

Samferdselsdepartementet  
Pb. 8010 Dep.  
0030 Oslo

Deres ref.

Deres brev

Vår ref.

Dato

Oslo, 28. september 2006  
r:\saker\2006\004600+\s-004614\ 19439.doc

### *Ny felles parkeringsforskrift – høring – departementets ref. 05/672 LL*

#### **1. Innledning**

Det vises til departementets høringsbrev av 13. juni d.å. OBOS står ikke på høringslisten, men siden arbeidsgruppens forslag på visse områder har stor betydning for oss vil vi like fullt benytte anledningen til å uttale oss.

Vi er bekymret over de konsekvenser utvalgets forslag vil kunne få for oss - og for andre i vår stilling - dersom de gjennomføres fullt ut.

Dette gjelder særlig forslaget om at all vilkårsparkering skal komme inn under parkeringsforskriften med tilhørende regelverk, forslaget om at private aktører skal pålegges å stille parkeringsplasser vederlagsfritt til disposisjon og i noen utstrekning kravene til utforming av parkeringsplasser og områder.

#### **2. Om OBOS**

OBOS med datterselskaper er en betydelig aktør innen bolig- og næringsbygg. Tradisjonelt har vår virksomhet hatt sin hovedvekt i Osloområdet, men gjennom våre datterselskaper OBOS Forretningsbygg AS og Basale-gruppen AS driver vi også en etter hvert betydelig virksomhet i Trondheim, Bergen og Stavanger. Vi er en ikke ubetydelig grunneier, primært i Osloområdet. Vi utvikler og selger bolig- og næringsprosjekter. Vi forvalter også boliger og næringslokaler for boligselskaper samt for offentlige og private aktører. Gjennom vårt datterselskap Oslogarasjene AS eier og driver vi også parkeringsanlegg primært for å tilby parkering til våre forvaltede boligselskaper.

Gjennom vår rolle som utvikler og forvalter av bolig og næringsseiendom i Norges største pressområder ser vi daglig hvordan parkeringsproblematikk inngår som en viktig del av alle prosjekter. Dersom gruppens forslag gjennomføres fullt ut vil vår virksomhet bli sterkt berørt. Det er derfor viktig for oss å målbære våre synspunkter på gruppens forslag.

### 3. Vår generelle vurdering av arbeidsgruppens forslag

Innledningsvis bemerkes det at arbeidsgruppen har nedlagt et betydelig arbeid og framlagt omfattende forslag. Da utvalgets forslag vil ha stor innvirkning også utenfor området for parkeringsvirksomhet i snever forstand er det imidlertid å beklage at utvalget ikke har hatt en bredere sammensetning.

Gruppen har vært sammensatt nesten utelukkende av representanter for offentlige instanser samt interesseorganisasjoner med vekt på forbrukersiden og funksjonshemmedes organisasjoner. Norpark har representert parkeringsselskapene, men det har ikke vært noen som har representert bredere grunneier- og næringsinteresser i utvalget –til tross for at det rent faktisk er disse som er forutsatt å bære de største økonomiske byrdene som følger av gruppens forslag.

Et utvalg nedsetter ikke seg selv, så utvalget som sådan kan ikke kritiseres for sin sammensetning. Utvalget kunne imidlertid på eget initiativ ha innhentet uttalelser fra grunneiere og fra næringslivet for øvrig, noe vi ikke kan se er gjort. Viktige perspektiver har dermed uteblitt fra utredningen som unektelig bærer et visst preg av faglig ”tunnellsyn”. Tekniske spørsmål utredes i stor detalj, men når det gjelder viktige prinsipielle og juridiske spørsmål i tilknytning til inngrep i den private eiendomsrett og alminnelige avtalefrihet er fraværet av enhver drøftelse påfallende.

Etter å ha lest rapporten sitter vi igjen med et inntrykk av at gruppen, bortsett fra det som går på kommunens rolle, har hatt fokus utelukkende mot parkeringsnæringen i snever forstand og da særlig mot den store, organiserte virksomhet som drives i større parkeringsanlegg i byer, på flyplasser etc.

Området for s.k. *vilkårsparkering* er imidlertid langt mer mangfoldig enn den virksomhet som drives av store parkeringsselskaper i store parkeringsanlegg og løsningen av parkeringsproblematikk fordrer regelmessig fleksibilitet, kreativitet og evne til nytenkning for å finne gode løsninger.

