



Oslo kommune Plan –og Bygningsetaten

Dato: 8. mars 2021

Vahls gate 1

0187 OSLO

Hørings svar fra Røa Vel. Forslag nye Parkerings-normer.

1 Karakteristikk av Røa-området

Det følgende er en beskrivelse av enkelte tydelige karakteristikk av det området som Røa Vel representer. Velet er ett av Oslo største med ca. 1300 medlemmer. Av alle gjøremål og oppgaver så har velet de siste 3 år nedlagt svært mye arbeid med Røas utvikling, spesielt utbyggingen i sentrum. Arbeidet med å få realisert en Røa-tunnel har også meget høy prioritet. Mobilitet, parkering og trafikkspørsmål er helt sentrale arbeidsoppgaver i velet.

Røa kjennetegnes ved:

- Typisk småhusområde i utkanten av Oslo kommune og nabo til Nordmarka. Uttrykket «urban landsby» er ofte brukt om Røa.
- Området har svært mange smale villaveier uten fortau med tett parkering, oftest på begge sider. S.k. «fremmedparkering» av ikke hjemmehørende biler i parkert vei er økende. Til sammen er denne parkeringspraksis til hinder og sjenanse for ferdsel av alle slag, ikke minst for brann og redningsetater, utrykningskjøretøy, renovasjonstjenester, byggetjenester, snøbrøyting og renhold.
- Røa har et typisk kommersielt sentrum ved T-banestasjon med etter hvert mange store boenheter i gangavstand fra kollektivtrafikk og handelssenter. Flere nye, store bygg kommer.
- Røa sentrum vokser med svært mye ny utbygging som vil forsterke Røas posisjon i Vestre Aker Bydel som bydelens hovedstad.
- Røa mangler pr. i dag trygge og moderne gang-sykkelveier i- og til og fra sentrum. Tilfredsstillende tilbud på sikker sykkelparkering i sentrum mangler.

2 Røa Vel mener

- Inn og ut mobilitet til Røa sentrum må legge til rette for god og trygg mobilitet for s.k. «myke trafikanter», dvs. nye løsninger må prioritere disse.
- Vi stiller oss skeptisk til et fremtidsscenario med færre privatbiler. Tvert imot så ser vi det som sannsynlig at 2 bil-familier vil øke, 1 stor pluss 1 liten el-bil. Røa-folk vil stort sett foretrekke å eie sin egen bil.

- Bil-deling i røa-området vil kun i noen grad bli aktuelt. Men bildelingsplasser i nye borettslag og sameier synes som et riktig krav.
- Dagens gjeldende småhusplan må forsterkes slik at Røas landsbykarakteristika med grønne villahager, fortsatt vil gjelde, dvs. typiske sentrumsløsninger med store bygg i gå-avstand til sentrum og T-bane (*tett by*) og en randsone med typisk villabebyggelse (*åpen by*).
- RUTER må introdusere nye tilbringertjenester som skal fremme bruk av kollektiv transport inn og ut av sentrum.
- S.k. innfartsparkering for bil og sykkel bør etableres slik at vi oppnår en lavterskel for å bruke mer T-bane.
- Dagens RUTER-ordning med Rosa Busser må fortsette og utvikles for mer allment bruk.

3 Løsninger ny Parkerings Norm

- Velet støtter ikke forslaget max-normer. I *ytre by* er en max-norm et lite egnet virkemiddel, selv om det kan være viktig nær viktige knutepunkter og i den tette byen hvor alternativ transport er mer tilgjengelig. Dette har vært begrunnelsen ved tidligere P-normer. Disse forutsetningene har ikke endret seg. En max-norm for *ytre by* vil ikke bidra til å endre utbyggingsmønsteret, men vil skape store problemer for mange beboere i småhusbebyggelsen.
- Vi mener at utbygger (privat eller profesjonell) selv skal få bestemme hvor mye areal som skal avsettes til sykkel og bilparkering. M.a.o. det er det komplette produkttilbudet, inkl. parkeringsplass, av nye boliger/bygg som skal avgjøre attraktiviteten i markedet.
- Velet støtter en bestemmelse om minimum-P norm som et instrument for å hindre uryddig og uønsket parkering både for sykkel og bil.
- Ny P-norm må ikke bidra til at parkering på egen tomt eller garasje forsvinner og bilene flyttes ut på trange villaveier. Manglende parkering på egen tomt vil dessuten vanskeliggjøre overgangen til elektriske biler. El-biler må parkeres nær boligens ladestasjon.
- I typiske smale villaveier tillates bilparkering kun på den ene siden av veien.
- Steder som helsehus, sykehjem, offentlige kontorer, samfunnshus må sikres et tilstrekkelig P-plasser for ansatte og besøkende-biler (realistisk min-norm).
- Sykkelparkering i Røa Sentrum kan skje bokstavelig talt på taket til Røa T-banestasjon ved at et lokk bygges over stasjonen.

Flere publiserte artikler påpeker fremtids scenarier av forslaget. Disse illustrerer tydelig at forslaget radikale nye normer bryter med alminnelig oppfatninger om hva som er rett og riktig og ikke minst klokt.

4 Konklusjon

Røa Vel oppfatter forslaget for nye parkeringsnormer som et politisk verktøy for en kraftig reduksjon av bilbruken. Forslagets ideelle mål om å fjerne køer, kork og kaos, utrygge skoleveier og ikke minst miljøskadelige utslipp deles av de aller fleste. Men veien til målet

må konstrueres med pragmatiske løsninger som fortsatt støtte til kjøp og bruk av el-biler, bedre og mer fleksible løsninger på kollektivtilbud, mer romslige erstatning ved innlevering/kondemnering av bensin- og dieslbiler.

Innretningen på løsningene må reflektere en ydmykhet om at vi alle har ulike behov fordi folks livssituasjon er mangfoldig.

Både teknologi og folks holdninger er i endring. Trygg og miljøriktig mobilitet endrer seg tilsvarende. Røa Vel har for vårt område i dette høringssvaret pekt på visse tiltak som vi mener bør kunne aksepteres som de første skritt i en normrevisjon.

Nye normer for parkering må støtte de holdningsendringer som er på gang. Folks endringsvilje og tilpasning er ikke minst knyttet til utvikling av nye teknologier. Nye normer kan gjerne oppfattes som utfordrende. Men implementeringen bør skje i et tempo som sikrer mye mer aksept enn dagens forslag gjør.

Det foreliggende normforslag bør etter Røa Vels vurdering revideres slik at sjansen minskes for at det endelige forslaget sementerer eller forsterker holdninger som mer bremser enn det som er ønskelig.

Røa, 8. mars 2021

Anne Bjørnebye Vik (sign.)

Styreleder Røa Vel

annebv3@gmail.com

917 53 951