



Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Kjersti Bakken - 22073499

Vår referanse:
2012/097184-014

Deres referanse:

Vår dato:
24.09.2012

Offentlig høring om utkast til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (parkeringsloven)

Vi viser til departementets høringsbrev datert 28. juni 2012 og kontakt med Jannis Rippis der vi ble innvilget en noe lengre høringsfrist.

Generelt

En parkeringslov vil være en viktig utvidelse av den kommunale verktøykassen

Kommunal parkeringspolitikk er ett av de primære virkemidlene for å påvirke trafikkutviklingen i en mer miljøvennlig retning i norske byområder. Bruk av parkeringsregulering for å redusere kø- og miljøproblemer svekkes imidlertid av at et betydelig antall av de eksisterende parkeringsplasser er private, der parkering kan skje gratis eller sterkt subsidiert og uten at kommunene har noen påvirkningsmulighet til å endre dette. På 90-tallet ble det anslått at omkring halvparten av alle parkeringsplasser var private i de sentrale deler av norske byområder. Vi synes derfor det er positivt med en parkeringslov som åpner for kommunalt pålegg om betalingsparkering på eksisterende private parkeringsplasser.

Et slikt virkemiddel er viktig ikke minst i lys av de ambisjonene som er signalisert i Meld. St. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk om at all vekst i trafikken i storbyområder skal tas av kollektivtransport, sykling og gåing.

Kunnskapen om trafikkmessige virkninger av parkeringsregulering er økende

Ved en praktisering av en parkeringslov i kommunene vil kunnskap om trafikkmessige virkninger av parkeringsregulering være av stor betydning. Vi er opptatt av at kunnskapsgrunnlaget for å fastsette en miljøorientert kommunal parkeringspolitikk må bli bedre. Vegdirektoratet har finansiert et oppdrag ved Transportøkonomisk institutt som hadde fokus på tre ulike temaområder (se TØI rapport 1206/2012 fra mai 2012). Hovedtemaet var beskrivelse av et opplegg for registrering av parkeringsdata for et byområde og hvordan dette kan vedlikeholdes over tid uten å være for ressurskrevende. Opplegget må omfatte både offentlige og private parkeringsarealer. Slik informasjon vil være spesielt nyttig ved virkningsanalyser av endringer i parkeringspolitikken. TØI-oppdraget omfattet også en

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

litteraturstudie av priselastisiteter ved endring i parkeringsavgifter og en vurdering av hvordan parkering bedre kan modelleres i de regionale bytransportmodellene.

TØI har også nylig revidert to beskrivelser i Tiltakskatalogen om virkninger av begrensning i parkeringstilbudet og om virkninger av parkeringsavgifter. En tiltaksbeskrivelse om innfartsparkering er inne i slutfasen. På arbeidsprogrammet framover inngår utarbeiding av ytterligere tre nye tiltaksbeskrivelser om hhv behovsstyrt parkeringspolitikk, bruk av frikjøpsordningen og om skattlegging av arbeidsgiversubsidiert parkering særlig basert på et prosjekt utført av ECON Pöyry og Analyse og Strategi i 2009.

Videre er Vegdirektoratet oppdragsgiver for et pågående prosjekt om et opplegg for å kunne sammenligne parkeringspolitikken på tvers av norske byområder. Prosjektet utføres av AsplanViak med NTNU som underleverandør. Hensikten vil være å utvikle indikatorer som på en god måte kan karakterisere politikken og som kan si noe om hvor restriktiv denne politikken er. Vi har ønsket at «omgivelsesfaktorer» som for eksempel tilgjengelighet til kollektivtransport, antall arbeidsplasser og befolkningsmengde inngår i indikatorsettet. Dette er viktig fordi forskning har vist at effekten av parkeringstiltak er ganske situasjonsavhengig (jf. bl.a. Rapport 2012:127 utgitt av det svenske Trafikverket). Intensjonen vil være at beregning og bruk av indikatorene vil være så pass enkelt at arbeidet kan gjøres administrativt i de største bykommunene, der bruk av parkeringsloven særlig vil være aktuelt.

En viktig del av arbeidet vil være å begrunne de foreslåtte indikatorene ut fra dokumenterte virkninger særlig med hensyn til transportomfang og reisemiddelfordeling. Prosjektet ventes avsluttet i oktober. Bruk av slike indikatorer kan komme til nytte ved oppfølging av inngåtte avtaler knyttet til belønningsordningen om bedre kollektivtransport og mindre bilbruk, eller i oppfølgingen av bytransport generelt.

AsplanViak-prosjektet kan betraktes som et «søsterprosjekt» til prosjektet «Klimagassreduserende parkeringspolitikk» som det samme fagmiljøet har fått delfinansiert fra Transnova. Siktemålet er også her å hjelpe kommunene til å utvikle en mer miljøorientert parkeringspolitikk.

