

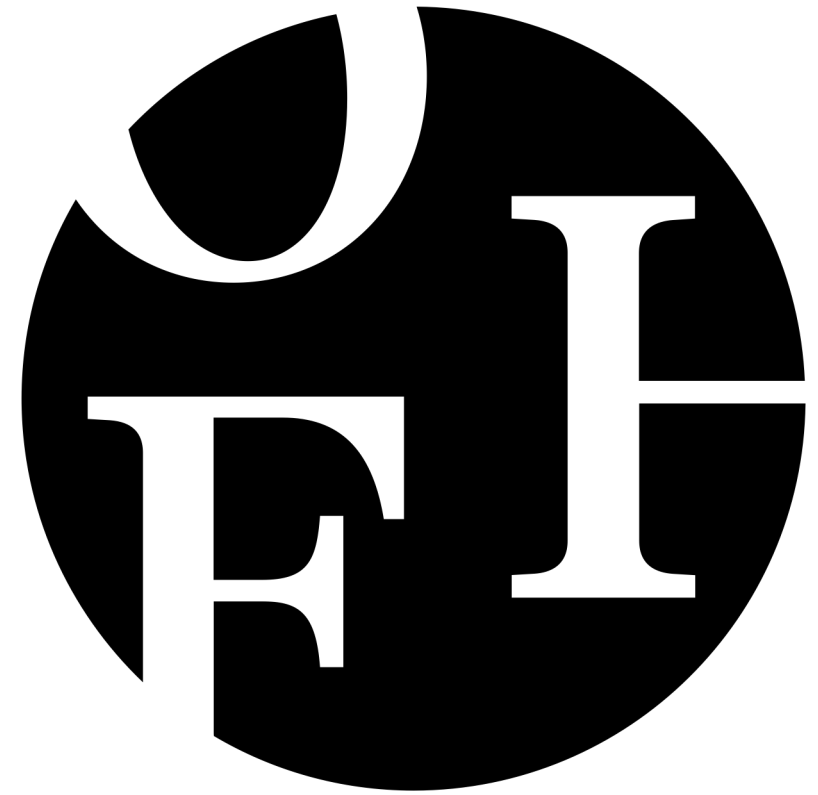
Oslos viktigste næringspolitiske forening

HÅVARD CLEMENTZ X NORSK SENTRUMSUTVIKLING

Når politikk møter butikk

«Effekter av byutviklingspolitikk* på
handelsnæringen»

OSLO
HANDELSSTANDS
FORENING



OHF er Oslos største næringspolitiske forening og organiserer byens førsteetasjer

A photograph of three people standing outdoors. On the left is a man with glasses wearing a grey zip-up sweater. In the middle is a man in a dark suit jacket over a light blue shirt. On the right is a woman in a white button-down shirt and dark skirt. The background is a blurred outdoor setting.

2000

Medlemmer i OHF

67 000

Ansatte

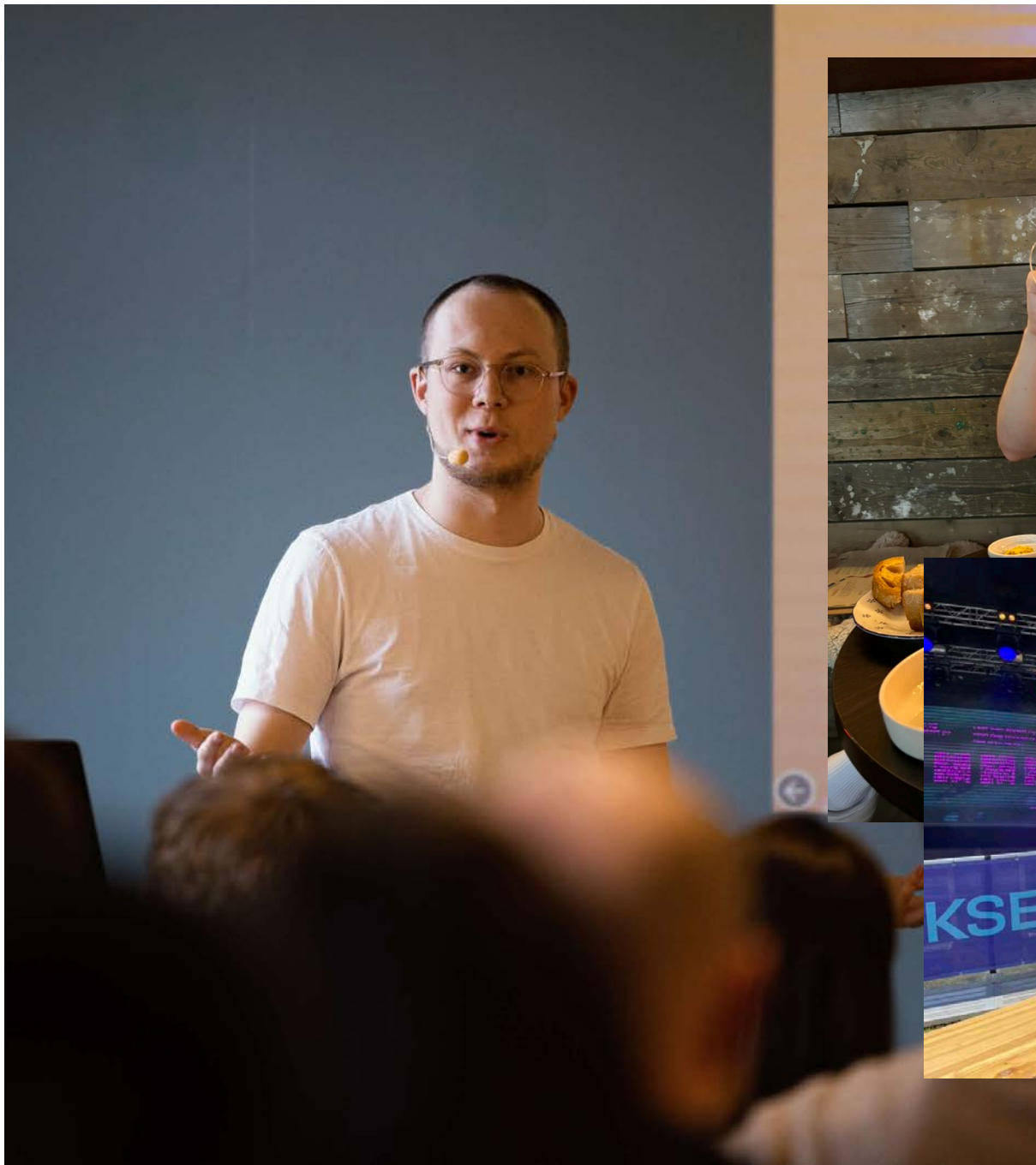
A photograph of three people standing outdoors. On the left is a man in a dark suit and tie. In the middle is a man in a dark suit jacket over a white shirt. On the right is a woman in a grey blazer. The background is a blurred outdoor setting.

6

Ansatte i OHF


101

Milliarder i omsetning i
bransjene vi representerer



A blurred street scene with a person on a bicycle in the foreground and buildings in the background. The text is overlaid on the image.

«Effekter av
byutviklingspolitikk* på
handelsnæringen»



Med Oslo som eksempel -
For hva skjer egentlig i
hovedstaden?

Parkeringsnorm

Hvor mye parkering kan man ha per kvm med bebyggelse?

Sosial bærekraft

Mobilitetsplan

Hvordan skal Oslos innbyggere og næringsliv bevege seg?

Bevegelsesfrihet

Gategrunnsleie

Hva koster det å leie offentlig grunn til bruk for næringsvirksomhet?

Trygghet

Parkeringsnorm

Byråd for
byutvikling

Mobilitetsplan

Byråd for
samferdsel

Gategrunnsleie

Byråd for
samferdsel



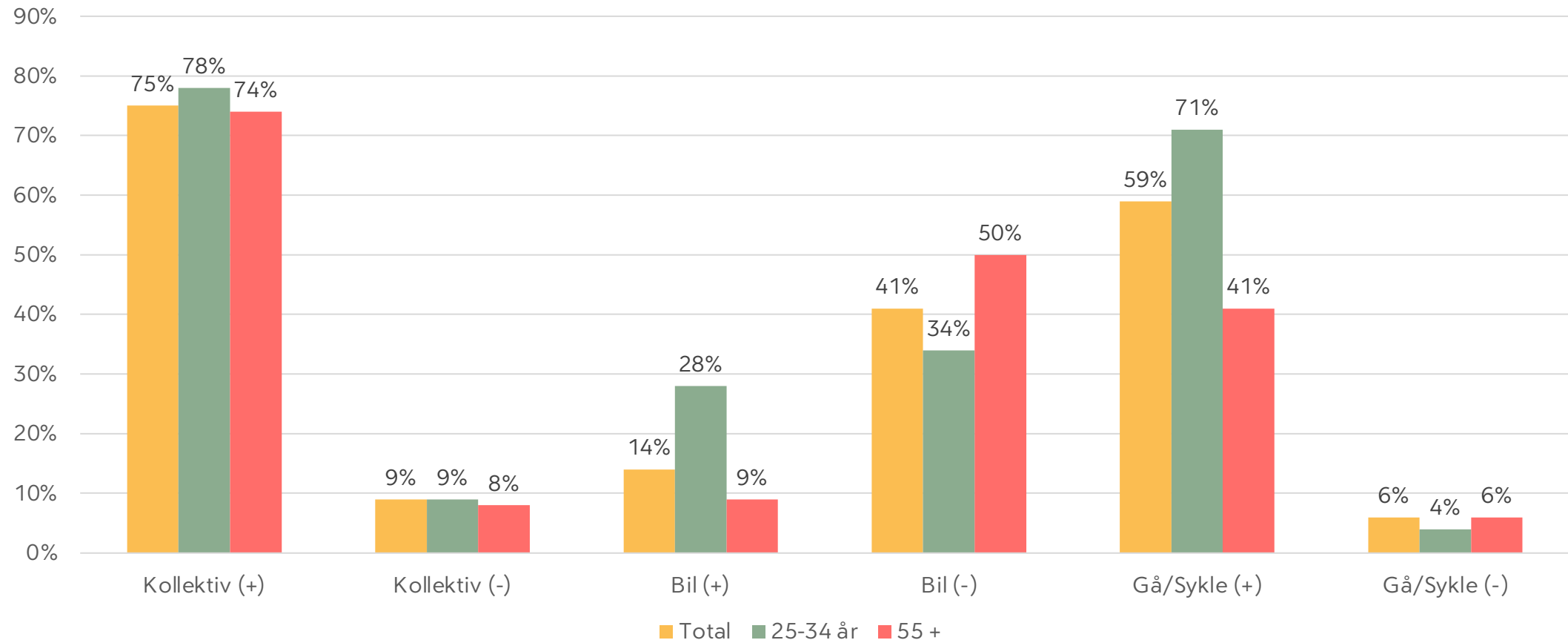
MOBILITET OG BYUTVIKLING

Hva betyr parkering?

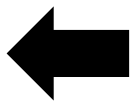
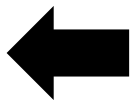
For handel, men og for innbyggere



Hvor fornøyd er man med transport-alternativene?

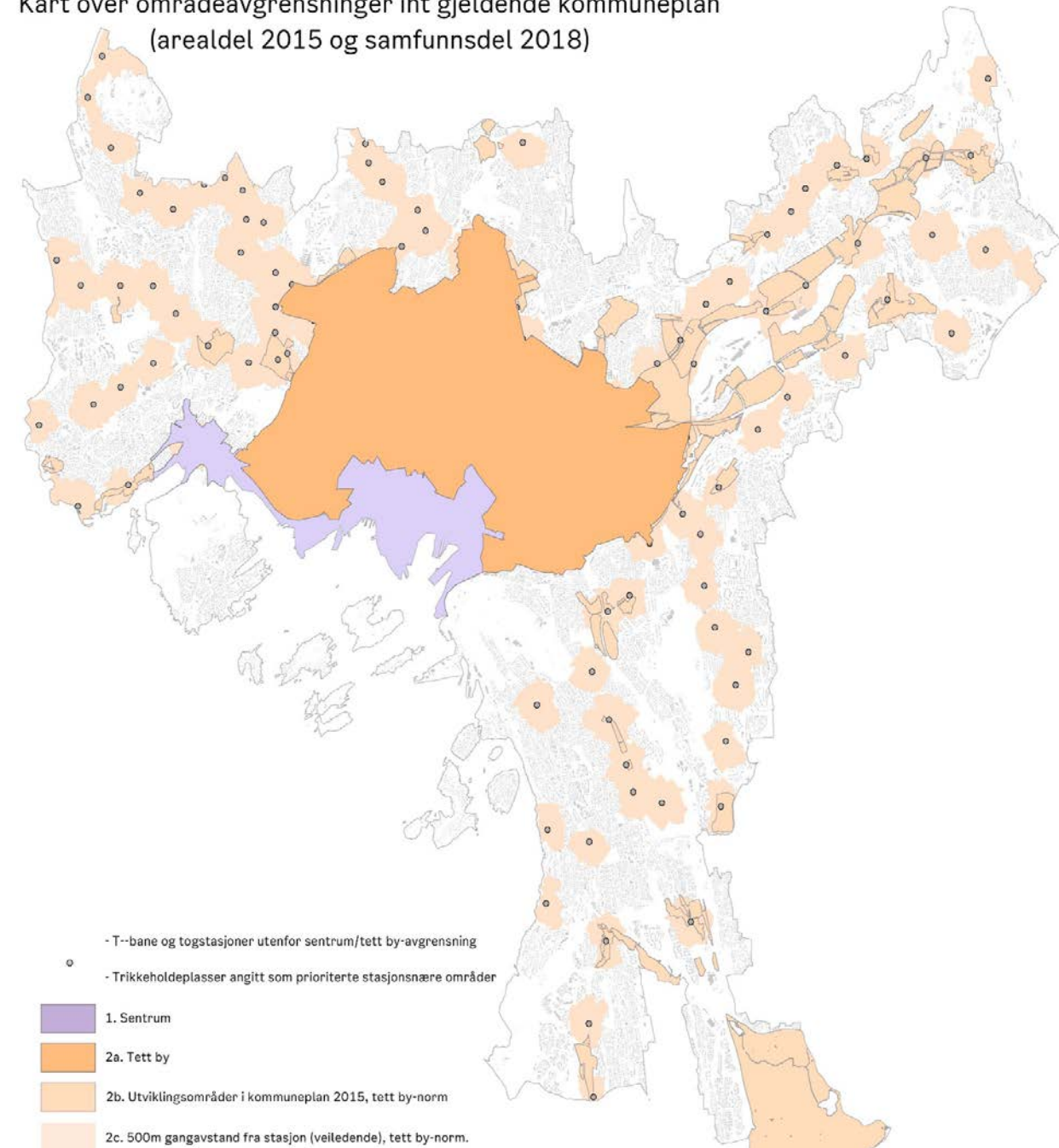
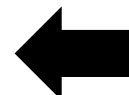
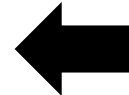


Kategori: per 100 m ² BRA, med unntak av småhus	Sentrum	Tett by	Åpen by	Merknad
Store boligbygg	0,5	0,7	0,9	Bygninger med flere enn 4 boenheter
Studentboliger	0	0,3	0,4	
Omsorgsboliger/ sykehjem/Institusjon	0,3	0,5	0,6	
Småhus per boenhet				
Dersom egen parkering	1	2	2	Omfatter også rekkehus, kjedehus og atriumhus uavhengig av antall hus i rekken. Maksimum 1 parkeringsplass per sekundærbolig.
Dersom felles parkering	1	1,5	2	Norm for felles parkering gjelder når det skal etableres felles parkering for minst 2 boenheter.
Kontor	0,1	0,2	0,3	
Handel og service	0,1	0,5	0,7	Omfatter forretning, detaljhandel, kjøpesenter, restaurant, bensinstasjon, gatekjøkken og mosjonslokaler.
Industri og lager	0	0,1	0,2	Omfatter industri, verksted, lager, engros og bilverksted.
Hotell/overnatting	0,1	0,2	0,4	
Undervisning	0	0,1	0,2	Omfatter barnehage, barneskole, ungdomsskole, videregående skole, høyskole og universitet.



