økningen allerede med en gang. Størrelsen av denne ekstradekningen kan selvsagt diskuteres. For nye blokkområder er den satt til ca. 0,1 i forhold til dagens situasjon. Å bygge bare 0,8 pl./leil. som egenparkerings kan bli for lite etter kort tid, da det allerede i dag er ca. 0,8 biler/leil. i nyere borettslag (blokkområder). OBOS hevder at det er realistisk å bruke samme norm for alle kategorier boligområder. (1,2 pl./leil., tilsvarende store blokkleil.). Tellingene har hittil vist at det er forskjell i bilhold i blokkleilighet og i rekkehus/atriumshus ("tett-lav"-bebyggelse). Konsekvensen av dette bør etter byplansjefens oppfatning komme til uttrykk gjennom parkeringsnormene.

USBL og Selvaagbygg hevder begge at det av økonomiske og arealmessige grunner bør bygges færre plasser enn normforslaget tilsier. Byplansjefen vil hevde at den økonomiske gevinst vil falle bort og gå over til en betydelig ekstraavgift dersom det blir behov for ytterligere plasser på et senere tidspunkt. De tabeller Selvaagbygg A/S legger frem viser også at en kan komme opp i meget høyt bilhold pr. leilighet, selv i blokkområder.

Normen er likevel ikke til hinder for å bygge ut etter et lavere tall. Det viktigste fra et byplanmessig synspunkt er å få avsatt tilstrekkelige arealer. Det er presisert at individuelle vurderinger skal finne sted. Både lavere og høyere tall enn normtallene kan derfor tenkes. USBL's ønske om en fleksibel bruk kan derfor ivaretas, selv om normen blir vedtatt som foreslått. Om de eksisterende boligområdene vil byplansjefen hevde at når området som betraktes er stort nok (en enklave) vil det tall en kommer frem til være ganske korrekt.

Til programkomitéen for samferdsel's syn på muligheten for å bruke bilen til besøksreiser kan bemerkes, at ifølge svenske undersøkelser er den foreslåtte norm for besøksplasser tilstrekkelig, selv for "toppbelastning" i forbindelse med høytider etc.

Eksp. 19 til 115

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 34

Byplansjefens er enig i boligrådmannens anmerkning om finansieringsordninger. Sosialrådmannens ønske om individuell behandling er etter forutsetningene ivare tatt i normforslaget.

Om trafikksjefens merknader vil byplansjefen bemerke:

De tall som er fremkommet i byplansjefens forslag, bygger på en kollektivandel på 70% for arbeidsreiser til områdene(2). Dersom 10% av reisene foretas til fots eller pr. sykkel, betyr dette at det kan anlegges 0,2 plasser pr. ansatt. Tilsvarende er 0,15 pl./ans. og 0,3 pl./ans. brukt for områdene(1) henholdsvis (3). Dette tilsvarener omtrent 75% og 60% kollektivtransport til de samme områdene.

Til sammenligning kan nevnes at en av forutsetningene for beregningen av veisystemet i Søndre Nordstrand var en gjennomsnittlig kollektivprosent på 50 ved arbeidsreiser til dette området.

En står her ved et valg: Enten å legge seg på en lav kollektivprosent med tilsvarende høy parkeringsdekning, eller bygge opp om målsettingen om størst mulig kollektivprosent ved arbeidsreiser ved hjelp av en parkeringspolitikk. Det bør her nevnes at Nærtrafikk-komiteéns krav om max 45 min. reisetid gjelder sentrumsrettede reiser. En noe lengre reisetid bør kunne aksepteres til ytterområdene.

Byplansjefen vil hevde at en bør beholde den forholdsvis restriktive normen for områdene (2) og (3). For områdene (1) gir 0,15 pl./ans.(som foreslått i normen) 5,5 pl./1.000 ans. for kontor, 3,4 for industri og 2,5 for lager.

Trafikksjefen foreslår henholdsvis 5, 3 og 2 plasser, normforslaget altså 6, 4 og 3.

Ut fra samme begrunnelse som for (2) og (3) er forslag til vedtak i samsvar med trafikksjefens for områdene (1).

Norm for bilverksteder og kinoer er tatt med i henhold til bemerkningen.

Veivesenets syn på bilhold og bilbruk til arbeidsreiser er etter byplansjefens oppfatning ivare tatt i forslaget til vedtak. Å lage normer for utfartsparkering er å drive dette arbeidet alt for langt. Reservearealer til parkering ved ervervsvirksomheter anses som lite ønskelig, da det kan være lett å ta i bruk slike arealer med en gang.

Eksp.19.....til.....116.....

SAK NR.

Eksp.19.....til.....

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 34

Trafikkkpolitiets merknader går på tvers av merknadene fra OBOS, USBL og Selvaag. Det er viktig å finne det rette skjæringspunkt mellom ønsket om rimeligst mulig boliger og hensynet til en fremtidig situasjon. Normer for "park-and-ride"-plasser finner byplansjefen det unaturlig å ta opp i disse normene, da dette er en annen type problem.

Eksp. 19 til 117

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 34

11. FORSLAG TIL VEDTAK

På grunnlag av ovenstående vil byplansjefen fremme slikt

forslag til vedtak:

PARKERINGSNORMER FOR OSLO YTRE SONE
(PLANLEGGINGSNORMER)

1. AVGRENSNING

Med ytre sone forstås her området innenfor Oslo's byggeområde, avgrenset av skoggrensen, minus bydelene 1-29, etter standard soneinndeling.

2. BOLIGPARKERING

Normene gjelder hele ytre sone.

2.1 Eksisterende boligområder.

Rekkehus, atriumshus, småhus etc.:

Egenparkering: Eksisterende antall biler/leilighet
+ 0,1
Besøksparkering: 0,2 pl./leil.
Reserve: 0,2 " "

Tilsammen: Eksisterende antall biler/leilighet +0,5

Reservearealet må, når bygningsrådet finner det nødvendig, kunne bygges ut og knyttes til fellesanlegget. ~~Bilplassene må ikke føre til økonomisk belastning for leietakere som ikke disponerer bil.~~

Leiligheter (alle størrelser):

Egenparkering: Eksisterende antall biler/leilighet
+ 0,1
Besøksparkering: 0,1 pl./leil.
Reserve: 0,2 " "

Tilsammen: Eksisterende antall biler/leilighet + 0,4

Reservearealet må, når bygningsrådet finner det nødvendig, kunne bygges ut og knyttes til fellesanlegget. ~~Bilplassene må ikke føre til økonomisk belastning for leietakere som ikke disponerer bil.~~

Eksp. 19 til 118

SAK NR.

Eksp. 19 til

Sak 34

J. nr.

Trygdeboliger etc.:

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Som en rettledning kan 0,2 pl./leil. (inkl. besøkparkering) brukes.

2.2 Nye boligområder.

Villaer, småhus med parkering på egen grunn:

2 plasser pr. bolig, inkl. besøk.

Rekkehus, atriumshus, småhus etc. med felles parkeringsanlegg:

Egenparkering:	1,1	plasser	pr.	bolig
Besøkparkering:	0,2	"	"	"
Reserve:	0,2	"	"	"

Tilsammen	1,5	plasser	pr.	bolig
-----------	-----	---------	-----	-------

hvorav 1,3 plasser bygges/anlegges samtidig med leiligheten. Reservearealet må, når bygningsrådet finner det nødvendig, kunne bygges ut og knyttes til fellesanlegget. ~~Bilplassene må ikke føre til økonomisk belastning for leietakere som ikke disponerer bil.~~

Leiligheter: 3 rom og kjøkken og større

Egenparkering:	0,9	plasser	pr.	leilighet
Besøkparkering:	0,1	"	"	"
Reserve:	0,2	"	"	"

Tilsammen	1,2	plasser	pr.	leilighet
-----------	-----	---------	-----	-----------

hvorav 1,0 plasser bygges/anlegges samtidig med leilighetene. Reservearealet må, når bygningsrådet finner det nødvendig, kunne bygges ut og knyttes til fellesanlegget. ~~Bilplassene må ikke føre til økonomisk belastning for leietakere som ikke disponerer bil.~~

Leiligheter (2 rom og mindre):

Egenparkering:	0,6	plasser	pr.	leilighet
Besøkparkering:	0,1	"	"	"
Reserve:	0,2	"	"	"

Tilsammen:	0,9	plasser	pr.	leilighet
------------	-----	---------	-----	-----------

hvorav 0,7 plasser bygges/anlegges samtidig med leilighetene. Reservearealet må, når bygningsrådet finner det nødvendig, kunne bygges ut og knyttes til fellesanlegget. ~~Bilplassene må ikke føre til økonomisk belastning for leietakere som ikke disponerer bil.~~

Eksp. 19 til 119

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 34

Trygdeboliger etc.:

Må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Som en rettledning kan 0,2 plasser pr. enhet (inkl. besøksplasser) brukes. ~~Bilplassene må ikke føre til økonomisk belastning for leietakere som ikke disponerer bil.~~

3. ERVERVSPARKERING

Det henvises til kart merket Oslo byplankontor 6/12-1974, der ytre sone deles i 3 typer områder etter en beregnet kollektivtilgjengelighet i 1980. Områdene betegnes (1), (2) og (3). Utgangspunktet for beregning av antall bilplasser bør være antall ansatte i virksomheten. Der dette ikke er mulig, kan normen for antall plasser pr. 1000 m² ervervsareal benyttes.

Område (1): For ansatte: 0,15 pl./ansatt

Område (2): For ansatte: 0,2 pl./ansatt

Område (3): For ansatte: 0,3 pl./ansatt

For besøksparkering se nedenstående tabell.

