

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref:

Oslo, 14.09.2012
Vår ref: Morten Sandberg/ 12-22372

OFFENTLIG HØRING OM UTKAST TIL LOV OM KOMMUNALT PÅLEGG OM BETALINGSPARKERING (PARKERINGSLOVEN)

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev datert 28.juni 2012 med tilhørende dokumenter om forslag til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (parkeringsloven).

Hovedorganisasjonen Virke representerer 16 000 virksomheter med mer enn 200 000 ansatte fra mange ulike bransjer.

Hovedorganisasjonen Virke mener lovforslaget om betalingsparkering må trekkes tilbake

Virkes hovedinnvendinger mot forslaget kan oppsummeres slik:

- Lovforslagets *formålsbestemmelse* er for ensidig knyttet til målet om å redusere trafikk med motorvogn. Kommunale myndigheter må gis kompetanse til å tillegge reelle økonomiske, næringspolitiske, sentrumspolitiske, kulturhistoriske eller andre forhold like stor vekt som trafikale hensyn når lokale forhold tilsier det.
- Formålsbestemmelsen slik den er formulert gir ikke rom for samarbeid om hensiktsmessige parkeringsløsninger mellom kommunale myndigheter og lokalt næringsliv, jf utfordringene knyttet til samarbeid om bedre bymiljø i *Framtidens byer*.
- Forslaget innebærer et inngrep i den private råderetten. En avståelse av råderett krever en sterk begrunnelse. Virke er i tvil om Samferdselsdepartementets juridiske vurderinger knyttet til forslaget er riktige.
- Det er et faktum at uønskede virkninger knyttet til biltrafikk *lokalt* kan være betydelige. Et eventuelt inngrep i den private råderetten i form av pålegg om betalingsparkering, bør kun være aktuelt hvis kommunale myndigheter kan dokumentere at det etter en samlet vurdering vil virke godt. Med det mener vi at kommunale myndigheter bør være underlagt utredningsplikt iht detaljerte statlige forskrifter før slike tiltak kan gjennomføres i den enkelte kommune.
- Forslagets økonomiske virkninger er lite belyst fra departementets side. Virke mener obligatorisk betalingsparkering vil kunne virke negativt for mindre kjøpesentre, større butikker/storhandelskonsepter og ikke minst mindre butikker med egne parkeringsarealer. Forslaget vil på den annen side antakelig få mer

Hovedorganisasjonen Virke

Besøksadresse:
Henrik Ibsens gate 90
NO 0255 Oslo
Postadresse:
P.O. Box 2900 Solli
NO-0230 Oslo
Tel +47 22 54 17 00
Fax +47 22 56 17 00
E-post
info@virke.no
Bankgiro
6030.05.18543
Org nr.
970 134 646 MVA

begrenset økonomisk betydning for de mest attraktive kjøpesentrene. Det vil si for den delen av handelen med mest konsentrert biltrafikk.