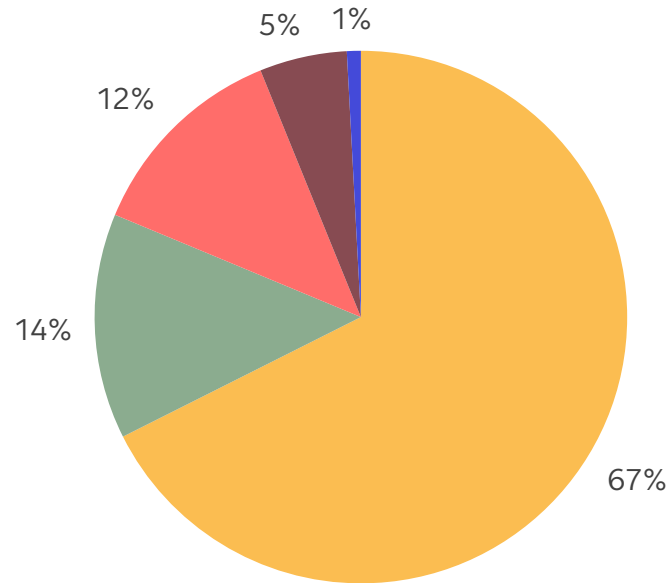
Kart over områdeavgrensninger iht gjeldende kommuneplan
(arealdel 2015 og samfunnsdel 2018)

Kategori: per 100 m ² BRA, med unntak av småhus	Sentrum	Tett by	Åpen by	Merknad
Store boligbygg	0,5	0,7	0,9	Bygninger med flere enn 4 boenheter
Studentboliger	0	0,3	0,4	
Omsorgsboliger/ sykehjem/Institusjon	0,3	0,5	0,6	
Småhus per boenhet				
Dersom egen parkering	1	2	2	Omfatter også rekkehus, kjedehus og atriumhus uavhengig av antall hus i rekken. Maksimum 1 parkeringsplass per sekundærbolig.
Dersom felles parkering	1	1,5	2	Norm for felles parkering gjelder når det skal etableres felles parkering for minst 2 boenheter.
Kontor	0,1	0,2	0,3	
Handel og service	0,1	0,5	0,7	Omfatter forretning, detaljhandel, kjøpesenter, restaurant, bensinstasjon, gatekjøkken og mosjonslokaler.
Industri og lager	0	0,1	0,2	Omfatter industri, verksted, lager, engros og bilverksted.
Hotell/overnatting	0,1	0,2	0,4	
Undervisning	0	0,1	0,2	Omfatter barnehage, barneskole, ungdomsskole, videregående skole, høyskole og universitet.



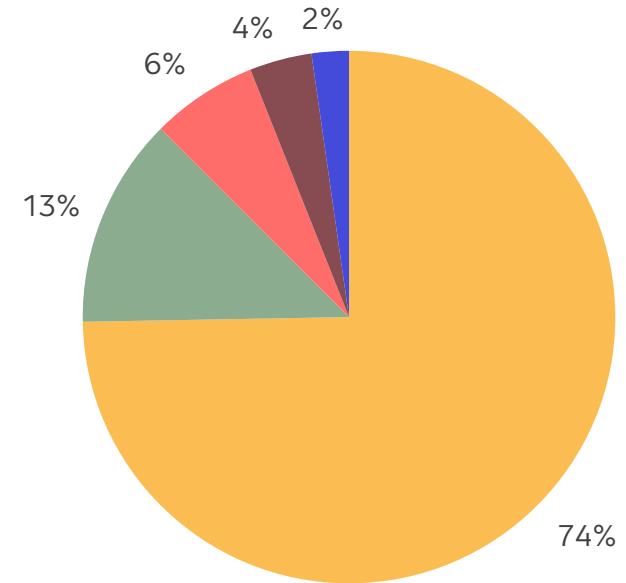
Hvordan beveger Oslos brukere seg?

Fremkomstmiddel ved handel i sentrum



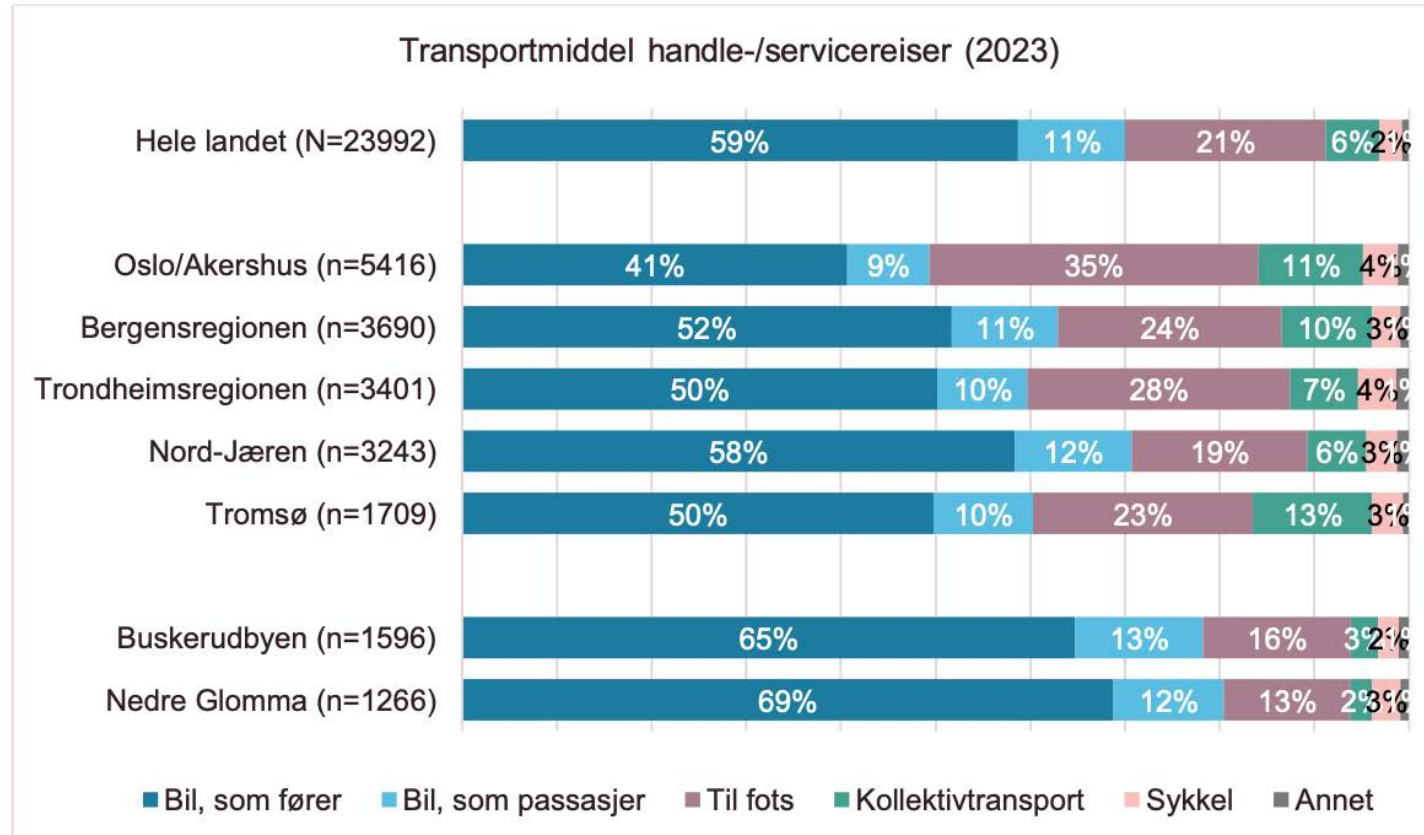
■ Kollektivtransport ■ Går ■ Privatbil ■ Sykkel/Sparkesykkel o.l. ■ Taxi

Fremkomstmiddel ved servering i sentrum



■ Kollektivtransport ■ Går ■ Privatbil ■ Sykkel/Sparkesykkel o.l. ■ Taxi

Figur 34: Transportmiddel ved handle-/servicereiser



«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

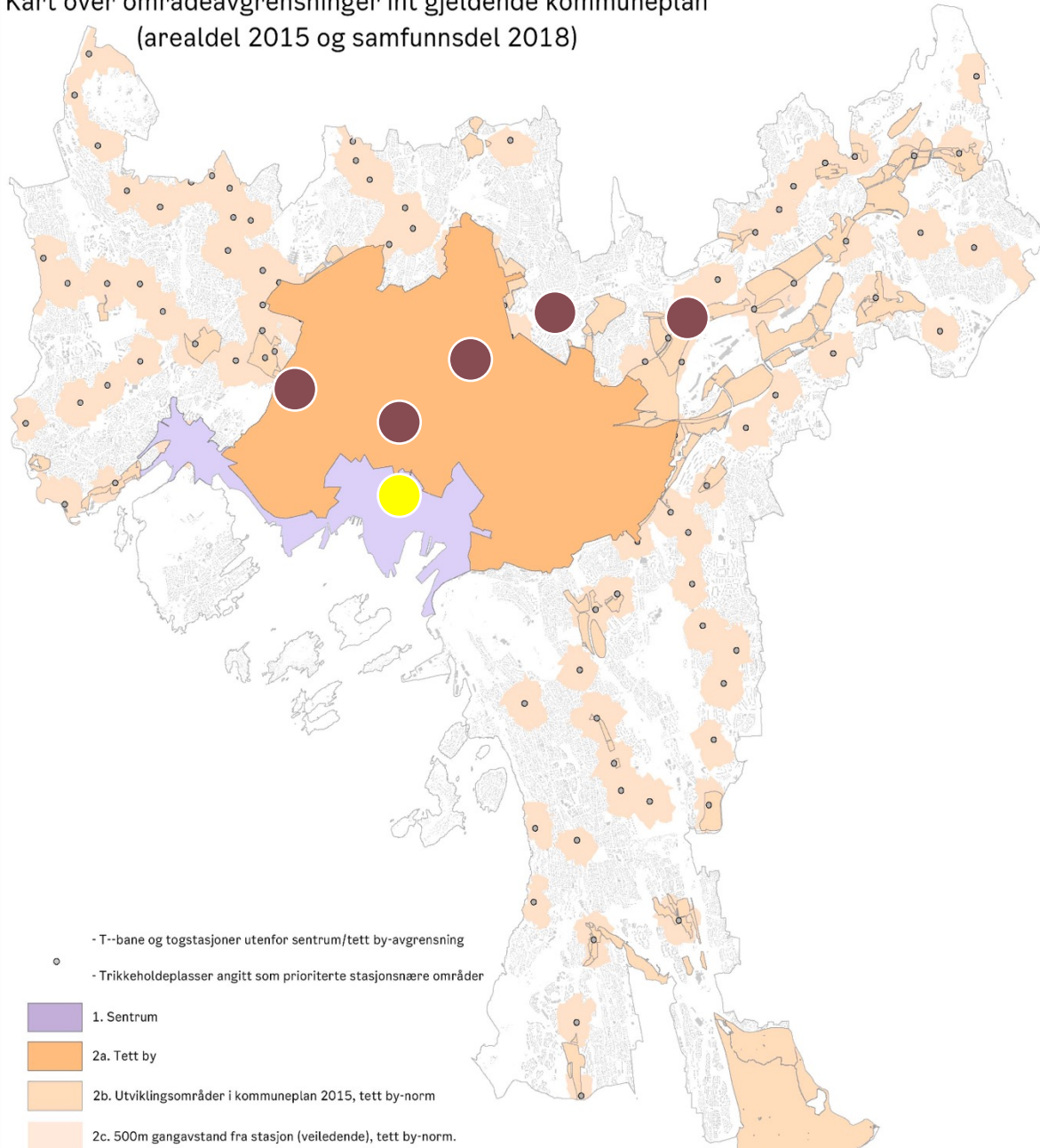
«Annet» inkluderer også moped/MC



Ulik handel trenger ulike transportformer

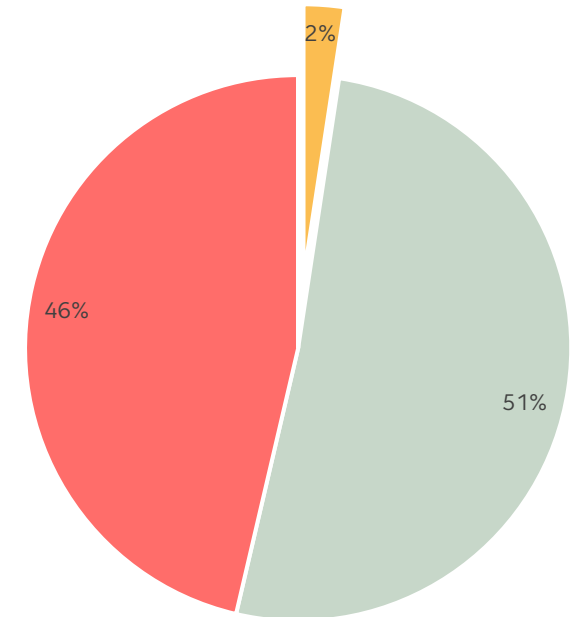


Kart over områdeavgrensninger iht gjeldende kommuneplan
(arealdel 2015 og samfunnsdel 2018)