Regnet pr. 1000 m² ervervsareal er normene:

Kontor:

	Område (1)	Område (2)	Område (3)
For ansatte:	5 pl/1000 m ²	8 pl/1000 m ²	11 pl/1000 m ²
For besøk:	3 "	4 "	4 "
Tilsammen	8 pl/1000m ²	12 pl/1000 m ²	15 pl/1000 m ²

Industri:

	Område (1)	Område (2)	Område (3)
For ansatte:	3 pl/1000 m ²	6 pl/1000 m ²	9 pl/1000 m ²
For besøk:	2 "	3 "	3 "
Tilsammen	5 pl/1000 m ²	9 pl/1000 m ²	12 pl/1000 m ²

Lager:

	Område (1)	Område (2)	Område (3)
For ansatte:	2 pl/1000 m ²	4 pl/1000 m ²	6 pl/1000 m ²
For besøk:	1 "	2 "	2 "
Tilsammen	3 pl/1000 m ²	6 pl/1000 m ²	8 pl/1000 m ²

Eksp. 19 til 1192		SAK NR.															
Eksp. 19 til		SAK NR.															
J. nr.	Sign. 19 til	Arkiv:	Møte 19														
Eksp. 19 til		Møte 19															
J. nr.	Sign. 19 til	Arkiv: 20-50 plasser	Møte 1000 m ² 19														
Forretning: Ansatte og kunder: ervervsareal. Andre virksomheter: <table border="0"> <tr> <td>Hotell</td> <td>50 plasser pr. 100 rom</td> </tr> <tr> <td>Restaurant o.l.</td> <td>30 plasser pr. 100 sitteplasser</td> </tr> <tr> <td>Kinoer, teatre</td> <td>20 plasser pr. 100 sitteplasser</td> </tr> <tr> <td>Skoler</td> <td>Vurderes i hvert enkelt tilfelle</td> </tr> <tr> <td>Idrettsanlegg</td> <td>0,2 plasser pr. tilskuerplass</td> </tr> <tr> <td>Sykehus</td> <td>0,5 plasser pr. seng</td> </tr> <tr> <td>Bilverksteder</td> <td>5 plasser pr. reparasjonsplass</td> </tr> </table> I tillegg beregnes for de ansatte 0,15 pl./ansatt i område (1), 0,20 pl./ansatt i område (2) og 0,30 pl./ansatt i område (3). 5 Normene for forretning og andre virksomheter gjelder hele ytre sone. Av- og pålessingsplasser og eventuell nødvendig beredskapsparkering må, for alle kategorier virksomheter, vurderes i hvert enkelt tilfelle. 4. BRUKEN AV NORMENE Parkeringsnormene skal gi grunnlaget for i hvert enkelt tilfelle å beregne det nødvendige/tillatte antall parkeringsplasser. Normtallene skal brukes hvis ikke spesielle forhold tilsier avvikelser. Vedtak: Med 7 mot 2 stemmer ble forslag til vedtak vedtatt med den endring at i pkt. 2 Boligparkering (2.1 og 2.2) skal setning sålydende: "Bilplassene må ikke føre til økonomisk belastning for leietakere som ikke disponerer bil". tas ut. Flertall: Villy Jacobsen, Gullikstad, Bjørnseth, Behncke, Mestad og Odd Hansen. Mindretall: Gynt Krag og Mette Sjølie etter at Mette Sjølies forslag sålydende: "Bygningsrådet viser til enstemmig vedtak i Programkomiteen for Bolig-Miljøpolitikk hva angår forslag til parkeringsnormer for boliger i Oslo Ytre Sone og ber om at byplankontorets forslag omarbeides i samsvar med dette, "falt med 5 mot: 3 stemmer: Flertall: Bjørnseth, Gullikstad, Behncke, Mestad og Odd Hansen. Mindretall: Villy Jacobsen, Gynt Krag og Mette Sjølie.				Hotell	50 plasser pr. 100 rom	Restaurant o.l.	30 plasser pr. 100 sitteplasser	Kinoer, teatre	20 plasser pr. 100 sitteplasser	Skoler	Vurderes i hvert enkelt tilfelle	Idrettsanlegg	0,2 plasser pr. tilskuerplass	Sykehus	0,5 plasser pr. seng	Bilverksteder	5 plasser pr. reparasjonsplass
Hotell	50 plasser pr. 100 rom																
Restaurant o.l.	30 plasser pr. 100 sitteplasser																
Kinoer, teatre	20 plasser pr. 100 sitteplasser																
Skoler	Vurderes i hvert enkelt tilfelle																
Idrettsanlegg	0,2 plasser pr. tilskuerplass																
Sykehus	0,5 plasser pr. seng																
Bilverksteder	5 plasser pr. reparasjonsplass																

Eksp. 19 til 51

SAK NR. 135/75

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv: 510,11
Byplanvedtekter

Møte 9. april 1975

Sak 16
9/4-1975

Saksbehandler: avd.ing. II Øyvind Klevstrand
ØK/RS

PARKERINGSNORMER I SENTRUM OG INDRE SONE.

Saken ble lagt frem for bygningsrådet i møte 19.3.75, sak 35. Det ble gjort følgende enstemmige vedtak:

"Sakens behandling utsettes til 9/4-75."

Idet det vises til saksfremstilling til møtet 19.3.75 fremmes nedenstående forslag til vedtak.
Forslagets innhold er uendret, men det er gjort en mindre redaksjonell endring av punktinnstillingen.

Vedtatt med slik stemmefordeling:

Pkt. 2.2.1. siste avsnitt, siste perioden og

" 3.2.1. siste periode, ble sløyfet med
7 mot 2 stemmer.

(Flertall: V.Jacobsen, Gullikstad, Bjørnseth, Behncke, Mestad, Odd Hansen og Thorshaug.

Mindretall: Mauseth og Gynt Krag som stemte for innstillingen.)

Pkt. 3.3. ble vedtatt som innstillingen
med 6 mot 3 stemmer.

(Flertall: V.Jacobsen, Gullikstad, Mestad, Mauseth, Gynt Krag og Thorshaug.

Mindretall: Bjørnseth, Behncke, Odd Hansen stemte for Hansens forslag om å sløyfe 1. avsnitt.)

Pkt. 3.2.3. ble vedtatt som innstillingen med
7 mot 2 stemmer.

(Flertall: V.Jacobsen, Gullikstad, Bjørnseth, Behncke, Mestad, Odd Hansen og Thorshaug.

Mindretall: Mauseth og Gynt Krag som stemte for Mauseths forslag, sålydende:

"Parkeringsnormene for indre sone ved oppføring av nye boliger blir tilsvarende normene for sentrum. Det tillates oppført et antall parkeringsplasser pr. leilighet som samsvarer med det biltall som ellers er vanlig i strøket pluss 0,1."

De øvrige punkter ble enstemmig vedtatt.

Eksp. _____ 19 _____ til _____ 52 _____

SAK NR.

Eksp. _____ 19 _____ til _____

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 16

Forslag til vedtak:

Under henvisning til byplansjefens redegjørelse vedtar bygningsrådet at følgende punkter 1-4 legges til grunn for avgjørelsen vedr. parkeringsdekning i Oslo sentrum og indre sone.

1. DEFINISJONER

Korttidsparkering: Parkering til og med 3 timer.

Langtidsparkering: Parkering mer enn 3 timer.

Boligparkering: Parkering knyttet til egen bolig.

Besøksparkering: Parkering i forbindelse med besøk til bolig eller ervervsvirksomhet. Fortrinnsvis korttidsparkering.

Ervervsparkering: Parkering knyttet til drift av ervervsvirksomhet. Fortrinnsvis korttidsparkering.

Beredskapsparkering: Henstillingsplasser for kjøretøyer til mer sporadisk bruk, men som er nødvendige for virksomhetenes funksjon. (Lang- og korttidsparkering).

Eksisterende antall

biler pr. leilighet: Forholdet mellom antall biler som hører hjemme i et område (f.eks. en enklave i gatebruksplanen) og antall boliger (leiligheter) i det samme området.

2. PARKERINGSNORMER FOR SENTRUM (PLANLEGGINGSNORMER)

2.1. Avgrensning

Med sentrum menes her et område avgrenset av følgende gater:

Nylandsveien - Brugata - Storgata - Bernt Ankers gate - Møllergata - Hammersborg torg - Grubbegata - Henrik Ibsens gate - Teatergata - Kristian Augusts gate - Fredriks gate - Ruseløkkveien - Havnebassenget.

Eksp. 19. til
53

SAK NR.

Eksp. 19. til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 16

2.2. Boligparkering

2.2.1 Generelt

Plassene bør henlegges til fellesanlegg. Hvis forholdene (størrelse, økonomi, lokalisering) tilsier det, kan plassene anordnes på egen grunn.

Bygningsrådet avgjør dette i hvert enkelt tilfelle. Det anmodes ikke egne plasser for besøk. Krav til opparbeiding av biloppstillingsplasser må ikke føre til økonomisk belastning for beboere som ikke disponerer bil.

2.2.2 Leiligheter.

Eksisterende antall biler pr. leilighet + 0,1.

2.2.3 Spesialboliger (trygdeboliger o.l.).

Må vurderes i hvert enkelt tilfelle, men som en rettledning kan 0,2 plasser pr. leilighet brukes. Denne normen kan også brukes ved andre spesielle kategoriboliger.

2.3 Ervervsparkering

Det skal ikke etableres langtidsplasser for ansatte i sentrumsvirksomheter.

Det skal som hovedregel ikke etableres reserverte besøksplasser til de enkelte ervervsvirksomheter. Alle fremtidige etableringer av plasser for besøks-parkering (korttidsplasser) skal i størst mulig grad henlegges til fellesanlegg utenfor gategrunn og være under kommunal kontroll. Slike anlegg kan bygges såfremt det samlede tilbud av korttidsplasser i sentrum ikke overstiger ca. 6.000. Ved bygging av parkeringsanlegg skal et tilsvarende antall plasser på gategrunn falle bort.