Det faglige utviklingsarbeidet som er gjennomført vil også være med å styrke beslutningsgrunnlaget for innføring av en parkeringslov. Det er også gjort en større litteraturundersøkelse som er gjennomført i Storbritannia av Transport Research Laboratory, som har sett nærmere på 175 ulike referanser om ulike parkeringstiltak og gjort opp en «State of the Art» (Palmer og Ferris, 2010). Litteraturstudien konstaterer likevel at kunnskapen om mange av parkeringstiltakene er mangelfull eller sprikende. Tilsvarende konkluderes også i utredningen som nylig er utført for det svenske Trafikverket. Sammenlignet med vegprising/køprising har forskning og utredning om parkering vært gjennomført i mye mindre utstrekning både nasjonalt og internasjonalt.

Det faglige grunnlaget for en mer restriktiv kommunal parkeringspolitikk er blitt bedre den senere tid. Det vil gjøre det lettere for en kommune å dokumentere at et kommunalt pålegg om betalingsparkering er egnet til å redusere biltrafikken. Planlegging og gjennomføring av en parkeringspolitikk vil være et kommunalt ansvar. Det er imidlertid rimelig at Statens vegvesen tar ansvar for å informere om nyere forskningsresultater og om bruk av parkeringsregulering som et virkemiddel for å påvirke transportarbeid og transportmiddelfordeling. Dette vil naturlig også inngå i etatens arbeid med utvikling av bypakker. Vi mener derfor at det er behov for en videre innsats både innen praktisk

planlegging og innen kunnskapsoppbygging om parkering som trafikkregulerende virkemiddel.

Mekanismer som kan påskynde innføring av en felles regional parkeringspolitikk

Etter høringsforslaget vil det være opp til den enkelte kommune å innføre en parkeringsforskrift for sitt område. Et scenario vil være at en bykommune innfører en forskrift, mens nabokommunene ikke gjør det. Dette kan medføre at trafikk flyttes fra nærsentra i bydelene til storsentra i nabokommuner. Samlet kjørelengde kan i prinsippet øke. Vi savner en nærmere vurdering av hvordan en parkeringslov kan bidra til innføring av en felles regional parkeringspolitikk.

Merknader til de enkelte paragrafer

Til § 1 Formål

Formålet med lovforslaget er å redusere trafikk med motorvogn, bl.a. for å bedre det lokale bymiljøet. Begrepet «motorvogn» i forslag til ny parkeringslov vil også omfatte andre motorvogner enn biler (M1 personbil, M2 og M3 buss, N1 og N2 varebil, N3 lastebil) dvs. at moped, motorsykkel, trehjuls motorsykkel, ATV-er, traktorer m.m. omfattes. Vi ser at dette har vært meningen med forslaget, jf. departementets bemerkninger til § 2 på side 11 i høringsutkastet.

Til § 3 første ledd

I § 3 går det fram at kommunal forskrift om parkeringspålegg bl.a. kan omfatte arealer som er allment tilgjengelig for parkering samt der parkering tilbys en bestemt krets av personer. Etter dette synes lovforslaget også å kunne gjelde parkering langs fylkesveg og riksveg. Vi savner en lovkommentar direkte til § 3 som omtaler hvorvidt det fremdeles skal være slik at parkering langs fylkesveg og riksveg er avhengig av regionvegkontorets samtykke, jf. forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr av 01.10.1993 nr. 921 § 2. Det er mulig at nevnte forskrift skal endres samtidig med dette lovforslag, men det bør likevel omtales for å hindre tvil.

Til § 3 tredje ledd nr. 6

I forslag til § 3 tredje ledd nr. 6 brukes begrepet «funksjonshemmede». Vi antar at det er ment «parkeringstillatelse for forflytningshemmede utstedt av kommunen», dvs. at dette må endres.

Til § 3 tredje ledd nr. 7

Vi er enig i Samferdselsdepartementets vurderinger i kapittel 3.7 der det påpekes at trafikk med motorvogn er hovedkilden til lokal luftforurensning og i tillegg fører til støy og redusert fremkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtransport. Departementet påpeker i tillegg at trafikken med motorvogn beslaglegger betydelige arealer i bebygde områder og forringer det visuelle miljøet. Det som er viktig er å få motorvogner, uavhengig av hvilket drivstoff de bruker, mest mulig vekk fra gatene. Vi mener at en logisk konsekvens av dette må være at loven **ikke** gir et generelt unntak fra pålegget om betalingsplikt for parkering av elbiler og hydrogenbiler. Lokale myndigheter bør gjøre særskilte vurderinger av om elbiler og hydrogenbiler skal ha unntak eller ikke. På denne bakgrunn mener vi at man også bør vurdere å endre forskrift 1. oktober 1993 nr. 921 om offentlig parkeringsregulering og

parkeringsgebyr (parkeringsforskriften) § 8a, det vil si at elektrisk og hydrogendrevet motorvogn ikke som en generell regel bør være fritatt fra å betale avgift.

Dersom departementet skulle gå inn for at ordningen med gratis parkering for disse kjøretøykategoriene skal opprettholdes som et unntak i loven, mener vi dette bare bør skje hvis motorvognene er en del av et bildelingsopplegg der parkeringen skjer på privat område, dvs. utenfor offentlig veg.

