

Sendt til

postmottak@sd.dep.no

Indre By Eiendom AS

Postboks 7 - Økern
0508 Oslo
Telefon 23 05 07 80
Telefaks 23 05 07 88
Mobil 977 36 660

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: TBS	S.BEH: FSR
27 SEPT. 2006	
S.NR.: 05, 672-35	
ARKIV: 660	AVSKREVET:

Oslo, 26. september 2006

Rapport - høring

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. Vi ser det 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 og forvaltere av grunn og parkeringsanlegg. Vi beklager derfor at grunneiere ikke har hatt anledning til å delta i arbeidsgruppen eller har fått anledning til å gi kommentarer før rapporten ble ferdigstilt.

Økonomiske konsekvenser av avgiftsfritak for forflytningshemmede må bæres av staten

Det foreslås omfattende endringer når det gjelder å tilrettelegge parkering for forflytningshemmede med offentlig parkeringstillatelse.

Vi finner det velbegrunnet at det stilles krav til grunneier om å tilrettelegge parkering for forflytningshemmede som er knyttet til virksomhet på den aktuelle eiendom. Vi anser imidlertid at dette er ivare tatt gjennom bestemmelser i Plan- og bygningsloven.

Rapporten skisserer at ca. 5 % av alle biloppstillingsplasser skal reserveres forflytningshemmede. Slike plasser skal være rommelige (4,0 x 5,0 til 4,5 x 6,0 m). Erfaring viser at en stor andel av de forflytningshemmede dekker sine parkeringsbehov ved bruk av ordinære biloppstillingsplasser, og at det bare er rullestolbrukere og 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 må påregnes å bli normgivende. Tallfesting bør derfor skje ut fra grundig dokumentasjon av faktisk behov. Vi kan ikke se at rapporten viser til slik dokumentasjon. Vi anser hensynet til fastsettelse av realistiske krav ikke kan påregnes å bli tilfredsstillende ivare tatt ved at 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 plasser, og at kostnader og inntektstap i denne sammenheng skal dekkes av den enkelte grunneier.

Vi oppfatter at grunnlaget for gjeldende ordning om avgiftsfritak var å tilby praktisk parkeringslettelse (upraktisk for forflytningshemmede å måtte betale til parkometer), og at økonomisk støtte ikke var noe vesentlig tema da regelverket ble fastsatt. Etter hvert er fordelene knyttet til ordningen blitt utvidet (eksempelvis fritak for å betale avgift i bomringer og fritak for betaling av piggdekkavgift). Gjeldende ordning for offentlige parkeringsplasser har dermed mer fått karakter av økonomisk støtte enn praktisk lettelse. 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. Nå foreslås ordningen utvidet til også å gjelde private områder og P-anlegg. Dette representerer et sterkt inngrep i den private eiendomsretten.

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 flerplansanlegg er det som regel 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 relativt lav høyde (f eks 2,0 m).

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 i dag et problem, ved uvedkommendes bruk av P-kortet og salg av slike kort. Dersom de foreslåtte endringer blir gjennomført, vil potensialet for misbruk vil 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 P-plasser 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.

Skiltplaner må behandles summarisk og hurtig

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 p-operatører 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.

Felles bruk av parkeringsområder til vilkårsparkering og avtaleparkering må tillates

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 (kontraktsparkering) og avgiftsparkering (kort-/langtidsparkering) ikke lenger kan tilrettelegges på felles områder, ved at enkeltplasser eller parkeringsrekker skiltes som reserverte.

I tillegg til mindre effektive løsninger med reduserte inntekter og økte kostnader, vil krav om fysisk skille mellom ulike typer parkering føre til redusert tilgjengelighet og mindre effektiv utnyttelse av parkeringsområder, ved at sambruk mellom forskjellige brukergrupper ikke kan skje. I sin tur kan dette føre til økt behov for areal til parkering. Dette vil samfunnsøkonomisk være uheldig.

Vi anser at det, på områder med kombinasjon av avtaleparkering og avgiftsparkering er fullt mulig å skille slik at det entydig blir klart hvor det er tilrettelagt parkering for allmenheten og hvor det er reservert parkering. Vi anser dette i dag ivaretas på en tilfresstillende måte av de seriøse P-selskapene. 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 adskillelse mellom ulike typer parkering.

Områderegulering må fortsatt kunne skje og komplette tjenester må kunne kjøpes i et åpent marked (f. eks områder med behov for forbud mot parkering og stans)

Gjennom de siste 15-20 år er det utviklet velfungerende løsninger med privat områderegulering. Slike ordninger er etablert i stort omfang på private eiendommer, ved offentlige virksomheter og foretak (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 av 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 (parkeringsetaten) 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

overfor brukerne, og risiko for at de ulike aktører gjensidig, indirekte vil legalisere bruk i strid med skiltet regulering som annen aktør har håndhevingsansvar for.

Erfaring viser med privat regulering og håndheving – med èn aktør (P-selskap) – kan oppnås ryddige forhold, i mange tilfeller endog bedre enn på områder med offentlig regulering/håndheving.

Vi går derfor sterkt i mot at det fastsettes regelverk som i praksis gir kommuner og politiet enerett til regulering/håndheving på privat grunn 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 viktig at regelverket utformes slik at det fortsatt blir mulig å kjøpe komplette tjenester for områder med ulik regulering i et åpent marked.

Med vennlig hilsen
for Indre By Eiendom AS

Jon-Helge Norseth
Eiendomssjef



"Jon-Helge Norseth"
<jhn@odeco.no>
26.09.2006 10:39

Til <postmottak@sd.dep.no>
cc
bcc
Emne Hørings notat ny parkeringsforskrift Indre By Eiendom



- Hørings notat ny parkeringsforskrift Indre By Eiendom.doc