Ulike kundegrupper har ulike behov

Zara, sentrum

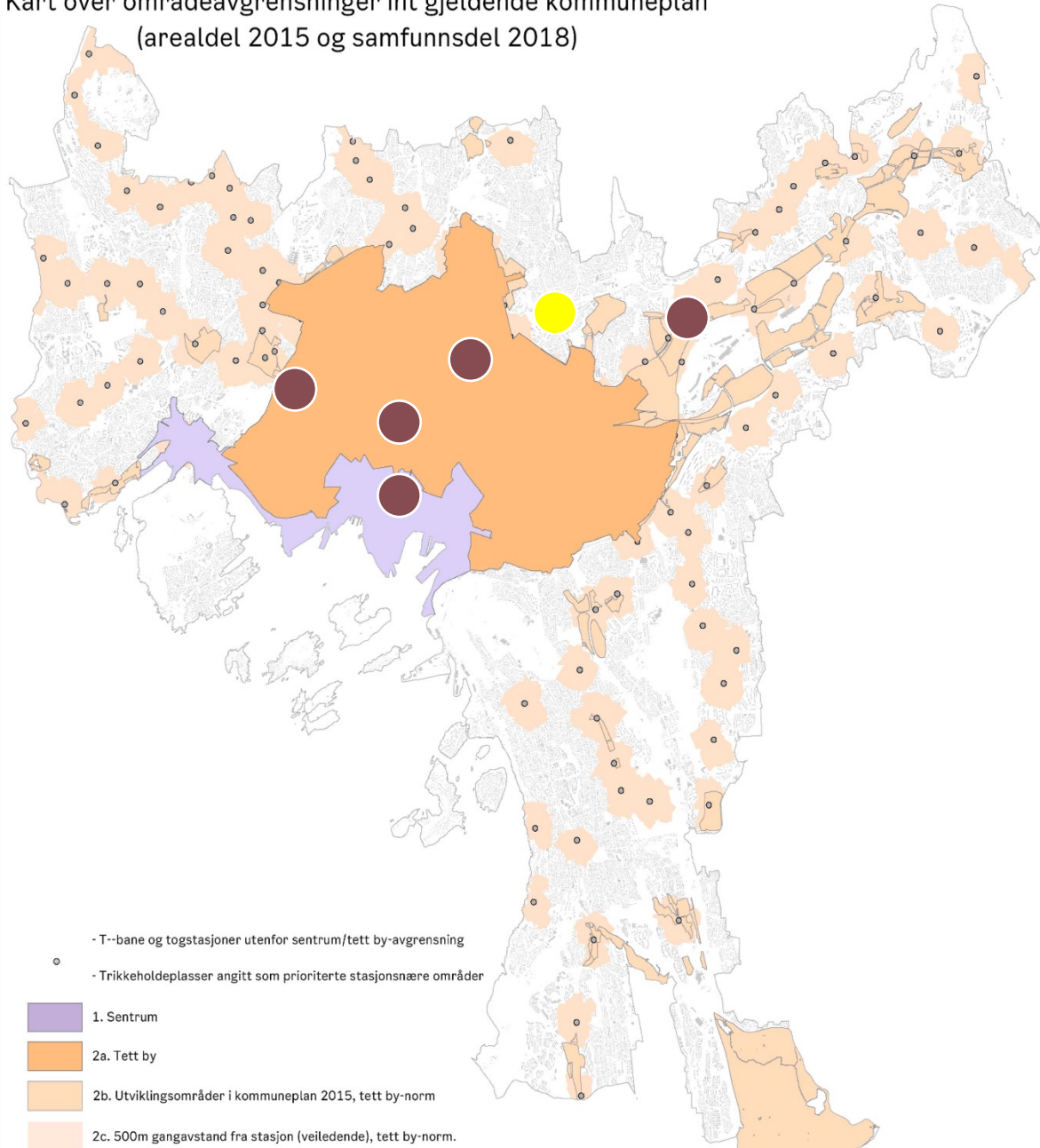


■ Bil ■ Gående ■ Kollektivt ■ Syklende ■ Taxi

Kundeundersøkelse for OHF gjennomført av Yobr
Desember, 196 respondenter

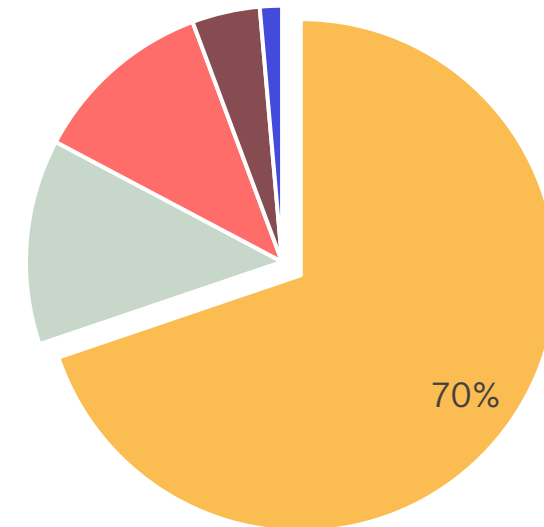


Kart over områdeavgrensninger iht gjeldende kommuneplan
(arealdel 2015 og samfunnsdel 2018)



Ulike kundegrupper har ulike behov

Maxbo Sinsen, åpen by

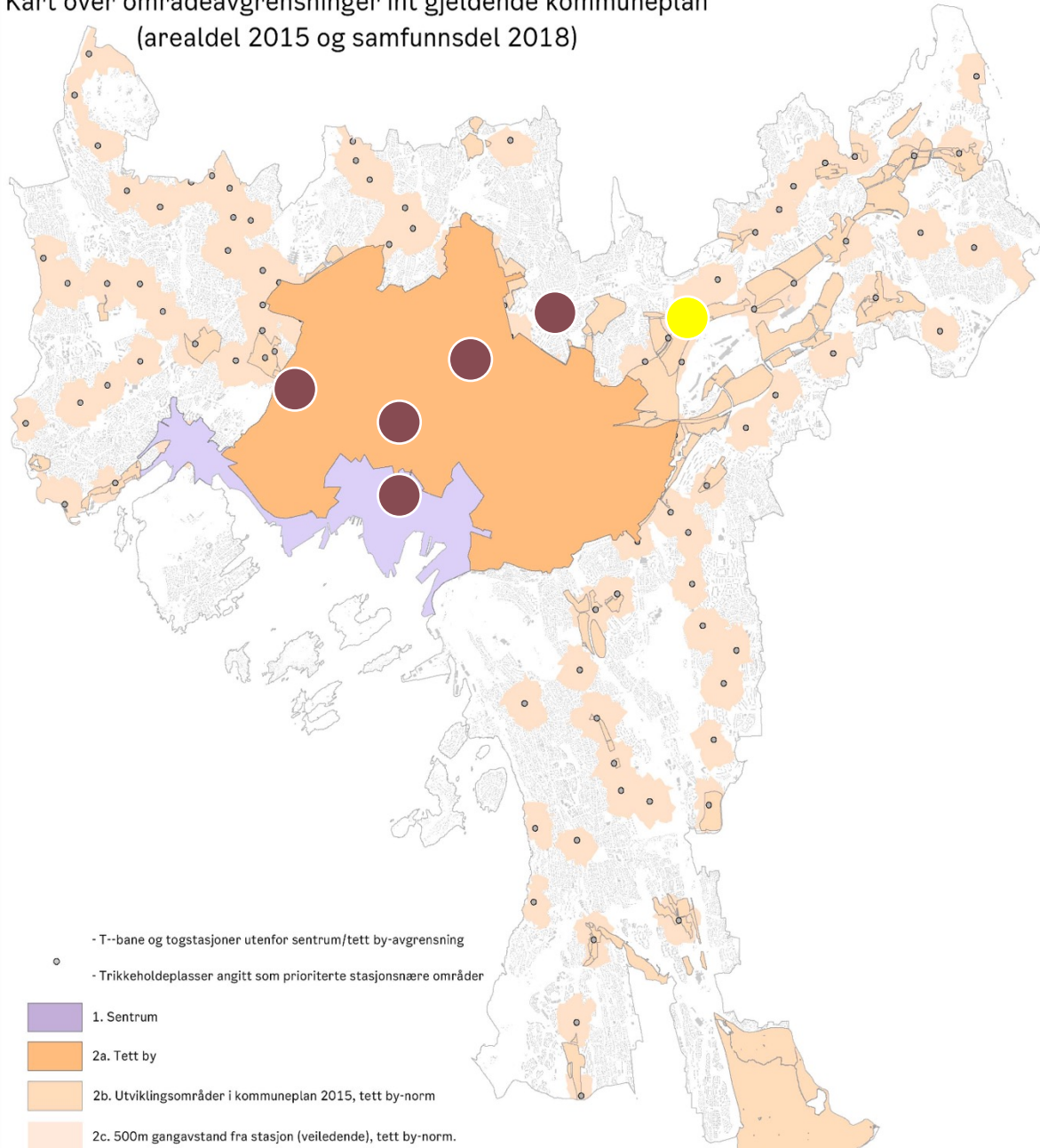


■ Bil ■ Gående ■ Kollektivt ■ Syklende ■ Taxi

Kundeundersøkelse for OHF gjennomført av Yobr
Desember, 196 respondenter

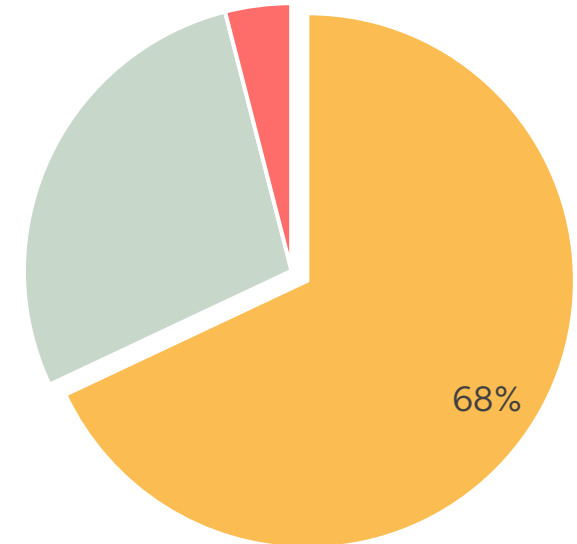


Kart over områdeavgrensninger iht gjeldende kommuneplan
(arealdel 2015 og samfunnsdel 2018)



Ulike kundegrupper har ulike behov

Supermarked, tett by

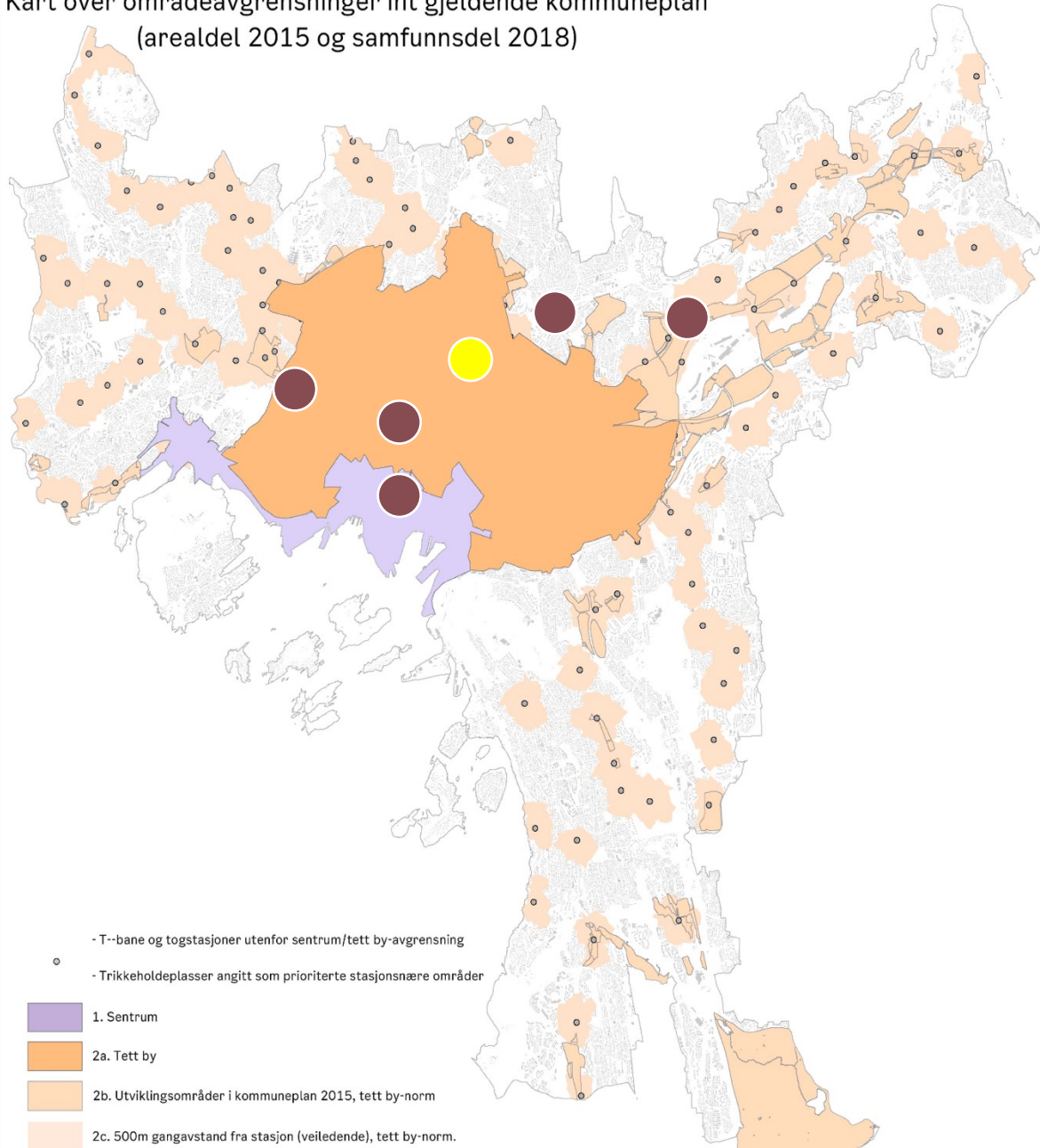


■ Bil ■ Gående ■ Kollektivt ■ Syklende ■ Taxi

Kundeundersøkelse for OHF gjennomført av Yobr
Desember, 196 respondenter

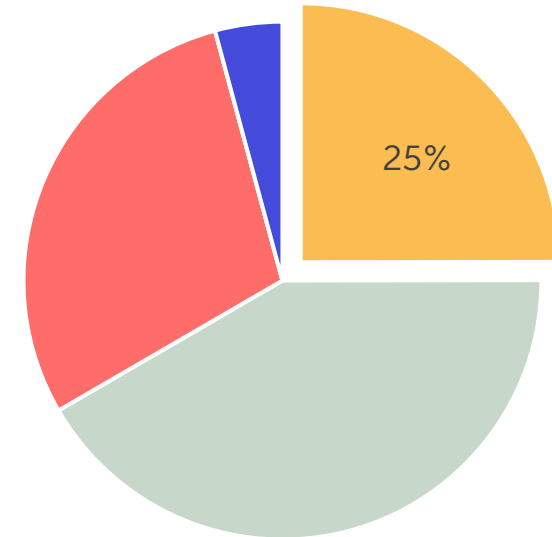


Kart over områdeavgrensninger iht gjeldende kommuneplan
(arealdel 2015 og samfunnsdel 2018)



