



ROM
EIENDOM AS

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

TBS ESR

05 672-80
660

Deres ref: 05/672-LL

Vår ref: 005998/316 - SIBJ

Dato: 29.09.2006

NY FELLES PARKERINGSREGULERING – RAPPORT - HØRINGSUTTALELSE

ROM eiendom AS er utgått av det tidligere NSB BA Eiendom og har ansvar for utvikling av sentrale tomter frigitt fra jernbaneformål samt forvaltning av eiendomsmassen tilhørende nåværende NSB AS. På vegne av NSB AS koordinerer og besvarer vi også høringsuttalelser til plansaker som fremmes etter plan- og bygningsloven.

Vi viser til Deres oversendelse av 13.06.2006. Den foreliggende rapporten er resultatet av en gjennomgang av offentlig og privat avgiftsparkering, med formål å legge grunnlag for ett felles regelsett for all parkering som tilbys allmennheten. Rapportens del III inneholder anbefalinger som vil få store konsekvenser for alle aktører innenfor parkeringsvirksomhet.

ROM eiendom AS står som utbygger av flere større parkeringsanlegg, fortrinnsvis i tilknytning til kollektivknutepunkter med jernbanestasjoner. Vi er også eier eller deleier i parkeringshus ved jernbanestasjonene Oslo S, Asker og Lillestrøm. Pr i dag ser vi for oss at vår rolle som utbygger og eier innenfor parkeringsvirksomhet vil utvikles. Deler av det foreliggende forslaget berører oss i derfor i betydelig grad. Vi finner det svært uheldig at ingen representant for (grunn-)eier- eller utbygger-interessene har vært med under utarbeidelsen av forslaget så langt.

Vi kan se behovet for samordning og standardisering på visse felt når det gjelder utforming, tilgjengelighet og bruk av parkeringsanleggene. Vi presiserer imidlertid at en ny parkeringsforskrift må harmoniseres med krav stilt i tilgrensende lovverk, eksempelvis Teknisk forskrift til plan- og bygningsloven med veiledning. Eventuelle farer for overlappende regelverk må identifiseres og elimineres.

De følgende kommentarene gjelder alle del III *Vurderinger og tilrådinger* i den foreliggende rapporten. De enkelte punkter er behandlet i numerisk orden.

8.1.1 Fysisk skille mellom vilkårsparkering for allmennheten og reservert parkering

Dagens praksis der vilkårsparkering for allmennheten og reservert parkering (avtaleparkering, på særskilt merkede plasser) ofte finner sted på en og samme parkeringsplass, innebærer smidighet og lønnsomme muligheter for sambruk. Rapportens forslag om å atskille disse to typer plasser fysisk mener vi er galt svar når problemet er uklarhet blant kundene om hvilke plasser allmennheten kan benytte. Det finnes en rekke måter å markere dette på, slik at forvirring unngås.

Et krav om fysisk skille vil føre til redusert tilgjengelighet og forholdsvis mer areal vil gå med til manøvrerings- og atkomstsoner. Færre plasser pr areal enhet senker lønnsomheten for eier og drifter av plassen. I pressområdene vil større totalareal gå med for å dekke parkeringsbehovet. Dette er samfunnsøkonomisk ugunstig og bidrar til visuell forringelse av bymiljøene.

Veien å gå er heller å perfektionere og standardisere markering og skilting. Vi vil motsette oss en løsning med krav om fysisk skille som foreslått.

8.3.2 Skilting og 8.3.3 Betalingssystemer

Vi har forståelse for ønsket om en harmonisering av skilting, betalingssystem og plassering og utforming av betalingsautomater, bommer etc. Dette vil gjøre det enklere for alle å benytte ethvert parkeringsanlegg og er viktig ikke minst av hensyn til brukergrupper med ulike funksjonsnedsettelse. Arbeidet med slik harmonisering bør samordnes med pågående internasjonalt standardiseringsarbeid knyttet til universell utforming samt Miljøverndepartementets arbeid med program for universell utforming i samferdselssektoren (BRA-programmet).

Imidlertid frykter vi at den foreslåtte ordningen med utarbeiding av skiltplan som så skal godkjennes og registreres sentralt, kan føre til økte tids- og ressurskostnader for eiere og driftere innen bransjen. Dette gjelder både ved nyetablering av parkeringsanlegg, og ved endringer av skiltplan. Ordningen må, om den realiseres, kobles med effektive godkjenningrutiner, slik at ikke eier og drifter unødig mister inntekter. Særlig i de tilfelle der skiltplan, utstyr og utforming tilfredsstillende vedtatte standarder eller typegodkjennelser, bør saksbehandlingstiden være minimal. En eventuell ny forskrift må også fastsette frister for saksbehandlingen. Godkjenningmyndigheten (som vil være Statens vegvesen iht forslaget) må tilføres tilstrekkelig bemanning og kompetanse til oppgaven. Det må etableres en egen godkjenningssystem med hurtigbehandling (gjørne over disk) for midlertidige og kortvarige parkeringsplasser på brakktomter etc, slik at muligheten til raskt å utnytte slike ledige arealer til parkering ikke forringes.

