



Oslo kommune  
**Plan- og bygningsetaten**  
Avdeling for Byutvikling

**Vedtatt 17.03.2004**

## **Parkeringsnormer for næring og offentlig formål i Oslo. Veiledningshefte**



**Plan- og  
bygningsetaten**

## FORORD

Parkeringsnormene for næringsbygg i Oslo er utarbeidet av Plan- og bygningsetaten i samarbeid med Samferdselsetaten og Trafikketaten. Begrepet "næringsbygg" dekker også bygg for offentlig og allmenntilgjengelig formål. I praksis gjelder normene alle bygg som ikke er boliger.

I bystyremelding 1/94 ; "Oslo samferdselsplan" ba man om en vurdering av nødvendigheten av å revidere gjeldende parkeringsnormer. Et forprosjekt utarbeidet av Trafikksjefens etat; "Revisjon av parkeringsnormer for Oslo, Forprosjekt, 1996", konkluderte med at det forelå et behov for revisjon av parkeringsnormene. På bakgrunn av dette er det nå utarbeidet nye parkeringsnormer for næringsbygg. Disse erstatter tidligere utgave av parkeringsnormene for næring utgitt 5. juni 1989. Næringsnormene som nå avløses har vært uendret fra 1985. Utgivelsen i 1989 var en redaksjonell samling i samme hefte som den da reviderte bolignormen.

Dette veiledningsheftet beskriver de næringsnormer som ble vedtatt av bystyret 17. mars 2004, samt kommentarer som skal gi svar på de vanligste spørsmål ved anvendelse.

I tillegg til dette heftet, foreligger det en bakgrunnsrapport med en omfattende dokumentasjon av de beregninger og vurderinger som er gjort i forbindelse med arbeidet med parkeringsnormene for næringsbygg. Denne bakgrunnsrapporten kan fås ved henvendelse til Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, Byutviklingsavdelingen, eller på internett:

**[www/plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/planer og utredninger/parkeringsnormer](http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/planer-og-utredninger/parkeringsnormer)**

Det er laget en egen parkeringsnorm for boliger, og et tilsvarende veiledningshefte til parkeringsnormene for boliger. Heftet er tilgjengelig i Plan- og bygningsetatens ekspedisjon, samt på nettstedet nevnt overfor.

Parkeringsnormene ble vedtatt av Oslo bystyre 17. mars 2004.

Plan- og bygningsetaten,  
Byutviklingsavdelingen



Ellen S. de Vibe  
Etatsdirektør



Erik Dahl  
Avdelingsdirektør

# INNHALDSFORTEGNELSE

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| Forord.....                                                     | 1  |
| 1. Innledning.....                                              | 5  |
| 2. Formål og prinsipp for geografisk avgrensning.....           | 5  |
| 2.1 Formålet med normene.....                                   | 5  |
| 2.2 De viktigste endringer fra tidligere norm.....              | 6  |
| 2.3 Prinsipp for samordnet areal- og transportplanlegging.....  | 6  |
| 3. Geografiske avgrensninger.....                               | 7  |
| 3.1 Prinsipper for inndeling.....                               | 7  |
| 4. Parkeringsnormer for næring.....                             | 10 |
| 4.1 Måleenhet.....                                              | 10 |
| 4.2 Forklaringer knyttet til formålene i tabellen.....          | 10 |
| 5. Sambruk.....                                                 | 11 |
| 5.1 Vilåårene for sambruk ved ulike sambrukskombinasjoner.....  | 11 |
| 5.2 Sambruk for andre typer virksomhet.....                     | 12 |
| 5.3 Generelle kommentarer, hjelp til forståelse av normene..... | 12 |
| 5.4 Parkeringsnormer for sykkel ved næringsbygg.....            | 13 |
| 5.5 Avvik fra parkeringsnormene.....                            | 14 |
| 5.6 Vedlegg.....                                                | 14 |

## 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 intervall for ulike kategorier næringsvirksomhet. Heftet tar kun for seg parkering i forbindelse med næring. Begrepet ”næringsbygg” dekker også bygg for offentlig og allmenntilgjengelig formål. I praksis gjelder normene alle bygg som ikke er boliger. Det er laget egne normer for boliger. Normene for næring 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 PRINSIPP FOR GEOGRAFISK AVGRENSNING

### 2.1 Formålet med normene

Parkeringsnormer benyttes i byggesaker og reguleringssaker ved **nybygging, ombygging** eller **bruksendring** for å avklare antall parkeringsplasser som skal etableres på egen eiendom eller annet egnet sted utenfor offentlig tilgjengelig vei.