Anleggene skal primært lokaliseres i sentrumsranden med tilfredsstillende tilknytninger til hovedvegnettet samt fordeles slik at hele sentrum får et mest mulig ensartet parkeringstilbud.

Nødvendige antall av- og påleingsplasser + eventuell beredskapsparkering skal etableres på egen grunn. Behovet for slike plasser avgjøres av bygningsrådet i hvert enkelt tilfelle.

Eksp. 19 til 54

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 16

3. PARKERINGSNORMER FOR INDRE SONE (PLANLEGGINGS-NORMER)

3.1. Avgrensning

Med indre sone menes bydelene 1-29 minus det om-
rådet som i forrige avsnitt er definert som sentrum.

3.2. Boligparkering

3.2.1 Generelt

Parkering for nye boliger skal fortrinnsvis lokali-
seres på egen grunn. Hvor dette ikke er mulig
eller ønskelig av byplanmessige årsaker (kfr. gate-
bruksplan og soneplan) skal plassene henlegges til
fellesanlegg. Bygningsrådet avgjør dette for hvert
enkelt tilfelle. Besøksparkering (0,1 pl./leil.)
kan anordnes utenom fellesanlegget (parkometre el.l.).
Krav til opparbeiding av biloppstillingsplasser må
ikke føre til økonomisk belastning for leietakere
som ikke disponerer bil. 7

3.2.2 Rehabiliterte og eksisterende boliger.

Eksisterende antall biler pr. leilighet + 0,1.

3.2.3 Nye boliger:

2 rom og mindre: 0,5 (0,3-0,6)plasser pr. leilighet
inkl. reserve.

3 rom og større: 0,8 (0,7-0,9)plasser pr. leilighet
inkl. reserve.

3.2.4 Spesialboliger (trygdeboliger etc.)

Må vurderes i hvert enkelt tilfelle, men som en rett-
ledning kan 0,2 plasser pr. leilighet (inklusive be-
søk) brukes. Denne normen kan også brukes ved andre
spesielle kategoriboliger.

3.3 Ervervsparkering

Prinsipielt bør det ikke tillates langtidsplasser
for de ansatte. Har imidlertid virksomhetene spesielt
dårlig kontakt med de kollektive transportmidler,
kan bygningsrådet tillate et begrenset antall.

For besøksparkering brukes primært 0,08 plasser
pr. ansatt for industri, lager og kontor.

Eksp. 19 til 55

SAK NR.

Eksp. 19 til

J. nr.

Sign.

Arkiv:

Møte

19

Sak 16

Eventuelt for

lager: 1 plass/1.000 kvm.
industri: 2 " " "
kontor: 3 " " "

For besøk til butikker som betjener nærliggende boligområder:

20 plasser/1.000 kvm. salgsareal.

For andre typer butikker må behovet for besøks-
plasser vurderes spesielt i hvert enkelt tilfelle.

For en del andre ervervsgrupper kreves følgende
plassantall for besøk:

Ervervs-
gruppe

Antall
besøks-
plasser

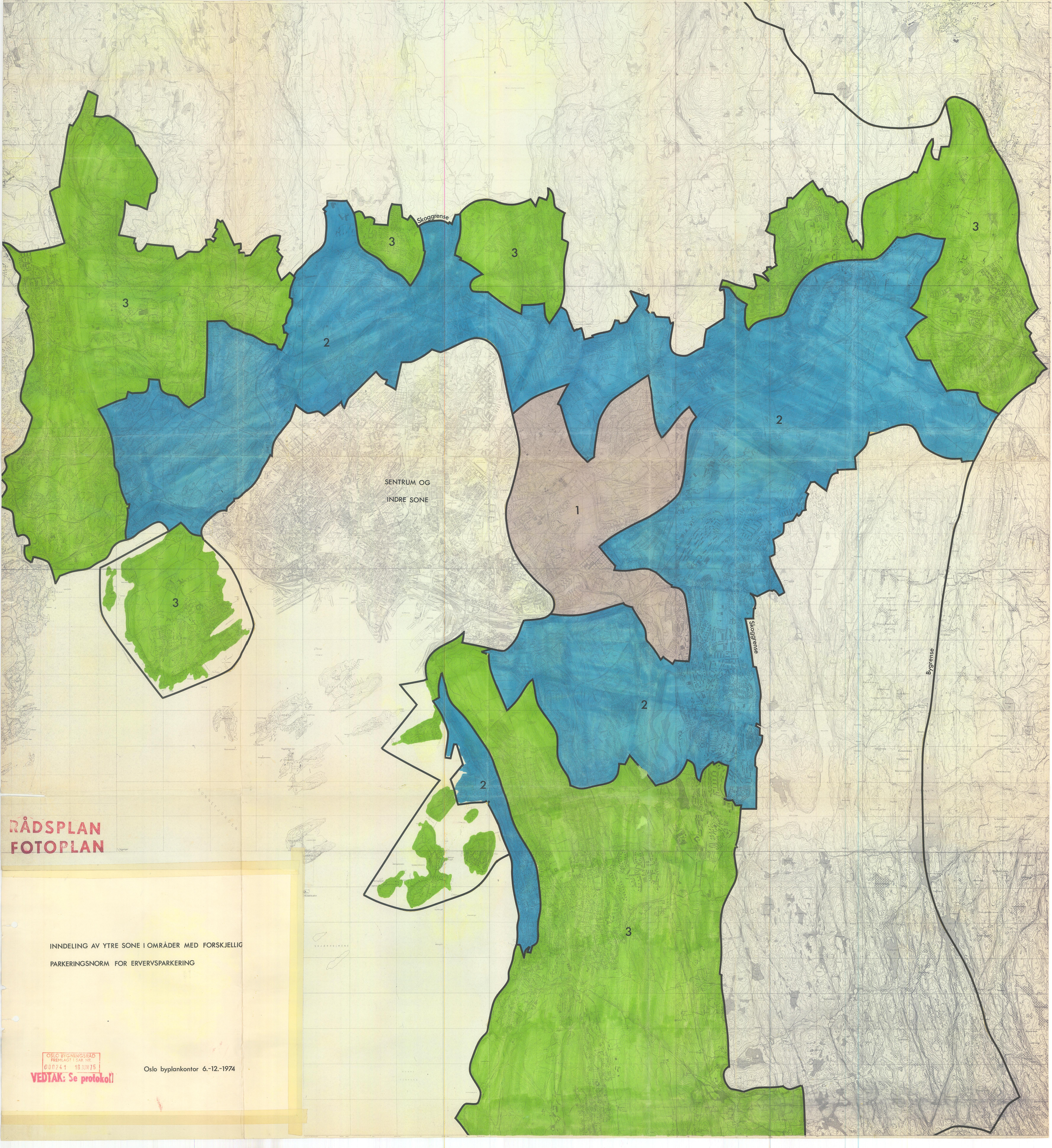
Hotell	33x)	plass pr. 100 rom
Restaurant	14	" " 100 sitteplasser
Kino	11	" " 100 sitteplasser
Skoler	Må vurderes i hvert enkelt tilfelle	
Sykehus	20	plass pr. 100 senger

x) Hotellgjester regnes som besøkende.

Nødvendige antall av- og pålessingsplasser + eventuelt beredskapsparkeringsplasser skal etableres på egen grunn. Behovet for slike plasser avgjøres av bygningsrådet i hvert enkelt tilfelle.

4. BRUKEN AV NORMENE

Parkeringsnormene skal gi grunnlag for å beregne det nødvendige/tillatte antall parkeringsplasser, og normtallene skal derfor anvendes hvis ikke spesielle forhold tilsier avvikelser. I vurderingene, hvor parkeringsetaten vil kunne være til hjelp, tas blant annet hensyn til boligkompleksets lokalisering og størrelse og boligens standard (pris, størrelse).



RÅDSPLAN FOTOPLAN

INDELING AV YTRE SONE I OMRÅDER MED FORSKJELLIG
PARKERINGSNORM FOR ERVERVSPARKERING

OSLO BYGNINGSRÅD
PREMLAGT I SAK NR
000741 18 JUN 75
VEDTAK: Se protokoll

Oslo byplankontor 6.-12.-1974

VEDTAK I FORMANNSKAPET 21.6.1982**OSLO KOMMUNE - BYPLANKONTORET**
INFORMERER

1. Forslag til veiledende boligparkeringsnormer (midt-sidene) legges til grunn for bilplassdekning i bolig-områder.
2. En bedring av parkeringsforholdene i indre by er et helt vesentlig ledd i byfornyelsesarbeidet og en betingelse for å gjenskape indre by som et miljømessig forsvarlig boligområde. Dersom de økonomiske rammebetingelsene for utbygging av boligparkeringsplasser ikke bedres, vil en tape et av de viktigste elementer i byfornyelsen. Et ledd i bedringen av miljøforholdene i bydelen kan være gjennomføring av en ordning med avgiftsbelagt soneparkering. Det vil også være nødvendig med bedre finansieringsmuligheter for garasjeering både i nybygg og ved boligutbedring, noe som krever økt innsats og bedre betingelser fra statlige kredittinstitusjoners side.
3. Besøksparkering skal vanligvis ikke avgiftsbelegges. I områder hvor besøksparkeringsplassene brukes til beboerparkering tas det opp til vurdering om det er nødvendig med avgiftsbelagt besøksparkering for å få flyttet beboerparkeringen til garasjeanlegg.
4. Bydelsutvalgene deltar i utformingen av de lokale parkeringsplaner og ved registrering av ledige arealer i bydelene.

