

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0301 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: TBS	S.BEH.: ESR
25 SEPT. 2006	
S.NR.: 05, 672-97	
ARKIV: 660	AVSKREVET:

Bergen, 22. september 2006

Vedr.: Rapport – høring- Felles regelverk for offentlig og privat parkering

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 utdannelse 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 ivaretatt gjennom bestemmelser i Plan- og bygningssloven.

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 ivarettatt 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.

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 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 (kontraktparkering) 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 mener 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 at dette i dag ivaretas på en tilfredsstillende 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.

Med vennlig hilsen

Kong Oscarsgate 81 AS

Per Jæger jr
Adm. Dir.