Hvilke kjøretøytyper som faktisk benytter parkeringsplassene, reguleres ikke gjennom parkeringsnormene. Normene dekker parkering av biler generelt, også når bilen ikke er registrert i virksomhetens navn, slik som privatbiler som benyttes av de ansatte eller besøkende, firmabiler, varebiler, leasing- og leiebiler. Nytt for næringsnormene er krav til sykkelparkering.

En viktig prinsipiell endring fra tidligere normer er innføringen av min-/maksnorm for alle deler av byen. Tidligere norm var kun en minimumsnorm som ikke satte noen øvre grense for antall parkeringsplasser som tillates etablert. For sentrums-området er det nå bare en maksimumsnorm.

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 behov og av prognoser for behov. 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 behovet.

I praksis skal parkeringsnormene for næringsbygg ivareta to til dels motstridende hensyn:

1. Sikre tilstrekkelig parkering for næring og kunder for å unngå urimelig belastning på nærliggende gater og nærmiljø.
2. Bidra til at færre velger bil til arbeidsplassen, særlig til sentrale områder.

Bak bestemmelsene i dette heftet ligger det avveininger mellom disse hensyn. Oppsummert kan man si at punkt 2 er tillagt størst vekt, bl.a. ved at det er innført maksimumsnormer for alle næringer og områder.

## 2.2 De viktigste endringer fra tidligere norm

**Sykkelparkering.** Det har tidligere ikke vært krav til sykkelparkering ved næringsbygg. Dette er nå innført.

**Fortsatt tre geografiske soner, men også noen knutepunkter med norm for ”den tette byen”.**

Inndelingen i sentrum, den tette byen (=indre by) og den åpne byen (=ytre by) er opprettholdt. Nytt er at noen knutepunkter med meget god tilgjengelighet med kollektivtransport skal ha normen for den tette byen. Se kapittel 3 for detaljer om den geografiske inndelingen.

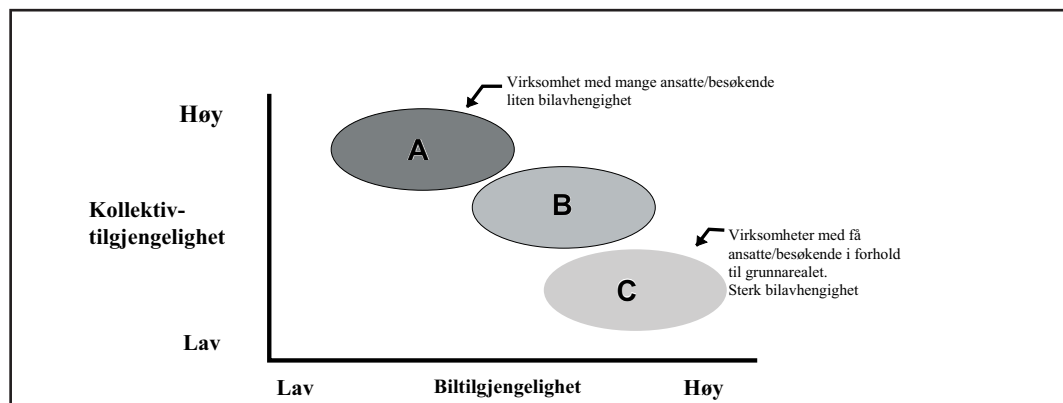
**En forenkling av tidligere tabell.** Tidligere norm er komplisert å forholde seg til. Den nye gir tallet i en kolonne, hvilket kan bidra til å forenkle saksbehandlingen.

**Forklaring på hvordan elementene i gammel norm er ivarettatt i ny norm:**

- For virksomheter som kontor og industri er det **ansattes** parkeringsetterspørsmål som er dimensjonerende for normen. I tillegg er det i beregningsgrunnlaget forutsatt at 5% av plassene er avsatt til besøk i den tette byen (utenom sentrum), og 10% i den åpne byen. Eventuelle plasser til beredskap og service må tas fra de som i dimensjoneringsgrunnlaget er tiltenkt ansatte.
- For **forretning og noen kulturformål** er det besøkende som er dimensjonerende. Ansattes parkering er forutsatt som ved kontor. Den enkelte virksomhet må prioritere mellom ansatte og besøkende slik den finner best.
- **Beredskapsparkering** betyr plass til de biler som virksomheten benytter i sin daglige drift. Normalt forutsettes disse å være så få at de tilpasses innenfor normens totaltall. Transportvirksomheter o.l. som disponerer ”kjøretøyflåter”, må begrunne sitt parkeringsbehov særskilt i regulerings- eller byggesaken.
- **Serviceparkeringsplasser** er til de som utfører mindre service- eller reparasjonsarbeid i virksomheten. Normalt forutsettes dette å skje så sjelden at det er uhensiktsmessig å reservere egen plass. I alle fall må dette behovet tilpasses innenfor normens totaltall.
- **Varemottak** inngår ikke i normtallene, og kommer i tillegg (retningslinjer for varemottak kan fås hos trafikketaten).