8.4 Rettigheter for spesielle brukergrupper

8.4.1 Forflytningshemmede med parkeringstillatelse

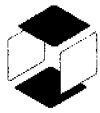
Infrastruktur/knutepunkt er et av de tre områdene som BRA-programmet satser på, der universell utforming er et mål og en forutsetning for fremtidens samferdsel. ROM eiendom AS, som eier av jernbanestasjoner og utvikler av stasjonsnære omgivelser, følger opp dette. Som utbygger ser vi således et ansvar for å tilrettelegge for likeverdig tilgjengelighet og brukelighet av ethvert parkeringsanlegg for alle. Det gjelder såvel det bygningsmessige som de tekniske innretningene, samt reservasjon av et nærmere bestemt antall plasser for spesielle brukergrupper.

Når man i denne sammenheng trekker inn avgiftsfritak for forflytningshemmede, er man imidlertid etter vårt syn over på en helt annen sak – nemlig økonomiske støtteordninger.

Etter dagens regelverk står forflytningshemmede (definert som personer med parkeringstillatelse) gratis på alle plasser med offentlig regulering. Iht den foreliggende rapporten med forslag til felles regelverk skal denne rettigheten utvides til også å omfatte alle private, kommersielt eide og drevne parkeringsanlegg. Dette går ROM eiendom AS sterkt imot.

Vi ser ingen automatisk sammenheng mellom forflytningshemmedes særskilte behov for parkeringsplass og krav på støtte til å betale for denne. Vi har flere andre brukergrupper som ikke er berettiget til parkeringstillatelse, men som også har et stort behov for å benytte og å parkere sin bil i hverdagen. (For samferdselssektoren i MDs BRA-program er gruppen med redusert mobilitet definert som følger: Rullestolbrukere, personer med lammelser, personer med redusert bevegelsesevne, personer med barn, personer med tung bagasje, eldre, gravide, synshemmede, blinde, personer med redusert hørsel, døve, personer med oppfattelsesproblemer, kortvokste, barn og allergikere.)

I særdeleshet er vi uenig i at private næringsdrivende innen en bestemt næring (parkeringsvirksomhet) skal pålegges en slik økonomisk støtte til en bestemt gruppe i samfunnet. Vi kan vanskelig finne hjemmel for en slik praksis i vårt lovverk for øvrig. "En sterk inngripen i den private eiendomsretten" er en treffende karakteristikk (pkt 10 *Økonomiske og administrative konsekvenser*). Det foreslås ingen form for kompensasjon, slik at hele inntektsreduksjonen og alle utgifter (tekniske tilpasninger, kontroll osv) belastes næringen. Eventuelt vil dette måtte tas inn gjennom økte parkeringsavgifter for de betalende kundene, noe vi finner svært urimelig. Det ville innebære at man øker tilgjengeligheten for noen på bekostning av andre.



Vi har en løpende produktutvikling. Forenklaede betalings- og bestillingssystem gjør at mange reiser i dag kjøpes som en sammenhengende tjeneste selv om den er stykket opp med ulike reiser og flere operatører. Med en hensiktsmessig elektronisk billett, for eksempel av type som Samferdselsdepartementet selv har bidratt til å få utviklet, kan avgiftsfritaket ikke lenger begrunnes som en praktisk lettelse for den forflytningshemmede. Det argument for ordningen som gjenstår, er en økonomisk fordel med tilfeldig fordelingsseffekt.

Vi er noe overrasket over at FFO og NHF går inn for avgiftsfritaket i forslaget slik det er skissert. Universell utforming innebærer at tilgjengelighet for alle søkes oppnådd gjennom de *generelle* løsninger, ikke gjennom de *spesielle* tilrettelegginger. Målet er at alle kan opptre mest mulig på samme måten og på like vilkår i det offentlige rom. Forslaget om dette særskilte fritaket på parkeringsavgift for forflytningshemmede må sies å stå i motstrid til BRA-programmet og bidrar nettopp til å skille ut de forflytningshemmede som gruppe.

Som del av EØS-området, må Norge følge EUs regler for passasjerrettigheter og andre standarder for samferdselssektoren. Når man der har definert tiltaksberettiget gruppe (d.e. personer med redusert mobilitet) så vidt som nevnt ovenfor, vil det være naturlig at de rettighetene man planlegger for forflytningshemmede også må gis andre med samme behov og samme nytte. En prispolitikk basert på funksjonsevne og ikke betalingsevne vil føre til økte skjevheter i samfunnet og kunne gi utslag som ikke er beregnet og vel heller ikke ønsket.