HAR DU SPØRSMÅL, EVENTUELT ØNSKER YTTERLIGERE
OPPLYSNINGER (UTREDNING M.M.), TA KONTAKT MED:

OSLO BYPLANKONTOR

TRONDHEIMSVEIEN 5

OSLO 1

TLF. 11 50 60 (ETTER 13.9.1982: 68 30 40)

veiledende

BOLIGPARKERINGSNORMER



Formannskapet har vedtatt nye veiledende normer for boligparkering i Oslo. Normen beskriver hvilke krav til parkeringsdekning som stilles av bygningsmyndighetene.

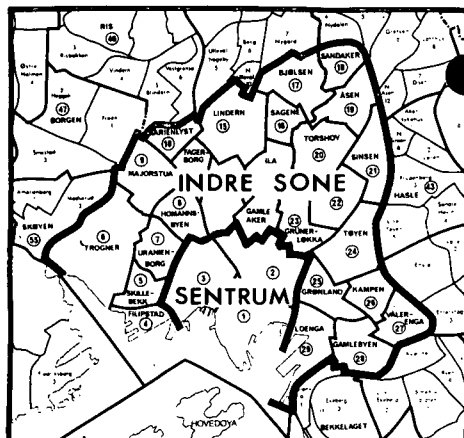
Kravene til bilplasser som øker med leilighetsstørrelsen og avstanden til sentrum, er delt i en byggenorm som kreves realisert ved utbyggingen og en reserve for fremtidige behov.

BOLIGPARKERINGSNORMER FOR OSLO

SENTRUM OG INDRE SONE ^(A)			
BOLIG- TYPE	NORM	NYBYGG	OMRÅDER UNDERLAGT BYFORNYELSESPROGRAM
			Minimumsdekn. i P-plan i utb. progr. Reserve som anvises plass
Leiligheter, 3 roms og større		0.6 (B) (0.8)	0.4 (B) (C) (0.5) 0.15
Leiligheter, 2 roms og mindre		0.4 (B) (0.6)	0.3 (B) (C) 0.1
Trygdeboliger etc.		Vurderes	

Bokstavindeksene viser til teksten nedenfor.

- A) Normalt brukes laveste verdi. Verdier opp i mot høyeste tall (i parentes) brukes ved stor andel 4 roms leiligheter eller ved leiligheter som f.eks på grunn av høy standard eller andre forhold må antas å ha høyere biltetthet enn gjennomsnittet for sentrum og indre sone.
- B) Besøksparkering 0,07 - 0,10 bilplass pr leilighet forutsettes innpasset på gategrunn.
- C) Summen av bilplasser pr leilighet beregnet til boligparkering av plasser på gategrunn, i fellesanlegg og garasjeanlegg i nye boligbygg. I prinsippet skal all egenparkering i området underlagt byfornyelsesprogram dekkes utenfor gategrunn.



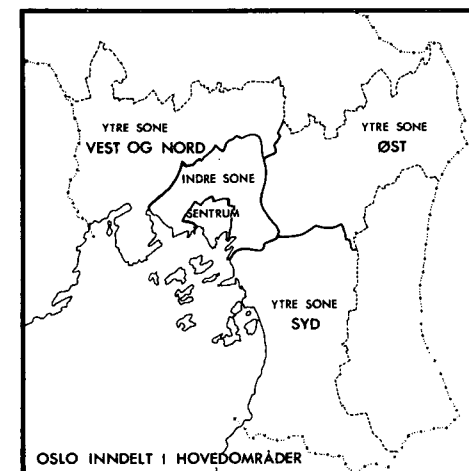
YTRE SONE ^(D)					
BOLIG- TYPE	NORM	PLANLEGGINGSNORM			RESERVE SOM ANVISES PLASS
		I alt	Til beboere	Til besøk	
Villa, småhus med egen garasjering		2.0	2.0		
Småhus med felles garasjering, små blokker	1.5 (1.7)	1.3 (1.5)	0.2	1,1(1,3) + 0.2 til besøk	0.2
Leiligheter (E), 4 roms (5 roms) og større	1.3 (1.5)	1.1 (1.3)	0.1 (F)	1.0 (1.2) + 0.1 til besøk	0.2
Leiligheter, (E) 3 roms	1.1 (1.3)	1.0 (1.2)	0.1 (F)	0.8 (1.0) + 0.1 til besøk	0.2
Leiligheter, 2 roms og mindre	0.8 (1.1)	0.7 (1.0)	0.1 (F)	0.5 (0.7) + 0.1 til besøk	0.2
Trygdeboliger etc.		Vurderes			

Bokstavindeksene viser til teksten nedenfor.

- D) Normalt brukes laveste verdi. Verdier opp i mot høyeste tall (i parentes) brukes ved leiligheter som f.eks på grunn av høy standard eller andre forhold antas å ha høyere biltetthet enn gjennomsnittet i ytre sone.
- E) Dersom fordelingen mellom 3 og 4 roms leiligheter er uklar, brukes 4 roms normen for alle boliger større enn 2 rom.
- F) Opp mot 0,2 besøks plasser når det ikke er over 100 boliger som har felles garasjering (eventuelt 0,3 ved få enheter).

Besøksplassene anbefales normalt ikke avgiftsbelagt.

All parkering forutsettes skje utenfor gategrunn.



PARKERINGSNORMER FOR NÆRINGSVIRKSOMHETER OG OFFENTLIGE FORMÅL

VEDTATT AV FORMANNSKAPET 02.02.83

*Revisjon sept., 1985

FORMÅL

Normens formål er at den skal bidra til en byplanmessig akseptabel parkeringsdekning i forbindelse med nybygging, ombygging og bruksendring.

Normen er veiledende og bygningsrådet kan etter skjønnsmessig vurdering legge til grunn både et større og mindre antall bilplasser enn det normen angir.

BRUK

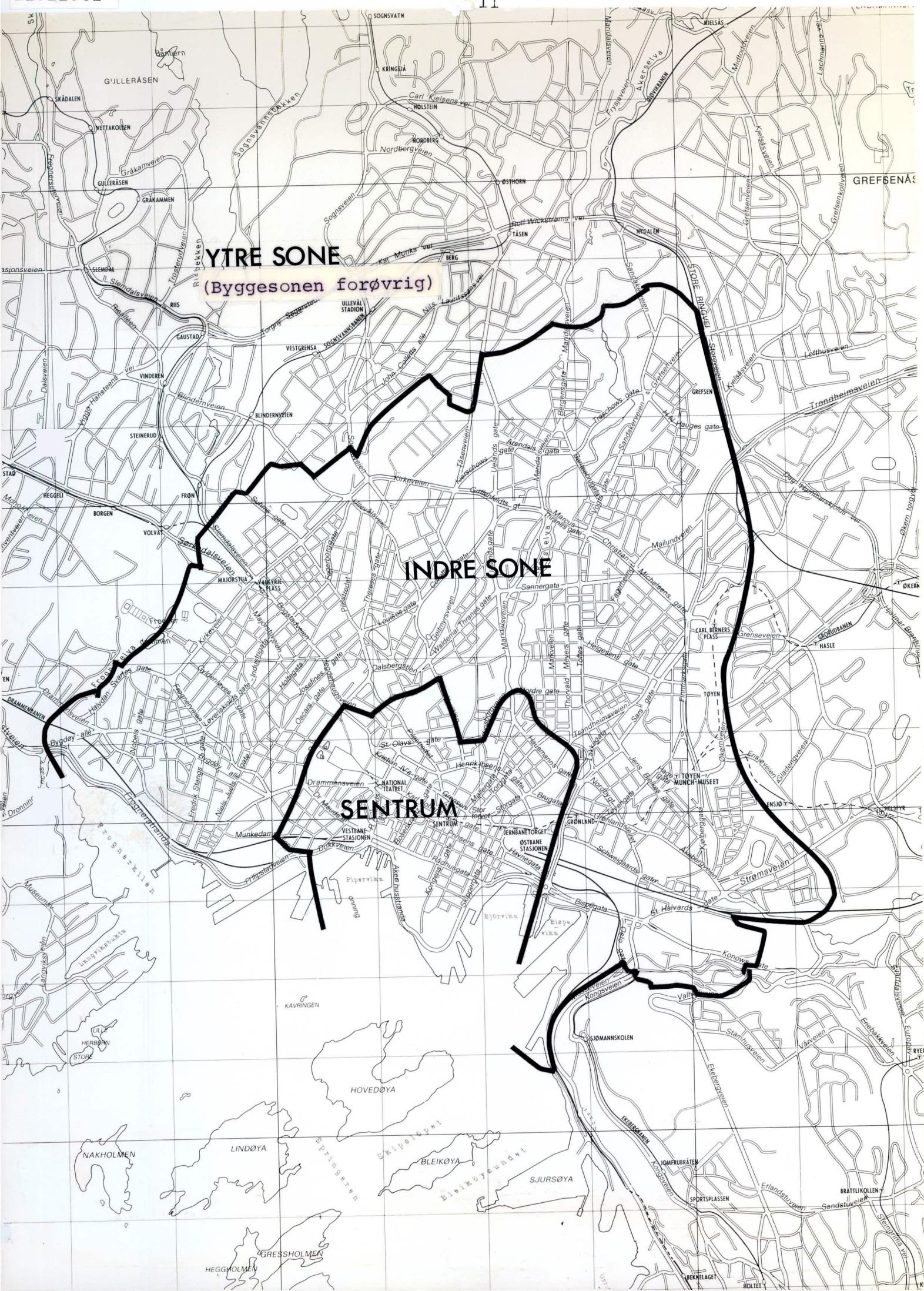
Normen skal primært være et arbeidsredskap når kravet til antall biloppstillingsplasser fastsettes i reguleringsplan.