## 2.3 Prinsipper for samordnet areal- og transportplanlegging

Oslos nye normer følger ABC-prinsippet. Siden 1993 har ABC-prinsippet vært nedfelt i ”Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging”. De fleste europeiske byer av Oslos størrelse har en lokaliseringsspolitikk basert på dette prinsippet. Prinsippet innebærer ”rett virksomhet på rett plass” for å begrense biltransport og arealforbruk. Et sentralt virkemiddel er å begrense antallet parkeringsplasser gjennom maksimumsnormer for de områder som har best tilgjengelighet med offentlige transportmidler. Sammenhengene er forsøkt illustrert i figuren nedenfor:



Figur 1: ABC-prinsipp.

A-områder er definert som steder med høy tilgjengelighet med kollektivtransport. Slike områder finner vi gjerne i bysentrum eller spesielt viktige og større transportknutepunkter.

B-områder ligger ved 2. ordens knutepunkter på det urbane eller regionale offentlige transportnettet og gjerne ved hovedvei med god biltilgjengelighet. Også i B-områder kan man ha begrensninger for langtidsparkering (rettet mot arbeidsreisene).

C-områder setter ingen spesielle krav til offentlig transport, men skal ha god tilgjengelighet med bil og helst ligge ved motorvei i utkanten av byen. Områder med dårlig tilgjengelighet både med kollektivtransport og med bil benevnes gjerne som R-områder, (Restområder).

### **3. GEOGRAFISKE AVGRENSNINGER**

#### **3.1 Prinsipper for inndeling**

ABC-prinsippet innebærer at byen inndeles i soner med forskjellig krav til parkering. Byrådets målsetting peker også på at "parkeringsnormene skal bygge opp om kollektivtrafikken", hvilket innebærer at steder med meget god kollektivtilgjengelighet skal ha lavere normer.

Forarbeidene til denne normen peker på at det er et solid statistisk, belegg for en tredeling mellom sentrum, den tette- og den åpne byen. Det samme gjelder de utvalgte knutepunktene i den åpne byen, som i praksis er like lette å nå som det meste av den tette byen.

Dette innebærer inndeling i følgende bydeler:

#### **Sentrum:**

I tillegg til bydel Sentrum kommer Bjørvikaområdet med følgende avgrensning:  
Schweigaardsgate – Oslo gate – Mosseveien langs sporområdet til Alna-elvens utløp

#### **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 Ekebergkaia slutt.

#### **Den åpne byen:**

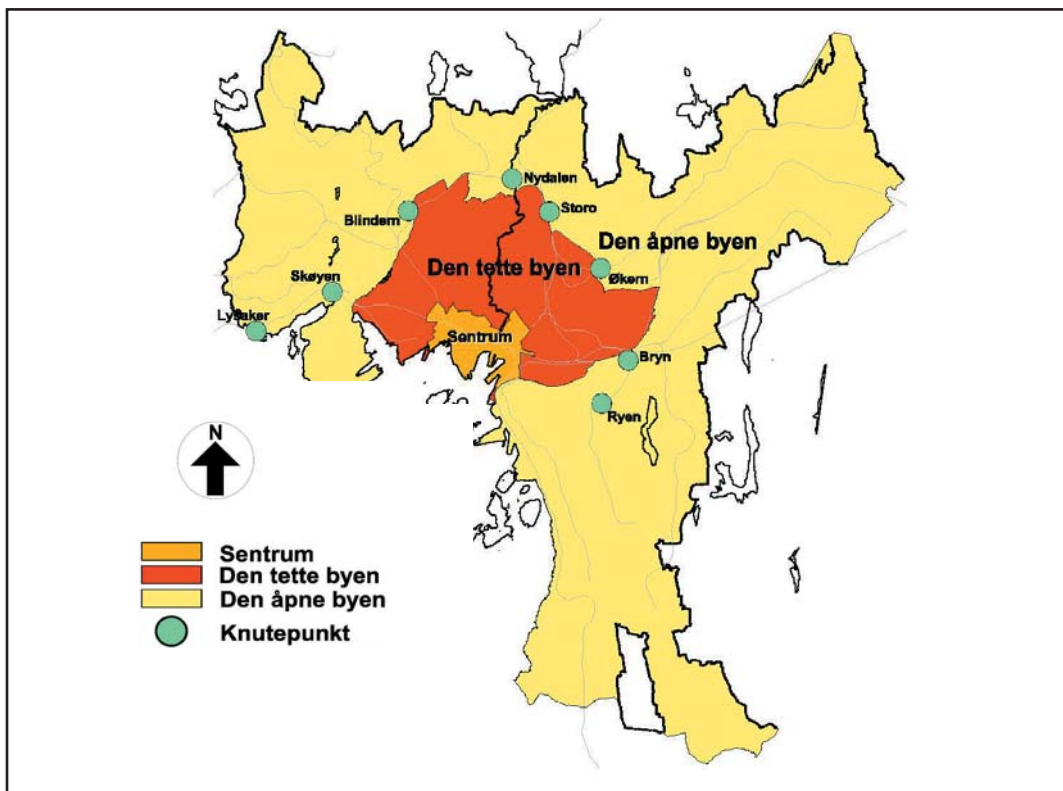
Byggesonen forøvrig og Marka.