Ulike kundegrupper har ulike behov

Antikkvarehus, tett by

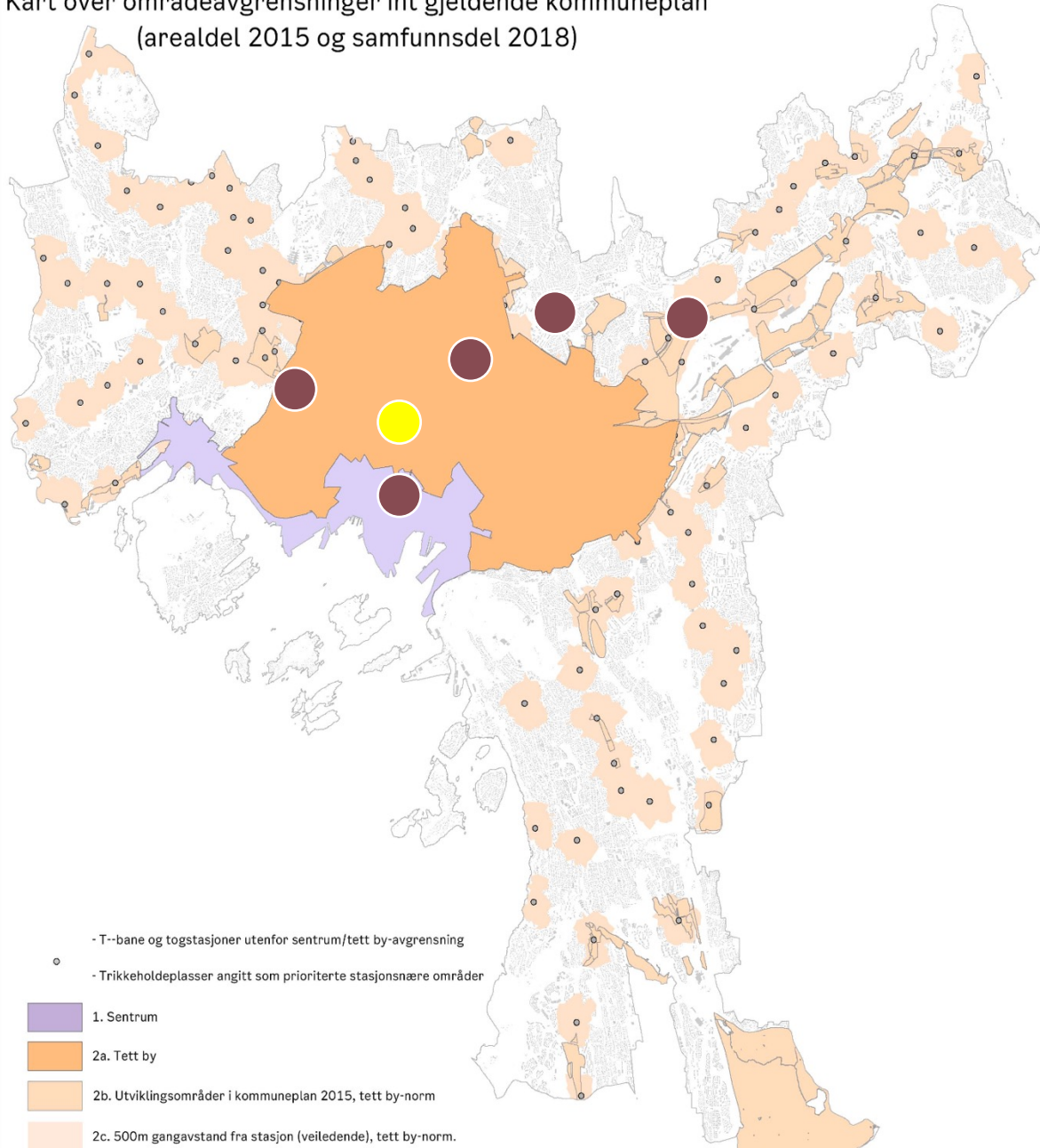


■ Bil ■ Gående ■ Kollektivt ■ Syklende ■ Taxi

Kundeundersøkelse for OHF gjennomført av Yobr
Desember, 196 respondenter

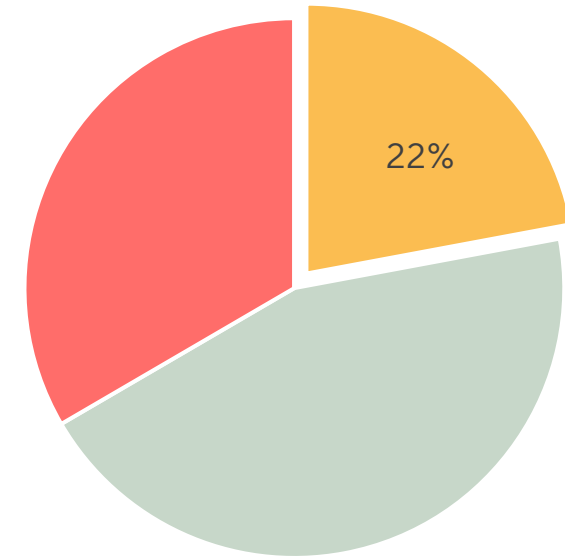


Kart over områdeavgrensninger iht gjeldende kommuneplan
(arealdel 2015 og samfunnsdel 2018)



Ulike kundegrupper har ulike behov

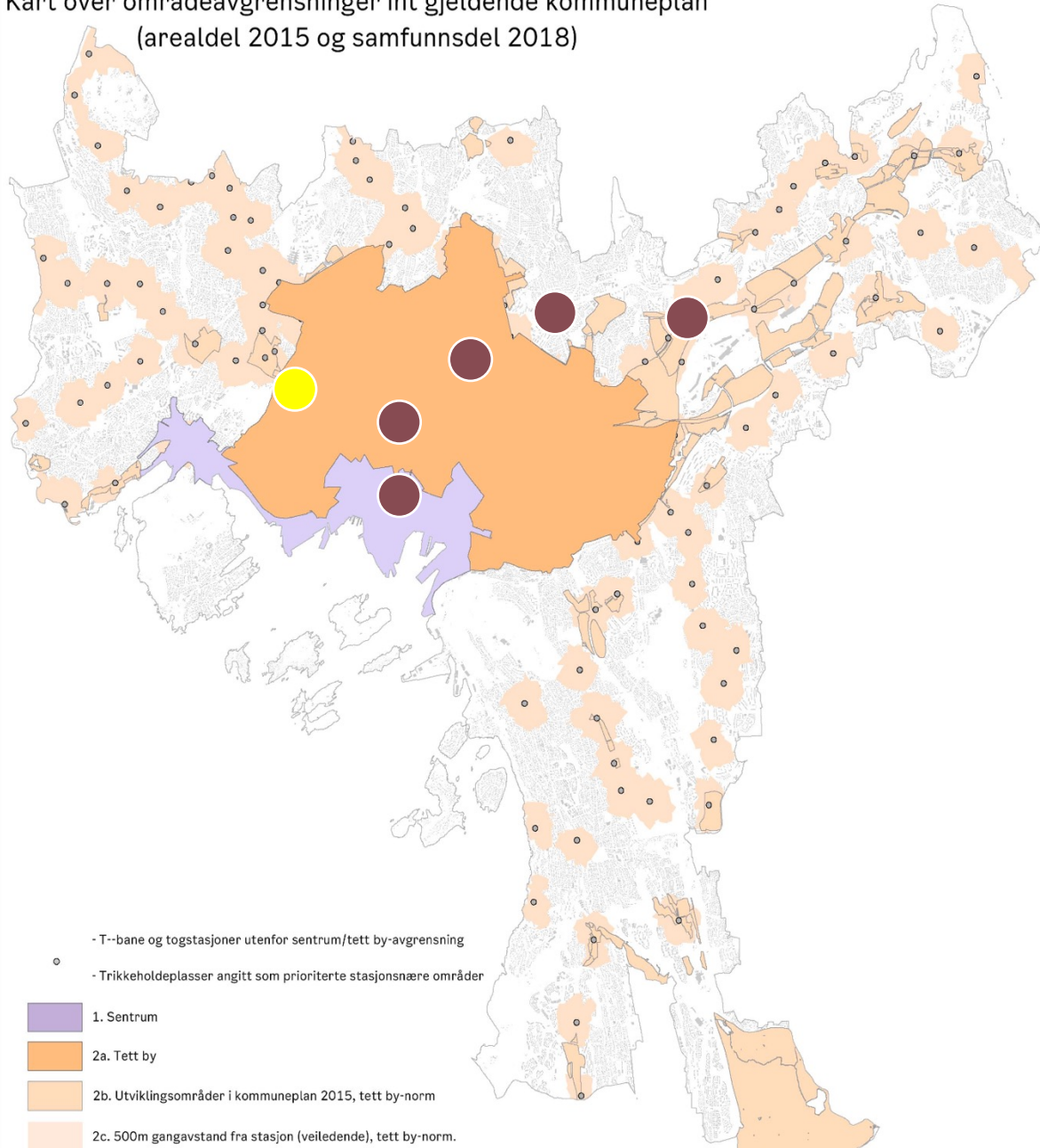
Barnevognhuset, tett by



■ Bil ■ Gående ■ Kollektivt ■ Syklende ■ Taxi

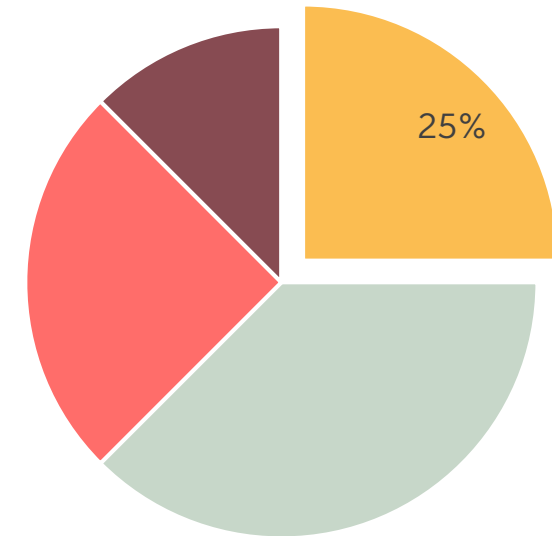
Kundeundersøkelse for OHF gjennomført av Yobr
Desember, 196 respondenter

Kart over områdeavgrensninger iht gjeldende kommuneplan
(arealdel 2015 og samfunnsdel 2018)