Hvis departementet skulle gå inn for å gi et generelt unntak for elbiler og hydrogenbiler, bør det dessuten vurderes om det også bør være unntak for de øvrige motorvogner med tilsvarende drivstoff, jf. merknaden til § 1. Vi nevner her til orientering at det finnes enkelte elektriske motorvogner som er registrert som firehjuls motorsykler, for eksempel Reva og Buddy som er til forveksling lik små personbiler, men som ikke tilfredsstiller kravene for å kunne bli godkjent som bil.

Til § 3 sjette ledd første punktum

Burde det presiseres i selve lovteksten at kartene er en del av forskriften?

Til § 3 sjette ledd andre punktum - merknad til bestemmelsen på side 16 syvende avsnitt

Hensikten med å kreve p-plasser ifm. næringsbygg er å få parkeringen bort fra gaten. Mange butikker osv. satser på gateparkering, enten fordi de selv har sluppet å investere i parkeringsplasser, eller fordi de har betalt gjennom frikjøpsordningen. Det kan virke som om forslaget legger opp til at parkering på gateplan, dersom det er i samsvar med lovens formål, kan unntas fra pålegget om avgiftsparkering. Vi savner en begrunnelse for dette.

Til § 6 og § 7

Lovforslaget regulerer retting kun indirekte. Vi mener det vil gi bedre systematikk om det først er en bestemmelse om at det kan gis pålegg om retting. Når det gis en frist for retting, må vel dette forutsette et pålegg om retting, dvs. et vedtak?

Forvaltningsloven må i utgangspunktet gjelde for kommunens tilsyn og de vedtak som treffes. Det virker som om forvaltningslovens bestemmelser om forhåndsvarsel overstyres for så vidt gjelder tvangsmulkt. Er det meningen? Vi antar forvaltningsloven skal gjelde for øvrig, dvs. der det ikke uttrykkelig er sagt noe annet. Det må da sendes forhåndsvarsel før pålegg om retting.

Det står at tvangsmulkt kan fastsettes på forhånd og at den da løper fra overtredelse finner sted. Hvordan stiller dette seg ift. frist for retting? Hva anses som «særlige grunner» i § 7 fjerde ledd?

Til § 8

Et overtredelsesgebyr er tilbakeskuende og har et strafferettslig preg. Dette i motsetning til en tvangsmulkt. Det er derfor normalt knyttet et skyldkrav til et overtredelsesgebyr. Et vidtgående solidaransvar uten skyldkrav hos noen, kan gjøre dette til en vidtgående bestemmelse.

Merknader til punktet om økonomiske administrative konsekvenser

Forslaget synes å bygge på at grunneier selv har valgt å etablere parkeringsplasser. Eiere av større næringsbygg har imidlertid normalt investert i parkeringsplasser fordi plassenes antall var en forutsetning for å få byggetillatelse. Selv om *dette* lovforslaget ikke vil hindre nedleggelse av opparbeidede p-plasser, er grunneier likevel bundet av andre regler. Det er uheldig at kommunen først stiller krav om opparbeidelse av mange p-plasser, for deretter å sette inn tiltak for at plassene ikke skal benyttes. Det bør vurderes om næringsbygget da fortsatt skal være forpliktet til å opprettholde disse plassene. Drift og vedlikehold av p-plasser er kostbart, og bortkastet om de ikke benyttes. Hvis det innføres pålegg om betalingsparkering, bør det stilles krav om at kommunen i så fall må vurdere kravet til antall plasser. Kommunalt pålegg om avgiftsparkering for å redusere biltrafikk til næringsbygget fremstår særlig urimelig hvis det ikke er offentlig transport til stedet.

I § 5 gis det et forbud mot å refundere betalt parkeringsavgift for å omgå kommunale parkeringspålegg. Vi antar at det vil bli svært ressurskrevende for kommunene å kontrollere dette, da det sikkert vil dukke opp mange «kreative» måter å gjøre dette på. Så lenge drift og håndheving av parkeringsbestemmelsene overlates til den enkelte «grunneier» er det også en mulighet å la være å håndheve parkeringsbestemmelsene. Man tilbyr dermed ikke gratis parkering, men lar ganske enkelt være å kontrollere om de som parkerer har betalt.

Ny parkeringslov vil kreve mye mer skilting langs veger og på øvrige områder. På denne skiltingen må det framgå hvilke vilkår som gjelder for å parkere på ulike steder. Med så mange forskjellige ordninger som det legges opp til i parkeringsloven, ser vi at det kan by på utfordringer å lage skilting som er forståelig for trafikantene og de som skal håndheve bestemmelsene.

Skilting krever skiltvedtak. Skiltmyndighetene, som er Statens vegvesens regionvegkontor og politiet, vil dermed få vesentlig mer arbeid med parkeringsskilting enn i dag.

Veg- og transportavdelingen
Med hilsen

Lars Erik Hauer
direktør

Ivar Christiansen