



## Lier kommune

### **Merknader til høringsnotat vedrørende nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering – spesielt kap. 30 parkeringstillatelser for forflytningshemmede**

#### Merknader til 30.6: Hensiktsmessig med flere typer tillatelser?

Lier kommune er enige i at det ikke bør være egen parkeringstillatelse for de som trenger stor plass. Vi støtter arbeidsgruppens oppfatning om at det vil være vanskelig å vurdere hvem som har krav på dette. Kommunen antar at det uansett er lite å hente i en slik differensiering, da et betydelig antall forflytningshemmede, selv om de ikke bruker rullestol, vil ha behov for mer plass når de skal forlate bilen.

#### Merknader til 30.7.1: Vurdering av kravet til aktivitet

Lier kommune mener at det er viktig at aktivitetskravet opprettholdes for å få tildelt HC-kortet, selv om det til tider kan medføre vanskelige avveininger for saksbehandler. Begrunnelsen er at aktivitetskrav etter vår oppfatning må anses som en naturlig del av det totale behovet. Det er ikke forflytningshemningen i seg selv som utløser behov for parkeringslettelse, men de enkelte aktivitetene den forflytningshemmede foretar seg. Kommunen mener at det derimot hadde forenklet hverdagen for saksbehandler om «regelmessig» aktivitet kunne konkretiseres mer i retningslinjene. Slik det er nå skal dette kun skjønnsmessig vurderes av saksbehandler, og dette åpner for svært ulik behandling på tvers av kommunene.

#### Merknader til 30.7.2: Andre kriterier for hvem som skal få parkeringstillatelse?

Det kan være hensiktsmessig å innføre en form for betaling eller avgift for kortet, slik det er gitt et eksempel på fra Danmark. Dette fordi kommunen faktisk tror det kan ha en stor silingseffekt på de som søker kort pga. de økonomiske fordelene. Disse inntektene vil dessuten kunne være med på å finansiere et eventuelt sentralt register over parkeringskort, som det i høringsnotatet punkt 30.18 foreslås dekket av kommunene.

#### Merknader til 30.8: Nærmere om hvem som bør ha tillatelse.

Lier kommune mener at det er viktig å holde fast ved enkelte begrensinger i hvem som bør få tillatelse. Dette fordi enkelte grupper kun i kortere perioder kan ha et særlig behov som i så fall trolig kan løses på en annen måte, f.eks. TT-kort. I tillegg vil det for noen grupper være svært vanskelig å gjøre en god objektiv behovsvurdering. Dette kan i sin tur føre til en stor tilflyt av nye søknader som går ut over de som faktisk ikke har alternativer. Vi ønsker å kommentere de gruppene som er nevnt i notatet.

*Ad bevegelseshemmede:*

Gruppen med ME er problematisk i forhold til vurdering av behov for parkeringstillatelse, da det synes som om grensene mellom reell ME og ikke diagnose basert inaktivitet i mange tilfeller blir veldig utydelige. Det er vårt forslag at denne gruppen i utgangspunktet IKKE omfattes av ordningen, da de på gode dager kan bevege seg relativt ubesværet, mens de på dårlige dager ofte ikke drar ut. Dette er heller ikke en feil på bevegelsesapparatet slik vi ser det.

#### *Mentale lidelser:*

Vi ser en stadig økende grad av søknader fremmet på bakgrunn av sosial angst, og ser på dette som problematisk. Da mange fastleger har et såpass nært og personlig forhold til sine pasienter, vil veien til å få en slik diagnose på sin legeerklæring være kort. For saksbehandlerne er det vanskelig å skulle gradere sosial angst, for å forklare hvem som oppfyller kriteriene til parkeringskort og hvem som ikke gjør det. Mentale lidelser er heller ikke en forflytningshemming slik retningslinjene krever. Vi anbefaler derfor at denne typen mentale lidelser IKKE omfattes av ordningen.

#### Merknader til 30.10: Særlig om utforming av legeerklæringsskjema

I likhet med flere andre kommuner har også Lier kommune opplevd ulikhet i kvaliteten på legeerklæringer. Dette kan slå ut begge veier. I enkelte tilfeller fremstår erklæringene som mangelfulle, og dette kan føre til at personer med et vesentlig behov ikke får tillatelse. Vi opplever derimot også at enkelte leger har problemer med å motstå pasientens sterke ønsker om legens støtte. Legens rolle som pasientens «advokat» kan i noen tilfeller være vanskelig å forene med rollen som portvokter ved tildeling av noe, som ved første øyekast, kan fremstå som lavkostnadsgode. Vi har også opplevd at det etter avslag, og før klagebehandling, fremlegges nye legeerklæringer der enkelte opplysninger er vesentlig endret og tilpasset argumentene kommunen har brukt i avslaget.

Vi er således enige i at det bør komme tydelig fram i bestillingen til legen at personen skal ha et særlig behov for parkeringslettelse pga. problemer med å forflytte seg. Det er også viktig med godt veiledningsmateriell og bedre informasjon om formålet på selve legeerklæring for å minimere forskjeller mellom kommunene, og gjøre utfylling av disse skjemaene enklere for legene. Leger vil også lettere kunne motstå press dersom informasjon om vilkårene for tildeling er klarere fremstilt, f.eks. på baksiden av erklæringen.