- Det er ellers en betydelig fare for at den samlede virkningen av en obligatorisk parkeringsavgift basert på regler som ensidig knyttes til trafikale hensyn vil bli negativ for handel- og annen næringsvirksomhet i sentrumsområder. Forslaget vil dermed slå negativt ut for ønsket sentrumsutvikling mer generelt.
- Tiltak av den foreslåtte typen er etter vår vurdering først og fremst egnet til å begrense arbeidsreiser med bil i særlig trafikkbelastede områder med god kollektivdekning, eventuelt supplert med tiltak som sikrer områdets tilgjengelighet på andre måter. Å innføre obligatoriske parkeringsavgifter på en hensiktsmessig måte er en utfordrende oppgave.
- Forslaget vil lede til økt etterspørsel etter tjenester fra parkeringsbransjen. Det er derfor spesielt uheldig om forslaget til ny parkeringslov skulle tre i kraft før *nye regler om felles parkeringsregulering* er på plass. Alt nødvendig utredningsarbeid knyttet til forbrukerinteresser og konkurranseforholdene i parkeringsbransjen er for lengst gjennomført.
- Departementet har ikke gjennomført nødvendig utredningsarbeid omkring det aktuelle lovforslagets hovedproblemstillinger, dvs hvordan kommunene bør fastsette aktuelt avgiftsnivå og eventuelt bestemme avgrensingen av et aktuelt avgiftsområde. Nytt utredningsarbeid med siktemål å klarlegge bl.a. slike spørsmål er helt nødvendig.
- Frivillig kommunalt samarbeid om regionale utfordringer slik forslaget legger opp til, vil ikke fungere mellom kommuner i en konkurransesituasjon om etableringer.
- Det kan reises tvil om hvor "frivillig" kommunenes praktisering av den foreslåtte hjemmelen i praksis vil bli. Elementet av frivillighet vil svekkes dersom kommunene føler seg tvunget til å bruke hjemmelen for å få statlige midler under eksempelvis *Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk*. Dersom Samferdselsdepartementet ser for seg at forslaget eventuelt skal brukes i tilknytning til *Belønningsordningen* på en slik måte, burde det vært framhevet i høringsdokumentene.

Dette er utdypet nedenfor.

Forslagets formålsbestemmelse tar ikke høyde for næringsøkonomiske og andre bypolitiske hensyn

En hovedinnvending mot lovforslaget er at formålsbestemmelsen i § 1 ikke gir kommunale myndigheter mulighet til å ta helt nødvendige næringspolitiske, økonomiske, sentrumpolitiske eller andre lokale hensyn fordi reglene er ensidig knyttet til trafikale formål, dvs målet om å redusere trafikk med motorvogn.

Byers økonomiske geografi kjennetegnes ved konsentrert arealbruk og relativt korte reise- og transportavstander. Det skaper grunnlag for hensiktsmessige disposisjoner på flere måter, også miljømessig og næringsøkonomisk. Byrommets nærhet mellom ulike interesser og interesser medfører samtidig et behov for samarbeid mellom næringsliv og kommunale myndigheter, også om parkeringsløsninger som balanserer flere hensyn mot hverandre på en hensiktsmessig måte. Lokale parkeringsbestemmelser har stor betydning for hvilke typer virksomhet som kan drives innenfor samme område. Det er derfor spesielt uheldig med parkeringslovgivning som er ensidig knyttet til trafikale utfordringer.

Parkering representerer terminalleddet ved biltransport. Hensiktsmessige parkeringsforhold er derfor ett av tre helt nødvendige elementer som bestemmer transportsystemets effektivitet. Biltransport står for hoveddelen av transportarbeidet i fastlands-Norge og vil gjøre det i lang tid framover. Biltrafikk, særlig i nærings sammenheng, men også ellers, er ønskede tjenester i samfunnsmessig forstand. I høringsdokumentene knyttet til forslaget skilles det ikke mellom når biltrafikk er ønsket og nødvendig og når det er uønsket biltrafikk. En nullvisjon for biltrafikk i byområder gir ikke mening, og er derfor heller ikke forenlig med ønsket byutvikling.

Tilgjengelighet med bil, dvs de lokale parkeringsforholdene, er en avgjørende forutsetning for utvikling og opprettholdelse av lønnsom handel og annen næringsvirksomhet. Det er derfor helt nødvendig at næringsøkonomiske og sentrumspolitiske, men også andre prioriteringer kan veie like tungt i kommunale myndigheters arbeid med utforming av en helhetlig parkeringspolitikk i sitt område som hensynet til å begrense trafikk med motorvogn.

Samferdselsdepartementet har så langt Virke kjenner til, gjort svært lite, om noe, for å utrede og belyse parkeringsvilkårenes, dvs tilgjengelighetens, betydning for næring og handel.

Tvil om forslagets juridiske grunnlag

I høringsutkastet skriver departementet at tungtveiende hensyn ligger bak lovforslaget. Departementet begrunner imidlertid i dette tilfellet nødvendigheten av å avstå privat råderett over egen eiendom med henvisning til et formål om å begrense en type virksomhet som generelt er ønskelig, nemlig trafikk med motorvogn.

