

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: TBS	S.BEH: ESR
- 2 OKT. 2006	
S.NR.: 05, 672-86	
ARKIV: 660	AVSKREVET:

**Foreningen
Byfolk Oslo Sentrum**

Besøk: Tollbugata 24, 0157 Oslo
Post: Pb. 1350 Vika, 0113 Oslo
Tlf.: 22 42 71 10
Faks: 22 42 71 11
E-post: glenn@byfolk.no
Internet: www.byfolk.no

Samferdselsdepartementet
E-post: postmottak@sd.dep.no

Oslo, 29. september 2006
GLE/-

HØRINGSUTTALELSE: NY FELLES PARKERINGSREGULERING**Representasjon og eierskap**

Byfolk representerer ca 70 % av alle bygårdene innenfor Ring 1 i hovedstaden. I tillegg har disse eiendomsselskapene betydelige eierinteresser også i andre deler av Oslo og i andre norske byer. Svært mange av eiendomsselskapene i Byfolk eier og drifter eiendom med parkeringsvirksomhet. Eiendomsselskapene i Byfolk er både offentlige og private aktører. Byfolk avgir herved høringsuttalelse vedr. Samferdselsdepartementets rapport og vurdering av et nytt felles regelverk for offentlig og privat parkering.

Inngrep i private eierinteresser

Rapporten viser til forslag til parkeringsregler som i sterk grad vil gripe inn i privat eierskap, juridiske grensdragninger og privat økonomisk drift. Vi vil i korthet vise til hvilke praktiske og økonomiske virkninger dette vil medføre for berørte gårdeiere:

1. Avgiftsfritak for handikappede?

Parkeringsstilbudet i private parkeringsobjekter tilbys bilister ut fra et likhetsprinsipp. Alle bilister betaler etter de samme avgiftsreglene (som i de ulike parkeringsobjektene opererer ut fra ulike markedsgrunnlag). Vi kan ikke se rettferdigheten i å tilrettelegge for avgiftsfrihet for én gruppe mennesker i samfunnet i et fritt marked. Vi kan heller ikke forstå sammenhengen i at handikappede mennesker er fattigere enn andre mennesker, og dermed skal parkere gratis på private p-anlegg. Vi kan forstå at departementet kunne vurdere regler for å henvise HC parkering nært til utganger og heiser – men ikke at dette skal tilbys gratis. Ifølge markedet burde disse plassene heller vært priset høyere enn øvrige plasser på p-objektet, nettopp pga beliggenhet og økt størrelse. Innføring og utvidelse av et slikt avgiftsfritak må anses å være en offentlig oppgave, og bør således disponeres og bevilges over offentlige budsjetter.

2. Skal 5 % av p-plassene avsettes til gratis HC parkering?

Et slikt forslag vil medføre et drastisk og uakseptabelt økonomisk tap på 5 %. Eksisterende p-anlegg er prisgitt og driftes etter gitte økonomiske forutsetninger og investeringer. Vi kan ikke forstå et forslag til hjemmel som skal gi departementet rett til å påføre eksisterende eiendomsbesittere et økonomisk inntektstap på 5 %. Vi kan heller ikke forstå hvilken vurdering som ligger til grunn for å innføre en kvantitativ grense på 5 % (i stedet for f.eks 3 % eller 10 %). Vi kan heller ikke godta at departementet, gjennom fremtidige regelendringer, gis muligheter til å endre dette prosentkravet. Gårdeierne kan heller ikke påføres fremtidig vilkårlighet hvis departementet i neste omgang vil endre regelverket for å gi avgiftsfritak til også andre grupper i samfunnet eller spesielle type biler (f.eks el-biler). Dette representerer en uakseptabel inngripen i den private eiendomsrett og gir gårdeierne en ytterligere usikkerhet ift sine investerings- og driftsbudsjetter.

3. Økt bredde på HC plasser?

Ordinære bredder for parkeringsplasser i parkeringsobjektene er i dag 2,5 m. Dersom det innføres økt bredde på HC plassene til 4 – 4,5 m vil dette føre til fjerning av ordinære p-plasser til fordel for HC parkering, som igjen gir økonomisk inntektstap. Hvis det innføres både regelverk med krav om på 5 % av p-anleggenes plasser (pkt 2), og disse i tillegg skal være dobbelt så brede som dagens ordinære bredder (dette pkt), vil dette grovt utregnet medføre økonomisk inntektstap på 10 %. Vi kan ikke akseptere at gårdeierne skal påføres økonomiske tap pga innføring av slike ordninger.