Ulike kundegrupper har ulike behov

Spin (sykkel), tett by

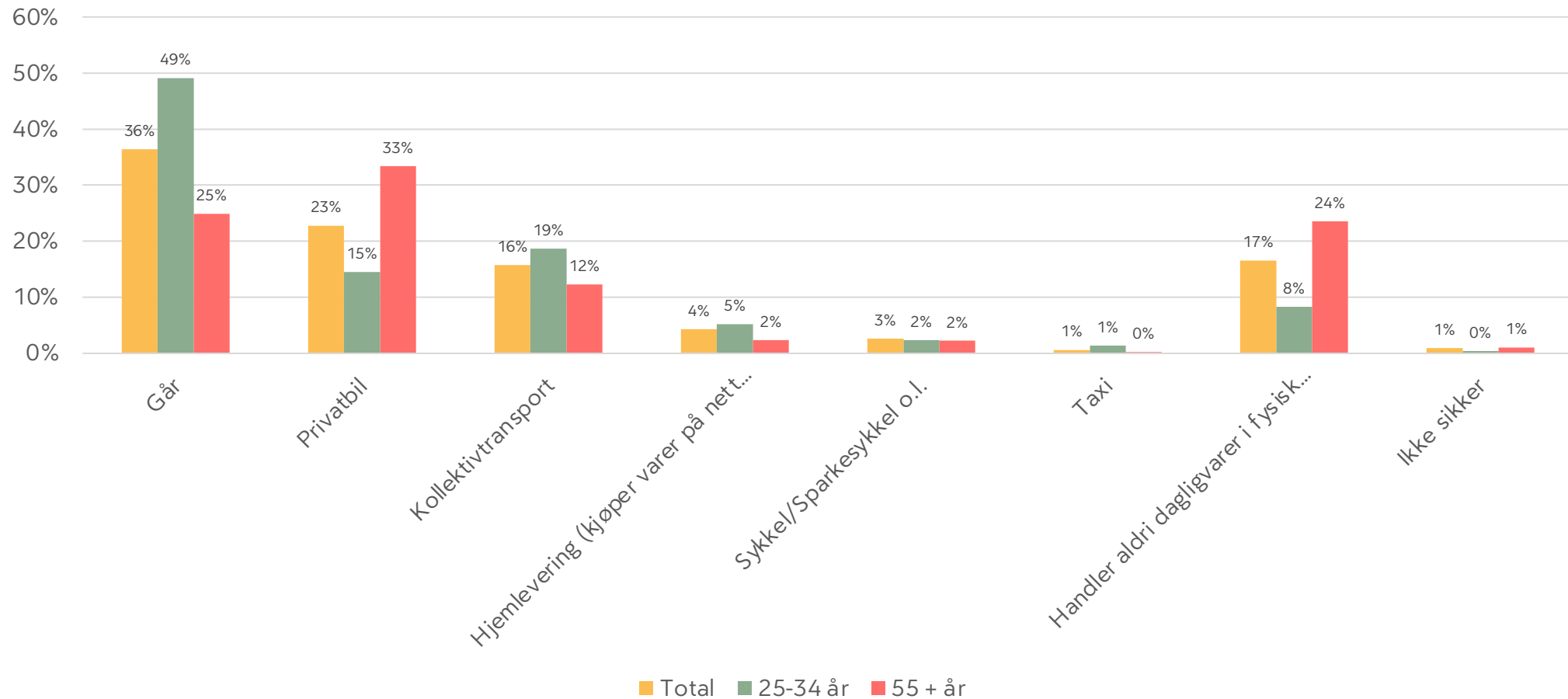


■ Bil ■ Gående ■ Kollektivt ■ Syklende ■ Taxi

Kundeundersøkelse for OHF gjennomført av Yobr
Desember, 196 respondenter



Fremkomstmiddel ved dagligvarehandel

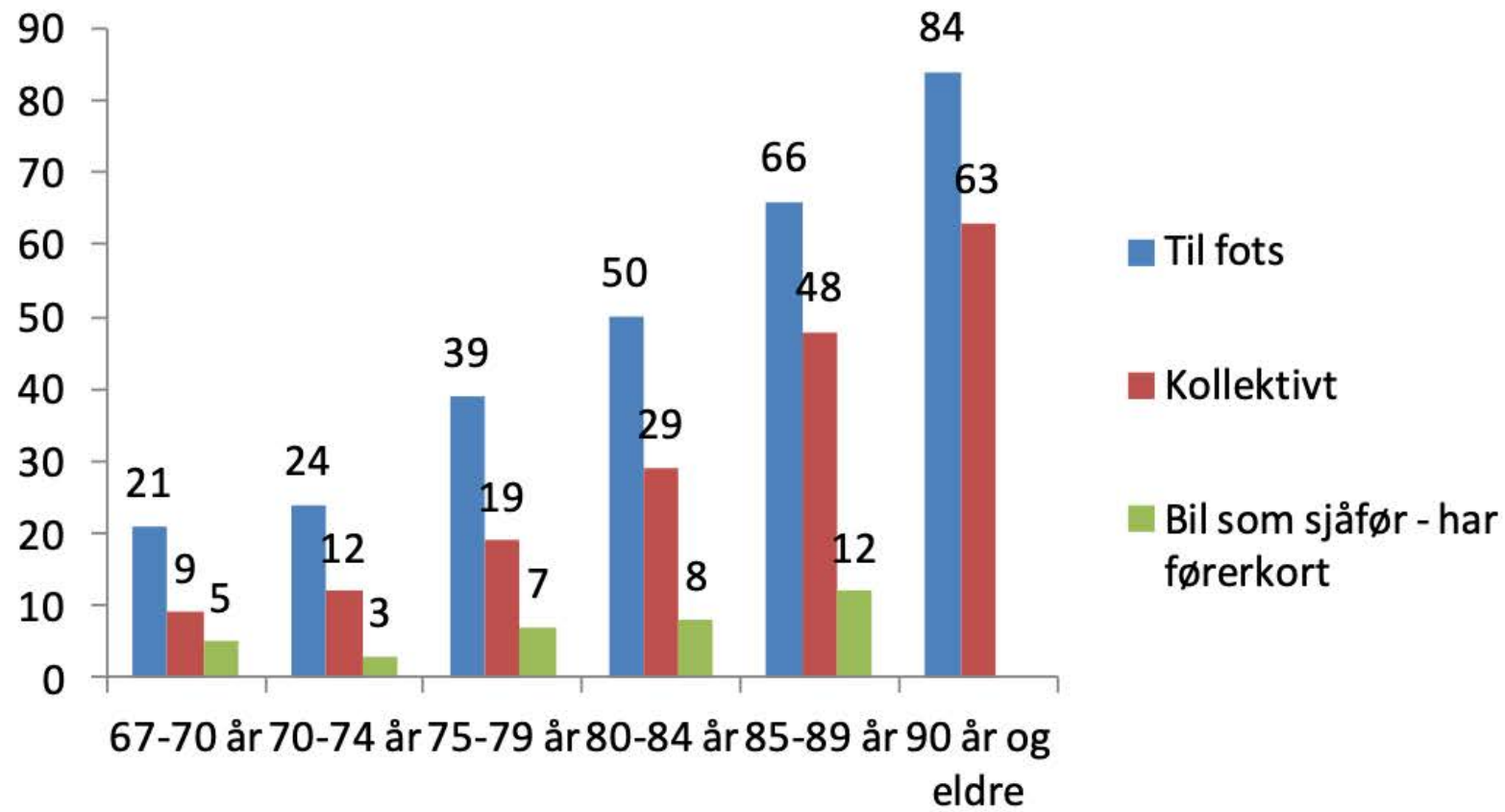




PERSONER

Hva er problemet med å
ikke få nok
parkeringsplasser?

Helseproblemer knyttet til ulike reisemåter





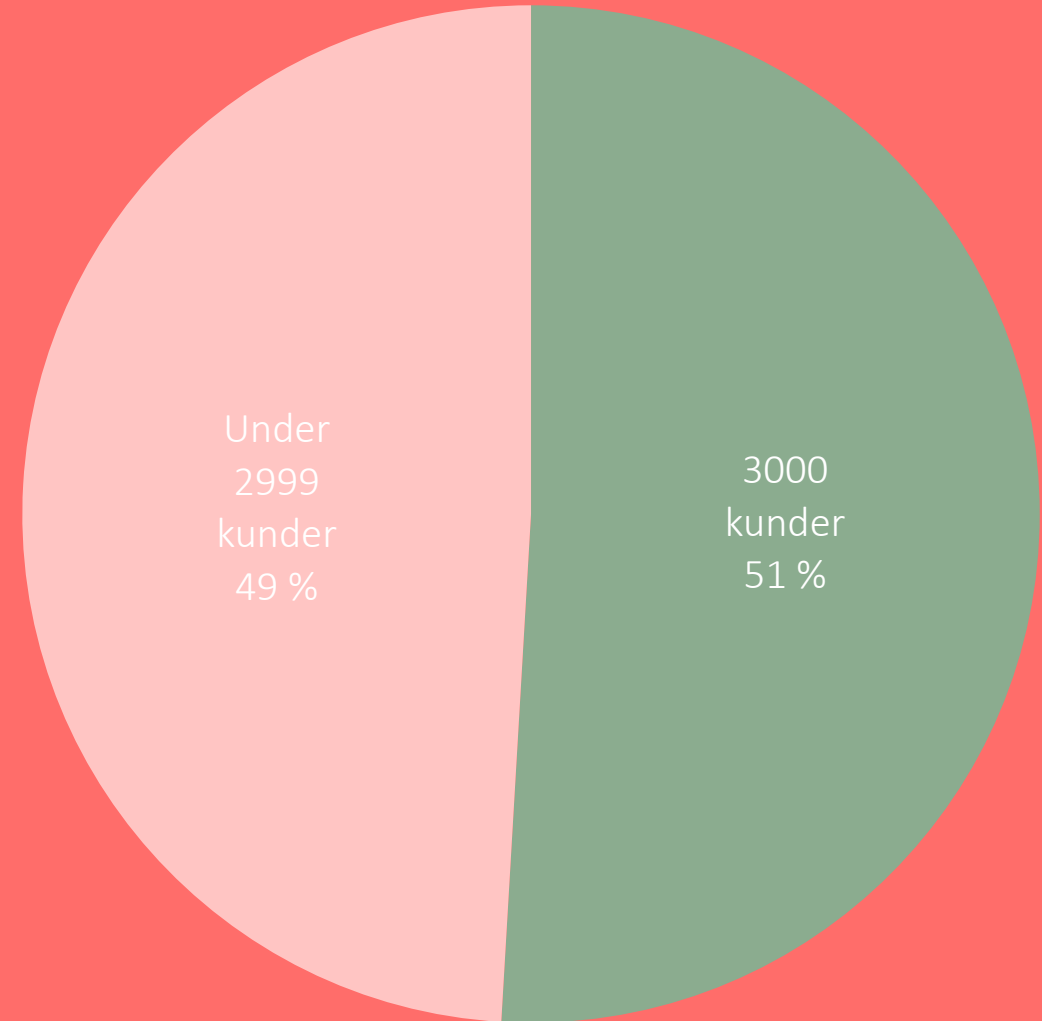
BUTIKKER OG NÆROMRÅDET

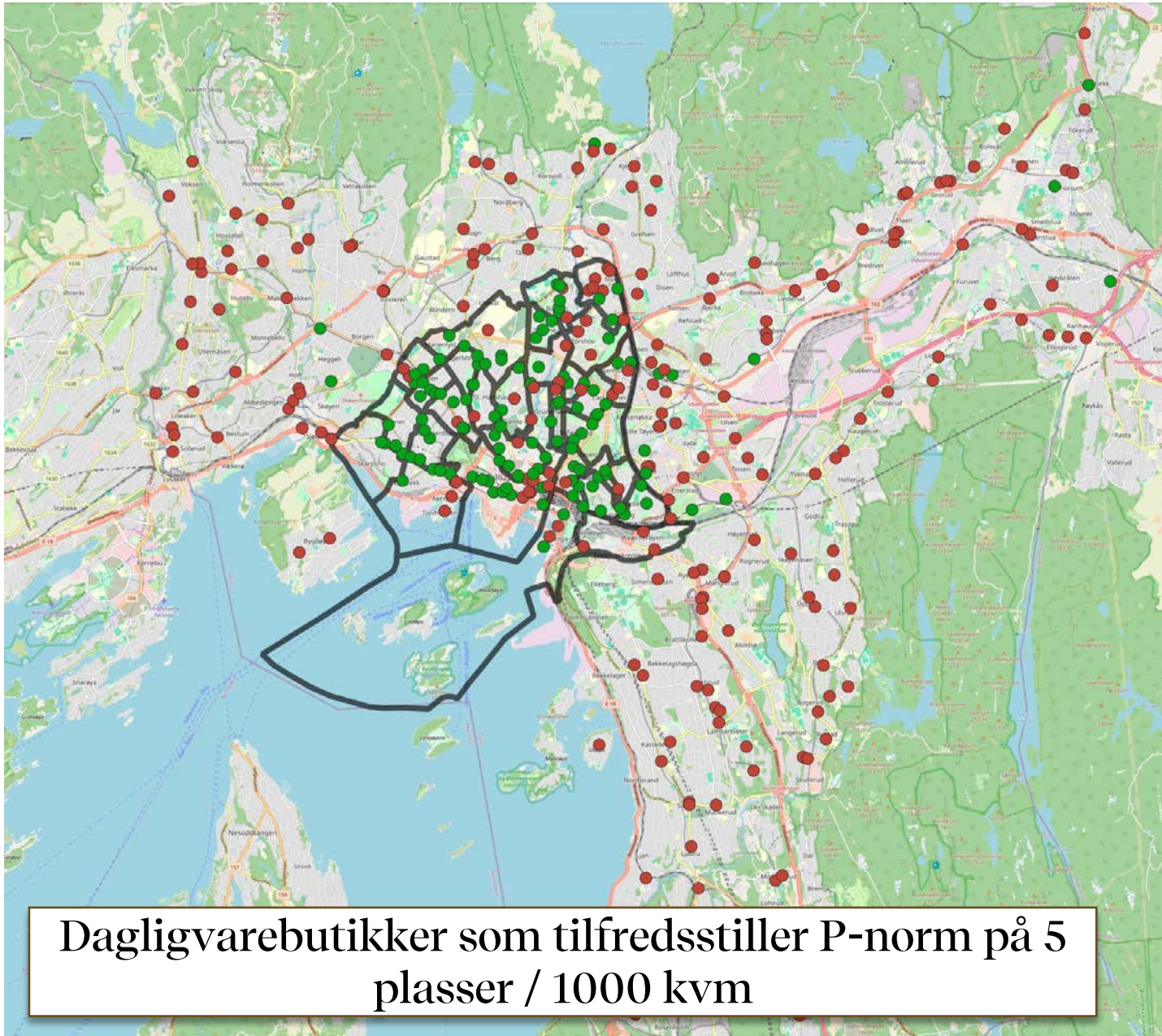
Hva er problemet med å
ikke få nok
parkeringsplasser?



