

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK. TBS	S. BET. ESE
14 SEPT. 2006	
S. NR. OS 672-33	ARKIV. 660
AVSKREVET:	

*Bertel O. Steen*

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

14. september 2006

Attn.: Lasse Lager

## **NY FELLES PARKERINGSREGULERING HØRING AV RAPPORT**

Vi viser til rapport fra Samferdselsdepartementet om mulig nytt, felles regelverk for offentlig og privat parkering med høringsfrist 1. oktober 2006.

På gitte vilkår, som beskrevet nedenfor, er vi positive til felles regelverk for offentlig og privat parkering. Vi framhever spesielt forslaget om konsesjonsordning for "vilkårsparkering" som vi regner med vil begrense muligheten for useriøse aktører innenfor parkering. Det er også positivt at det blir stilt krav til utdanning for personell i parkeringsvirksomheter.

De forhold som vil bli regulert i et eventuelt nytt, felles regelverk for offentlig og privat parkering vil få omfattende praktiske og økonomiske konsekvenser for eiere av private parkeringsplasser og parkeringsanlegg. Vi beklager derfor at vi private eiendomsbesittere ikke har fått anledning til å delta i arbeidsgruppen eller har gitt anledning til å kommentere rapporten før den ble ferdigstilt.

Våre kommentarer til rapporten kan sammenfattes slik :

1. Det foreslås omfattende endringer når det gjelder å tilrettelegge parkering for forflytningshemmede med offentlig parkeringstillatelse. Etter vår mening må de økonomiske konsekvensene av avgiftsfritak for forflytningshemmede ved parkering på privat grunn bæres av staten.

Vi forstår at det stilles krav til grunneier om å tilrettelegge parkering for forflytningshemmede som er knyttet til virksomhetene i en aktuell eiendom. Vi mener imidlertid at dette allerede er godt ivaretatt gjennom bestemmelsene i Plan- og bygningsloven.

**BERTEL O. STEEN EIENDOM**

*Bertil O. Steen*

Rapporten skisserer at ca 5 % av alle biloppstillingsplasser i en eiendom skal reserveres forflytningshemmede. Slike plasser skal være store ( 4,0 x 5,0 til 4,5 x 6,0 m). Vår erfaring er at en stor andel av de forflytningshemmede dekker sine parkeringsbehov ved bruk av ordinære biloppstillingsplasser, og at det kun er rullestolbrukere og andre personer med stor forflytningshemmelse som har behov for større biloppstillingsplasser enn de "normale". Vi anser derfor at behovet for særskilt tilrettelagte plasser er vesentlig mindre enn 5 %.

Et tallfestet krav til andel særskilt tilrettelagte plasser kan bli normgivende. Tallfesting bør derfor skje ut fra grundig dokumentasjon av faktisk behov. Vi kan ikke se at rapporten viser til slik dokumentasjon. Vi mener at fastsettelse av realistiske krav ikke vil bli tilfredsstillende ivare tatt dersom en lokal nemnd skal vurdere behovet på hvert enkelt parkeringsområde.

Etter gjeldende regelverk har forflytningshemmede avgiftsfritak på plasser med offentlig regulering. Rapporten foreslår at avgiftsfritak for forflytningshemmede også skal gjelde på private parkeringsplasser, og at kostnader og inntektstap i denne sammenheng skal dekkes av den enkelte grunneier.

Vi oppfatter at grunnlaget for gjeldende ordning om avgiftsfritak har vært å kunne tilby praktisk parkeringslettelse, og at økonomisk støtte ikke var noe vesentlig tema da regelverket ble fastsatt. Etter hvert er fordelene knyttet til ordningen blitt utvidet med fritak fra å betale avgift i bomringer og fritak fra betaling av piggdekkavgift. Gjeldende ordning for offentlige parkeringsplasser har dermed fått mer karakter av økonomisk støtte enn den praktiske lettelse som var utgangspunktet. De skisserte forslag til endringer øker karakteren av økonomisk støtte til forflytningshemmede med offentlig parkeringstillatelse.