Ved byggeanmeldelse skal bilplasser, av- og pålessingsplasser og inn- og utkjøringsforhold angis på plantegning(er). Antall plasser beregnes med utgangspunkt i bruttoareal (BTA) (i henhold til NS 3940 pkt A3). Antall plasser skal spesifiseres mht. parkeringsformål.

*Formannskapet vedtok 16.01.85 at frikjøpsordningen for for manglende parkeringsplasser skulle bortfalle.

Kravet til antall bilplasser skal beregnes ut i fra tabellen på s. III. Skal bygget/byggene inneholde flere virksomhetstyper, f.eks. lager, kontor og boliger (se egne boligparkeringsnormer) skal antall plasser beregnes for de ulike virksomhetstypene og summeres.

For en gitt virksomhetstype er kravet til antall plasser angitt med utgangspunkt i forskjellige enheter (1000 m², 10 ansatte m.v.) avhengig av parkeringsformålet. Antall plasser for en gitt virksomhetstype skal beregnes med utgangspunkt i de ulike enhetene og summeres.



PARKERINGSNORMER FOR NÆRINGSVIRKSOMHETER OG OFFENTLIGE FORMÅL
Rev. okt. 1982

VIRKSOMHET /	OMRÅDE	HELE BYEN	SENTRUM	INDRE SONE		YTRE SONE		RESERVE- NORM
	BYGGENORM /RESERVE- NORM	BYGGE- NORM	BYGGE- NORM	BYGGENORM		BYGGENORM		
	PARKER- INGSFOR- MÅL	VARE- MOTTAK (V) SERVICE- PARK. (S)	BERED- SKAPS- PARK.	BESØKS- PARKER- ING	BERED- SKAPS- PARK.	P FOR ANSATTE M.M	BESØKS- PARKER- ING M.M	
	antall plasser pr.:							
FORRETNING								
Detaljhandel, bank, post o.l.	1000m ²	V , S	1-3	10-20	1-3	5-10	10-20	1-5
Handelssenter	1000m ²	V , S	1-3	15-30	1-3	5-10	15-30	5-10
INDUSTRI, VERKSTED	1000m ²	V , S	1-2	1-3 (4)	1-2	3-6 (8)	3-6 (9)	1-5
bilverksted	rep.plass	-	-	3	-	1	4	0
LAGER	1000m ²	V , S	0-1	1-2	0-1	2-6	1-2	1-2
KONTOR	1000m ²	V , S	1-4	1-5 (6)	1-4	5-11 (15)	3-4 (6)	1-5
HOTELL	10 rom	V , S	0-1	2-4	0-1	-	4-6 (8)	1
	10 ans.	-	-	-	-	1-3	-	0
RESTAURANT	10 sitte- plasser	V	0	1-2	0	-	2-4	0
	10 ans.	-	0	-	0	1-3	-	0
BENSINSTASJON								
servicerettet	stasjon	-	0	4-8	0	-	min.10	0
	10 ans.	-	0	-	0	1-3	-	0
bare tanking	stasjon	-	0	2-4	0	0	min.5	0
	10 ans.	-	0	-	0	1-3	-	0
GATEKJØKKEN	virksomh.	-	0	2-4	0	-	min.6	0
	10 ans.	-	0	-	0	1-3	-	0
UNDERVISNING								
barneskole/barnehage	10 ans.	-	0	2-4	0	1-3	2-3	1-2
videregående skole	10 elever	-	0	-	0	0-1	-	0
	over 18 år	-	0	-	0	1-3	2-3	1-2
	10 ans.	-	0	1-3	0	1-3	2-3	1-2
KINO, TEATER	10 sitte- plasser	-	0	1-2	0	-	1-3	0
	10 ans.	-	0	-	0	1-3	-	1-2
IDRETTSANLEGG	10 til- skuerpl.	-	0	1-2	0	-	1-3	0
	10 ans.	-	0	-	0	1-2	-	0
SYKEHUS, SYKEHJEM	10 senger	V , S	0-1	1-2 (3)	0-1	1-3	1-3 (5)	1-2
KIRKE	10 sitte- plasser	-		1-2 (3)		2-5		1-2

V - Krav om varemottak på egen grunn tilpasset byggets behov
(se forøvrig trafikksjefens retningslinjer for utforming
av varemottak på egen grunn)
S - Krav om én serviceparkeringsplass pr. bygg
(se definisjon av serviceparkeringsplass på s.17)

Spesielt i indre sone bør normen kunne fravikes og kravet reduseres vesentlig
når tilfredstillende parkeringsforhold kan ordnes på gategrunn.

Varemottak (V)

Normen tilsier at det skal kreves plass(er) for av- og pålessing på egen grunn for virksomheter som i tabellen er merket med (V). Det gjelder i hele byen. Varemottaket bør utformes i henhold til gjeldende retningslinjer utarbeidet av trafikksjefen (se bilag 3)

Serviceparkering (S)

I sentrum og indre sone tilsier normen at det skal kreves én serviceparkeringsplass på egen grunn for bygg til følgende virksomheter: Forretning, industri, verksted, lager, kontor, sykehus, sykehjem og hotell.

Beredskaps- og serviceparkeringsbehovet i ytre sone er inkludert i normen for "ansatte m.m." og "besøk m.m."

Parkering for bevegelseshemmede

I sentrum og dels indre sone forutsetter normene at parkering for bevegelseshemmede må løses på gategrunn. I indre sone bør 5 - 10% av besøksparkeringsplassene lokaliseres og utformes for bevegelseshemmede. I ytre sone bør 5 - 10% av plassene til ansatte og besøk utformes og lokaliseres for bevegelseshemmede. Disse plassene skal kunne tas i bruk av bevegelseshemmede ved behov og det forutsettes at administrasjonen og de funksjonshemmedes organisasjoner følger dette opp i praksis.

Vurderingskriterier

Parkeringsnormen er angitt med en nedre og øvre grense. Det eksakte kravet til antall bilplasser bør fastsettes med utgangspunkt i følgende vurderingskriterier:

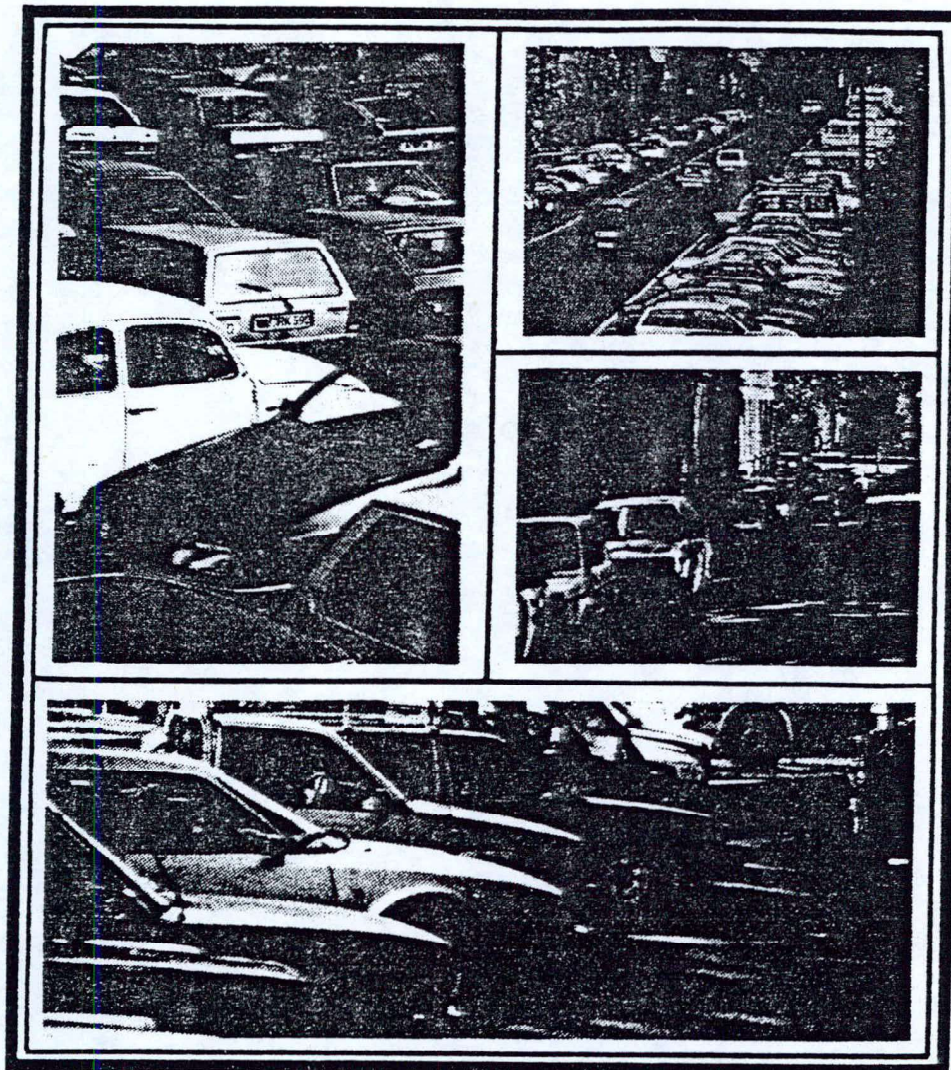
- * KOLLEKTIVTILGJENGELIGHETEN
- * AREALSITUASJONEN LOKALT
- * MULIGHETEN FOR SAMBRUK (FLERBRUK AV PARKERINGSAREALET)
- * DEN VEDTATTE PARKERINGSPOLITIKKEN FOR OMRÅDET
- * NÅR VIRKSOMHETEN ER SPESIELT BILAVHENGIG, ELLER SKAPER SPESIELT MYE TRAFIKK, KAN NORMTALLENE I PARENTES BRUKES

Definisjoner

- * LANGTIDSPARKERING: Parkering for ansatte, dvs. parkering mer enn 3 timer.
- * KORTTIDSPARKERING: Parkering for besøkende, dvs. parkering mindre enn 3 timer.
- * AV- OG PÅLESSING: Stans for levering og henting av varer ved virksomheten.
- * BEREDSKAPS PARKERING: Beredskapsparkering omfatter parkering av biler som virksomheten er avhengig av i den daglige driften. Beredskapsparkering skjer når bilen parkeres i påvente av oppdrag.
- * SERVICEPARKERING: Serviceparkering er hensetting av kjøretøy som disponeres - som materiell- og verktøyvogner under utførelse av viktige men mindre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid.
- * BYGGENORM: Kravet til parkeringsplasser som skal settes av når det regulerte byggeformålet etableres.
- * RESERVENORM: Krav til reserveareal som kan disponeres til parkeringsplasser dersom behovet for plasser senere vil øke.
- * FRIKJØPSORDNINGEN: Muligheten byggherren og bygningsrådet har til å inngå en avtale om at byggherren kan betale inn et visst beløp for hver parkeringsplass som ikke etableres på egen grunn.

