



TBS ESR

OS 672-78  
660

**Det Kongelige Samferdselsdepartement**  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

**Olav Thon Gruppen**  
Stenersgt. 2  
Postboks 489 Sentrum, 0105 Oslo  
Telefon: +47 23 08 00 00  
Telefax: +47 23 08 01 00  
Internett: <http://www.olavthon.no>  
Firma e-post: [firmapost@olavthon.no](mailto:firmapost@olavthon.no)  
Bankkonto: 6003.05.02003  
Org.nr.: 938 050 287  
E-post:  
Dir. telefon:  
Mobiltelefon:

Deres ref:

Vår ref:

Oslo, 29.09.06

## **NY FELLE PARKERINGSREGULERING - HØRINGSKOMMENTAR FRA OLAV THON GRUPPEN**

Olav Thon Gruppen har gjennom sine underleverandører av parkeringstjenester blitt gjort oppmerksomme på at det foreligger en rapport fra Samferdselsdepartementet som behandler temaet parkering. Denne rapporten er lagt ut på høring med høringsfrist 1. oktober 2006.

Rapporten inneholder elementer som etter vår mening kan ha til dels store praktiske og økonomiske konsekvenser for eiendomsbesittere som oss. Med den bakgrunn tillater vi oss å tilskrive Samferdselsdepartementet og tilkjennegi vårt syn i saken til tross for at vi ikke er invitert.

### **Innledning:**

Generelt må man kunne si at tanken på å samordne offentlig og privat parkering ut ifra sluttbrukers ståsted må være en riktig vei å gå. Dagens uoversiktlige og til dels ulike regelverk for de to nevnte operatørgrupper gjør at den totale tjenesten nok oppleves som både forskjellig og mange ganger uforutsigbar for de som parkerer.

Rapporten har behandlet de fleste av de aktuelle problemstillingene. Dessverre er det bare ganske få av disse som arbeidsgruppen har kunnet gi sine klare anbefalinger til. Arbeidet bærer preg av å være igangsatt med bakgrunn i en særlig brukergruppes behov og ønsker, mer enn et snart 15 år gammelt behov for generell regulering av parkeringstjenestene.

Olav Thon Gruppen ønsker likevel initiativet velkommen, men føler at den fremlagte rapport er mangelfull og skjev i forhold til konsekvenser for de ulike parter som er involvert. Vi mener den derfor på langt nær bør danne grunnlag for ny lovgivning på området.

### **Krav om tilrettelegging av plasser for forflytningshemmede:**

Vi mener dette er tilfredsstillende dekket i gjeldende plan- og bygningslovgivning.

Vi er sterkt tvilende til at det nå plutselig skal være behov for 100 % større plasser og likeledes behov for vesentlig flere. Vi kan ikke se at det noe sted er dokumentert et behov for å stille 5 % av totalt antall plasser til rådighet for forflytningshemmede. Tvert i mot opplever vi i stor utstrekning at de plassene som i dag er avsatt til dette formål alt for ofte står ubenyttet. Med et slikt krav til økning av plassenes størrelse vil det i realiteten bety at bortimot 10 % av parkeringsarealet skal avsettes til forflytningshemmede.

Dertil antydes krav om at fri høyde skal økes til 2,60 m. Dette vil få dramatiske økonomiske konsekvenser i alle nye prosjekter som samfunnet ikke på noen måte kan være tjent med. De fleste reguleringsplaner har krav til maksimal byggehøyde. Krav til så høye parkeringsetasjer vil medføre at man vil måtte bygge en eller flere etasjer mindre, dvs. enten redusere antall plan med parkering, eller kutte ut en etasje med kontor/forretning/bolig/hotell.

Vi har forståelse for at forflytningshemmede bruker bil og at disse må være spesialtilpassede biler. Et begrenset antall slike plasser vil i mange prosjekter kunne øremerkes utenfor selve eiendommen, enten på utbyggers tomt eller på offentlig gategrunn etc. Vi vil imidlertid sette fingeren på et annet viktig poeng. Det er det offentliges manglende tilrettelegging av offentlig transport for denne gruppe brukere. Det kan ikke aksepteres at private uthyggere skal belastes for dette ved urimelige parkeringskrav i prosjektene.

### **Krav om avgiftsfritak for forflytningshemmede:**

Det er ingen som helst rimelighet eller logikk i at enkelte grupper skal ha avgiftsfritak. I realiteten vil disse subsidieres av andre bilister. Uten å gå nærmere inn på den allerede store og sterkt kritiserte overbeskatningen av norske bilister, vil vi bare bemerke at dersom staten ønsker å subsidiere bevegelseshemmede eller andre grupper, må dette skje på annen måte. Dette gir også mer ryddighet i samfunnsregnskapet.