Det er ikke omstridt at trafikk med motorvogn også har negative eksterne virkninger. De uønskede virkningene fra trafikk med motorvogn varierer innenfor samme byområde, men er mest betydelige på bestemte strekninger og tidspunkter med et stort innslag av arbeidsreiser med personbil. De konkurransemessige og andre økonomiske virkninger av parkeringsavgifter og andre restriktive parkeringstiltak kan imidlertid være like viktige.

Forslaget innebærer et inngrep i den private råderetten over en viktig forutsetning for næringsutøvelse. En slik avståelse av råderett krever en sterk begrunnelse hva gjelder tiltakets virkninger. Departementet har imidlertid ikke utredet hvordan lovbestemmelsen vil virke og dermed heller ikke dokumentert hvorfor den slik sett er nødvendig.

Hensynet til å begrense trafikk med motorvogn er ikke tungtveiende på generelt grunnlag, men kan være det i mer lokal forstand i lys av relevant dokumentasjon.

Et inngrep i råderetten i form av pålegg om betalingsparkering, bør etter forutsetningene bare være aktuelt når det er dokumentert at tiltaket er hensiktsmessig og nødvendig i lys av lokale skadevirkninger og når alternative trafikale virkemidler ikke er aktuelle eller tilstrekkelige.

Etter Virkes vurdering kan ikke tiltaket sies å være forholdsmessig når formålet med bestemmelsen er så ensidig knyttet til å begrense trafikk med motorvogn at kommunale myndigheter ikke gis rom for å ta næringsøkonomiske og andre tungtveiende hensyn som

ofte vil være tilstede i byområder. Virke er slik sett i tvil om Samferdselsdepartementets juridiske vurderinger knyttet til forslaget er riktige.

Ny felles parkeringsregulering er fortsatt ikke på plass

Forslaget vil lede til økt etterspørsel etter tjenester fra parkeringsbransjen. Det er uheldig at departementet fremmer det aktuelle forslaget før man har fått på plass *nye regler om felles parkeringsregulering* som sikrer ryddighet til fordel for forbrukerinteresser og konkurranseforholdene mellom private og offentlige aktører.

Virke har medlemmer med ulike typer virksomhet, også parkeringsselskaper. Vi registrerer imidlertid utålmodighet på tvers av bransjetilhørighet hva gjelder departementets mangel på framdrift i arbeidet med ny felles parkeringsregulering.

Alt nødvendig utredningsarbeid om slike problemstillinger er forlenget gjennomført. Arbeidet med dette startet i 2004. Departementet har hatt den siste arbeidsgruppens rapport til behandling i om lag to år uten at noe har skjedd.

Forslaget er svakt forberedt - aktuelt utredningsarbeid er ikke gjennomført

Høringsdokumentene viser at det er lagt lite arbeid fra departementets side i å belyse sammenhengen mellom næringsøkonomiske og trafikale problemstillinger mer inngående. Virke er ikke uenig i at ulike typer parkeringsrestriksjoner mer generelt, kan være aktuelle virkemidler for å begrense uønsket biltrafikk i by og at eksisterende utredningsarbeid peker i en slik retning. Det betyr imidlertid *ikke* at departementet med henvisning til eksisterende utredninger og annen faglitteratur, har transportøkonomisk eller annen faglig dekning for at man bør innføre en lovhjemmel for obligatorisk betalingsparkering, som er knyttet til en *ensidig formålsbestemmelse* om å begrense trafikk med motorvogn.

Samferdselsdepartementet har ikke gjennomført nye utredninger om trafikale problemstillinger i forbindelse med lovforslaget. Parkeringsrelaterte problemstillinger har i mange år vært svært lavt prioritert hva gjelder transportøkonomisk utredningsarbeid i Norge. Det foreligger ingen god kartlegging av sammenhengen mellom trafikale utfordringer og aktuelle parkeringstiltak i Norge. En slik kartlegging er nødvendig å klarlegge hva som skal til for at obligatorisk betalingsparkering i et område skal være et egnet tiltak overfor uønsket trafikk med motorvogn i samspill med andre tiltak.