## Knutepunkter i den åpne byen med tett-by-norm:

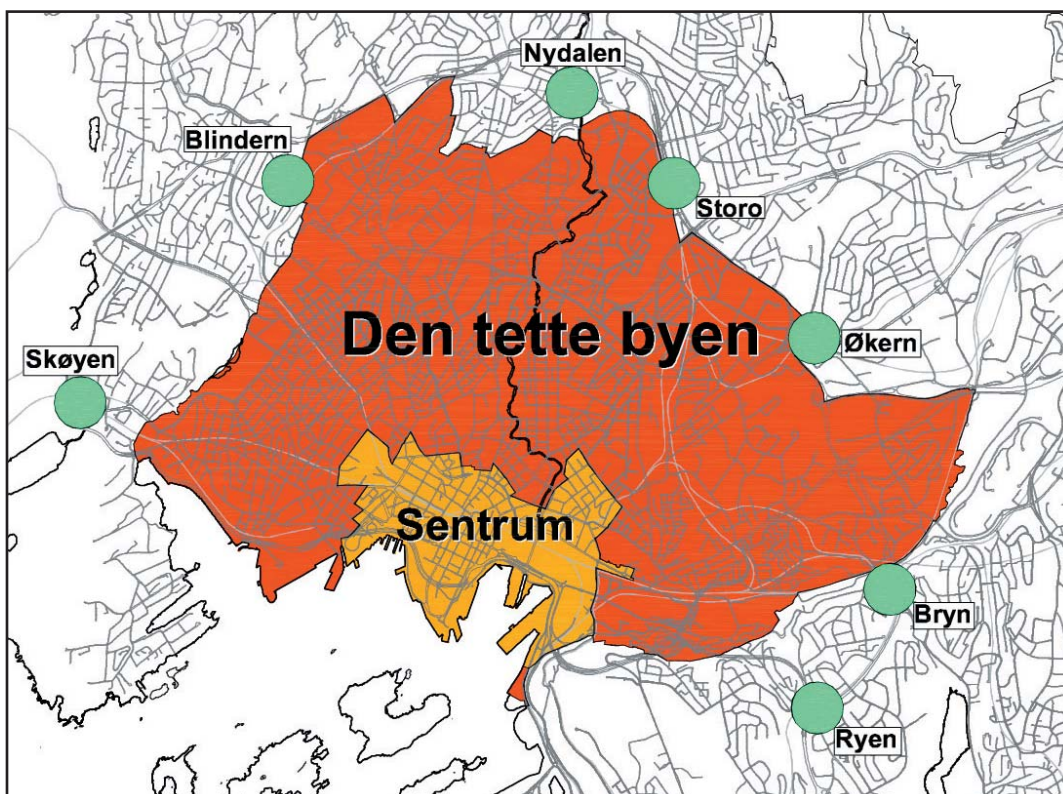
- Lysaker
- Skøyen
- Forskningsparken med Blindern og Gaustad
- Nydalen
- Storo
- Økern
- Bryn
- Ryen

Detaljkart som viser avgrensingen av det enkelte knutepunktsområde framgår av vedleggene i kap 5.6.