Dersom utvalgets forslag gjennomføres vil dette ikke virke befordrende i så måte. Tvert imot vil resultatet bli mindre fleksibilitet, større kostnader - som vil måtte bæres av grunneiere og det brede lag av forbrukerne - og mer byråkrati.

Etter denne innledning vil vi understreke at vi ikke utelukkende er negative til gruppens arbeid. En rekke av forslagene inneholder mange positive elementer. Fellesnevneren er imidlertid at vi tror at disse i det vesentligste kan implementeres uten de dramatiske konsekvenser som følger av andre forslag. Vi står med andre ord ikke overfor en ”alt eller intet” situasjon.

Våre bemerkninger til de enkelte forslag framgår ellers nedenfor. I den utstrekning enkeltforslag ikke er kommentert betyr dette at vi ikke har sterke synspunkter på dem – vi forbeholder oss imidlertid retten til å komme tilbake også til disse sider av saken på et senere stadium.

#### 4. Forslaget om at all privat vilkårsparkering skal inn under parkeringsforskriften

Utvalget foreslår at all s.k. *vilkårsparkering* skal inn under det samme parkeringsregelverket. Vilkårsparkering, som er et nyord, er av utvalget selv definert til å omfatte parkering mot avgift, parkering med tidsbegrensning, parkering med eller uten dokumentasjonsplikt, tidsubegrenset parkering på oppstillingsvilkår, samt parkering for forflytningshemmede det vil si i praksis all parkering som tilbys allmennheten.

Begrunnelsen for forslaget er at det angivelig er for krevende for brukerne å forholde seg til parkering som reguleres etter to regelverk, et offentlig som er strengt regulert og et privat regime som i utgangspunktet kun reguleres av alminnelige avtalerettslige regler.

Forslaget representerer en betydelig inngripen i den private eiendomsrett og den alminnelige avtalefrihet. Et slikt inngrep reiser vanskelige spørsmål av prinsipiell og juridisk art og medfører omfattende og til dels uoversiktlige konsekvenser av økonomisk og administrativ art som burde vært skikkelig drøftet og begrunnet i utvalgets rapport. Som nevnt ovenfor må vi imidlertid konstatere at enhver slik drøftelse er fraværende.

Konsekvensene av gruppens forslag vil muligens ikke være uoverkommelige for den delen av parkeringsnæringen som driver sin virksomhet i store parkeringsanlegg mv. Men når man definerer vilkårsparkering så vidt som man gjør er det åpenbart at man rammer mye videre enn som så, og at utvalget umulig kan ha forutsett de fulle konsekvenser av sitt forslag.

Eksempler på parkering som vil bli omfattet er blant annet:

- Arealer som midlertidig brukes som parkeringsplasser i forbindelse med realisering av store utbyggingsprosjekter, disse vil gjerne bygges ut i trinn slik at deler av prosjektet er innflyttingsklart mens utbygging av andre deler – f. eks. av parkeringsanlegg ennå pågår – her har man hittil enkelt kunnet løse parkeringsbehov ved å disponere ennå ikke bebygde arealer. Behovet for raskt og fleksibelt å kunne omdisponere arealer ettersom byggeprosjektet skrider fram er her av vesentlig betydning.
- Plasser avsatt for gjesteparkering i borettslag og sameier.
- "Overskuddsplasser" i borettslag og sameier som disse velger å leie ut.
- Provisoriske parkeringsplasser som opparbeides i forbindelse med påskeutfarten eller ferier og andre utfartshelger der avgifter gjerne kreves inn til fordel for ideelle organisasjoner som Røde Kors, lokale velforeninger eller eventuelt for å bidra til inntektsgrunnlaget for grunneiere i utpreget grisgrendte strøk.
- Parkeringsplasser som opparbeides ved "veis ende" i fjellet i forbindelse med bl.a. turistforeningens rutenett.
- På bakgrunn av den vide definisjonen av begrepet vilkårsparkering reiser vi også spørsmål om regelverket ikke vil omfatte parkering i fellesanlegg selv om denne primært er ment dekke et eller flere boligselskapers behov for beboerparkering fordi det her også vil være enkelte plasser som stilles til disposisjon for allmennheten. Som eksempel kan vi nevne at vi i et stort boligprosjekt i Oslo legger opp til et system der brukeren ikke har faste plasser men har rett til å bruke ledige plasser i et av flere tilgjengelige parkeringsanlegg – dette for å utnytte ledig kapasitet maksimalt.