Parkeringsnormer for Oslo

Bilag 1



OSLO BYPLANKONTOR

005744 21 SEP. 90

BIL. NR. 56

August 1989

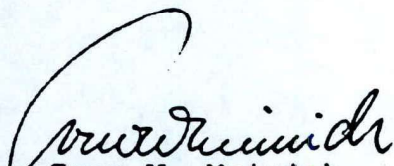
FORORD

Oslos parkeringsnormer presenteres her samlet. Dermed erstattes de to tidligere heftene "Boligparkeringsnormer" og "Parkeringsnormer for næringsvirksomhet og offentlige formål".

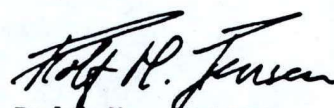
Boligparkeringen i Oslo er vurdert på nytt og normene endret ved byrådsvedtak av 05. juni 1989. De erstatter tidligere boligparkeringsnormer vedtatt av Formannskapet 21.06.82.

Normene for næringsparkering - vedtatt av Formannskapet 02.02.83 og revidert 16.01.85 - er uendret. Det nye for disse er at de nå presenteres i samme hefte som boligparkeringsnormene.

Bakgrunnstoff om boligparkering finnes i to publikasjoner fra Oslo byplankontor, i en kortversjon "Parkeringsnormer for Oslo. Boligparkering. Februar 1989" og i mer utdypende i, "Arbeidsrapport. Boligparkering. Januar 1989".



Sven W. Meinich
byplansjef



Rolf H. Jensen
avdelingssjef
Byutviklingsavdelingen

INNHold

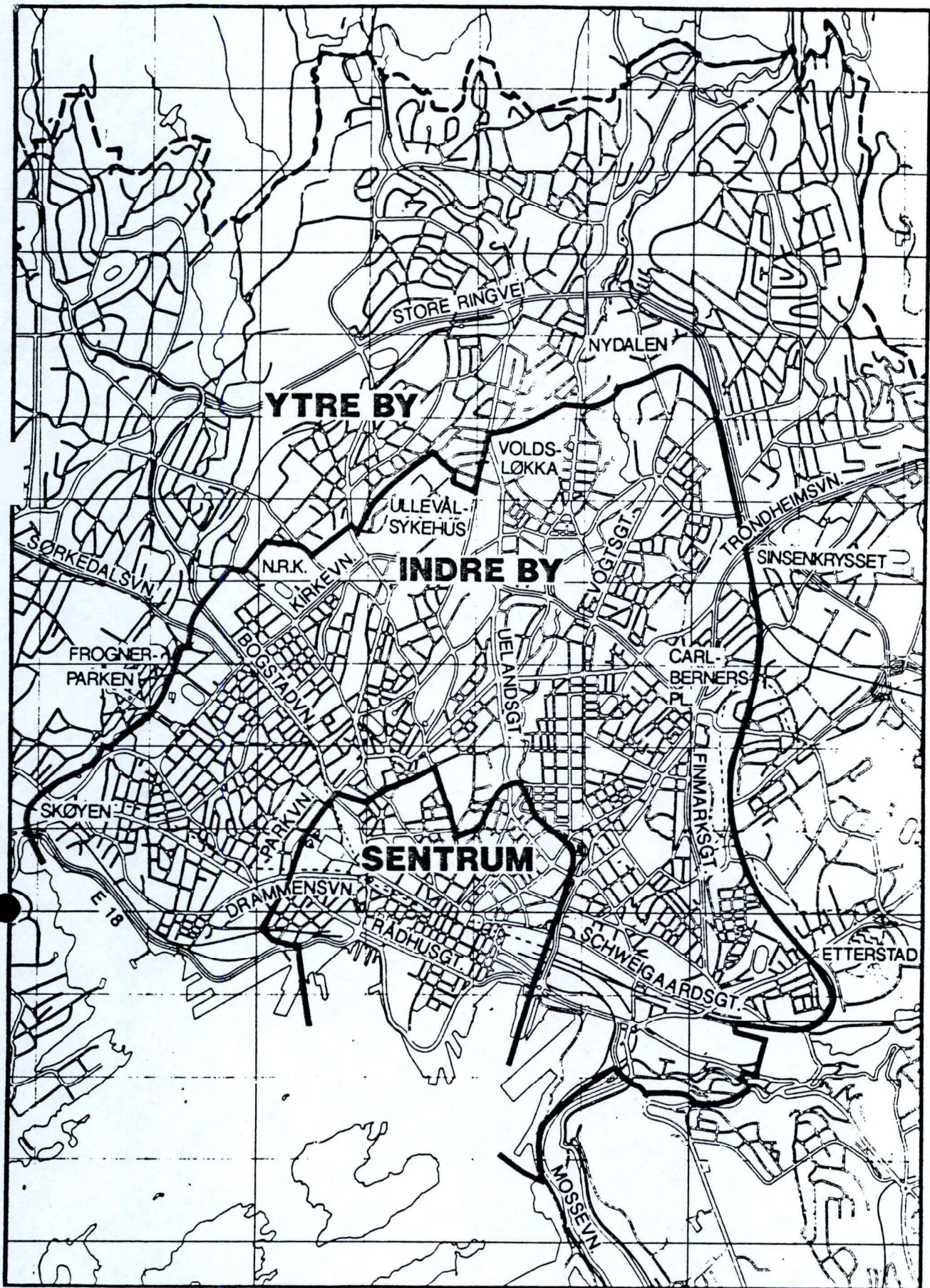
FORORD	1
INNHold	2
INNLEDNING	2
OVERSIKTSKART MED SONEINNDELING	3
1. PARKERINGSNORMER FOR BOLIG	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Boligparkeringsnorm	6
1.3 Oversiktstabell	9
2. PARKERINGSNORMER FOR NÆRING OG OFFENTLIGE FORMÅL	10
3. DEFINISJONER	13

INNLEDNING

Parkeringsnormer skal bidra til at forsvarlig antall parkeringsplasser etableres ved nybygging, ombygging eller bruksendring. Normene forsøker å ivareta både hensyn til den enkelte virksomhets behov, og hensyn til hva som er byplanmessig akseptabelt. Normene er veiledende for vurdering av antall parkeringsplasser i det enkelte prosjekt eller det aktuelle planområde. Så snart en reguleringsplan er stadfestet, er imidlertid vedtatt parkeringsdekning bindende.

3

Oversiktskart med soneinndeling



1. Parkeringsnormer for bolig

1.1 Bakgrunn for normene

HVA ER PARKERINGSNORMER?

Parkeringsnormene for bolig angir hvor mange parkeringsplasser som er nødvendig for å dekke parkeringsetterspørselen ved ulike boligtyper. Etterspørselen vil variere noe innefor den enkelte boligtype, avhengig av standard på bolig og område i byen. Normene er derfor veiledende, og betraktes som minimumsverdier.

GRUNNLAGET FOR NORMENE

Boligparkeringsnormene baserer seg på den grunnforutsetning at behovet for parkering tilknyttet boligen skal dekkes. Det betyr: 1 parkeringsplass pr. bil tilhørende boligen. I tillegg kommer besøkparkering. Normene dekker parkering av biler som disponeres av den bosatte, også når bilen ikke er registrert i vedkommendes navn, slik som firmabiler, leasing- og leiebiler. Det betyr at biler registrert som varebiler og som normalt parkeres ved boligen er medregnet. Normene omfatter ikke parkering av lastebiler, campingvogner ol.

NOEN UTVIKLINGSTREKK

Den økonomiske utviklingen, prisnivå, privat forbruk m.m. gir rammer for utviklingen. Her er det kun sett på tre faktorer som er særlig viktig for etterspørselen etter boligparkering; antall registrerte biler, befolkning og antall boliger. Antall registrerte biler økte kraftig på 80-tallet fram til 1986 (fig.1). I 1987/88 stoppet veksten. Befolkningen var i samme periode tilnærmet konstant, mens antall boliger økte. Antall biler pr. bolig økte også (fig. 2), mest i indre by.