LA OSS STARTE MED DAGLIGVARE

Standardbutikkers kunde grunnlag innenfor gangavstand



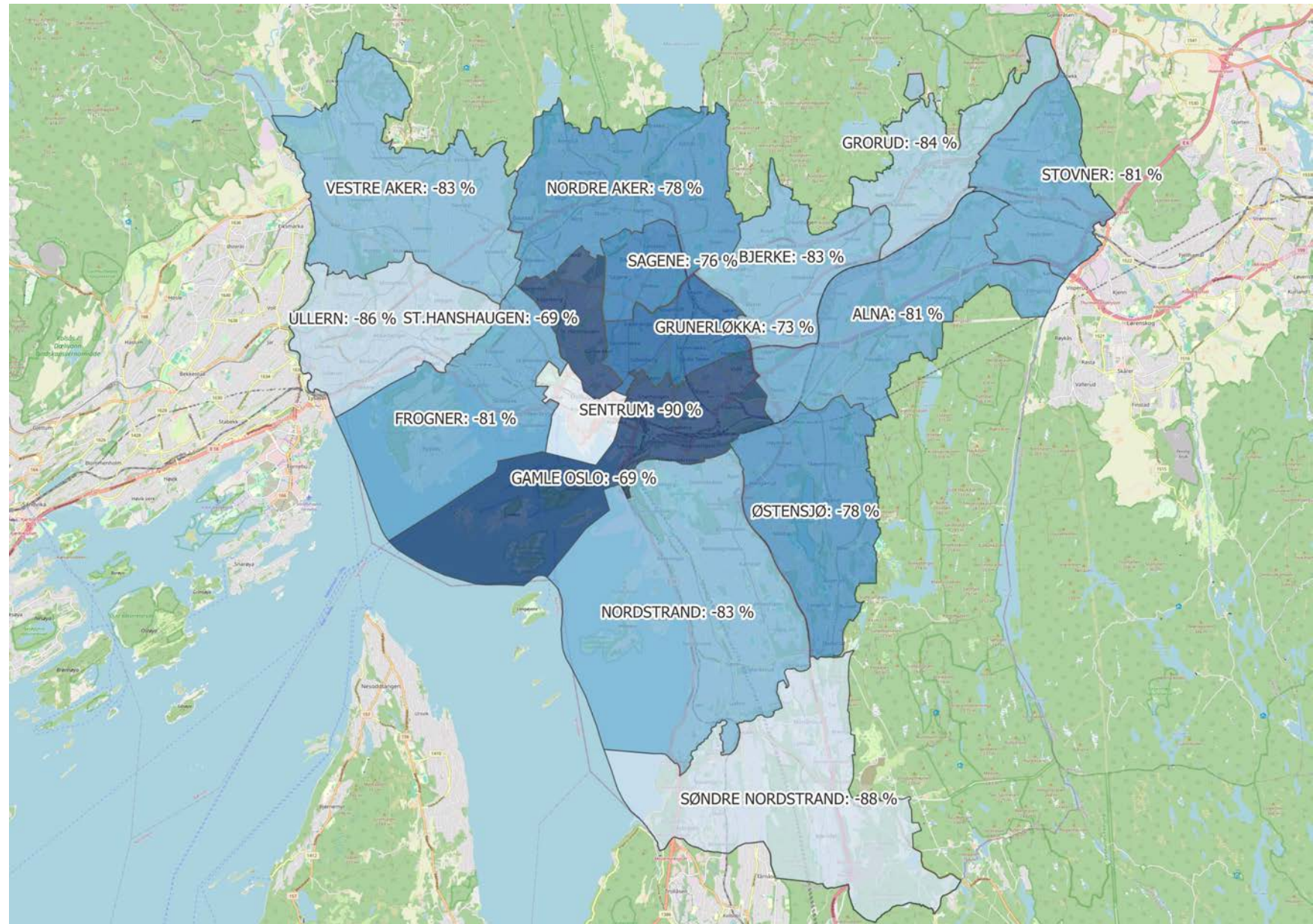


Dagligvarebutikker som tilfredsstillers P-norm på 5 plasser / 1000 kvm

Kan mer parkering bidra til å skape et bedre bymiljø?

Ja, mener vi!

Hvor mange p-plasser hadde forsvunnet om alle dagligvarebutikker hadde fulgt p-normen?











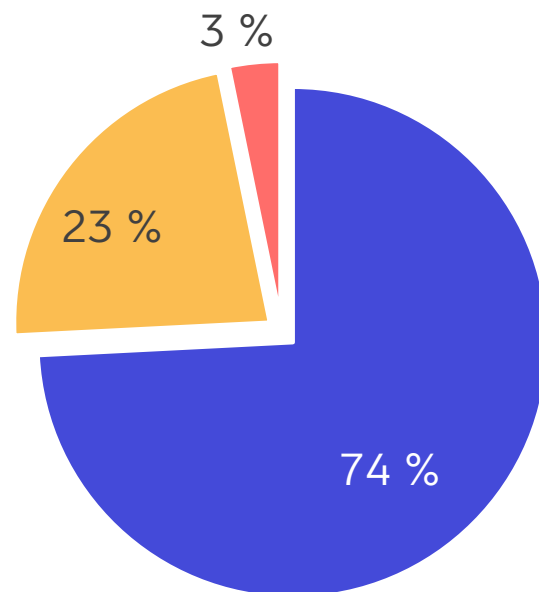
Dagens by, som mange trives i, ville aldri ha eksistert med dagens politikk

	Dagens parkeringsplasser	Tillatte plasser iht. normen
Stovner Senter	1000	148
Alna Senter	1100	385
Bryn Senter	~700	73
IKEA Furuset	837	147



Vi spurte Norges fremste etableringssjefer om parkeringspolitikken til Oslo

I hvilken grad er tilgang på parkeringsplasser viktig for lønnsomheten til en butikk?



■ Veldig viktig ■ Moderat viktig ■ Litt viktig ■ Ikke viktig

For

1 av 3

har det allerede nå hindret konkrete handelsetableringer i Oslo

Undersøkelsen er gjennomført av OHF og baseres på 34 respondenter



Risikerer at vi kun stimulerer kjøpesentre, og dreper mangfoldet på bygulvet



Har kun én butikk igjen på gateplan i Oslo, selv om kundegrunnet for langt flere er der (én butikk pr. 50k)

De velger kun å legge nye butikker i Oslo til kjøpesentre, fordi det er det eneste som gir tilstrekkelig med parkering



Risikere å motivere til mer transport, bare ut av Oslo. Vi trenger skatteinntektene her



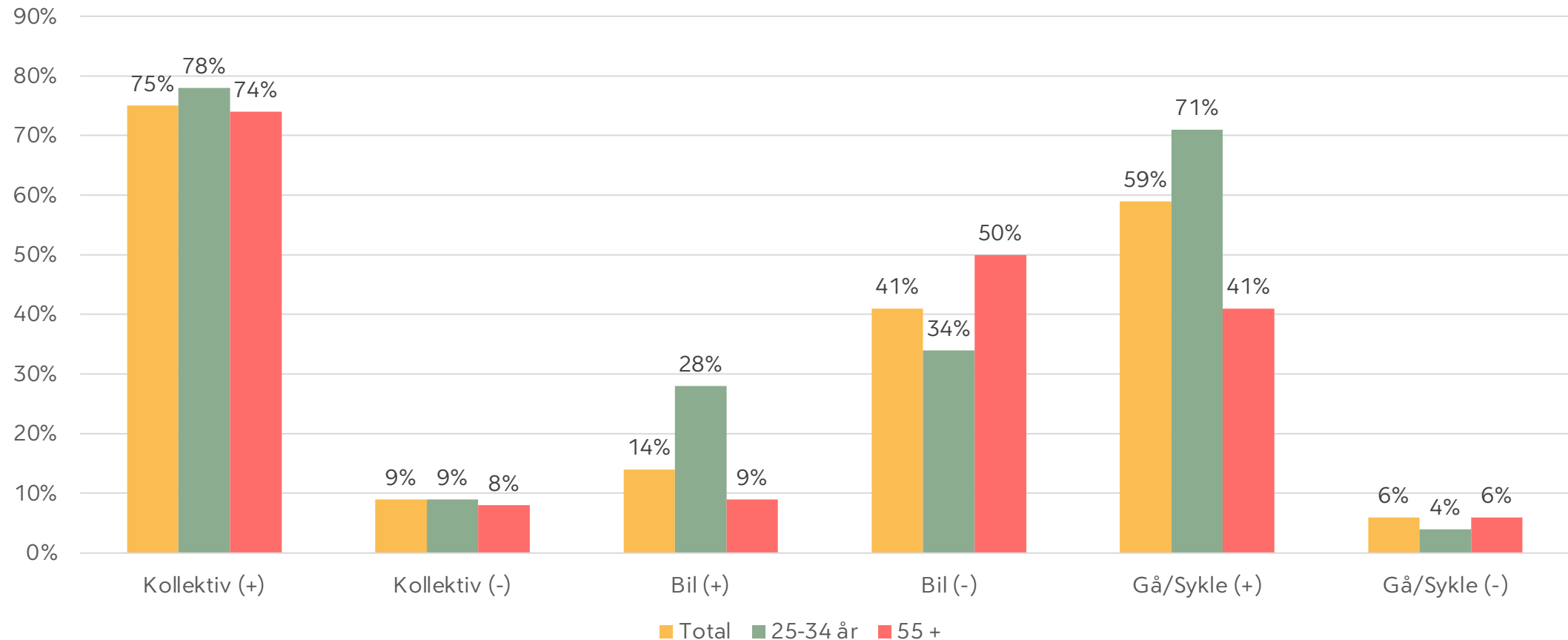
Norges største kjøpesentre

1	Lagunen Storsenter
2	Strømmen Storsenter
3	Sandvika Storsenter

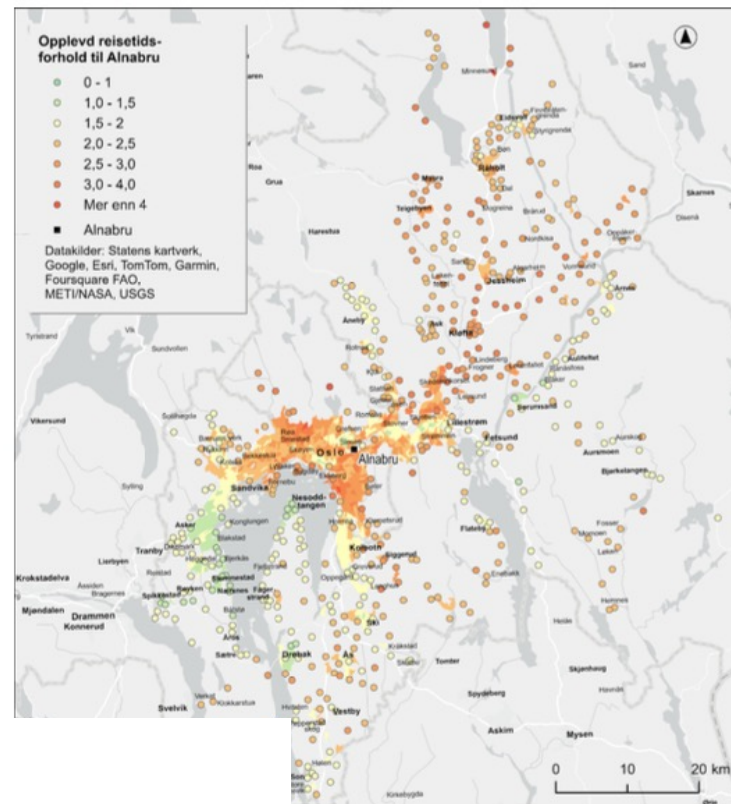
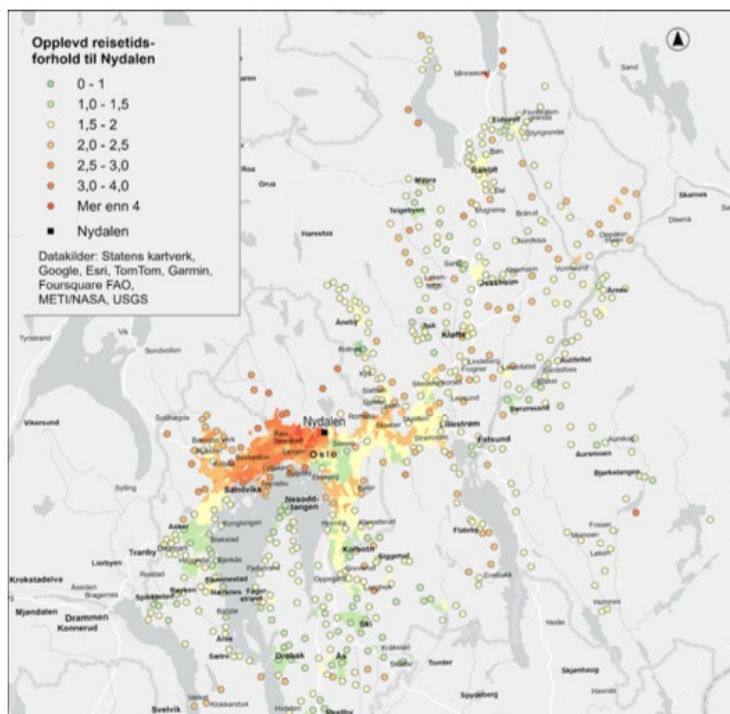
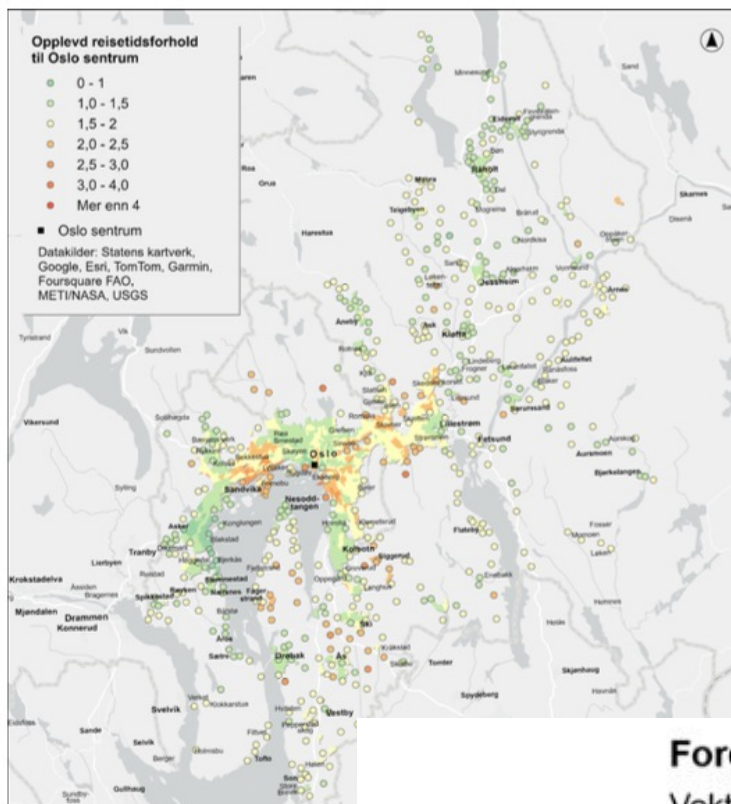


Alt er ikke parkering. Noen ganger er fremkommelighet problemet!