Dersom ovennevnte eksempler skulle komme inn under parkeringsregelverket med tilhørende krav til skilting, håndheving, avgiftsbetaling, utforming og avsetting av plasser til særlige formål vil dette klart vanskeliggjøre og i mange tilfeller i praksis umuliggjøre denne typen

parkering. Særlig vil et absolutt krav om at det kun skal brukes offentlige parkeringsskilt - som det kan ta flere måneder å få utstedt - drepe enhver fleksibilitet med tanke på å etablere provisoriske parkeringsløsninger på en rask og effektiv måte.

Forslaget om at vilkårsparkering skal holdes fysisk adskilt fra annen (privat) parkering vil likeledes vanskeliggjøre praktiske løsninger på parkeringsproblemen knyttet til våre boligprosjekter idet det nødvendigvis vil bety at vilkårsparkering og privat parkering ikke lenger vil kunne gjennomføres på felles områder. Det å finne gode og kreative løsninger på parkeringsproblemen er en viktig del av alle større byggeprosjekter i dag – dette gjelder både utnyttelse av eventuell overkapasitet så vel som avbøting av potensiell underkapasitet. Vi er redd for at en regulering som binder oss til å velge rigide løsninger vil bidra til å drepe den fleksibilitet som er nødvendig for å finne gode løsninger i enkeltsaker.

Vi stiller også et spørsmål til den grunnleggende premisen utvalget legger til grunn for at det er nødvendig å henføre privat parkering under parkeringsforskriften. Det anføres av utvalget at dagens ordning med to forskjellige regimer er et problem for brukerne, som må forholde seg til ulike regelsett avhengig av om man står overfor kommunalt håndhevet parkering eller rent privat parkering. Vi kan imidlertid ikke se at dette er underbygget med noen form for empiri og det er på alminnelig grunnlag heller ikke vår oppfatning at brukerne ser det slik. Likevel gjentas dette flere ganger i utvalgets rapport som en gitt sannhet.

Den vesentligste forskjellen mellom privatrettslig og offentligrettslig regulert parkering ligger jo etter vårt skjønn heller ikke i selve parkeringen, men i håndhevelsesfasen der det offentlige har en rekke privilegier i forhold til det private slik som legalpanterett, tilbakeholdsrett for kjøretøyet etc. En likestilling på dette området kan man enkelt oppnå ved å frata det offentlige nevnte privilegier slik at deres virksomhet når det gjelder ren avgiftsparkering blir likestilt med det private.

Forhold som skiltene utforming, mulighet for etterskuddsbetaling etc. anser vi også å være av relativt sett mindre betydning som kan løses uten at privat parkering henføres under felles regelverk med det offentlige.

## **5. Forslaget om at parkeringsplasser skal stilles vederlagsfritt til disposisjon**

Utvalget foreslår at 5 % av alle parkeringsplasser skal stilles til disposisjon for bevegelseshemmede - i stor utstrekning vederlagsfritt. I og med at plassene skal være større enn en vanlig parkeringsplass snakker vi reelt sett om et enda større andel av plassen i et parkeringsanlegg.

Dette er et inngripende tiltak som representerer store økonomiske verdier for grunneiere og eiere av parkeringsanlegg. Etter vår vurdering vil et pålegg som går på å stille parkeringsplasser til disposisjon falle inn under ureigningsloven § 1 – avståelse av bruksrett til grunn – og således være å anse som ekspropriasjon.

På bakgrunn av de betydelige økonomiske og praktiske konsekvenser, samt de prinsipielle og juridiske spørsmål dette forslaget reiser, framstår utvalgets fullstendige mangel på drøftelse som påfallende.

Utover et generelt ønske om å bedre de bevegelseshemmedes rettigheter er ikke forslaget begrunnet i noen videre utstrekning. Siden vi reelt sett snakker om å tilføre denne gruppen en betydelig subsidie skulle en kanskje tro at forslaget var begrunnet i økonomiske forhold på mottakersiden, men det er så langt vi kan se ikke tilfelle. Dersom så var er det nok på det rene at mange bevegelseshemmede har dårlig økonomi, men dette gjelder langt fra alle. Dersom det vurderes som nødvendig å støtte denne gruppen økonomisk hadde det vært mer nærliggende at dette skjedde over det offentlige trygde- og stønadssystemet, eventuelt ved frikjøp av plasser fra det private. Det er nærliggende å se på forslaget som et forsøk fra myndighetenes side på å velte kostnader som burde vært dekket av det offentlige over på det private.