4. Fri høyde i p-hus på 2.60?

Maksimal bilhøyde er i de fleste p-hus på 2,10 m. Begrensningen er både av hensyn til konstruksjoner (bjelker og lignende) og at det i tak svært ofte vil være føringer for elektriske anlegg, ventilasjon og VVS. Dersom det skal innføres krav om høyderegulering som er høyere enn det som allerede er bygget i de eksisterende p-anleggene, vil dette, dersom der er mulig, medføre ombygging med svært høye byggekostnader. I tillegg vil dette i mange p-anlegg medføre at eksisterende høyder på etasjeplan må bygges om og i verste fall føre til tap av parkeringsetasjer der det ikke er plass for en slik høydejustering. Et p-hus med 6 parkeringsplan vil eksempelvis tape et helt parkeringsplan og med dette kun kunne tilby 5 parkeringsplan. Hvis dette innføres uten at p-huset gis reguleringstillatelse for å bygge en etasje ekstra (under eller over), vil dette påføre gårdeierne urimelige tap. I et gitt eksempel vil dette føre til et bortfall på 16,67 % parkeringsplasser. Vi kan ikke forstå hvordan slike inngrep vil være kostnadsmessig forsvarlig eller økonomisk gjennomførbart. Innføring av en slik endring i regelverket bør i så fall kun være gjeldende for nybygg av parkeringshus.

Byfolk ber om tilbakemeldinger fra Samferdselsdepartementet om hvordan de ovenfor nevnte utfordringene skal løses, før det eventuelt fremmes forslag om en ny felles p-regulering.

Områderegulering på private eiendommer

I dag driftes parkeringsanleggene privat. Dersom det offentlige skal gripe inn i den private rettssfæren, vil dette gi det offentlige et økt samfunnsansvar. Dette krever dertil innføring av økte offentlige budsjetter for at det offentlige skal kontrollere et større areal enn de i dag har ansvaret for. Hvilke ansvar skal private ha, og hvilke ansvar skal private ha i dette forholdet? Hvordan skal ansvaret fordeles praktisk (parkeringsforbud, stanseforbud, offentlig eller privat skilting, håndheving osv)? Et annet spørsmål er hvem som i denne sammenhengen skal representere det offentlige; kommunale og/eller statlige etater. Skal private gårdeiere kontrolleres av både av Politiet, Trafikketaten og Samferdselsetaten – eller muligens flere etater? Hvordan skal dette organiseres og hvor skal grensene settes praktisk, juridisk og økonomisk? Byfolk ber om tilbakemeldinger fra Samferdselsdepartementet om hvordan disse utfordringene skal løses, før det eventuelt fremmes forslag om en ny felles parkeringsregulering.

Vilkårsparkering og avtaleparkering

Med "vilkårsparkering" menes korttidsparkering, og med "avtaleparkering" menes utleie av faste plasser. Dersom departementet innfører en ny felles parkeringsregulering, der disse ulike parkeringsformene atskilles fysisk, innebærer det en kraftig reduksjon av eksisterende parkeringskapasitet. Heltidsplasser er i dag ofte ikke bestemt til en fysisk p-plass. Det medfører at en "fast plass" kan benyttes til korttidsparkering når den er ledig. Endrede regler i henhold til Samferdselsdepartementets forslag vil også føre til økonomisk tap for eier. Byfolk ber om tilbakemeldinger fra Samferdselsdepartementet om hvordan dette skal ordnes, før det eventuelt fremmes forslag om en ny felles parkeringsregulering.

Andre praktiske forhold

Hvordan har departementet tenkt å håndheve bruk og misbruk av HC plasser? Håndheving av HC plasser (dvs uten parkeringsbillett) kan medføre behov for f.eks døgnvakt i parkeringshus. Det må i så fall utstedes egne tillatelser for inn/ut kjøring til handikappede. En praktisk problemstilling er hva som skjer dersom disse bilistene bryter regler om 3 timers tidsbegrenset parkering. Skal bilisten ilegges avgift (hvem, hvordan osv)? En annen problemstilling, er hva som skjer hvis handikappede parkerer i p-husets åpningstid og ønsker å kjøre ut etter stengetid? P-husene er da ikke betjent, og kan heller ikke utstede utkjøringstillatelse. Dersom denne utfordringen vil kreve drift av parkeringsanlegg døgnet rundt, vil dette påføre gårdeiere driftskostnader som er 5 ganger høyere enn dagens driftsordning med fastsatte åpningstider. Spørsmålet blir i så fall hvem som skal bære en slik kostnad? Hvem skal påse at ikke andre parkerer på HC-plasser og hva skal reaksjonen i slike tilfelle være? Dette er ment som eksempler på hvilke praktiske utfordringer som kan oppstå, og er således ikke uttømmende. Vi ber Samferdselsdepartementet om å nøye vurdere hvordan man skal løse slike praktiske utfordringer, før det eventuelt fremmes forslag om en ny felles parkeringsregulering. Vi ber om tilbakemeldinger om dette.

Økonomisk kompensasjon

Byfolk har med dette forsøkt å tydeliggjøre noen sentrale virkninger rapportens forslag vil ha for gårdeiere som eier/drifter p-anlegg. Forslagene vil pålegge offentlig samfunnsansvar for gårdeiere som eier areal med parkeringsanlegg. Vi kan ikke godta at gårdeierne alene skal betale for disse samfunnskostnadene. Dersom ovenfor nevnte endringer vurderes innført i en ny felles parkeringsforskrift, må det tillegges et statlig ansvar for å yte økonomisk kompensasjon (bygging, endring og drift) til eiere av parkeringsanlegg som påføres økonomisk tap.

Med vennlig hilsen
Foreningen Byfolk Oslo Sentrum



Glenn Eikbråten
adm. direktør