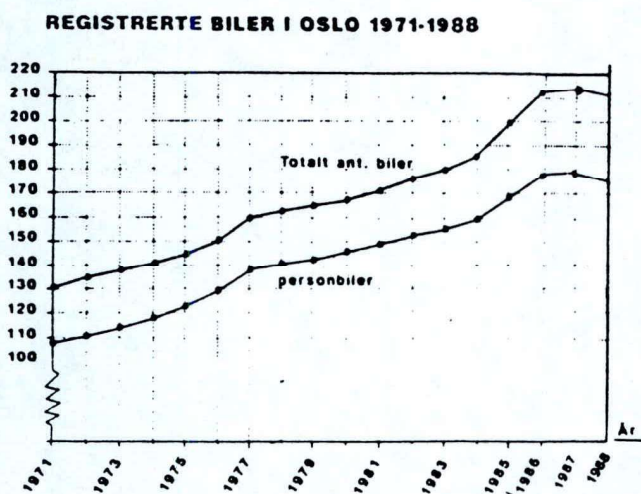


Fig. 1 Antall biler
1971-1988
Kilde:
Vegdirektoratet

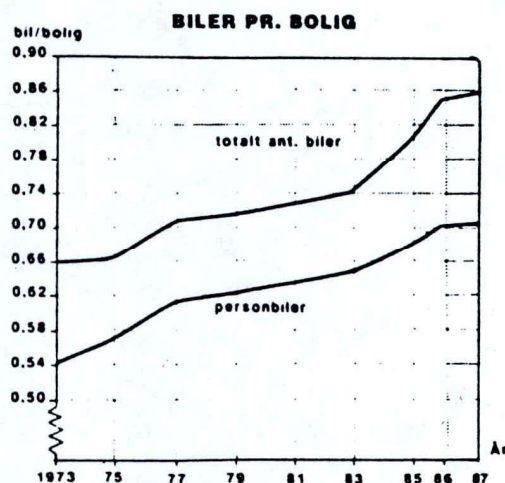


Fig. 2 Antall biler pr. bolig
1973-87.

FREMTIDIG UTVIKLING

Boligparkeringsnormene baserer seg på TØI's prognose for bilutviklingen i Oslo, alternativt for middels vekst. Det innebærer en gjennomsnittlig vekst på 2,2% pr. år fra 1986 til årtusenskiftet eller 33% vekst fram til år 2000. Til sammenligning regner Gøteborg med 15% vekst i samme tidsrom (fig. 3).

Ved beregning av fremtidig parkeringsetterspørsel antas bilbruken, dvs. hvor mye den enkelte bil brukes, å være som i dag.

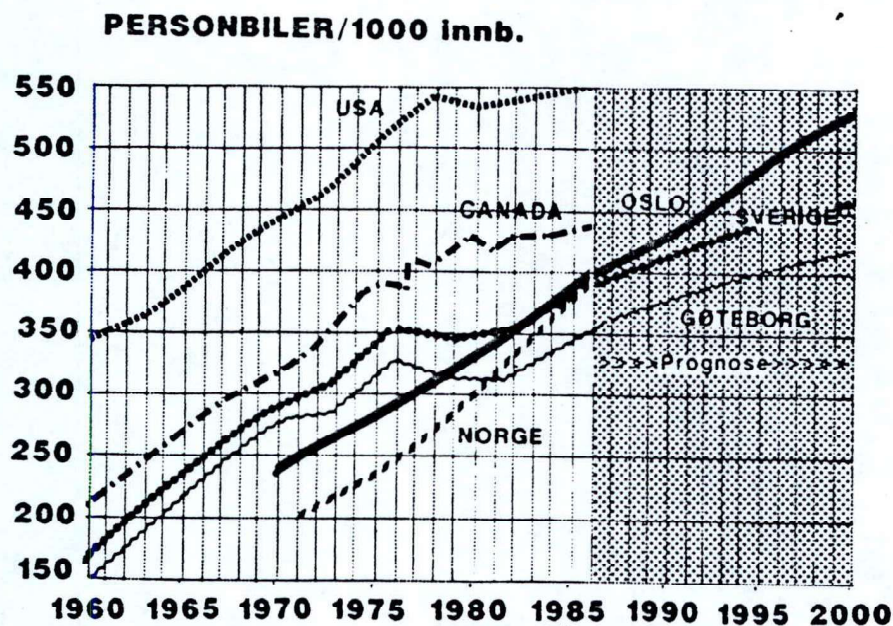


Fig 3 Bilutvikling for Norge, Sverige, USA og Canada og prognose for Oslo, Gøteborg og Sverige (Kilde: Parkeringsnormer for Gøteborg og Vegdirektoratet).

1.2 Boligparkeringsnormer

Boligparkeringsnormene ble vedtatt av Byrådet 5. juni 1989. De deles i to grupper.

1. Byggenorm, som tilsvare parkeringsetterspørsel ved byggets ferdigstillelse.
2. Planleggingsnorm, som tilsvare byggenormen pluss en reserve for å dekke en fremtidig økning i parkeringsbehovet.

Byggenormens antall parkeringsplasser skal etableres samtdig med byggets oppførelse. Reserven behøver ikke bygges ut før behovet for mer parkering kommer. Reserven skal være lett utbyggbar.

Siden parkeringsetterspørselen er ulik i indre og ytre by er parkeringsnormene forskjellige i disse delene av byen. Avgrensningen mellom områdene er vist på side 3.

For områder nær denne grensen kan det gis en skjønnsmessig vurdering om normene for indre eller ytre by skal legges til grunn ved vurderingen av parkeringsbehovet.

Tabell 1. SMÅHUS (enebolig, tomannsbolig, rekkehus)

	BYGGE- NORM	RESERVE	PLANLEG- GINGS- NORM
<u>Parkering på egen tomt</u>	P-plass/ leilighet		
Parkering for beboere	2.00	ikke tillegg	3.00
Parkering for gjester	1.00		
SUM	3.00		
<u>Felles parkering indre by</u>			
Parkering for beboere	1,2	tillegg	1.7
Parkering for gjester	0.2		
SUM	1.4		
<u>Felles parkering ytre by</u>			
Parkering for beboere	1.4	i tillegg	1.9
Parkering for gjester	0.2		
SUM	1.6		

Kommentarer til småhusnormene:

For parkering på egen tomt kreves to opparbeidede plasser. Som gjesteplass godtas parkering foran garasje eller på egen snuplass. Det er ikke satt krav til reserve.

Kravet til 1 gjesteplass pr. bolig ved parkering på egen tomt bortfaller når atkomstveien er dimensjonert for parkering, eller ved bygging av felles gjesteparkering med minst 4 plasser. Krav om 0,25 plasser pr. bolig legges til grunn for felles gjesteparkering.

For eventuelle hybelleiligheter økes normen med 1,0 pr. hybelleilighet ved parkering på egen tomt og 0,7 pr. hybelleilighet ved parkering i fellesanlegg.

Ved mindre felles parkeringsanlegg må parkeringsbehovet vurderes spesielt. Antall plasser for beboere kan eventuelt heves til normen for parkering på egen tomt, som er 2,0 pr. leilighet.

Tabell 2. FLERFAMILIEHUS (blokk, terrassehus, punkthus o.l.)

	BYGGENORM	RESERVE	PLANLEGGINGSNORM
<u>Indre by</u>	P-plasser/ leilighet		
Parkering for beboere	0.9	Ikke	
Parkering for besøkende	<u>på gata</u>	tillegg	
SUM	<u>0.9</u>		<u>0.9</u>
<u>Ytre by</u>			
Parkering for beboere	1.0		
Parkering for besøkende	<u>0.1</u>	tillegg	
SUM	<u>1.1</u>	<u>0.2</u>	<u>1.3</u>

Kommentarer til flerfamiliehusnormene:

Disse normtallene gjelder for 3 roms leiligheter. For 1 og 2 roms leiligheter reduseres verdien med 0,2 og for 4 roms leiligheter og større, økes normen med 0,1. Leiligheter med spesielt høy standard gis et tillegg på opp til 0,2.

Parkeringskravet må ikke løses fullt ut i det enkelte prosjekt, men kan dekkes av plasser utenfor prosjektet. Det er en forutsetning at disse plassene er bygd eller er under bygging, og at det manglende antall parkeringsplasser er sikret med tinglyst avtale, før kravet til dekning av all parkering på egen tomt bortfaller.

Ved boligbygging i indre by på tidligere ubebygde mark eller ved større boligprosjekter på tomter tidligere brukt til annet formål, (f.eks. industri, næring) må parkeringsbehovet vurderes særskilt. Blir utbyggingsmønsteret av en slik karakter at besøksparkering og forventet fremtidig behov (reserve) ikke kan dekkes på gategrunn, må dette løses innen det enkelte prosjekt. Ved store prosjekt kan p-normene for ytre by legges til grunn.

ELDREBOLIGER

Det er ikke angitt særskilte normer for eldreboliger. Normene for den øvrige bebyggelse brukes som utgangspunkt for vurdering av behovet. Utviklingen peker mot et stadig høyere bilhold blant eldre, et bilhold som nærmer seg bilholdet for den voksne befolkning forøvrig. Til sammenligning er normen for eldreboliger 75% av verdien for øvrig bebyggelse i Göteborgs parkeringsnormer.

OMRÅDER UNDERLAGT BYFORNYELSESPROGRAMMET

For områder underlagt byfornyelsesprogrammet fra 1977/78, beholdes gjeldende parkeringsnormer (tabell 3). Den setter krav til dekning av parkering for beboere på egen grunn. Besøksparkering forutsettes dekket på gategrunn.

Tabell 3. Normer for områder underlagt byfornyelsesprogrammet fra 1977/78. Tallet i parentes benyttes ved stor andel 4 roms leiligheter. Besøksparkering på gategrunn.

