

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.

NO-0030 Oslo

1. september 2014

postmottak@sd.dep.no

Ny parkeringsregulering, høring

Skedsmo parkering AS viser til tilsendt høring pr. 30.05.2014 og ønsker med dette å komme med høringsinnspill.

Vi er godt fornøyd med store deler av utkastet til ny forskrift. Spesielt vil vi nevne at formålsbetraktningene er gode. Vi støtter i stor grad egne uttalelser fra Norpark og KS, men har behov for kommentere enkelte punkter spesielt.

Bruk av skilt 552

Vi støtter utkastet i forhold til bruk av offentlig skilt nummer 552 på både offentlige/kommunale - og privatdrevne plasser. Hensikten med høy brukerretting og enhetlig praksis støttes best med enhetlig skilting. Dagens skiltnormal må imidlertid endres og ta for seg vilkår for skilting og regulering på private plasser. Det er en utfordring at betalingsfritak for ulike grupper bare skal gjelde på kommunale plasser, slik det også er i dag. Vi mener at utfordringene må løses innenfor bruk av offentlige skilter. Usikkerhet rundt betalingsfritak er ikke et tilstrekkelig godt argument for å fortsette med private skilter slik vi kjenner det i dag.

Sanksjonens størrelse – små forseelser

Vi støtter høringsforslaget om bruk av minimumssats for bagatellmessige forseelser. Vi er ikke bekymret for at dette vil føre til et dårligere tilbud til publikum ved at mange av dagens gratistilbud blir endret til avgiftsparkering.

Ny forskrift vil trolig medføre at det ikke lenger blir lønnsomt å tilby gratis parkering mot billett. Det er bra! Hele konseptet med gratisparkering mot billett er unødvendig kostbart sett i forhold til formålet med reguleringen. I dag er det i all hovedsak de som glemmer å trekke lapp som «finansierer» hele kontrollregimet – ikke de som parkerer utover maksimaltiden på stedet. Når sanksjonens størrelse settes til kr 300,- gjør dette at grunneier og parkeringsoperatør i samråd må finne andre effektive måter å utøve kontroll på. Konsekvensen kan bli færre - og mer målrettede kontroller mot de som misbruker ordningen. I praksis kan dette skje ved bruk av urskive i stedet for «trekk av billett» eller tradisjonell «krittning/ventilstillingskontroll.»

Aktiv bruk av avgift som regulerende virkemiddel

Kommunenes mulighet til å benytte parkeringspolitikken som et regulerende virkemiddel er viet noe begrenset oppmerksomhet i notatene som er ute til høring.

I Skedsmo kommune har vi i 10 år benyttet parkeringsavgift aktivt for å regulere kommunens parkeringsplasser. Kort maksimaltid ble fjernet i 2005, og samtidig ble det innført nye progressive takster og muligheter for å betale for faktisk parkeringstid på gata. Når det er ledig kapasitet reduserer vi prisene for parkering og øker tilsvarende når det er for høyt belegg i forhold til vedtatte parkeringspolitikk. Dette fungerer godt, og vi har fått en parkeringsordning med lite stress. Hvis man har behov kan man parkere inntil ett døgn mot avgift på alle plassene, men avgiftens innretning sørger for å dette forekommer svært sjeldent. Endringene i Skedsmo kommune har ført til færre illeggelser av parkeringsgebyr fordi det ikke lenger finnes noen som parkerer lenger enn maksimal parkeringstid.

Betalingsfritak for elbiler og forflytningshemmede

Betalingsfritak for ulike grupper bør ikke videreføres på kommunale plasser fordi dette i seg selv er konkurransevridende og således i strid med formålet til ny forskrift. I tillegg er dette med på å redusere kommunenes muligheter for å benytte parkeringspolitikken/avgift som regulerende virkemiddel.