Viktige deler av det utredningsarbeidet departementet viser til er *ikke* oppdatert. Det utredningsarbeidet som er gjennomført tidligere og departementet viser til, gir ikke kommunale myndigheter faglig veiledning hva gjelder lovforslagets hovedproblemstillinger, nemlig fastsettelse av *aktuelt avgiftsnivå* for å gi ønsket trafikal effekt samt *avgrensing av aktuelt avgiftsområde*. Slike problemstillinger er ofte svært komplekse når de skal vurderes i lys av ulike typer økonomisk geografi og reguleringer.

Jan Usterud Hansens arbeid om Parkeringspolitikk og bærekraftig byutvikling fra 2002 (TØI-rapport 615/2002) som departementet viser til helt kort, inneholder den mest omfattende framstillingen av parkeringsfaglige utfordringer på norsk. I sammendragkapitlet framhever han under egen overskrift behovet for å styrke kunnskapsgrunnlaget om parkering i Norge.

Det har ikke blitt fulgt opp av norske myndigheter. Han skriver blant annet følgende i tilknytning til det:

"Parkering er et svært fleksibelt og mangesidig virkemiddel som kan tilpasses behovet i region eller en kommune...Parkering er også komplisert og kontroversielt..."

I mange byer kan kunnskapsgrunnlaget for detaljert utforming av en mer bevisst parkeringspolitikk være svak."

Hva gjelder spørsmålet om eventuell regional samordning mellom kommuner i medhold av parkeringsloven, peker han i samme rapport på at frivillige løsninger slik departementet faktisk legger opp til, erfaringsmessig ikke vil realiseres mellom kommuner i en konkurransesituasjon.

Vi er enig med Usterud Hansen når han skriver at *"parkeringspolitikken (kan) bidra til å begrense veksten i bilbruk.*

Det er ikke omstridt at en restriktiv parkeringspolitikk tilpasset lokale forhold kan være et relevant og aktuelt trafikalt virkemiddel. Det er heller ikke parkeringsfaglig omstridt at "gratis" eller ulike former for indirekte betaling for parkering" bidrar til økt bilbruk ved arbeidsreiser og generell samfunnsmessig sløsing med arealer til parkeringsformål.

Det er likevel ingen triviell oppgave å innføre et generelt krav om betalingsparkering for en del av eller et helt byområde på en vellykket måte. Virke beklager sterkt at departementet ikke ser noe stort behov for å utforme faglig forankrede forskrifter. Utformingen av statlige forskrifter basert på et grundig utredningsarbeid, vil etter vårt skjønn være helt nødvendig for at obligatorisk parkeringsavgift skal gi ønskede trafikale virkninger uten at det samtidig gir opphav til andre og helt urimelige virkninger som kommunale myndigheter ikke er oppmerksomme på.

Et kommunalt vedtak om obligatorisk betalingsparkering vil med nødvendighet berøre mange virksomheter og mange menneskers hverdag i fritid og arbeidssammenheng. Det vil ha svært synlige økonomiske og administrative implikasjoner med tilhørende kostnader.

I den aktuelle kunnskapssituasjonen er det betydelig fare for lite hensiktsmessig utformede kommunale parkeringsvedtak dersom forslaget blir vedtatt. Med lite hensiktsmessige vedtak forstår vi vedtak som ikke samtidig realiserer opplevde trafikale fordeler for reisende, beboere og virksomheter i et område som er større enn ulempene tiltaket medfører. De antatte politiske omkostningene med å ta loven i bruk vil følgelig også kunne bli betydelige. Sannsynligheten for både lite hensiktsmessige vedtak eller for manglende vedtak der parkeringsavgift kan være hensiktsmessig, må ses i lys av at departementets forslag til formålsbestemmelse ikke tar høyde for andre hensyn enn de trafikale.