Boligtype	Minimumsdekning i parkeringsplan i utbedringsprogram	"Lett" utbyggbar reserve som anvises plass	Planleggings-norm
3 rom og større	0,4 (0,5)	0,15	0,55 (0,65)
2 rom og mindre	0,3	0,1	0,4
Eldreboliger	Vurderes		

GENERELLE FORHOLD

Generelt gjelder for større nybygging/ombygging i indre by at utbygger kan pålegges å lage parkerings/trafikkanalyser for å sikre at nødvendig bakgrunnsmateriale er skaffet til veie, slik at riktig valg av P-dekning kan tas.

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner er det viktig å planlegge parkeringsdekningen i forhold til fremtidig eierstruktur, slik at den enkelte enhet/eiendom har tilstrekkelig parkeringsdekning. Blir f.eks et område delt inn i flere borettslag etter utbygging, må det sørges for at hvert borettslag har tilstrekkelig parkeringsdekning på egen grunn.

Ved felles parkeringsanlegg skal plassene satt av til besøk være ureserverte. Der normen legger opp til mer enn 1 plass pr. bolig for beboere, kan ikke mer enn 1 plass pr bolig være reservert.

1.3 Oversiktstabell boligparkeringsnormer

	INDRE BY					YTRE BY				
	BYGGENORM			PLANLEGGINGSNORM		BYGGENORM			PLANLEGGINGSNORM	
	beboere	besøk	SUM	reserve	SUM	beboere	besøk	SUM	reserve	SUM
Småhus egen parkering	2.0 **	1.0	3,0	-	3.0	2.0	1.0	3.0	-	3.0
Småhus felles parkering	1.2 **	0.2	1,4	0.3	1,7	1.4	0.2	1.6	0.3	1.9
Leiligheter 4 rom og større	1.0	*	1.0	*	*	1.1	0.1	1.2	0.2	1.4
Leiligheter 3 rom	0.9	*	0.9	*	*	1.0	0.1	1.1	0.2	1.3
Leiligheter 2 rom og mindre	0.7	*	0.7	*	*	0.8	0.1	0.9	0.2	1.1

* Ved utbygging på tidligere ubebygd mark og ved større nybygging/ombyggingsprosjekter må behovet for besøksparkering/reserveareal vurderes særskilt.

** Ikke spesifisert i 1980-normene.

2. Parkeringsnormer for nærings - virksomheter og offentlig formål

Parkeringsnormene for næringsvirksomhet og offentlige formål ble vedtatt av Formannskapet 02.02.83. I 1985 ble normene revidert og Formannskapet vedtok (16.01) at frikjøpsordningen for manglende parkeringsplasser skulle bortfalle.

FORMÅL

Normens formål er å bidra til en byplanmessig akseptabel parkeringsdekning i forbindelse med nybygging, ombygging og bruksendring.

Normen er veiledende og bygningsrådet kan etter skjønnsmessig vurdering legge til grunn både et større og mindre antall bilplasser enn det normen angir.

BRUK

Normen skal primært være et arbeidsredskap når kravet til antall biloppstillingsplasser fastsettes i reguleringsplan.

Ved byggeanmeldelse skal bilplasser, av- og pålessingsplasser og inn- og utkjøringsforhold angis på plantegning(er). Antall plasser beregnes med utgangspunkt i bruttoareal (BTA) (i henhold til NS 3940 pkt A3). Antall plasser skal spesifiseres mht. parkeringsformål.

Kravet til antall bilplasser skal beregnes ut i fra tabell 3 på neste side. Skal bygget/byggene inneholde flere virksomhetstyper, f.eks. lager, kontor og boliger (se boligparkeringsnormer kap. 1.2) skal antall plasser beregnes for de ulike virksomhetstypene og summeres.

Varemottak (V)

Normen tilsier at det skal kreves plass(er) for av- og pålesing på egen grunn for virksomheter som i tabellen er merket med (V). Det gjelder i hele byen. Varemottaket bør utformes i henhold til gjeldende retningslinjer utarbeidet av trafikk-sjefen.

Serviceparkering (S)

I sentrum og indre by tilsier normen at det skal kreves en serviceparkeringsplass på egen grunn for bygg til følgende virksomheter: Forretning, industri, verksted, lager, kontor, sykehus, sykehjem og hotell.

Beredskap- og serviceparkeringsbehovet i ytre by er inkludert i normen for "ansatte m.m. og "besøk m.m."

Parkeringsnormer for næringsvirksomheter og offentlige formål

VIRKSOMHET	PARKER- INGSFOR- MÅL	HELE BYEN	SENTRUM	INDRE BY		YTRE BY		RESERVE- NORM
		BYGGE- NORM	BYGGE- NORM	BYGGENORM	BYGGENORM	BYGGENORM	BYGGENORM	
		VARE- MOTTAK(V) SERVICE- PARK.(S)	BERED- SKAPS- PARK.	BESØKS- PARKER- ING	BERED- SKAPS- PARK.	P FOR ANSATTE M.M	BESØKS- PARKER- ING M.M.	
FORRETNING	Antall plasser pr.:							
Detailhandel, bank, post o.l.	1000m ²	V, S	1-3	10-20	1-3	5-10	10-20	1-5
Handelssenter	1000m ²	V, S	1-3	15-30	1-3	5-10	15-30	5-10
INDUSTRI, VERKSTED	1000m ²	V, S	1-2	1- 3(4)	1-2	3- 6(8)	3- 6(9)	1-5
bilverksted	rep.plass	-	-	3	-	1	4	0
LAGER	1000m ²	V, S	0-1	1-2	0-1	2-6	1-2	1-2
KONTOR	1000m ²	V, S	1-4	1-5(6)	1-4	5-11(15)	3-4(6)	1-5
HOTELL	10 rom 10 ans	V, S -	0-1 -	2-4 -	0-1 -	- 1-3	4-6(8) -	1 0
RESTAURANT	10 sitte- plasser 10 ans.	V -	0 0	1-2 -	0 0	- 1-3	2-4 -	0 0
BENSINSTASJON servicerettet	stasjon 10 ans.	- -	0 0	4-8 -	0 0	- 1-3	min.10 -	0 0
bare tanking	stasjon 10 ans.	- -	0 0	2-4 -	0 0	0 1-3	min. 5 -	0 0
GATEKJØKKEN	virksomh. 10 ans.	- -	0 0	2-4 -	0 0	- 1-3	min. 6 -	0 0
UNDERVISNING barneskole/ barnehage	10 ans.	-	0	2-4	0	1-3	2-3	1-2
videregående skole	10 elever over 18 år 10 ans.	- -	0 0	- 1-3	0 0	0-1 1-3	- 2-3	0 1-2
KINO, TEATER	10 sitte- plasser 10 ans.	- -	0 0	1-2 -	0 0	- 1-3	1-3 -	0 1-2
IDRETTSANLEGG	10 til- skuerpl 10 ans.	- -	0 0	1-2 -	0 0	- 1-2	1-3 -	0 0
SYKEHUS, SYKEHJEM	10 senger	V, S	0-1	1-2(3)	0-1	1-3	1-3(5)	1-2
KIRKE	10 sitte- plasser	-		1-2(3)		2-5		1-2

V - Krav om varemottak på egen grunn tilpasset byggets behov
(se forøvrig trafikksjefens retningslinjer for utforming
av varemottak på egen grunn)

S - Krav om én serviceparkeringsplass pr. bygg
(se definisjon av serviceparkeringsplass i kap.3)

Spesielt i indre sone bør normen kunne fravikes og kravet reduseres vesentlig
når tilfredsstillende parkeringsforhold kan ordnes på gategrunn.

Parkering for bevegelseshemmede

I sentrum og dels i indre by forutsetter normene at parkering for bevegelseshemmede må løses på gategrunn. I indre by bør 5-10% av besøkparkeringsplassene lokaliseres og utformes for bevegelseshemmede. I ytre by bør 5-10% av plassene til ansatte og besøk utformes og lokaliseres for bevegelseshemmede. Disse plassene skal kunne tas i bruk av bevegelseshemmede ved behov og det forutsettes at administrasjonen og de funksjonshemmedes organisasjoner følger dette opp i praksis.

Vurderingskriterier

Parkeringsnormen er angitt med en nedre og øvre grense. Det eksakte kravet til antall bilplasser bør fastsettes med utgangspunkt i følgende vurderingskriterier:

- * Kollektivtilgjengeligheten
- * Arealsituasjonen lokalt
- * Muligheten for sambruk (flerbruk av parkeringsarealet)
- * Den vedtatte parkeringspolitikken for området
- * Når virksomheten er spesielt bilavhengig, eller skaper spesielt mye trafikk, kan normtallene i parentes brukes.

3. Definisjoner

- * LANGTIDSPARKERING: Parkering for ansatte, dvs. parkering mer enn 3 timer.
- * KORTTIDSPARKERING: Parkering for besøkende, dvs. parkering mindre enn 3 timer.
- * AV- OG PÅLESSING: Stans for levering og henting av varer ved virksomheten.
- * BEREDSKAPS PARKERING: Beredskapsparkering omfatter parkering av biler som virksomheten er avhengig av i den daglige driften. Beredskapsparkering skjer når bilen parkeres i påvente av oppdrag.
- * SERVICEPARKERING: Serviceparkering er hensetting av kjørtøy som disponeres - som materiell- og verktøyvogner, under utførelse av viktige men mindre reparasjons- og vedlikeholdsarbeid.
- * BYGGENORM: Kravet til parkeringsplasser som skal settes av når det regulerte byggeformålet etableres.
- * RESERVENORM: Krav til reserveareal som kan disponeres til parkeringsplasser dersom behovet for plasser senere vil øke.
- * PLANLEGGINGSNORM: Summen av byggenorm og reservenorm.
- * FRIKJØPSORDNINGEN: Muligheten byggherren og bygningsrådet har til å inngå en avtale om at byggherren kan betale inn et visst beløp for hver parkeringsplass som ikke etableres på egen grunn.