

28 AUG 2014

Kommunalteknikk



Larvik
kommune

Vår saksbehandler:	Deres ref.:	Vår ref.:	Arkiv:	Vår dato:	Deres dato:
Reidun Liverød 33 17 18 24		14/60668	FA-P37, FA-Q50	25.08.2014	

Samferdselsdepartementet

Postboks 8148 Dep.
0033 OSLO



Høring. Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering

Larvik kommune har gjennomgått det nye parkeringsregelverk med interesse. Larvik kommune er med i Norpark og viser til uttalelse derfra og vil i sin helhet slutte seg til Norparks uttalelse.

Larvik kommune ønsker å understreke og gjentar de fire hovedkonklusjonene fra Norparks uttalelse:

«Hovedkonklusjon 1. – Krav til bruk av offentlig skilt nummer 552 «Parkering» på private områder.

I motsetning til arbeidsgruppen ber vi departementet på nytt å grundig vurdere om forbrukerhensyn ivaretas best mulig når forskjellen mellom offentlig og privat skilting fjernes for all vilkårsparkering. Norpark har konkludert med at bilistene i større grad kan bli forvirret og usikre når man ikke lenger får et tydelig skille på om bilfører befinner seg på offentlig vei, eller er inne på et privat område. Et økende antall trafikanter skal også ha særlige rettigheter på «kommunale parkeringsplasser» og vi er sikre på at det vil bli mange misforståelser for disse trafikantene når alle parkeringsplasser skal skiltes likt. Vi mener derfor at det beste alternativet er en videreføring dagens skiltregler for offentlig vei. Videre bør det utarbeides egne skiltnormaler for parkeringsregulering på private områder. Dette kan gjøres gjennom egen forskrift, eller gjennom bransjestandard.

Hovedkonklusjon 2. – Områdingstid for bilfører – Frimarginer på 5 minutter.

Etter Norparks vurdering er særlig bestemmelsen om frimargin på 5 minutter etter at kjøretøyet er stilt på plass totalt urimelig og uakseptabel. Når en bilfører unnlater å betale for å leie en kommunal eller privat parkeringsplass, er dette etter vårt syn «tyveri». Man benytter en tjeneste frivillig, og plikten til å betale for denne må være åpenbar. Vi mener at kravet til betalingsplikt de første fem minutter ikke er reell når offentlige myndigheter, eller private selskaper ikke har sanksjonsmulighet.

Bestemmelsen vil medføre et direkte inntektstap, og samtidig innføre krav om et svært ineffektivt kontrollregime. Denne bestemmelsen vil åpenbart føre til dyrere parkering for lovlydige bilister, og vi mener dette er direkte til ulempe for de aller fleste forbrukere. Frimargin på fem minutter etter at parkeringstiden er noe mindre problematisk. Vi mener likevel at fem minutter er unødvendig lang tid. Norpark anbefaler en frimargin på 3 minutter etter at parkeringstiden er utløpt.

Hovedkonklusjon 3. – Sanksjonens størrelse, særlig om laveste sats.

Norpark støtter i utgangspunktet tanken på at mindre alvorlige overtredelser skal sanksjoneres lavere enn dagens private kontrollavgifter som kan være på 760 kroner. Vi ser likevel at en sanksjonssats på 300 kroner for brudd på en del gratisparkeringsordninger raskt vil føre til uheldige bivirkninger. Norpark mener at mange parkeringsområder egner seg godt å tilby bilistene gratis parkering. Et overveldende antall bilister er veldig godt fornøyd med at dette tilbudet finnes, og et overveldende flertall av bilistene mestrer oppgaven med å legge en gratisbillett godt synlig bak frontruten. Norpark erfarer at kostnadene ved å drifte disse anleggene ikke vil bære seg dersom sanksjonen settes så lavt. Noe som i praksis vil si at markedet for å tilby gratisparkeringsordninger bortfaller. Vi mener at dette er nok et eksempel hvor et svært lite mindretall av uaktsomme bilister skal tilgodeses på en måte som rammer lovlydige og aktsomme bilister på en urettferdig måte. I tillegg vil operatører lett kunne omgå ordningen med laveste sanksjons ved å innføre en svært beskjedne avgift. For eksempel på 3 kroner pr.døgn. Etter ny forskrift vil da sanksjonen bli på kroner 600.

Norpark foreslår primært at laveste sanksjon fjernes og at normalsatsen benyttes på disse overtredelser. Dersom samferdselsdepartementet ønsker å videreføre tre nivåer foreslår Norpark at sanksjonene settes til 400.- lav sats, 700.- normal sats og 1000.- høy sats.

Hovedkonklusjon 4 – Private selskaper og håndheving på integrert del av ferdselsåre.

Forskriften åpner for at kommuner kan sette ut håndhevingen av vilkårs-parkering på integrert del av ferdselsåre til private selskaper. Norpark påpeker at dette vil medføre mulighet for to håndhevingsinstanser med ulikt myndighetsområde på det offentlige vegnettet. Vi kan ikke se at dette er faglig forsvarlig eller til fordel for forbrukerne. Bilister vil neppe ha særlig forståelse for at overtredelser av vilkårs-parkering blir håndhevet på et gatekvarter, mens feilparkerte biler etter trafikkreglene ikke blir sanksjonert fordi kommunen/politiet ikke er tilstede og sanksjonerer på disse samtidig.

Norpark vil derfor ikke anbefale at det åpnes for to samtidige kontrollregimer for parkeringskontroll på veger som etter dagens definisjoner er offentlig veger. Alternativet vil da være å fortsette dagens ordning, eller åpne for at private på lik linje med kommunene kan håndheve all offentlig parkeringsregulering.»

Med hilsen

Tom Henning Ruud
Kommunalsjef Areal og teknikk


Reidun Liverød
Seksjonsleder