Svak framstilling av sammenhengen mellom parkeringstiltak og trafikale virkninger

Høringsutkastet gir en svak og til dels misvisende framstilling av relevante trafikale forhold.

I høringsutkastet side 13 skriver departementet " *Dersom for eksempel hovedmengden av trafikk skyldes reise til og fra arbeid og det ikke finnes alternative transportmidler i særlig*

grad, vil det kunne svekke virkningene av kommunale parkeringsforskrifter. Dersom hovedmengden av trafikk derimot er knyttet til handel, vil en parkeringsforskrift kunne tenkes å ha langt større trafikkmessig virkning, selv om det ikke finnes alternativ transport.”

Det er vanlig å skille mellom hvordan parkeringsrestriksjoner påvirker bilbruk ved henholdsvis arbeidsreiser og handle- og fritidsreiser. Hva gjelder parkeringsformål skilles det mellom arbeidsplassparkering, annen parkering for næring og handel samt boligparkering, spesielt hva gjelder forutsetninger for bilhold i motsetning til bilbruk.

Dersom minimums parkeringsavgift ikke bare skal ha til formål, men også som effekt å redusere biltrafikken, er det i første rekke tiltakets potensiale for å redusere omfanget av *arbeidsreiser i privatbil* som er mest relevant. Det geografiske området for eventuell obligatorisk p-avgift må treffe et betydelig antall virksomheter med gratis arbeidsparkering (typisk langtids og abonnementsparkering).

Arbeidsreisene belaster byområdenes veisystemer mest siden de er mest konsentrerte i tid (rushtid) og bundet destinasjonsmessig (mellom hjem og arbeidssted). En restriktiv parkeringspolitikk hva gjelder arbeidsreiser med privatbil, vil kunne også styrke det økonomiske grunnlaget for et godt kollektivtilbud. Det er imidlertid ikke nok å ha et kollektivtilbud. Kollektivtilbudet må også ha kapasitet til å ta et høyere passasjerantall i rushtidsperioder. Utfordringen ligger i å finne en riktig balanse mellom ulike transportløsninger tilpasset lokale hensyn og kollektivtransportens muligheter og begrensninger.

Biltrafikk knyttet til handel- og fritidsaktiviteter utfordrer generelt ikke kapasiteten i veisystemene på samme måte som arbeidsreiser. Passasjerbelegget er også høyere enn ved arbeidsreiser. Økt innslag av avgiftsparkering for handels- og fritidsreiser vil virke over et kortere tidsrom og ikke i samme grad påvirke valg av reisemiddel (kollektivreiser framfor bilbruk), men i større grad påvirke valg av reisemål.

I praksis vil det være lokale avvik fra et slikt bilde. Trafikkbildet på ulike tidspunkter vil være preget av ulik sammensetninger hva gjelder næringstrafikk, arbeidsreiser og fritidsreiser. Mange handlereiser skjer ”on the go” dvs i forbindelse med arbeidsreiser og andre reise- eller gjøremål.

Det vil derfor være betydelig usikkerhet knyttet til hvordan obligatorisk parkeringsavgift vil påvirke publikums handleatferd fra sted til sted. Utformingen av et hensiktsmessig avgiftsregime vil kreve presis kunnskap om både trafikale og næringsøkonomiske forhold.

For handels- og fritidsreiser kan innføring av et minimums avgiftsnivå for noen områder like gjerne gi økt som redusert biltrafikk, fordi alternative reisemål lenger unna kan bli relativt mer attraktive og aktuelle.

Obligatorisk betalingsparkering vil ikke kun påvirke konkurranseforholdene mellom handelsvirksomheter lokalisert i forskjellige områder, dvs områder med ulike regler for betalingsparkering. Det vil også påvirke konkurranseforholdet mellom ulike handelskonsepter lokalisert i samme område. Dette gjelder ikke minst dagligvarebransjen som er preget av hyppigere publikumsbesøk enn annen handelsvirksomhet. Obligatorisk

betalingsparkering vil derfor potensielt kunne påvirke dagligvarehandelens logistikk og transportomfang knyttet til vareleveringer på en negativ måte.

