



OSLO HANDELSSTANDS FORENING

Oslo kommune
Plan- bygningsetaten
postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Deres ref.: 201516232-29

Oslo, 26.juni 2017

Vedrørende forslag om revidert P-norm for bolig, næring og offentlig tjenesteyting

Innledning

Oslo Handelsstands Forening mener at transportpolitikken i Oslo mangler et helhetlig perspektiv. Dette medfører at deler i Oslos transportpolitikk utvikles enkeltvis, med påfølgende ulempe for viktige mål som f.eks. handel, tjenestenæring, sysselsetting og liv i gatene . En revisjon av p-normen uten at den sees i sammenheng med øvrig transportpolitikk, vil derfor kunne gi negative effekter.

OHF mener på generell basis at Oslo kommune bør utrede en samlet transportpolitikk, som samler prinsipp for transportløsninger for både personer, varer og tjenester. En slik politikk må sikte seg inn på hvordan mobilitet (bevegelse som omtalt i Oslos Bylivsundersøkelse fra 2014) i Oslo kan utvikles gjennom teknologiske, tekniske, økonomiske og administrative metoder.

Parkeringens betydning for handel, næringsliv og verdiskaping

Det er viktige bærekraftargumenter som gjør at biltransport må endres til å bli miljøvennlig. Bærekraft er også argumentet for å sikre arbeidsplasser, næringsutvikling og lønnsom handel. Høringsnotatet blir etter vårt syn nokså overflattisk ved å avfeie handelslekkasjer til omliggende områder som en konsekvens av p-normen. Dersom handel blir vanskeliggjort i tett by, vil det oppfordre kunder å reise til nabokommune / åpen by for handel (se også TØI rapport 1400/2015). Det er ikke vanskelig å tenke seg en slik utvikling i både nord, øst, vest og syd, og da vil handelslekkasje kunne skje fra områder som trenger store investeringer i forbindelse byutvikling som Søndre Nordstrand, Hovinbyen, Groruddalen og flere.

Det pågår stadig en nasjonal og regional debatt om hvordan handelsnæringen utvikler seg (og i særdeleshet dagligvarebransjen), og koblet opp mot forbrukeratferd, vareutvalg m.v. Vi mener at det forslaget som Plan- og bygningsetaten fremmer til høring, vil ha store konsekvenser for nettopp denne viktige bransjen i Oslo (ca. 20 mrd. i omsetning). Hvordan vil handelen utvikle seg for butikker med stort vareutvalg i en situasjon der bilende kunder i praksis blir fjernet? Våre medlemmer melder om drastiske konsekvenser for igangsatte planer dersom p-normene blir innskjerpet på det vis det legger opp til. Lokale handlesentre rundt om

*Oslo
Handelsstands
Forening*

Adresse:
Karl Johans
Gate 37 A
0162 Oslo

Telefon:
22 40 34 40

E-post:
admin@ohf.no

Internett:
www.ohf.no

i Oslo vil ikke bli modernisert eller få den knutepunktsutvikling som byen ønsker og trenger, dersom det medfører at antall p-plasser blir redusert med alt fra 50 – 90 %.

Vi mener dette temaet har en så stor betydning for Oslos utvikling at dette må analyseres særskilt. Vi vil i den sammenheng vise til Oslo bystyrets vedtak fra 21.juni, der det i sentrumsarbeidet nå pålegges byrådet å utrede bedre hvordan handel og næringsliv vil bli berørt av ny politikk for sentrum. En slik tilnærming bør også PBE legges til grunn i saker som vil ha effekt for handel, næring og sysselsetting – og da selvsagt også i arbeidet med p-norm.

P-norm må synkroniseres med kommunens øvrige byutviklingsplaner

Parkeringsstilbud er et av flere kritiske element som påvirker det store bildet av byutvikling. Dette understrekes også av formålet bak p-normen: Bidra til en trafikkssikker, funksjonell og miljøvennlig byutvikling. P-norm må derfor ses i sammenheng med både torg og møteplassutvikling, knutepunkter, kollektivtrafikktilbudet, m.m. I tillegg skjer det positive ting med områdeutvikling, der geografiske områder i Oslo utvikles som en helhet – noe som særlig kommer til uttrykk i den nye Hovinbyen. En p-norm som ikke samtidig behandles i samsvar med andre planer, vil kunne bli en alvorlig snublesten i videre byutvikling.

Forslaget viser ellers til at nabokommuner til Oslo har vedtatt tilsvarende eller strengere regler enn det som fremmes her. (Det vises til Bærum, som ikke har vedtatt strengere normer, og Lørenskog som har normer som er vesentlig mindre strenge enn det som foreslås her). Vi ber om at dette beskrives i detalj, slik at vi kan vurdere om dette faktisk har betydning for handelens utvikling i området. Da vil øvrige kommuner som bl.a. Nittedal, Oppegård, Skedsmo være av stor betydning.