Økonomisk støtte til parkering for forflytningshemmede (fritak for P-avgift) har hittil vært et offentlig anliggende som bare har hatt økonomiske konsekvenser for områder med offentlig regulering. Rapporten foreslår at ordningen utvides til også å gjelde private parkeringsområder og P-anlegg. Dette representerer et sterkt inngrep i den private eiendomsretten.

2. I rapporten drøftes behovet for å øke fri høyde i P-hus til 2,6 m for å tilrettelegge for alle typer kjøretøy for forflytningshemmede. Et slikt krav vil få store konsekvenser ved bygging av parkeringsanlegg. I parkeringshus som går over flere plan er det ikke mulig å benytte ulik høyde på forskjellige plan. Det gjør at alle etasjer i praksis vil øke med ca 0,5 m. I områder med begrensning i total byggehøyde vil krav om økt høyde kunne redusere antall parkeringsplan og øke kostnaden per biloppstillingsplass vesentlig. Vi anser at det vil være mer hensiktsmessig å styre utviklingen av spesialkjøretøy for forflytningshemmede ved å innføre bestemmelser om bare å gi statlige tilskudd til kjøretøy med begrenset høyde (f eks 2,0 m).

*Bertil O. Steen*

3. Rapporten skisserer løsninger for automatisk fritak for betaling i anlegg med ulike former for automatisk betaling ved bruk av et spesielt elektronisk kort. Misbruk av eksisterende parkeringstillatelser er allerede et problem ved uvedkommendes bruk av P-kortet og salg av slike kort. Dersom de foreslåtte endringer blir gjennomført vil potensialet for misbruk øke sterkt. Innenfor områder kontrollert med bommer vil det eksempelvis ikke bli noen kontrollmulighet mot uvedkommendes bruk. Tap av inntekter kan dermed bli større enn tap som følge av legal bruk av elektroniske P-kort for forflytningshemmede.

Dersom det fastsettes bestemmelser om avgiftsfritak for forflytningshemmede på private parkeringsplasser og i private P-anlegg forutsetter vi at staten gir full kompensasjon. Vi forutsetter kompensasjon både for lovlig og forventet illegal bruk av P-tillatelser.

4. Rapporten foreslår at alle parkeringstilbud overfor allmenheten (vilkårsparkering) skal skiltes med offentlige skilt (hvit P på blå bunn – offentlig skilt 552). Ordningen vil innebære krav om skiltplaner i elektronisk form, som skal godkjennes av Statens vegvesen (fastsettes som lokal forskrift) og lagres i et sentralt register. Dette vil måtte skje før regulering kan iverksettes og håndheves og ved enhver endring av reguleringen.

Ordningen vil kreve tid og ressurser for utarbeidelse og ajourhold av skiltplaner, og saksbehandlingstid hos vegvesenet. Det må derfor påregnes at det med nytt regelverk vil kreve lengre tid å etablere nye parkeringsordninger. Ordningen vil dessuten bli mindre fleksibilitet med hensyn til endringer, og det kan bli vanskelig å utnytte tomter midlertidig og kortvarig til parkering. I forhold til dagens praksis, hvor private aktører bruker ned mot en uke på å sette i drift korttidsparkering på åpne tomter, vil den nye ordningen medføre inntektstap for grunneiere som følge av saksbehandlingstid for skiltplan.

De anbefalte nye regler for parkering vil medføre økte kostnader ved tilrettelegging og drift av privat parkering, som i sin tur vil redusere netto inntekt for eiere og forvaltere av grunn som disponeres til parkering.

Vi ber om at nytt regelverk tilrettelegges slik at saksbehandlingen blir enkel og tar kort tid. Det er i denne sammenheng viktig at skiltmyndigheten tilføres nødvendig kapasitet og kompetanse.

5. Rapporten skisserer mulige begrensninger på felles bruk av områder til privat reservert parkering og vilkårsparkering, eksempelvis ved krav om at områder for reservert parkering skal avgrenses fysisk fra områder for vilkårsparkering. Et slikt krav vil innebære at avtaleparkering (kontraktparkering) og avgiftsparkering (kort-/langtidsparkering) ikke lenger kan tilrettelegges på felles områder, ved at enkeltplasser eller parkeringsrekker skiltes som reserverte.