Parkeringsnormene for næring har definert en del områder som ligger innenfor den åpne byen, men som likevel har samme parkeringsnorm som for den tette byen. Dette er knutepunkter som har de samme utfordringer som den tette byen mht til parkering. Områdeavgrensingen framgår bl.a. av kartvedlegget til denne veilederen. Det er viktig å være klar over at noen av knutepunktene i denne veilederen er forskjellig fra de som er omtalt i parkeringsnormen for bolig, der andre sentralitetskriterier er brukt for å definere områdene. Enkelt forklart går forskjellen ut på at næringslivet stiller høyere krav til servicedekning, dvs. flere ulike tilbud innenfor et vel fungerende serviceknutepunkt, enn det som er nødvendig for et boligområde. Dette betyr at det stort sett bare er større knutepunkter med høy servicedekning som er med i parkeringsnormen for næring.



Figur 2: Inndeling i parkeringssoner i Oslo, med knutepunkter.



Figur 3: Utsnitt av inndeling i parkeringssoner i Oslo, med knutepunkter.

## 4. PARKERINGSNORMER FOR NÆRING

Følgende bilplasser gis som veiledende norm:

| Virksomhet                         | P-formål        | Sentrum  | Den tette byen | Den åpne byen |
|------------------------------------|-----------------|----------|----------------|---------------|
|                                    |                 | maksimum | min. - maks.   | min. - maks.  |
| Forretning/ Detaljhandel           | Ppl/1000m2      | 2        | 9 - 15         | 13 - 35       |
| Kjøpesenter                        | Ppl/1000m2      | 2        | 9 - 15         | 20 - 50       |
| Industri/ Verksted                 | Ppl/1000m2      | 1,6      | 0,5 - 4        | 3 - 8         |
| Lager/ Engros                      | Ppl/1000m2      | 0,8      | 0,3 - 2        | 1,5 - 6       |
| Kontor                             | Ppl/1000m2      | 1,6      | 2 - 7          | 7 - 18        |
| Mosjonslokaler                     | Ppl/1000m2      | 1        | 4 - 7          | 7 - 14        |
| Hotell                             | Ppl/10rom       | 1        | 1 - 3          | 4 - 10        |
| Restaurant                         | Ppl/10 seter    | 1        | 0 - 1          | 1 - 7         |
| Bensinstasjon, service             | Ppl/10 årsverk  | 2        | 3 - 8          | 6 - 13        |
| Gatekjøkken                        | P pl/10 årsverk | 1        | 0 - 2          | 5 - 9         |
| Undervisning, barnesk./ barnehage  | Ppl/10 årsverk  | 1        | 0 - 2          | 2 - 6         |
| Videregående skole, høyskole/univ. | Ppl/10 årsverk  | 1        | 0 - 2          | 2 - 8         |
| Kino, teater                       | P pl/10 seter   | 0        | 0              | 0,1 - 0,5     |
| Idrettsanlegg                      | Ppl/10 tilskuer | 0        | 0              | 0,1 - 0,5     |
| Sykehus, sykehjem                  | Ppl/10 senger   | 1        | 1 - 3          | 3 - 8         |
| Kirke, andre forsamlingslokaler    | Ppl/10 seter    | 0        | 0 - 0,5        | 1 - 6         |
| Bilverksted                        | Ppl/10 årsverk  | 2        | 3 - 8          | 6 - 13        |

Tabell 1: Parkeringsnormer for bil ved næring og offentlig virksomhet

### 4.1 Måleenhet

For de byggeformål som opptrer relativt ofte i byggesaker i Oslo brukes en norm med måleenheten **antall parkeringsplasser per 1000 kvadratmeter** (Ppl/1000m2) av bruksarealet. Bruksareal, (BRA) framgår av byggesaken, det er derfor enkelt å beregne det antall parkeringsplasser som normen krever.

Noen formål har stor variasjon i måten som arealet utnyttes på. For disse brukes antall årsverk som måleenhet. Utbygger skal gi et begrunnet anslag på et sannsynlig **antall årsverk** som virksomheten vil romme. Ved tvil kan bygningsmyndighetene fastsette et antall årsverk som er vanlig/rimelig for tilsvarende virksomhet. Dette må begrunnes ved henvisning til litteratur eller konkrete eksempler for tilsvarende virksomhet.

### 4.2 Forklaringer knyttet til formålene i tabellen

Grensen mellom **Kjøpesenter** og **Forretning/Detaljhandel** er på 4000 m2. Begrepet **Kjøpesenter** i tabellen omhandler detaljhandelsvirksomhet med mange forretninger i en felles bygningsmessig enhet. Grensen gjelder også ved nybygg eller påbygg som gir et sammenhengende forretningsareal (inklusive lager og andre "bakrom") på mer enn 4000 m2. Ved tvil kan det søkes støtte i Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner, Oslo 2002. Vær oppmerksom på det utredningskravet som er knyttet til kjøpesentre som ligger i kommunedelplanen.