P-norm og plan- og arealsaker må brukes til å stimulere innovasjon og utvikling

OHFs mål om en helhetlig mobilitetspolitikk, der alle transportløsninger ses i sammenheng, er avhengig av en teknologisk og innovativ utvikling. Denne utvikling skjer i hurtig i våre dager, med positive effekter for både miljø, klima, mobilitet og økonomi – og ikke minst byliv.

P-normen må innrettes slik at den fremmer og stimulerer slik utvikling. Dedikerte plasser for el-biler og bildeling er bra, men normen bør være mer åpen for ny utvikling som vi ennå ikke har sett utforsket. Spesielt viktig er tilrettelegging for veksling mellom gange – sykkel – bil – kollektiv. P-normene kan brukes som både park&ride, eller flerbruk mellom beboerparkering, handel og arbeidsreiser. P-normene kan også brukes for å stimulere til økt bruk av utslippsfrie biler (ladeplasser, el-plasser), og for å koble

parkering med bysykkel, kollektivtrafikk m.v. Dette bør være et viktig element i saksforberedelsen, og som en sentral komponent i selve p-normen.

Teknisk utforming – særlig om disposisjonsadgang

En viktig del av normen vil være å sikre praktiske og gode løsninger for videre byutviklingsprosjekter i fremtiden. En fornuftig utformet og forvaltet disposisjonsadgang vil løse flere av de utfordringer vi tror vil kunne oppstå i bruk av ny p-norm. Dette punktet er, så vidt vi kan se, kun omtalt i høringsnotatet som et forslag om norm – det vil være opp til forslagsstiller (utbygger) å argumentere for å fravike normen. Dette er gir ingen god veiledning på hvordan en disposisjon skal innvilges, og vi ber om at dette punktet blir bedre utredet. Det kan virke som om normen lettere skal kunne fravikes ved konkrete forespørsler knyttet til bestemte handelsstedsutviklinger (notatet s. 19), men dette blir en for svak hjemmel for å sikre handelens betingelser.

Kartet som følger saken beskriver i praksis kun sentrum og tett by. Det angis i forslaget at mange deler av åpen by (utenfor tett by) vil i realiteten kunne forvaltes som en tett by avhengig av bl.a. kollektivdekning. Disse stedene må fremvises, enten på kart eller i tekst, i selve veilederen. Da først kan næringen se hvilke områder som blir pålagt strengere regler.

Det innføres nye kategorier. Her ser vi at handel og service slått sammen i en kategori, og kjøpesenter er inkludert i dette. P-normen har vidt forskjellig betydning avhengig av type handel, og dette fanges ikke opp i forslaget. Det er store forskjeller i transportbehovet for handelsvirksomheter avhengig av bransje og vareutvalg. Det er en svakhet ved notatet at dette ikke drøftes, slik at rammebetingelsene treffer målrettet for handelen i Oslo.

Medvirkning

Forslaget vil gi svært strenge p-normer i området mellom ring 1 og ring 3. Våre medlemmer rapporterer at mange gode og viktige planer om utvikling av nærsentre, knutepunkter og handelssteder vil stanse opp dersom normen blir vedtatt i tråd med forslagets beskrivelser. For å unngå negative konsekvenser i byutviklingen, bør derfor p-norm forslaget beskrive konkret hvilke steder utenfor sentrum som får tett norm, og beskrive hvilke konsekvenser (positive og negative) p-normen vil gi den lokale utvikling. Dette dreier seg dels om byutviklingsområder som er under planlegging uten at konkrete planer er lagt, og også fremtidig utvikling i Hovinbyen.

Fremdrift / rekkefølge

Det bør innføres som et premiss i saker om bruk av p-norm, at disse legges til grunn i plansaker der det ved innflyttingsdato er på plass transportløsninger for handlende, besøkende, næringsdrivende og andre som gjør det praktisk mulig ikke å benytte seg av bil. Der dette ikke eksisterer, eller ikke er krevet utviklet, skal åpen-by-norm legges til grunn.

Varelevering

Varelevering er regelmessig en utfordring i Oslo, og i sentrumsområder / tett by i særdeleshet. P-normen skal ikke ha effekt for vareleveringer, men vi vet av erfaring at i mangel på andre vareleveringsløsninger blir våre medlemmer avhengig av å bruke ordinære parkeringsplasser. En innskjerping av p-norm vil derfor få direkte virkning for varelevering.

OHF er kjent med at det pågår et arbeid i Oslo kommune om å utforme en bylogistikkplan for varelevering. Vi reiser derfor spørsmålet om arbeidet med p-norm bør koordineres med dette arbeidet, slik at vi kan få på plass en løsning som gir best mulig virkning for mobilitet av både varer og personer.