Hvor fornøyd er man med transport-alternativene?

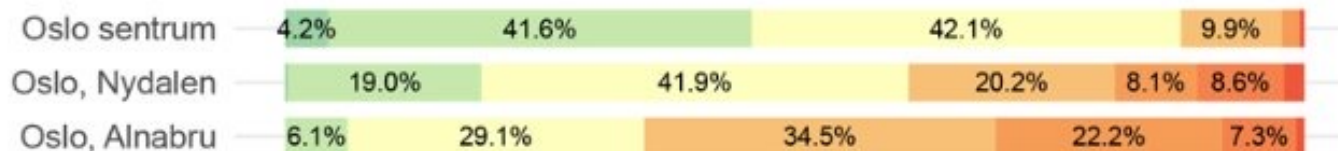


Brukertilfredshet



Figur 3.2: Kart som viser generalisert/opplevd reisetidsforhold

Fordeling av konkurransedyktig kollektivtilbud Vektet etter befolkning.



rd reisetidsforhold fra grunnkretser i Oslo-området til Alnabu.



9 prinsipper for mobilitetspolitikken



Prinsipper

1

Teknologi- og transportformsnøytralitet: Politikken må være åpen for alle typer teknologi og transportformer, uten å favorisere spesifikke løsninger. Dette gir fleksibilitet og mulighet for innovasjon.

2

Effektiv kapasitetsutnyttelse: Trafikkflyt og utnyttelse av eksisterende infrastruktur må optimaliseres for å redusere kø og flaskehalser. Varetransporten bør likestilles med kollektiv persontrafikk. Mer differensiert rush-tidsprising i bom-systemet eller veipricing vil redusere kø og flaskehalser. Det bør incentiveres til at privatpersoner og vareleveranser har høy kapasitetsutnyttelse, gjennom tiltak som samkjøring og insentiver for lastebiler med høy grad av kapasitetsutnyttelse.

3

Helhetlig bærekraft: Mobilitetspolitikken skal balansere miljøhensyn, økonomisk vekst og sosial rettferdighet. Den må støtte opp under ønsket byliv, arbeidsplasser og tilgjengelighet for alle, inkludert eldre, småbarnsfamilier og personer med funksjonsnedsettelse. Tilgjengeligheten ved helseinstitusjoner, eldrecenter og utfartssteder for fritids- og friluftaktiviteter må ikke begrenses.

Prinsipper

4

Støtte opp om levende byliv: Levende byliv i sentrum er avhengig av effektiv varelevering. Tiltak for sentrumstilgjengelig varevarelevering må prioriteres og utvikles i samarbeid med næringslivet. Mobilitetspolitikken må bygge opp under nærhetsfordelene i Oslos økonomiske geografi, handelens og næringsvirksomhetenes behov for tilgjengelighet og publikums behov for tidseffektiv og trygg persontransport.

5

Brukerorientering: Politikken må møte behovene til innbyggere, besøkende og næringsdrivende, med fokus på enkel og effektiv tilgang til viktige reisemål i byen. Det er behov for lang større geografisk differensiering mellom ytre og indre bydeler.

6

Kostnadseffektivitet: Det er avgjørende at tiltakene er kostnadseffektive, spesielt for varemottakere og transportører. Nye tiltak må ikke føre til vesentlige økninger i kostnader for næringslivet. Kostnadseffektivitet er direkte koblet

Prinsipper

7

Utslipp må kuttes, ikke flyttes til andre handelsområder og kommuner. Mobilitetspolitikken burde incentivere kortest mulig reisevei, og legge til rette for at disse reisene tas internt i Oslo. Alternativet er at utslippskutt blir flytting av mobilitetsrelaterte utslipp til kommuner nærliggende Oslo.

8

Pragmatisme og forutsigbarhet: Gode mål må følges opp med realistiske og forutsigbare virkemidler. Dialogen med næringslivet om endringer i trafikkreguleringer og kjøremønster må styrkes.

9

Evaluering og kontinuerlig forbedring: Nye tiltak og piloter må evalueres grundig. Pågående og eldre prøveprosjekter, eksempelvis prosjekter, kjøremønsterendringer og tilgjengelighetstiltak bør gjennomgås. Prosjekter som ikke har gitt ønsket effekt bør reverseres. Det gir politikken større troverdighet og bedre resultater over tid.



1. Teknologi- og transportformnøytralitet



2. Effektiv kapasitetsutnyttelse

Figur 4-1 Framkommelighetsindeks, retning Oslo², alle strekninger.

	E18 Vest	E6 Nord	E6 Sør	Ring 3	E18 Sør	Rv159	Sum
06:00	100	98	98	100	99	99	99
06:30	85	81	88	98	92	96	87
07:00	74	79	83	96	85	92	81
07:30	69	79	78	88	84	90	78
08:00	58	73	65	68	80	80	68
08:30	57	75	58	63	79	91	66
09:00	60	85	67	65	70	97	71
09:30	83	95	88	86	79	98	88
10:00	93	98	96	95	92	98	95
10:30	95	98	98	97	94	98	97
11:00	97	99	98	98	96	97	98
11:30	97	99	99	97	96	97	98
12:00	97	99	99	97	97	97	98
12:30	96	98	99	97	97	97	97
13:00	96	98	99	97	95	97	97
13:30	97	98	99	97	95	99	98
14:00	97	98	99	97	95	97	97
14:30	97	98	99	95	95	98	97
15:00	97	98	99	95	95	96	97
15:30	94	96	98	89	95	98	95
16:00	90	95	96	82	95	98	92
16:30	92	95	96	76	94	98	91
17:00	95	97	96	87	93	98	95
17:30	97	98	97	94	95	98	97
18:00	98	99	97	96	96	98	97
18:30	98	99	96	97	96	98	98
19:00	98	99	98	98	96	97	98
19:30	98	99	99	98	99	97	98
20:00	99	100	100	98	98	99	99
Sum	89	93	92	90	91	96	91

Kapasiteten på veiene er ikke sprengt til alle tider av døgnet.

Derfor burde man prise veikapasiteten deretter

2. Effektiv kapasitetsutnyttelse

Tabell 2. Likheter og ulikheter mellom løsningen i San Fransisco og Lillestrøm (Skedsmo Parkering AS)

	San Francisco	Skedsmo
P-politikk og 85 % regel	✓	✓
Tar lavest mulig pris	✓	✓
Makstider	Endret fra 3 til 12 timer. 4 timer på enkelte parkometre.	11 timer siden aug. 2005
Forskjellige priser på forskjellige dager	✓	✓
Tariff	Endret fra Lineær til progressiv	Progressiv
Lav etterspørsel gir lavere priser	✓	✓
Avgiftstid	Til kl 23 hverdager. Avgift søndag.	Til kl 20 hverdager. Ingen avgift søndag.
Prisene justeres v store arrangementer	Ja	Nei
Prisene endres	Ikke oftere enn 1 gang pr mnd	1 gang pr år
Validitet undersøkelser	God	God nok
Teknologi/P-ordning	Finmasket	Grovmasket
Overskuddsdisposisjon	SFMTA: Kommunalt kollektiv selskap som eier SF Park	Går til parkering

Det samme gjelder parkeringspolitikken.

Det bør incentiveres til kjøring når det ikke er kø.

3. Helhetlig bærekraft

Sosial

Tilgang til byen for eldre

Snørydding, grusing og salting av fortau og gangveier				
	18-29	30-44	45-59	60+
1 Svært misfornøyd	13,6	16,1	18,8	18,6
2	11,0	14,2	15,5	15,0
3	21,2	21,5	20,0	21,9
4	27,5	26,4	25,7	24,9
5	18,5	15,8	14,4	14,8
6 Svært fornøyd	8,1	6,1	5,5	4,7

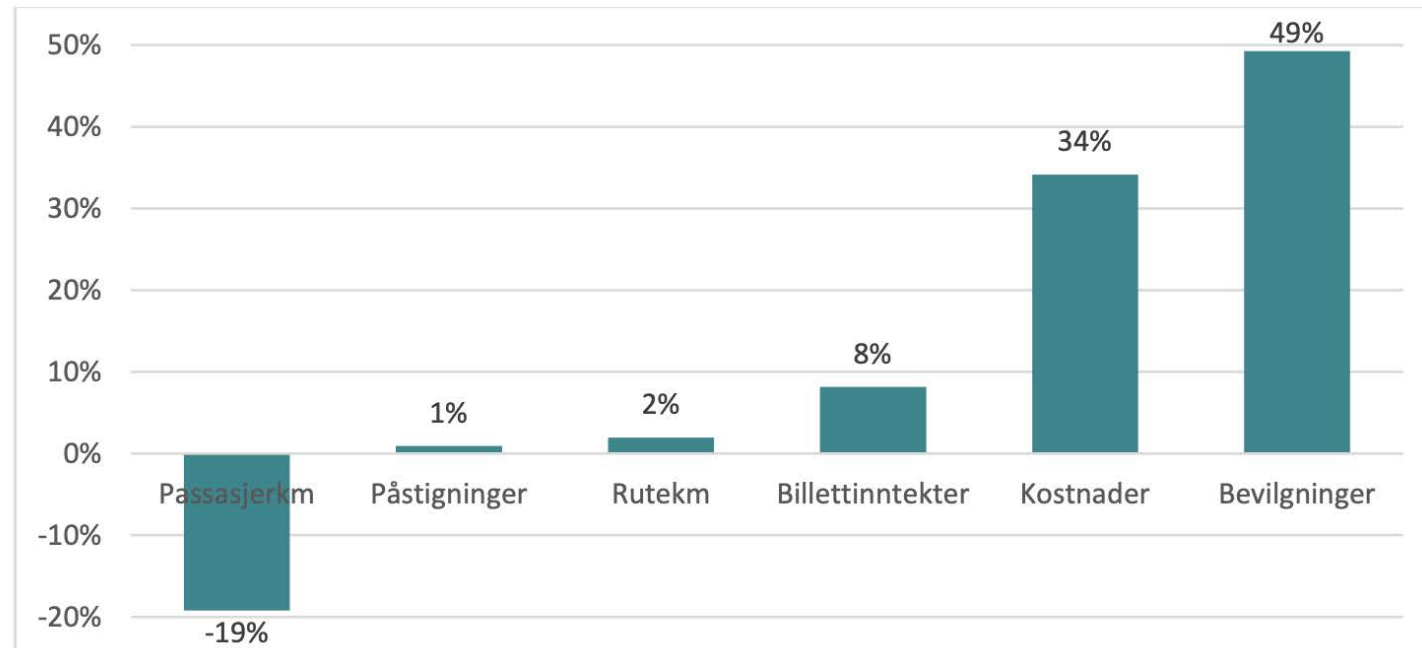
Arbeidsplasser og ønske om levende førsteetasjer

40 000

Sysselsatte innen
handel og servering

3. Helhetlig bærekraft

Økonomisk



Figur S.1: Utvikling i nøkkelparametre for fylkeskommunalkollektivtrafikk i perioden 2019-2023.

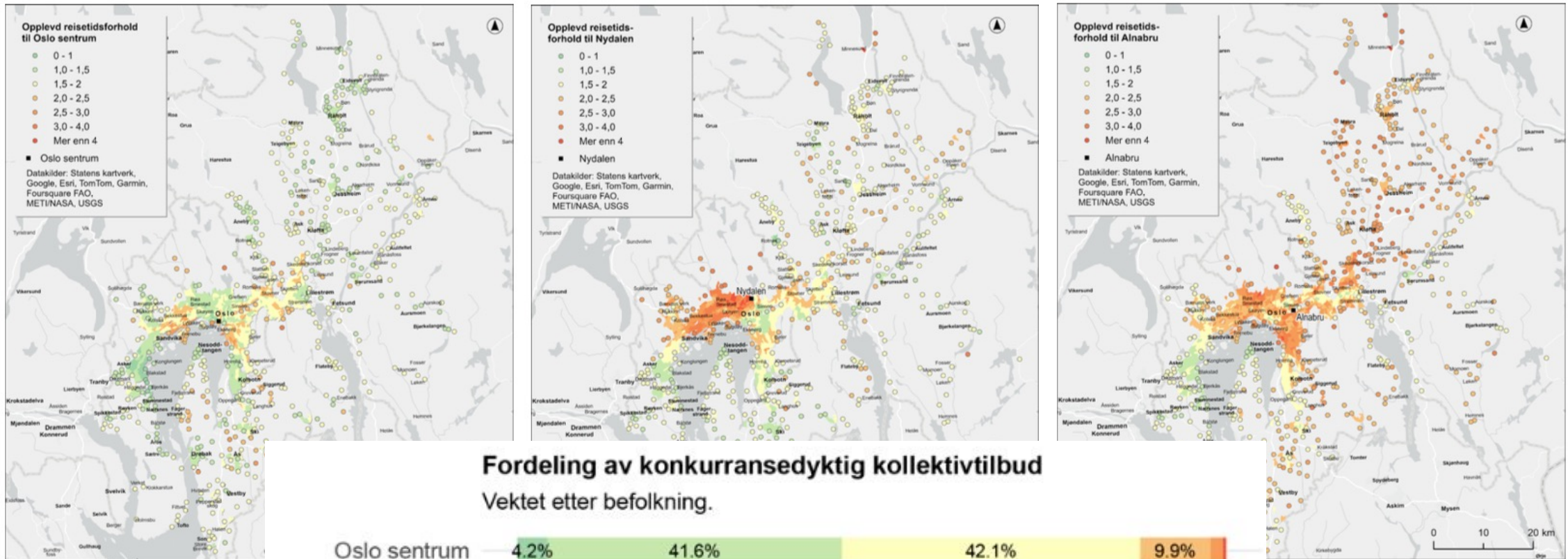
Der bilen finansierer seg selv og kollektivtrafikken, koster et konkurransedyktig kollektivtilbud mye

4. Støtte opp om levende byliv



5. Brukertilfredshet

For privatpersoner



Figur 3.2: Kart som viser generalisert/oplevd reisetidsforhold

reisetidsforhold fra grunnkretser i Oslo-området til Alnabru.



5. Brukertilfredshet

For håndverkere

«Vi unngår å si ja til oppdrag i indre by så sant ikke oppdragsgiver har mulighet til å la oss parkere. Kostnadene ved å utføre arbeider i indre legges selvfølgelig på kundene, men nå begynner disse å bli for høye slik at flere av oppdragsgiverne våre venter med å bestille oppdrag.»