**Varemottak** inngår ikke i normtallene, og kommer derfor i tillegg både i den tette byen og i den åpne byen. Enhver bedrift – uavhengig av lokalisering – skal i utgangspunktet ha plass til varelevering på egen grunn tilpasset virksomhetens behov. Ved utforming av varemottak skal man også ta hensyn til retningslinjer for varemottak fra trafikketaten.

Ved **flere virksomhetstyper i samme bygg**, skal kravene for hver virksomhet benyttes. Unntaket er de tilfeller der vilkår for sambruk foreligger.

**Når virksomhetstypene er vanskelig å skille fra hverandre** – f.eks. lager integrert i verksted eller forretning – skal det gjøres en skjønnsmessig fordeling av hvor stor andel av hver virksomhetstype som skal legges til grunn for beregning av parkeringskravet.

## 5. SAMBRUK

Sambruk innebærer at to eller flere virksomheter kan benytte de samme plassene fordi de i stor grad legger belag på plassene til ulike tider. Hensikten med sambruk er først og fremst å spare areal og kostnader ved at minimumskravet reduseres. I hvert tilfelle må det foreligge en konkret sannsynliggjøring av hvor mange plasser som forutsettes brukt konfliktfritt av flere virksomheter. Nedenfor er det for tre sambrukskombinasjoner gitt retningslinjer for hvor mye parkeringskravet kan reduseres. Utbyggere som påberoper seg andre sambrukskombinasjoner må legge fram tilsvarende betraktninger som viser realismen i sambruket.

### 5.1 Vilkårene for sambruk ved ulike sambrukskombinasjoner

Når to eller flere formål utgjør en fysisk og/eller organisatorisk enhet kan sambruk vurderes. Eksempler er: 1) Alt er lokalisert i samme bygning. 2) Alt er lokalisert på samme eiendom. 3) Tinglyste avtaler om felles bruk av parkeringsplassene. I tilfelle 2) og 3) må parkeringsplassene ikke ligge mer enn 200 m fra virksomhetene.

Ved sambruk av plasser for næring og bolig **gjelder fortsatt maksimumsnormen for næringen(e)** som befinner seg i samme bygning/prosjekt som boligene. Da det ikke gjelder noen generell maksimumsnorm for boliger, må det samlede antall for næring og bolig vurderes spesielt slik at næringsdelen ikke legger beslag på flere parkeringsplasser enn det maksimumsnormen for vedkommende næringer tilsier.

I kombinasjonen **Forretning/Kontor - Bolig**, vil sambruk ha et praktisk potensial på 10% av det beregnede parkeringstallet. Dette betyr at ved sambruk kan det samlede antall parkeringsplasser reduseres med 10% av minimumskravet for boligdelen.

For kombinasjonen **Kontor - Forretning** er det størst potensial for sambruk etter kontortid og i helgene. Her kan en gjennom sambruk redusere 30% av plassene til forretning ved å fristille parkeringsplasser fra kontorvirksomhet. Dette forutsetter at det er så mange kontor-parkeringsplasser tilgjengelig at det kan dekke disse 30%. Kombinasjoner som gir færre p-plasser enn kravet til forretning alene, kan ikke tillates.

For kombinasjonen **Kontor - Kultur/ Idrett/ Forsamlingslokale** forutsettes det at besøkstop-pene er utenfor kontortid. Da kan man utnytte opptil 80% av kontorplassene til sambruk. Kombinasjoner som gir færre p-plasser enn kravet til den største virksomheten alene, tillates ikke.

**Mosjonslokale** er treningstilbud i selvstendige lokaler som oftest drives på kommersiell basis. – i motsetning til gymsaler i skoler. Parkering for idrettshaller o.l. bestemmes etter kravene for **idrettsanlegg**. Den store variasjonen i idrettsanleggenes tilstrømning av utøvere og tilskuere tilsier at disse i stor grad må underlegges særskilt vurdering fra sak til sak.

## 5.2 Sambruk for andre typer virksomhet

Virksomheter som vanligvis trekker publikum/deltakere utenom ordinær arbeidstid – hvilket gjelder de fleste **lokaler til kultur og idrett** – har i sentrum og den tette byen ingen eller meget lav minimumsnorm. Her forutsettes det at offentlig tilgjengelige parkeringsanlegg og parkering på gategrunn kan benyttes. Samme tankegang gjelder i den åpne byen, der en relativt lav minimumsnorm forutsetter et visst sambruk av ledig kapasitet for arbeidsplassene i nærområdet.