I den utstrekning det er et problem at offentlige aktører selv ikke tilbyr et tilstrekkelig antall plasser til bevegelseshemmede, noe som antydes i utredningen, bør problemet løses ved *instruksjon* av den offentlige aktør – ikke ved *ekspropriasjon* av privat eiendom.

Når det gjelder de økonomiske konsekvenser av forslaget har vi gjort et raskt regnestykke:

En normal-plass koster i størrelsesorden kr. 150.000 å bygge. Denne er  $2,4 * 5 \text{ m} = 12 \text{ m}^2$ . Spesialplassene vil da koste ca kr. 250.000 ( $4 * 5 \text{ m}$ ) til 340.000 ( $4,5 * 6 \text{ m}$ ). Tar vi et anlegg på 100 plasser gir dette: 95 plasser á kr. 150.000 = hvilket utgjør kr. 14,25 mill + 5 plasser á kr. 300.000 = kr. 1,5 mill. Totalt kr. 15,75 mill. Ved fri parkering for 5 %, innebærer det at andre parkerende må dekke 10 % av kostnadene for parkeringsanlegget i tillegg til det som i utgangspunktet utgjør deres andel.

Det finnes ingen som hverken vil eller kan drive forretning uten fortjeneste - altså må andre brukere betale. Dette vil drive allerede høye parkeringskostnader i pressområdene ytterligere i været, og det vil atter bli vanlige forbrukere som må betale.

Etter vår vurdering overstiger en andel på 5 % også det faktiske behovet for parkeringsplasser for bevegelseshemmede. Hvis plassene ikke kan disponeres av andre, vil det innebære at plasser vil stå ubenyttet til tross for at andre står i kø for å få leie parkeringsplass.

Som en avsluttende bemerkning vil vi få peke på at en omfattende regel om avgiftsfritak i praksis kan lede til at parkeringsmulighetene for bevegelseshemmede i pressområder blir dårligere, idet den som først finner seg en parkeringsplass ikke vil ha noe incentiv til å begrense oppholdet og frigjøre plassen all den stund parkeringen uansett er gratis.

## **6. Utforming av parkeringsplasser og -områder**

Utvalget har en rekke betraktninger rundt utformingen av parkeringsplasser mv., primært for å lette tilgangen for bevegelseshemmede. Dette gjelder spørsmålet om universell utforming generelt og spørsmålet om dimensjonering av parkeringsplasser avsatt til bevegelseshemmede spesielt.

I forhold til spørsmålet om universell utforming generelt viser vi til at dette er et tema som er omfattende behandlet av det såkalte Syse-utvalget i NOU 2005:8 og Bygningslovutvalget i NOU 2005:12. Begge utvalg er p.t. til behandling i departementene og en lovregulering av disse spørsmål er ventet i nær framtid. Problemstillinger rundt universell utforming er likeledes i sterkt fokus hos plan- og bygningsmyndighetene allerede i dag.

På denne bakgrunn er det vår oppfatning at de spørsmål som gjelder universell utforming og parkeringsplasser/anlegg bør tas i det rette løp, og det er i den prosessen som er i gang med revisjon av plan- og bygningslovgivningen og oppfølgingen av Syse-utvalget. Denne problematikken bør, for å sikres en- og helhetlig behandling, utgå fra en videre utredning under parkeringsregelverket.

Helt kort vil vi imidlertid få bemerke at en full oppfølging av arbeidsgruppens forutsetninger vil forutsette at:

- a) Etasjehøyden i garasjekjelleren, inkl høyde i garasjeport må økes fra dagens 210 - 220 cm til 260 cm. Konsekvensen av dette er at hele garasjen får samme høyde, eller at det må etableres kjøreramper inne i garasjen.
- b) Ved større anlegg som dekker flere oppganger er det nærliggende å forutsette at gjesteplasser/plasser for bevegelseshemmede skal ligge i tilknytning til oppgangene - altså må hele garasjekjelleren dimensjoneres for 5%-brukerne.

Det burde være unødvendig å peke på at byggekostnadene som en følge av dette vil bli til dels vesenlig høyere enn etter dagens regelverk.