Boligutvikling

En levende by trenger både boliger så vel som handel og kommersielle tjenester. Boligutviklingen har vært voldsom de senere år, og i Oslos kommuneplan forberedes det ytterligere stor fortetting og vekst i antall boliger. Den demografiske utviklingen er viktig i denne sammenheng, og det er også innbyggernes krav eller ønsker om mobilitet og transportløsninger. Vi er ikke like trygge på at behovet for individuelle transportløsninger i form av el-biler o.l. vil bli redusert i overskuelig fremtid, selv om den vil anta nye former (bildeling, førerløse, m.m.).

På kort sikt vil vi advare mot en innstramning av p-normer som vil stanse ønsket og nødvendig bolig- og sentrumsutvikling på viktige knutepunkter i Oslo. Det er på flere steder igangsatt planer og tiltak som skal utvikle handelssteder til å både ha boliger samt sentrumskvaliteter. Dette gjelder flere steder i Hovinbyen, Nordstrand, Østensjø, Nordre Aker, Vestre Aker med flere. Denne utviklingen vil risikere stans og reversering, dersom p-normene vil kreve at dagens forretninger må fjerne p-plasser de har i dag. I ett eksempel er det planlagt å utvide forretninger fra ca 2 000 kvm. til 3 000 kvm. næring, som skal følges av en boligutvikling på omtrent 12 – 15 000 kvm. BRA. Med ny p-norm vil tiltaket medføre en reduksjon fra dagens 120 p-plasser som brukes til handel ned til 15 p-plasser. En slik innstramning vil stanse hele prosjektet.

Det fremheves i forslaget at det vil være viktig (i bymessige områder i tett by) at det ikke legges til rette for høy parkeringsdekning, selv der det ikke finnes gode alternative transporttilbud, da det vil være vanskelig å benytte disse arealene på en annen måte på et senere tidspunkt. Vi mener at dette argumentet er ikke holdbart. Det vil være lettere å transformere p-plasser og p-anlegg til annen bruk enn motsatt bruksendring, noe kommunen allerede viser gjennom sine tiltak i Bilfritt Byliv-prosjektet.

Oppsummering og avslutning

Våre innspill kan stikkordsmessig summeres slik:

- Oslos næringsliv behøver en helhetlig transportpolitikk, slik at planer og tiltak kvalitetssikres opp mot byøkonomi
- Sjablonregler for parkering kan gi negative, utilsiktede effekter og regelverket bør derfor i større grad åpne for å gjøre konkrete vurderinger i de enkelte utviklingsplaner – og fastsettes i samråd / medvirkning med lokale interesser
- En godt innrettet disposisjonsadgang vil gi trygghet i kommersielle planer for byutvikling
- Innen mobilitet, teknologi og kjøretøybruk skjer det en rivende utvikling. Kommunens samferdselspolitikk – inkl. p-norm – bør i mye større grad bli et instrument for å stimulere slik utvikling
- Streng p-normer kan virke positivt der det finnes tilfredsstillende alternative løsninger. Der det ikke finnes fullgode løsninger for kundebevegelse, varelogistikk o.a., bør kommunen være tilbakeholdne med å fastsette uskjønnsomme normer og betingelser for parkering.
- Varelevering er avgjørende for lønnsom handel, og må også behandles i sammenheng med p-norm
- Vi mener p-normens betydning for boligutvikling er viktig, og at p-normen må brukes som et praktisk verktøy. En større boligutvikling uten at parkeringsdekning og / eller mobilitet er sikret, vil bare gi negative konsekvenser for innbyggerne og næringsdrivende etter at prosjektet er ferdigstilt, som igjen vil være dårlig byutvikling.

OHF er opptatt av lønnsom handel, positiv byutvikling, arbeidsplasser og sunn økonomisk vekst. Vi ville likt å se at Plan- og bygningsetaten inkluderte disse faktorene inn i sitt arbeid. Vår oppfordring er at PBE inviterer handel og næringsdrivende til aktivt deltakelse i utforming av normene, og gjerne etablerer et samarbeidsforum omkring byutvikling og reguleringsarbeid sammen med oss og våre medlemmer. Vi mener at publikumsrettet næringsliv bør få en tydeligere betydning i etatens arbeid, og dette kan løses med at PBE etablerer mer faste strukturer for å få innspill til pågående arbeid.



*Oslo
Handelsstands
Forening*

Adresse:
Karl Johans
Gate 37 A
0162 Oslo

Telefon:
22 40 34 40

E-post:
admin@ohf.no

Internett:
www.ohf.no

P-normene er et godt eksempel på et sakskompleks der handels- og næringsinteresser kan bidra med viktig informasjon på et tidlig tidspunkt, og således være med på å utvikle forståelse og forslag som i sterkere grad tar vare på handel, omsetning og arbeidsplasser.

For OSLO HANDELSSTANDS FORENING

Jon Anders Henriksen
Næringspolitisk direktør