**Idrettsanlegg med store tribuner** må behandles særskilt, men som en veiledning må det forutsettes at publikumstopper hos disse betjenes nesten utelukkende av kollektivtrafikk, slik praksis har vært ved store arrangement i Holmenkollen, på Ullevål, Bislett, Valle Hovin osv.

For å skille mellom **gatekjøkken, kafè og restaurant**, skal det benyttes samme definisjon som ved beregning av moms, dvs. sitteplass = kafè. For eksempel krever et gatekjøkken i den åpne byen med 10 sitteplasser først minimum 5 p-plasser for gatekjøkkenvirksomheten, og så 1 p-plass fra restaurantnormen for de 10 sitteplassene, til sammen 6 p-plasser.

For **bygningstyper/virksomheter som ikke står oppført** i Tabell 1 bør man i første omgang vurdere om man kan dra nytte av de virksomheter som ligner mest. Ved stor tvil og i store prosjekter, kan det kreves at utbygger skaffer mer egnet materiale til veie. Vær oppmerksom på at mange spesifikke virksomheter inngår indirekte i tabellen ovenfor. For eksempel lege- og tannlegekontor som skal behandles etter kontornormen.

## 5.3 Generelle kommentarer, hjelp til forståelse av normene

Parkeringsnormer benyttes i byggesaker ved **nybygging, ombygging** og **reguleringssaker** ved **bruksendring** for å avklare antall parkeringsplasser som skal etableres på egen eiendom eller annet egnet sted utenfor offentlig tilgjengelig vei.

Næringsnormene gjelder for alle bygg som ikke er boliger eller direkte knyttet til boligen (boliggarasjer, boder o.l.). Studentboliger og omsorgsboliger dekkes av bolignormen.

**Forholdet til reguleringsplan:** Normene skal være **veiledende** for fastsettelse av parkeringsdelen i **nye reguleringsplaner** og bebyggelsesplaner. Når særskilte vurderinger tilsier det, kan man i en reguleringsplan sette andre krav til parkering.

**Gyldighet:** Normene vil få virkning for byggesaker innenfor alle tidligere vedtatte reguleringsplaner med unntak av de reguleringsplanene der det er angitt en spesifikk parkeringsdekning eller vist til en norm vedtatt på et bestemt tidspunkt. I spesielle tilfeller kan det kreves at utbygger gjør ytterligere utredninger selv om det foreligger en normverdi i Tabell 1.

**Varighet:** Normene ble vedtatt av Oslo bystyre 17. mars 2004. Saksforberedelsene har lagt opp til at normene skal være robuste og kunne brukes fram til 2020. Tidligere revisjoner bør vurderes dersom normen over tid ikke viser seg å fungere etter hensikten. Områdeavgrensningen skal revideres i løpet av hvert fjerde år (valgperiode) i forbindelse med revisjon av kommuneplan.

**Besøksparkering:** Besøksparkering er inkludert i tallene gitt i tabellen over. Det samme gjelder alle andre formål bortsett fra varelevering, som krever egen plass. Når en virksomhet har etablert foreskrevet antall plasser, kan ikke Plan- og bygningsloven regulere hvordan disse benyttes, f.eks fordelingen mellom antall plasser for ansatte og besøkende.

**Bevegelseshemmede:** 5-10% av plassene lokaliseres og utformes slik at de er særlig egnet for bevegelseshemmede. Gjeldene regelverk finnes på Trafikketatens hjemmeside: [www.trafikketaten.oslo.kommune.no](http://www.trafikketaten.oslo.kommune.no)

Politiet har ansvaret for omregulering av regulær parkeringsplass til parkeringsplass reservert for flyttningshemmede.

#### **Krav til tinglyste plasser som erstatning for parkeringsplass på egen grunn:**

I de områder der en minimumsnorm gjelder, kan denne dekket utenfor egen grunn gjennom tinglyst avtale om tilgang til parkeringsplasser umiddelbar nærhet til virksomheten. Med umiddelbar nærhet menes vanligvis en avstand som ikke overskrider 200 meter. Dette kravet bør vurderes i hvert enkelt tilfelle ut fra stedets egenart. Det presiseres at som tinglyst erstatningsplass godtas kun parkeringsanlegg av permanent karakter.