*Bertil O. Steen*

Vår erfaring er at områder med kombinasjon av avtaleparkering og avgiftsparkering er fullt mulig å skilte slik at det entydig blir klart hvor det er tilrettelagt parkering for allmenheten og hvor det er reservert parkering. Vi anser at dette i dag ivaretas på en tilfredsstillende måte. Dersom departementet anser at det er behov for det, kan det fastsettes bestemmelser for hvordan skiltingen skal utføres.

På grunn av de betydelige ulemper som følger av et eventuelt krav om fysisk skille mellom avtaleparkering og avgiftsparkering, og fordi det sterkt vil begrense muligheten for effektiv bruk av begrensede arealer, går vi sterkt mot at det stilles krav om fysisk avgrensning mellom ulike typer parkering.

6. Gjennom de siste årene er det utviklet velfungerende løsninger med privat områderegulering. Slike ordninger er etablert i stort omfang på private eiendommer, ved offentlige virksomheter og foretak (bilanlegg, kjøpesentre, institusjoner, havner, sykehus, universiteter og høyskoler, flyplasser mv). Erfaring viser at det i tillegg til "vilkårsparkering" er størst behov for å regulere forbud mot parkering og stans. Rapporten redegjør for at slik regulering ligger utenfor arbeidsgruppens mandat.

Vi anser at det ikke er praktisk mulig å regulere vilkårsparkering uten at det også avklares hvordan forbud mot parkering og stans (og annen nødvendig trafikkregulering) skal skje. Dersom dette ikke avklares samtidig med regelverk for vilkårsparkering, vil det få som konsekvens at eksisterende privat trafikkregulering må avvikles, og at ny trafikkregulering må skje med offentlige skilt. Det medfører at slik regulering vil falle inn under det kommunale enerettsområdet, mens vilkårsparkering (skiltet med "blå P") vil ligge utenfor enerettsområdet.

Med nytt regelverk som skissert vil det dermed ikke å bli praktisk mulig å kjøpe komplette parkeringstjenester for områder som krever annen regulering enn vilkårsparkering (blå P) i et åpent marked.

Bruk av offentlige skilt på arealer for vilkårsparkering vil utelukke private skilt for annen regulering (f eks stansforbud og parkeringsforbud). Som grunneier vil vi bli avhengig opp til tre ulike aktører ved regulering og håndheving: Kommunens forvaltning og/eller politiet for forbud mot stans og parkering (regulering innenfor enerettsområdet, vil etter skissert nytt regelverk ikke kunne håndteres av parkeringsetat som også driver avgiftsparkering) og offentlig parkeringsselskap (trafikketaten) eller privat parkeringsselskap for vilkårsparkering. I tillegg kommer Statens vegvesen som skiltmyndighet.

Som grunneier er vi ikke tjent med ordninger som krever flere aktører på samme fysiske område (f eks område med areal for vilkårsparkering og parkeringsforbud). Det vil skape uryddige forhold, både overfor brukerne og oss.

Erfaring viser at det med privat regulering og håndheving kan oppnås ryddige forhold, i mange tilfeller endog bedre enn på områder med offentlig regulering/håndheving. Vi

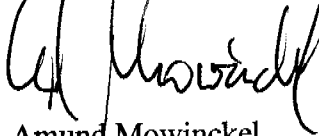
*Bertel O. Steen*

går derfor sterkt i mot at det fastsettes regelverk som i praksis gir kommuner og politiet enerett til regulering/håndheving på privat grunn der det er behov for annen regulering enn vilkårsparkering.

Vi ber derfor om at nytt regelverk tilrettelegges slik at det fortsatt blir mulig å regulere vilkårsparkering, forbud mot parkering og stans og annen trafikkregulering på private områder ved bruk av én operatør. Av konkurransehensyn anser vi det også viktig at regelverket utformes slik at det fortsatt blir mulig å kjøpe komplette tjenester for områder med ulik regulering i et åpent marked.

Vennlig hilsen

Bertel O. Steen Eiendom AS



Amund Mowinckel  
Adm. Direktør