«Parkering i sentrum er generelt vanskelig, og man må regne med å få noen bøter istedenfor å bære/gå langt. Spesielt på større prosjekter med mange arbeidere som kjører bil, når vi leier gate får vi heller ikke lov å parkere der som gjør dette enda mer utfordrende»

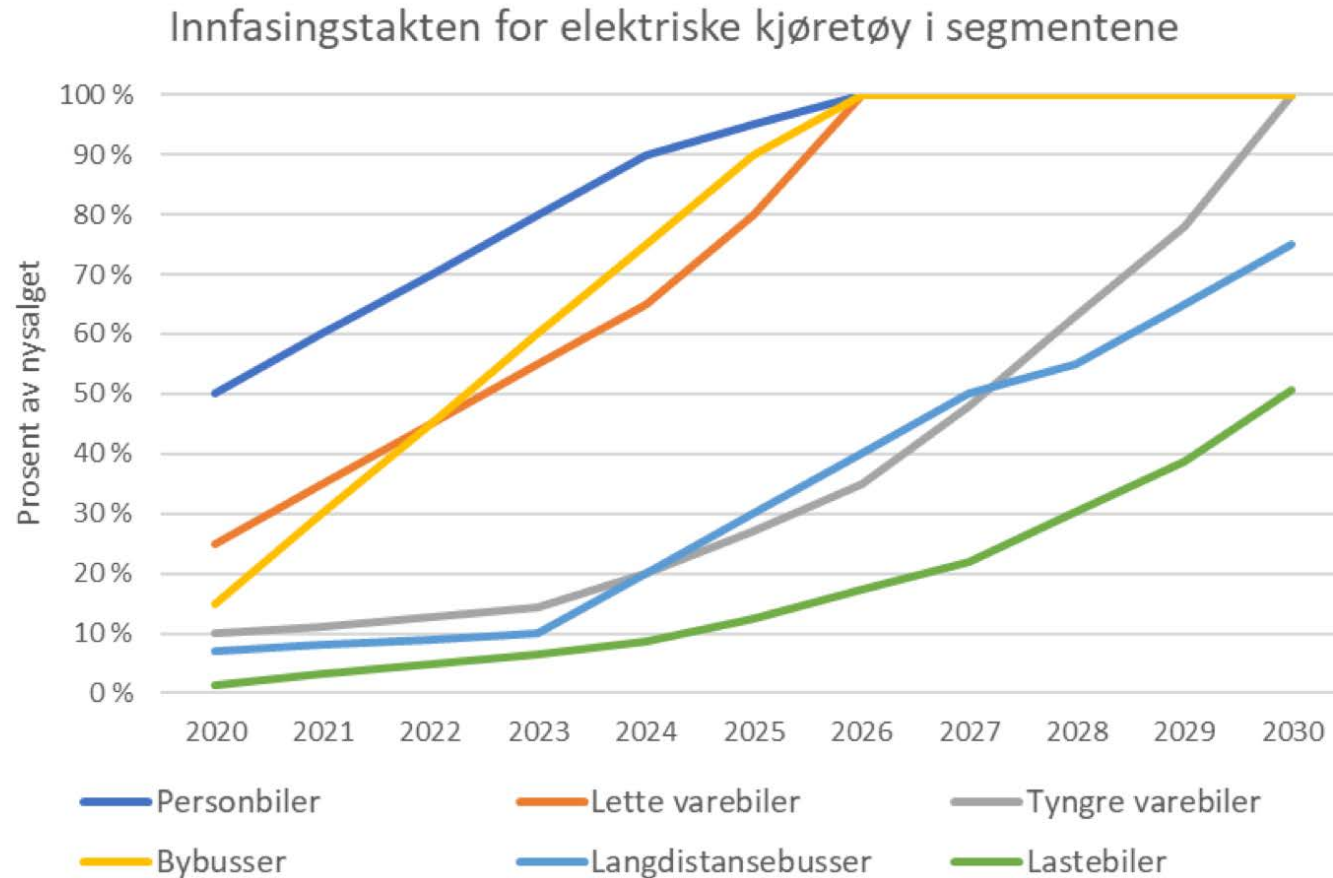
Representative sitater fra undersøkelse fra OHIF blant medlemmer

For vareleverandører:

«Det finnes sjåførere som reserverer seg mot å kjøre i Oslo sentrum pga. det psykiske stresset og fysiske slitet som manglende tilrettelegging av vareleveringsforholdene gir.»

Sven Bugge, LUKS

6. Kostnadseffektivitet



2,5x
 Kostnad for en
 el-lastebil

Fra Klimakur 2030



7. Utslipp må kuttes, ikke flyttes ut av Oslo!



8. Pragmatisme og forutsigbarhet

28. mai 2024

Handlingsprogram 2025 – 2028



T-bane Brynseng – Hellerud, Sporveien

Eksempel på forutsigbarhet

«Bompengefritak til og med 2030 for lastebiler på el, hydrogen og biogass.»

Eksempel på dialog

Dialogen med næringslivet om endringer i trafikkreguleringer og kjøremønster må styrkes.

BYVEKSTSAMARBEIDET OG OSLOPAKKE 3

9. Evaluering og kontinuerlig forbedring

Aftenposten

Nyheter Oslo Meninger A-magasinet Vink E-avis

Oslo | Sykkel

Ti år med storsatsing på sykkel i Oslo: Slik har det gått, ifølge rapport.

Oslos mål om å få 25 prosent til å sykle innen 2025, er langt ifra nådd. – For høyt og urealistisk, sier samferdselsbyråd Marit Veia (V).

▶ Lytt til artikkelen • 5 min



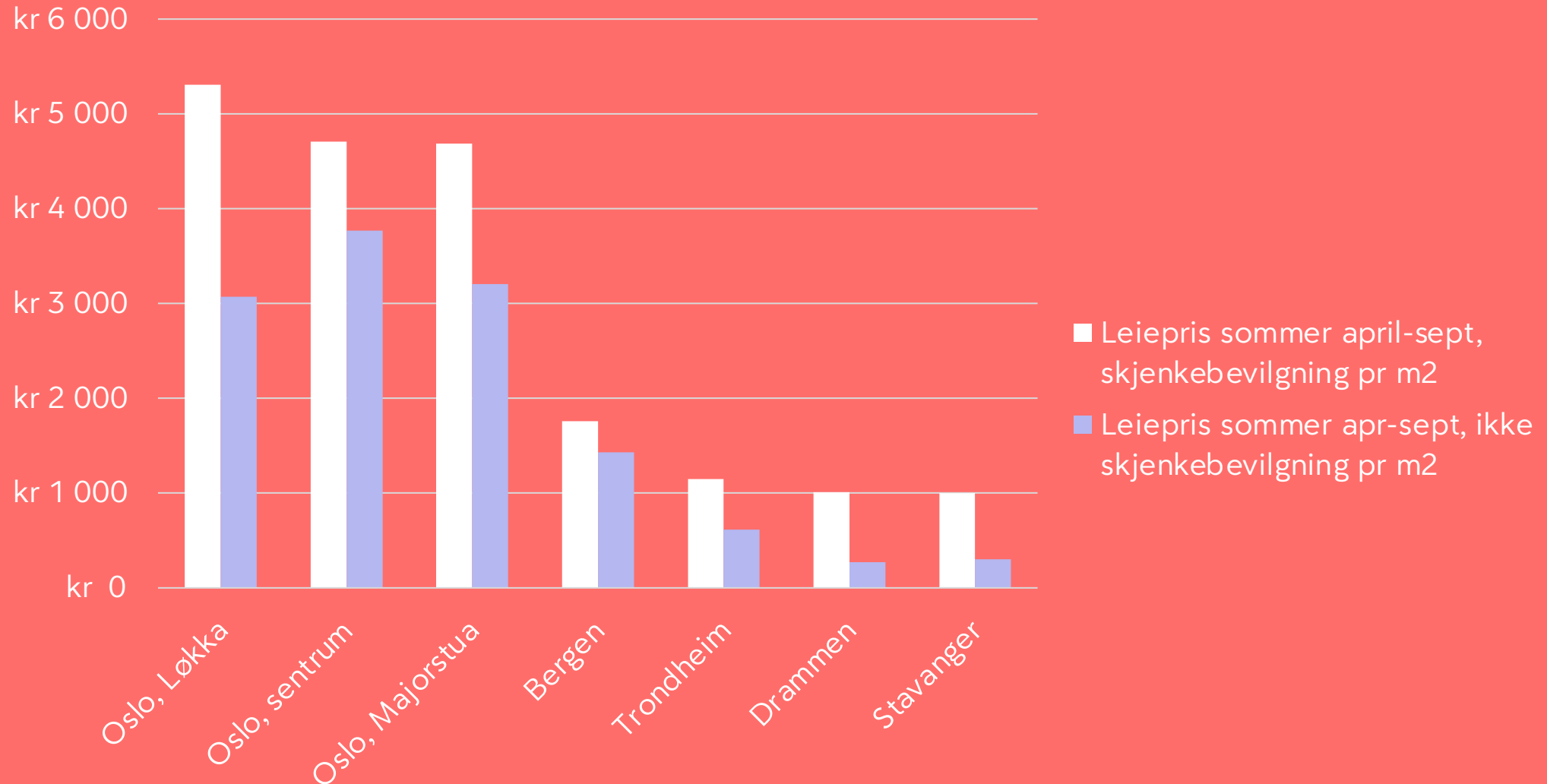


Det var mye mobilitet...



Gategrunnsleie

Gategrunnsleie for uteservering i sommersesong for gode adresser i 5 store byer





Oslo er 3x dyrere enn Bergen, men hva med Skandinavia?



Stockholm:

0.33x Oslo



København:

0.10x Oslo

Politiet ber om gratis utleie i Oslos mest utrygge strøk: – Trenger at det skjer noe nå



E24 | Norges største næringslivsaviser | Børs | Aksejlive | Tips oss! | E24+ | Meny

Betaler en halv million for uteservering her: – Kritisk dyrt

Store utelivsaktører sier det er blitt så dyrt å leie gategrunn i Oslo at de må vurdere hvor de skal ha uteservering neste år. Ap vil barbere regningen med en fjerdedel.

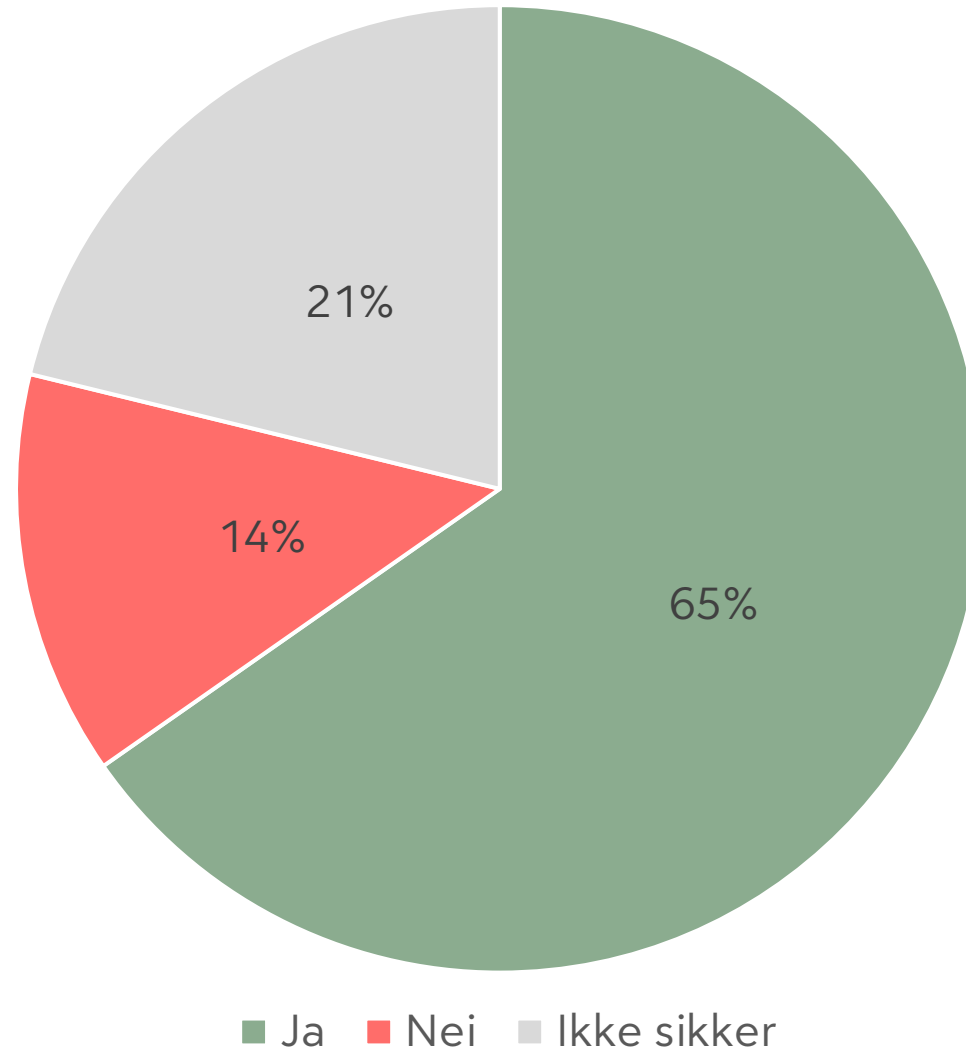
E24 | Norges største næringslivsaviser | Børs | Aksejlive | Tips oss! | E24+ | Meny

Raser mot prisøkninger: – Med på å drepe næringen

Utelivstopp sier han tvinges til å ha mindre uteservering i år. Nå varsler han juridisk kamp.



Det bør bli billigere for restauranter og cafeer å bruke gateareal til uteservering?



[Utenriks](#)[Innenriks](#)[Økonomi](#)[Forbruker](#)[Politikk](#)[Stortingsvalget](#)[Krim](#)[Helse](#)[Sex og samliv](#)[Skattelisten](#)**Oslo:**

Derfor får du ikke tatt en utepils i sola nå

De fleste må vente litt lenger før de kan nyte kald drikke ute.





OSLO
HANDELSSTANDS
FORENING



To ord om toll og varehandel