**Utredningskrav:** Dersom forslagsstiller/utbygger ønsker å avvike fra normen må behovet og konsekvenser dokumenteres.

## **5.4 Parkeringsnormer for sykkel ved næringsbygg**

Følgende sykkelplasser gis som veiledende norm:

| Virksomhet                         | Parkeringsformål | Sentrum | Den tette byen | Den åpne byen |
|------------------------------------|------------------|---------|----------------|---------------|
|                                    |                  | min.    | min.           | min.          |
| Forretning/ Detaljhandel           | Spl/1000m2       | 6       | 6              | 4             |
| Kjøpesenter                        | Spl/1000m2       | 6       | 6              | 4             |
| Industri/ Verksted                 | Spl/1000m2       | 2       | 2              | 2             |
| Lager/ Engros                      | Spl/1000m2       | 2       | 2              | 2             |
| Kontor                             | Spl/1000m2       | 7       | 7              | 5             |
| Mosjonslokaler                     | Spl/1000m2       | 4       | 4              | 3             |
| Hotell                             | Spl/10rom        | 2       | 2              | 1             |
| Restaurant                         | Spl/10 seter     | 2       | 2              | 1             |
| Bensinstasjon, service             | Spl/10 årsverk   | 2       | 2              | 1             |
| Gatekjøkken                        | Spl/10 årsverk   | 2       | 2              | 2             |
| Barnehage                          | Spl/10 årsverk   | 2       | 2              | 2             |
| Undervisning, barnesk.             | Spl/10 årsverk   | 20      | 20             | 20            |
| Videregående skole, høyskole/univ. | Spl/10 årsverk   | 48      | 48             | 48            |
| Kino, teater                       | Spl/10 seter     | 2       | 2              | 2             |
| Idrettsanlegg                      | Spl/10 tilskuer  | 2       | 2              | 1             |
| Sykehus, sykehjem                  | Spl/10 senger    | 2       | 2              | 1             |
| Kirke, andre forsamlingslokaler    | Spl/10 seter     | 2       | 2              | 1             |
| Bilverksted                        | Spl/10 årsverk   | 2       | 2              | 1             |

**Tabell 2: Parkeringsnormer for sykkel ved næring og offentlig virksomhet**

Sykkelparkering anbefales utført med overbygg. **Minst 50% av plassene skal ha overbygg** der normen gir en utbygging av minst 20 plasser i forbindelse med byggesaken. Ifølge tekniske forskrifter til Plan- og bygningsloven av 1997 (TEK) med tilhørende regelverk, skal sykkelplasser med overbygg inngå ved beregning av BYA (bebygd areal – bygningens grunnflate i prosent av tomtearealet).

For utforming av parkeringsplasser for sykler henvises det til ”Håndbok om fysiske løsninger for sykkeltrafikk”, Staten Vegvesen Vegdirektoratet, 2001. Det bør for sykkelparkeringsplasser 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.

Sykkelparkering kan legges til forskjellige steder, for eksempel parkeringskjeller, på terrenget, i sportsbod og i fellesbod. Sykkelplasser bør ha stativer der en kan låse fast sykkel. Det skal være lett adgang til sykkelplassen for å gjøre det attraktivt å bruke sykkel i hverdagen. Adkomsten til sykkelplassen bør ikke være for trang og ikke med trapper for å komme ut på terreng. Besøkende til næringsvirksomhet og nærliggende boliger bør fortrinnsvis ha sykkelparkering på terreng, gjerne overbygde, og/eller trygge og lett tilgjengelige plasser under tak.

## 5.5 Avvik fra parkeringsnormene

Avvik fra de gitte parkeringsnormene kan fortrinnsvis finne sted i følgende sammenhenger:

### 1. Krav til parkering i reguleringsplan

I reguleringsplan kan det settes særskilte krav til parkering.

### 2. Dispensasjon fra reguleringsplan som henviser til normen.

Eventuelle dispensasjoner avgjøres ved behandlingen av den enkelte byggesak. Det presiseres at dispensasjoner normalt ikke må gå på bekostning av normens intensjon

### 3. Frikjøp

Det eksisterer i dag en frikjøpsordning som ble vedtatt av Bystyret i 1993. I vedtaket heter det at *”Bygningsrådet (byutviklingskomiteen) kan 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.”* Oslo har siden 1993 hatt frikjøpsordning etter bystyrevedtak, men i praksis har ikke denne ordningen blitt benyttet.

For de virksomheter og deler av byen som ikke omfattes av minimumsnorm, er frikjøp selvsagt ikke aktuelt.

For øvrige tilfeller kan en fungerende frikjøpsordning kunne gi et ekstra 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 har vedtatt sats per plass
- Det er etablert en ordning for innbetaling og forvaltning av midlene
- Det er skissert en ordning for bruk av midlene.

Først når dette er på plass, kan frikjøp være et reelt alternativ.

## 5.6 Vedlegg

Kartvedleggenes rekkefølge er fra vest mot øst og syd.