Parkeringsavgifter kan som nevnt generere ekstra trafikk ved at publikum reiser lenger for å handle større volum i en butikk lenger unna. Handelskonsepter med et bredt butikksortiment vil kunne få en forsterket konkurransefordel fordi publikum ofte foretrekker ”one-stop shopping” framfor å forflytte seg mellom enkeltstående handelstilbud som ikke er innenfor gangavstand.

Parkeringsavgifter vil derfor, også når de settes lavt, i mange tilfeller oppleves som irritasjons- og avvisningsfaktorer som vil gi større utslag for enkeltstående butikker og handelskonsepter med egen parkering sammenliknet med større kjøpesentre i eller utenfor samme avgiftsområde.

I en slik sammenheng, vil ulike elementer i et avgiftsregime, ikke bare geografisk avgrensning og generelt avgiftsnivå, men også forhold som avgiftsfri periode og kontrollregime, ha betydning. Minstekravene til utformingen av den enkelte handelsvirksomhets parkerings- og kontrollregime har stor betydning for hvilken avvisningseffekt betalingsparkering har på publikum.

Kontrollavgiftsfinansierte parkeringssystemer er ofte enklere teknisk sett og kan oppfattes som lettere å ta i bruk for mindre handelsvirksomheter. Slike systemer er imidlertid ikke i forbrukernes interesse og kan derfor over tid ha en sterkere avvisningseffekt enn moderne parkeringsavgiftsfinansierte systemer.

Parkeringsbransjen i Norge har for sterkt innslag av betalings og kontrollsystemer som er finansiert gjennom inntekter fra kontrollavgifter. Arbeidet med nye regler om felles parkeringsregulering har hatt som mål å fremme forbrukernes interesser og redusere problemene knyttet til kontrollavgiftsfinansierte betalingsparkering. Det er ikke minst derfor det er så viktig å få slike regler på plass, før eventuelle kommunale regler om obligatorisk parkeringsavgift kan komme på tale.

Fastsetting av et hensiktsmessig avgiftsnivå med tilhørende regler er en utfordrende faglig oppgave. Reell reduksjon i biltrafikken kan komme til å kreve en ubehagelig høy avgiftssats, mens en for lav avgiftssats kan medføre administrative omkostninger som ikke inndeckes for mindre parkeringstilbydere eller ikke å gi noen opplevd ønsket trafikal effekt.

På denne bakgrunn tilsier våre foreløpige vurderinger av forslaget økonomiske virkninger, at vil det særlig vil virke negativt for mindre kjøpesentre, større butikker og storhandelskonsepter som i dag har gratis parkering, samt for handels- og næringsvirksomhet i sentrumsområder med begrenset parkeringskapasitet og tilgjengelighet. Forslaget vil antakelig få mindre trafikal og økonomisk betydning hva gjelder de mest attraktive kjøpesentrene og største forretningskonseptene. Det vil si for den delen av handelen som genererer mest biltrafikk.

Forslaget sikrer ikke ønsket sentrumsutvikling

Forslaget gir *mulighet* for mer like konkurranseforhold også parkeringsmessig mellom sentrumshandel og kjøpesenterhandelen, men det ingen sikkerhet for et slikt resultat. Det kan godt bli motsatt.

Sentrumsområdenes mange funksjoner og konsentrerte aktiviteter innebærer at de ofte vil være kandidater for obligatorisk parkeringsavgift. Kommersielle virksomheter i sentrumsområdene er i utgangspunktet mest presset økonomisk og tilgjengelighetsmessig i de fleste norske byer.

Undersøkelser fra Trondheim sentrum viser at handlereiser med bil har større næringsøkonomisk betydning enn reiser med andre transportmidler. Det innebærer at tiltak som gjør reiser med bil til sentrum mindre attraktivt for et vesentlig antall mennesker, kan få stor betydning fordi mange virksomheter i tradisjonelle sentrumsområder har marginal lønnsomhet.