### **Isolering av vilkårsparkering:**

Vi oppfatter (feilaktig?) forslaget slik at man kan tenkes å måtte skille fysisk mellom områdene som tilbyr vilkårsparkering til publikum og de områdene hvor det tilbys avtaleparkering (i hvert fall dersom plassen er reservert). Dette vil vi sterkt fraråde da vår erfaring er at de begrensede parkeringsarealer som finnes kan utnyttes mye bedre ved flytende bruk. Det vil si at noen plasser er reservert og resten er tilgjengelig for både publikum og faste leietakere. For øvrig finner vi mange reserverte plasser i det offentlige gatemiljø i dag. Embetsmenn, utrykningskjøretøyer eller ambassadepersonell har alle reserverte plasser ulike steder. Dette fungerer i dag og vi forstår ikke hvorfor dette skal endres.

### **Myndighetsutøvelse:**

Vi har problemer med å finne logikken i denne delen av rapporten. Vi kan ha forståelse for at det i de fleste tettsteder finnes miljøhensyn og trafikale hensyn som i noen henseender kan overstyre de rent parkeringstekniske forhold. At dette skulle tilsi at en offentlig ansatt skulle utføre myndighetsutøvelse noe bedre enn en som er ansatt i det private, gitt at det offentlige setter rammer for utøvelsen, har vi mindre forståelse for.

Vi kan heller ikke akseptere at privatregulerte områder som nå foreslås å gjøres "offentlige" gjennom felles regelverk, skulle være avskåret fra myndighetsutøvelse pga. begrensning i bruk av skilt. Alle private områder, det være seg hoteller, kjøpesentra, flyplasser eller sykehus må nødvendigvis ha en aktiv myndighetsutøvelse på sine parkeringsområder av sikkerhetsmessige årsaker, like mye som hovedgater og trikkeskiner i en by eller et tettsted. Således vil det for oss være helt uakseptabelt å måtte dele vilkårsparkering og myndighetsutøvelse på to ulike leverandører.

Vi bruker private aktører i dag og er fornøyde med hvordan de ivaretar både avgiftsparkeringen og myndighetsutøvelsen på våre områder. En endring som skissert over vil garantert være til det verre for sluttbruker og for oss som eiendomsbesitter.

### **Godkjenning av nye områder:**

Vi har som seriøse eiendomsbesittere hele tiden valgt å bruke erfarne og seriøse operatører på våre områder. Derfor har vi sluppet unna de uheldige sakene som har versert i pressen med noen operatører. Vi støtter derfor forslaget om forhåndsgodkjenninger av parkeringsoperatører.

Vi er mer bekymret over at de allerede godkjente selskapene skal måtte få godkjent skiltplaner for ethvert nytt område. Vi opplever daglig at de store parkeringsselskapene snur seg rundt og skilte opp nye områder hurtig og informativt til gode både for oss som oppdragsgivere og for sluttbruker. Samtidig opplever vi dessverre at der vegdirektoratet selv har ansvaret blir skiltingen ofte både sendrektig, lite informativ og mange ganger direkte mangelfull.

Vi føler at når et selskap har passert nåløyet og blitt godkjent må det også gis myndighet til skilting. Dette gjøres svært effektivt hos de kommuner som har fått delegert myndighet til å gjøre skiltingen selv. Et overordnet organ vil jo alltid ha myndighet til å endre eller revidere dette i ettertid dersom likevel feil skulle oppstå.

### **Konklusjon:**

Vi føler ikke at rapporten er gjennomarbeidet nok til at det kan fremmes som et forslag til endring av forskrifter eller lover.

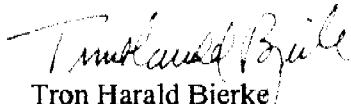
Det eneste rapporten konkluderer med er at en særlig brukergruppe skal tilkjenne nye fordeler uten at dette er forankret i en samfunnsmessig akseptabel modell.

Når det gjelder parkeringsforskriften, som vi først trodde var den som egentlig skulle forandres, så er det så mange nødvendige detaljer som fortsatt er uavklarte at det etter vår mening vil skape mer forvirring og mindre forutsigbarhet hvis man skulle velge å gå videre slik rapporten nå ser ut.

Vi føler likevel at man har satt fingeren på mange viktige forhold som absolutt burde avklares. Den nå over 10 år gamle parkeringsforskriften er antagelig overnoden for forandring.

Det hadde kanskje vært lettere å komme videre dersom det ble nedsatt en arbeidsgruppe som besto av bransjen, veimyndighetene og forbrukerorganisasjonene og så fikk særlige brukergrupper heller få anledning til å kommentere forslaget.

Med vennlig hilsen  
for **OLAV THON GRUPPEN**

  
Tron Harald Bjerke  
direktør