En parkeringstillatelse vil, dersom ordningen med fullt avgiftsfritak realiseres, bli et svært verdifullt kort. Det ligger nær å anta at misbruk av parkeringskortene, noe som også forekommer i dag, vil gripe om seg og profesjonaliseres. Praksis for utdeling av parkeringskort er varierende fra kommune til kommune. Enkelte steder er terskelen for å få slike kort svært lav. En raus utdeling av parkeringskort som blir benyttet på privat grunn, vil avlaste kommunens utgifter til spesialtransport. Dette kan bidra til å vri utdelingspraksisen i ytterligere liberal retning. Kontrolltiltak vil bli ressurskrevende.

Hele dette punktet om avgiftsfritak må etter vårt syn revurderes i det videre arbeid. *Dersom* det fastsettes bestemmelser om avgiftsfritak for forflytningshemmede i private parkeringsanlegg, vil vi kreve at det offentlige gir full kompensasjon.

8.4.1.1 Reserverte plasser

Den foreliggende rapporten foreslår at ca 5 % av alle biloppstillingsplasser skal reserveres forflytningshemmede. Vi mener at det er altfor rigid å fastsette et slikt tall. Tallet bygger ikke på dokumenterte behovsanalyser. For større parkeringsanlegg vil 5 % reserverte plasser være unødvendig mye. Erfaring viser også at langt fra alle forflytningshemmede velger å stå på særskilt oppmerket plass, ettersom behov for ekstra stor p-plass ofte ikke er til stede. Rapporten vurderer om det bør finnes én eller to typer av reserverte plasser, og den konkluderer med én. Det vil si at 5 % av samtlige biloppstillingsplasser skal dimensjoneres for rullestolbrukere, med mål 4-4,5 m bredde og 5 – 6 m lengde. Vi kan ikke se at dette antallet har rot i virkelighetens behov.

Det er heller ikke i samsvar med den funksjonsbaserte Plan- og bygningsloven, der tilhørende forskrift sier at det skal være *tilstrekkelig antall* plasser for forflytningshemmede. (Jf vår bemerkning innledningsvis om overlappende lovverk.) I veiledningen til dagens tekniske forskrift heter det: *"Parkeringsplasser for bevegelseshemmede plasseres i nærheten av byggverket. Det må avsettes minimum 1 plass. Ved bygninger hvor det forventes hyppige besøk av funksjonshemmede (sykehus, trygdekontor osv.), bør 5-10 %, men minimum 2 plasser, reserveres bevegelseshemmede. Plassene må ha følgende minimumsmål; lengde 5,0 m og bredde 3,8 m. Plassene må merkes og skiltes spesielt."*

Vi mener at en eventuell ny parkeringsforskrift må harmoniseres med byggelovgivningen. Behovet for antall reserverte plasser og disses størrelse vil avhenge av mange faktorer: byggets lokalisering og bruk, parkeringsanleggets beliggenhet og størrelse, hvordan de reserverte plassene ligger ift kjøre- og manøvreringsarealet osv. Dette kan mest naturlig fastlegges i den enkelte regulerings- eller byggesak. I forslaget til nye tekniske forskrifter til Plan- og bygningsloven har man valgt å



ROM
EIENDOM AS

gjøre kravet om universell utforming til et pålegg om å utvise skjønn. På denne måten pålegges man å ivareta *alle* gruppers rett til likeverdighet – basert på faktisk funksjonalitet.

Den foreliggende rapporten drøfter videre å øke kravet til fri høyde i nye parkeringshus med en halv meter for å ivareta hensynet til enkelte biltyper som benyttes av en meget liten gruppe blant forflytningshemmede. Rapporten konkluderer med å fraråde dette. Vi er selvsagt svært enige i det. For det første er det teknisk sett vanskelig med ulik høyde på planene i parkeringshus med flere etasjer. Dersom hver etasjehøyde skulle økes med en halv meter, gir det færre etasjeplaner hvor reguleringsbestemmelser setter grenser for total byggehøyde. Vi får færre p-plasser, og høyere kostnad pr plass.

For det andre fremgår det at det materielle behovet for dem dette gjelder, vil kunne dekkes av lavere spesialkjøretøy. Å justere Rikstrygdeverkets tildelingspraksis i favør av lavere, men likevel behovsfulle biltyper synes som en langt mer treffsikker og økonomisk løsning på problemet enn å øke kravet til fri høyde i samtlige nye garasjeanlegg.

Vennlig hilsen
ROM eiendom AS

Sissel Bjørkto
planutreder