Dersom innføring av obligatorisk p-avgift ikke eventuelt suppleres med andre tiltak som styrker sentrumsområdenes tilgjengelighet vesentlig, vil tiltak i medhold av forslaget kunne få svært negative virkninger for mange ulike sentrumsinteresser. I byer med høy arbeidsplasskonsentrasjon i sentrum, vil det være utfordrende å finne den nødvendige balansen slik at sentrum ikke blir skadelidende og får redusert betydning som sosial arena.

Det er derfor i beste fall uklart om virkningene av redusert bilbasert handel i sentrum vil oppveies av eventuell styrket konkurranseposisjon vis-a-vis kjøpesentre dersom det innføres obligatorisk betalingsparkering i en hel kommune.

Utfordringene knyttet til regional samordning mellom flere kommuner omtalt ovenfor, innebærer en reell risiko for at sentrum svekkes konkurransemessig. Konkurransehensyn kan medvirke til at obligatorisk betalingsparkering ikke blir aktualisert for konkurranseutsatte virksomheter i kommunenes randsoner.

Det faktisk slik at handel og annen virksomhet i lokalisert i sentrumsområdene til mange norske byer og tettsteder sliter konkurransemessig, bl.a. på grunn av begrenset tilgjengelighet. Vi mener derfor det er helt nødvendig at forskriftsbestemte krav om forhåndsutredning adresserer hvordan ytterligere parkeringsrestriksjoner vil slå ut for sentrumsområdenes økonomiske vitalitet.

Det er uheldig at departementet ikke går nærmere inn på hva som forstås med bypolitikk i denne sammenhengen. Når bypolitikk ikke presiseres nærmere, vil det være nærliggende å vente at bypolitikk assosieres med sentrum, siden sentrumsområdene besitter områdenes fremste bymessige kvaliteter og sentrale funksjoner.

Flere bykommuner fører en differensiert parkeringspolitikk eksempelvis hva gjelder soner med forskjellige parkeringsnormer for ulike typer virksomhet og parkeringsformål. Dette peker klart i retning av at obligatoriske minimumsavgifter også bør kunne differensieres etter type parkeringsformål uten at det er strengt knyttet til virkninger på biltrafikken.

Vi legger til at enkelte byer, eksempelvis Trondheim synes å ha et bedre offentlig–privat samarbeid og diskusjon om parkeringsutfordringene enn andre byer. Oslo har eksempelvis et svært strengt parkeringsregime i sentrum med betydelige svakheter hva gjelder feilprising av offentlige parkeringstilbud samt manglende offentlig tilrettelegging, kapasitets- og kvalitetsmessig.

For de største byområdenes vedkommende, er parkeringsutfordringene, spesielt for arbeidsreiser utenfor sentrum for lite påaktet, eksempelvis i NTP-prosessen, i media og fra myndighetenes side.

Avslutning

Virke ber Samferdselsdepartementet trekke det foreliggende forslaget til parkeringslov tilbake. Vi ber samtidig departementet å fremme forslag til nye regler om felles parkeringsregulering til fordel for forbrukerinteressene og ryddige konkurranseforhold i parkeringsbransjen.

Parkeringspolitikk er dessverre i mange sammenhenger og i mange ulike aktørers bevissthet, et underkjent og ”trivialisert” fagområde. Virke har beregnet at de samfunnsmessige kostnadene knyttet til parkering og parkeringstjenester i Norge kan være i størrelsesorden 18 mrd kroner per år. Vi har derfor også selv prioritert arbeidet med parkeringsfaglige problemstillinger.

Virke ønsker et positivt samarbeid med departementet for å bedre grunnlaget for en kompetansebasert parkeringspolitikk i Norge.

Vennlig hilsen

Hovedorganisasjonen Virke

Harald J. Andersen
Direktør

Morten Sandberg
Fagsjef