#### Merknader til 30.12: Tilknyttede rettigheter

Vi noterer at økonomiske fritak ikke er hjemlet i parkeringsforskriften, men understreker at det likevel burde være mulig å foreslå endringer. Vi ser i en del tilfeller at økonomiske incentiver er en betydelig medvirkende grunn til at man søker. Med dagens bompengebrikker, og muligheter til å betale parkering per tlf., ser vi ingen praktisk grunn til at disse fordelene lenger skal være tilstede. Unntak fra piggdekkgebyr på grunn av at forflytningshemmede ikke i samme grad kan benytte seg av kjettinger fremstår som søkt. Piggdekk er som kjent sjelden et alternativ for kjettinger. At det skal gis avgiftsfrihet for bompenger, fordi også kollektivtransport har dette, virker også som et tvilsomt argument. Kollektivtransport har et helt annen kostnadsbilde, med flere fordeler som ikke privatbilister har, men også utgifter som ikke tilfaller privatbilister. Det virker unaturlig å isolere denne utgiften fra helhetsbildet, for så å tilgodese en gruppe i samfunnet utgiften i sin helhet. Om man går bort fra de, i noen tilfeller svært betydelige økonomiske goder en tillatelse medfører, vil dette etter Lier kommunens oppfatning utvilsomt føre til en bedre siling og dermed færre søknader.

#### Merknad til 30.14: Særlig om tillatelse til passasjerer.

Vi er enige i at det i veiledningsmaterialet må være en mer utfyllende omtale av dette, da det er liten forståelse blant mange søkere at passasjerer og sjåfør skal vurderes ulikt.

#### Merknader til 30.15: Utforming av kortet

Etter vår formening burde det være lettere å identifisere om kortet tilhører fører/passasjer av bilen enn det er i dag. Navn i blokkbokstaver samt bilde på siden vendt ut vil gjøre det lettere å identifisere om kortet brukes av feil person.

#### Merknader til 30.19: Myndighet til å behandle søknad om parkeringstillatelse

Det fremstår også for Lier kommune som mest hensiktsmessig at søknader behandles i den enkelte kommunen der søker er bosatt. Fra høringsnotatet fremgår imidlertid at flere bykommuner opplever at enkelte randkommuner har en mye lempeligere tildelingspraksis. Når parkeringstillatelsene i betydelig grad brukes i byene vil dette gå utover parkeringskapasiteten til bykommunen. Den i høringsnotatet foreslåtte løsning er at bostedskommunen, i tilfelle der det anføres parkeringsbehov i andre (by)kommuner som grunnlag for tillatelse, må innhente uttalelse fra denne andre kommunen.

Lier kommune har klare innvendinger mot dette. For det første betyr det at sensitive opplysninger om søker i enda større grad blir delt med andre instanser. For det andre fremgår ikke fra høringsnotatet hvilken vekt en slik uttalelse skal tillegges. Det kan også lett føre til at bykommuner opptrer strengere overfor utenbys søkere, for å verne om sine egne innbyggere. Kommunen ser det også som problematisk at dette kan føre til en betydelig forlengelse av saksbehandlingstiden. Om bykommunens vurdering skal ha noe for seg, vil en relativ grundig gjennomgang av bakgrunnen for søknaden være nødvendig.

Vi stiller også spørsmålsteget ved muligheten for å opprettholde effekten av en slik ordning. I de fleste søknader vil grunnlaget bestå av en kombinasjon av lokale og regionale behov. Søkere vil fort oppdage at det å nevne behov i bykommunen vil kunne medføre en mye mer omstendelig og kanskje strengere saksbehandling. Dersom behovet derimot ikke nevnes vil saksbehandlingen være enklere, mens parkeringstillatelse uansett vil gjelde i hele landet. For å være et effektivt virkemiddel må man derfor med jevne mellomrom kontrollere at utenbysbrukere av parkeringsplasser i bykommunene har gitt riktige opplysninger om hvor tyngden av bruken ligger. Løsningen fremstår dermed som en tungvint ordning som vanskelig lar seg kontrollere. Lier kommune mener derfor at løsningen må være en større grad av interkommunalt samarbeid, som like gjerne også kunne omfatte felles løsninger for saksbehandling av søknader og klagebehandling.

#### Merknader til 30.20: Behandling av legeattester

Vi ser med jevne mellomrom at legeerklæring endres/tilpasses slik at søker skal oppfylle kriteriene for forflytningshemming slik at muligheten til å få innvilget HC-kortet blir større. Det at fastlegene har et nært forhold til mange av søkerne øker sjansene betraktelig for dette. Vi noterer at supplerende medisinsk vurdering bør benyttes av kommunene der det er nødvendig. Kommunen mener for øvrig at det hadde forenklet prosessen både for saksbehandlere og fastleger og bidratt til en større grad av likebehandling dersom de IKKE er nødt til å ta denne typen vurderinger. Vi mener det ville vært en fordel om man hadde egne leger som tar denne typen vurderinger, men ser at denne ideen i

utgangspunkt allerede er forkastet. Det er uansett grunn til å iverksette tiltak for å bedre bevisstgjøringen hos legene om ansvaret de har, ikke bare for sin egen pasient, men også for de overordnede målsetningene med systemet.

Kommentarer til 30.23: Tillatelse til institusjon

Vi er enige i at man bør gjeninnføre adgangen til å utstede parkeringstillatelse til kjøretøy som tilhører institusjoner, så fremt de kan legge frem bevis på at de er i besittelse av et slikt kjøretøy.

Lier kommune,  
1.9.2014