

---

**Fra:** Pål Jensen [mailto:raadgiver@stoyforeningen.no]  
**Sendt:** 14. september 2012 13:41  
**Emne:** Uttalelse fra Trafikkaksjonen om parkeringsloven

Trafikkaksjonen

Grensen 8b

0159 Oslo

Tlf. 64 87 30 18/984 40 784

Trafikkaksjonens høringsuttalelse til parkeringsloven

Lovforslaget åpner for at kommuner kan pålegge grunneiere å ta betaling for parkering innenfor et bestemt område. Trafikkaksjonen støtter dette forslaget. Sammenhengen mellom parkering og bilbruk er godt dokumentert, i tillegg til at alle parkeringsplassene beslaglegger store og verdifulle arealer i byene. En slik parkeringslov kan også brukes til å styrke lokaldemokratiet og kommunal selvbestemmelsesrett.

Ingen parkeringsplass er gratis. Det koster eierne å opparbeide parkeringsplasser, og de går glipp av mulige inntekter ved alternativ bruk av verdifulle arealer. I sentrale bystrøk er kvadratmeterprisen meget høy, og selv en P-plass til en vanlig personbil beslaglegger ca. 25 m<sup>2</sup> inkl. tilkjøring. Når butikker, kjøpesentre og private og offentlige kontorer tilbyr «gratis» parkering, må derfor kostnadene veltes over på andre – kunder som ikke kommer med egen bil, eller skattebetalerne når det er snakk om offentlig virksomhet. I Oslo City kommer visstnok over 80 % av kundene med andre transportmidler enn egen bil; i Thon-sentret på Ski visstnok ca. 40 %. I våre større bysentre er handleturer noe folk flest som regel foretar uten å bruke bil, dvs. at kostnadene ved «gratis» parkering for et mindretall veltes over på folk flest.

Trafikkaksjonen innser naturligvis at selv i et bysentrum kan det være nødvendig å bruke bil når en handler kjøleskap o.l. – men regner med at en avgift vil bli neglisjerbar i forhold til kostnadene ved slik handel. I tillegg vil universell utforming av kollektivtransporten også gjøre det lettere å få med større og tyngre gjenstander på buss, trikk og bane.

Kommunene mangler i dag kraftige virkemidler overfor private parkeringsplasser. En strengere parkeringspolitikk, med bl.a. færre «gratis» parkeringsplasser, er viktig og nødvendig hvis Norge skal kunne innfri de målene politikerne selv har vedtatt:

- ◆ Veksten i storbyområdenes persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, slik Stortingets klimaforlik fra juni 2012 har fastslått.
- ◆ Få utslippene av svevestøv og luftforurensninger, særlig NO<sub>2</sub>, under

grenseverdiene vedtatt av EU/EØS. I dag overskrides disse grenseverdiene hver eneste vinter i byer som Bergen og Oslo.

- ♦ Det nasjonale støymål: 10 % færre støyplagede innen 2020. Nærmere 80 % av støyplagene i Norge skyldes veitrafikk (kilde Statistisk sentralbyrå).
- ♦ Tilrettelegging for at byveksten skal konsentreres rundt kollektivknutepunktene. Dette er uforenlig med en byutvikling hvor store arealer brukes til parkeringsplasser.

En slik parkeringsavgift er bare ett av mange virkemidler for å begrense biltrafikk i områder som har eller som kan få god kollektivdekning. Den må samkjøres med en generelt aktiv parkeringspolitikk og utbygging av kollektivtransporten og sykkelveinettet. Og mer enn nå må staten bidra til å finansiere de store kollektivtiltakene, bl.a. i forbindelse med bypakker og belønningsordninger.

For Trafikkaksjonen,

Pål Jensen

Daglig leder