I forhold til dimensjoneringen av den enkelte parkeringsplass som skal stilles til disposisjon for bevegelseshemmede noterer vi oss at disse skal være av en størrelse som muliggjør den største typen biler som anvendes av denne brukergruppen. Sammenholdt med kravet om 5 % av plassene skal holdes av for dette formålet er det på det rene at en vesenlig større del av parkeringsarealet vil bli båndlagt til dette formål enn tilfellet er i dag.

Også her savner vi en nærmere begrunnelse for behovet, særlig med tanke på størrelsen av parkeringsplasser øremerket for funksjonshemmede. Utvalget har lagt opp til at parkeringsplassene skal være av en størrelse som muliggjør bruk av de største typene handikapkjøretøyer. Så langt vi har kjennskap til utgjør denne typen biler imidlertid et mindretall av de bilene som pr. i dag har parkeringstillatelse – langt de fleste bevegelseshemmede bruker biler av vanlig størrelse. Vi stiller derfor spørsmål om man ikke overdimensjonerer både i antall og størrelse i forhold til hva som er det faktiske behovet.

## **7. Gruppens forslag vil virke byråkratiserende**

En rekke av gruppens forslag virker etter vårt skjønn unødvendig tungvinte og vil bidra til økt offentlig ressursbruk og byråkratisering uten at vi kan se at dette nødvendigvis har noen korresponderende nytteverdi. Vi peker i denne anledning på følgende:

Gruppen foreslår opprettelse av kommunale eller regionale parkeringsråd: Vi ser ingen grunn til at ikke parkeringsspørsmål skal løses innen rammen av den ordinære kommuneadministrasjon, og i Oslo er det først og fremst Plan- og bygningsetaten, evt. Samferdsel- og Trafikketaten. Det er etter vårt skjønn ingen grunn til at disse spørsmål er så viktige eller vanskelige at de tilsier noen form for særbehandling i et særskilt opprettet råd.

Forslaget om å gi Statens veivesen godkjennings- og tilsynsmyndighet i forhold til tillatelser til å drive avgiftsparkering er i og for seg en naturlig konsekvens av at man ønsker all vilkårsparkering lagt inn under det offentlige regelverket men er nok et eksempel på at det vil

påløpe økonomiske og administrative kostnader til å regulere en virksomhet som hittil stort sett har klart å regulere seg selv.

Det foreslås videre at klager over parkeringsgebyrer/kontrollavgift skal underkastes klagenemndsbehandling og at nemndas avgjørelser skal være bindende. Vi er i utgangspunktet positive til klagenemndsbehandling som en hensiktsmessig måte å behandle saker som er for små til å forsvare en rettslig prosess, men hvor det likevel er viktig at det finnes en form for prøvingsadgang. Vi mener imidlertid at parkeringsklager kun unntaksvis vil reise særlig vanskelige juridiske eller faktiske spørsmål og vi reiser derfor spørsmål om ikke selve nemndsbehandlingen kan forenkles vesentlig i forhold til det gruppen legger opp til.

### 8. Oppsummering - avslutning

Som det framgår av det ovenstående er vi dypt skeptiske til flere av gruppens forslag. Det er vår klare oppfatning at gruppen umulig kan ha foretatt noen grundig vurdering verken av sakens økonomiske, praktiske eller mer prinsipielle sider.

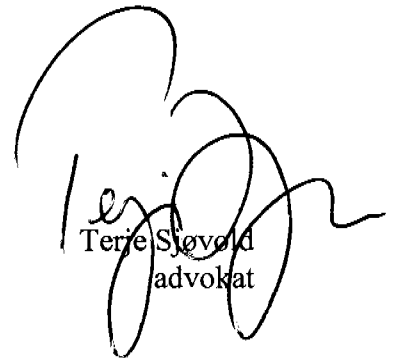
Som nevnt innledningsvis er vi ikke utelukkende negative idet det er elementer vi synes er positive, blant annet å få et klarere skille mellom det offentliges myndighetsutøvelse og den mer forretningsmessige delen av kommunal parkeringshåndheving. Vår vurdering er imidlertid at disse elementene kan løftes ut og implementeres uavhengig av de forslagene vi har gått imot.

Med vennlig hilsen

OBOS



Martin Mæland  
Konsernsjef



Terje Sjøvold  
advokat