



NORSK EIENDOM

Bransjeforening for ledende eiendomsaktører

Norsk Eiendom

Middelthuns gate 27
Postboks 7185 Majorstuen, 0307 Oslo
Telefon: +47 23 08 80 00

e-post: post@noeiendom.no
www.noeiendom.no

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

postmottak@sd.dep.no

Deres ref: Carsten Horn-Hansen

Oslo, 27.08.14

HØRING TIL " NYTT FELLES REGULERINGSREGELVERK FOR OFFENTLIG OG PRIVAT PARKERING"

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsnotat datert 30.05.14.

1. SAMMENDRAG

Norsk Eiendom er en bransjeorganisasjon for ledende eiendomsaktører. Våre medlemmer utvikler, eier og forvalter ca 30% av landets næringsseiendommer og står for en betydelig del av norsk boligbygging. Norsk Eiendom bidrar til ansvarlig steds- og byutvikling og representerer de private eiendomsaktørene i Norge. Norsk Eiendom er tilsluttet NHO.

Vi benytter anledningen til - på generelt grunnlag - å beklage at departementet finner det nødvendig å måtte regulere bransjen som opererer vilkårparkering for allmennheten. Etter vår oppfatning er mye av den berettigede kritikken som har vært reist mot parkeringsbransjen på mange måter løst av bransjen selv i møte med markedet. At parkeringsbransjen etter forslag til regelverk som nå legges frem ikke lenger er en fri næring, synes å være et unødig byråkrati som til syvende og sist vil resultere i et enda mer gjennomregulert samfunn og dyrere parkering for forbrukerne.

For ordens skyld opplyses at parkeringsbransjen er leverandører eller operatører av de parkeringshus og andre parkeringsanlegg som våre medlemmer eier.

Når vår generelle kritikk er gitt, vil vi benytte anledningen til å uttrykke tilfredshet med at reglene for en stor del virker fornuftige. Vi vil spesielt uttrykke tilfredshet med at det opprinnelige forslaget om å innføre betalingsfritak for forflytningshemmede på avgiftsbelagte private plasser ikke inngår i det endelige forslaget. Videre er vi svært tilfredse med at det opprinnelige forslaget om å innføre betalingsfritak for el- og hydrogendrevne biler på avgiftsbelagte private plasser heller ikke inngår i det endelige forslaget.

Vi vil i det følgende utdype de forhold som har betydning for vår bransje nærmere.

2. GENERELT OM PARKERING

Bilbruk er i ferd med å endre seg drastisk. Årsaken henger i utgangspunktet sammen med at bilbruk må reduseres av klimahensyn og at byer og tettsteder ikke vil fungere trafikalt med økende bilbruk. Som et resultat av en slik erkjennelse, satser samfunnet offensivt på kollektiv transport og man setter begrensninger på antall parkeringsplasser i ny byutvikling. De parkeringsplasser som er etablert har vært et resultat av samfunnets behov og prioriteringer av bilbruk. I fremtiden vil det relativt sett bli etablert langt færre parkeringsplasser. Så vel de plasser som allerede er etablert som de plasser som også senere vil bli etablert, innebærer store investeringer og beslaglegger kostbart grunnareal. Det er vår næring som eier disse plassene og driver de kommersielt – dels som selvstendige forretningsobjekt, dels som et virkemiddel for å få byer og tettsteder til å fungere. Det er høyst usikkert om parkeringsanlegg i byer og tettsteder frem mot nullutslippssamfunnet vil være en mangelvare eller om transport vil bli tilnærmet bilfritt uavhengig av bilenes drivstoff. Dersom myndighetene skulle innføre betalingsfritak for parkering av de kjøretøygrupper de til enhver tid ønsker å stimulere, vil vi hevde at myndighetene griper utilbørlig inn i eiendomsretten. Vi registrerer med tilfredshet at dette ikke lenger er et aktuelt forslag.

3. PARKERING FOR FORFLYTNINGSHEMMEDE

Vi har den oppfatning at samfunnet skal legge godt til rette for at forflytningshemmede og andre funksjonshemmede skal kunne være deltagere i vårt samfunn mest mulig på linje med andre borgere. Vår bransje er sterkt involvert og bidrar i stor grad til universell utforming av det bygde miljø. Selv om vi har kommet et godt stykke på vei, gjenstår fremdeles mye. Etter vårt syn er det viktig at man gjør gode avveininger av kost/nytte-effekten av ulike tiltak. Vi håper derfor på bedre diskusjoner om fleksible løsninger innen for rammen av et høyt ambisjonsnivå for universell utforming.

Mange tiltak for å oppnå universell utforming medfører kostnader og i en del tilfeller etableres løsninger som ikke bare er praktiske for det store flertallet av brukere. Kostnadene fordeles i dag på storsamfunnet, byggeiere og næringslivet. En balansert kostnadsfordeling vil oppleves akseptabelt av de fleste.

Da departementet i sin tid fremla forslag om at forflytningshemmede skulle kunne parkere for gårdeieres regning, fremsto dette ikke som en rettferdig kostnadsdeling. Den merkostnad en forflytningshemmede har ved å måtte bruke bil og parkere mer som følge av sitt handikap, må derfor dekkes gjennom offentlige støtteordninger. Vi registrerer med tilfredshet at dette synet har fått gjennomslag.

Forslaget innebærer krav til universell utforming av parkeringsautomater. Dette er etter vår oppfatning et helt rimelig krav.

Forslaget innebærer en "strøkstilpasning" av antall parkeringsplasser for forflytningshemmede relatert til behovet i et nærmere definert område. Dette er etter vår oppfatning en god løsning og er et godt eksempel på en fleksibilitet i regelverket til beste for alle.

4. PARKERING FOR EL- OG HYDROGENDREVNE BILER

Vi har ingen innvendinger til at samfunnet motiverer til økt bruk av el- og hydrogendrevne biler. Antagelig vil miljøeffekten være større om man også stimulerer til økt bruk av ulike

hybridløsninger. Hvilke transportmidler man vil motivere til økt bruk av, er uansett virkemidler i en miljøpolitikk som vil skifte over tid.

Da departementet i sin tid fremla forslag om at el- og hydrogendrevne biler skulle kunne parkere for gårdeieres regning, fremsto dette ikke som en rettferdig ordning. De kostnader myndighetene får som følge av sin miljøpolitikk kan ikke ensidig veltes over på eiendomsbransjen. Vi registrerer med tilfredshet at dette synet har fått gjennomslag.

Som et viktig apropos kan nevnes at el-bilbruken nærmest har eksplodert det siste året. Man kan lett tenke seg hvilken katastrofe det ville være for de kommersielt drevne parkeringshusene i de store byene om avgiftsfritaket for el-biler nå skulle komme.

Forslaget innebærer krav til et visst antall ladepunkter der brukere av elbiler kan få kjøpt energi. Dette er etter vår oppfatning et rimelig krav.

Dersom dere skulle ha spørsmål eller synspunkter til vår høringsuttalelse, står vi med glede til disposisjon.

Med vennlig hilsen

NORSK EIENDOM



Thor Olaf Askjer

Administrerende direktør