Vi ser med bekymring på at et økende antall elbiler fortsatt skal ha betalingsfritak på kommunale plasser. Sentrale parkeringsplasser i Lillestrøm er som nevnt regulert med en progressiv avgift for å stimulere til kort parkeringstid for besøkende. Samtidig er satsen for første time satt relativt lavt for ikke å virke unødige avvisende. Vi ser at mange elbiler benytter sentrale plasser til langtidsparkering, i forbindelse med arbeidsreiser. Samtidig øker antall søknader om kort for forflytningshemmede hvert eneste år. Når antall biler med fritak øker med tilhørende lange parkeringer, må avgiften igjen skjerpes for å skape nødvendig tilgjengelighet/sirkulasjon. Avgiften settes da relativt sett høyere enn om alle bilister hadde betalingsplikt. Konsekvensen blir en sterkt avvisende effekt på den delen av bilister som fortsatt har en betalingsplikt. Sentrum blir skadelidende. Når gruppene med fritak blir store nok, undergraver dette muligheten for å drive aktiv avgiftsparkering med progressive satser.

Alternativet til bruk av progressiv avgift alene som regulerende virkemiddel, er naturligvis å innføre korte maksimaltider, gjerne i kombinasjon med en betydelig økning i avgiften for første time. Da går vi 10 år tilbake i tid i vår kommune. En fleksibel - og velfungerende parkeringsordning vil bli erstattet med en mindre god ordning fordi dette er eneste måte å regulere en gruppe med betalingsfritak som bare øker. Konsekvensen blir en økning i antall illeggelser av parkeringsgebyr for brudd på maksimaltid, samt en høyere avvisningseffekt på grunn høyere sats for første time. Brudd på dagens skilt 372 – parkering forbudt ilegges i dag et parkeringsgebyr på kr 500,-. I forslag til ny forskrift er beløpet satt til kr 900,-. En slik parkeringsordning fører til et høyere stressnivå – både for bilister og kontrollører.

Ladeplasser for elbiler

Vi synes at kravet om 6 % ladeplasser virker litt merkelig sett ut i fra at alle plasser er høyest forskjellige. Det er ikke ønskelig med normalladere på steder med kort maksimaltid eller hvor avgiftens progresjonen er innrettet for korte parkeringstider. En elbil har dessuten lite utbytte av korte ladetider på normalladere. Andre steder kan det være fornuftig (og sikkert også lønnsomt) å tilby langt flere ladepunkter enn 6 %. Normalladere bør derfor settes opp på steder hvor lengre parkeringer er tillatt/ønskelig og på plasser som ikke er av «midlertidig» karakter. Parkeringshus synes spesielt godt egnet til formålet. Det bør derfor ikke pålegges noe krav for antall ladeplasser på forskjellige steder, men det kan evt. etableres normtall på et overordnet nivå. Kommunene og private selskaper må selv få velge hvor det skal tilrettelegges for (langtids-)parkering med tilhørende lademulighet.

Vi støtter forskriftens forslag om å kunne ta betalt for lading på reserverte plasser for elbiler. Vi ser i dag at eksisterende normalladere misbrukes. Dette skjer ved at biler som ikke lader, unødige opptar plassene og at biler som er tilkoblet lader står der lenge etter at bilen er fulladet. Betaling for lading vil løse disse problemene. Det bør være opp til kommunen å avgjøre om det skal tas betaling for ladingen eller parkeringen på ladeplasser.

Begrepet «kommunal parkering»

Hvis det blir en videreføring av betalingsfritak for elbiler og forflytningshemmede, er det viktig å få en avklaring på hva begrepet «kommunal parkering» omfatter. Skal fritaket gjelde kun på «enerettsområdet» eller også på kommunalt/offentlig eide tomter? Hva med innleide tomter fra private grunneiere som drives i ren konkurranse? Jo større område som defineres som «kommunal parkering», jo mer strider det mot formålet om fri konkurranse. Defineres «kommunal parkering» som kun «enerettsområdet», vil dette føre til uønskede parkeringsordninger og muligens også et svært begrenset virkeområde for betalingsfritaket. *Betalingsfritak bør helt klart gjelde på både private – og kommunale plasser, eller ingen steder.*

Konklusjon

Ny felles parkeringsregulering har klare forbedringer i forhold til dagens ordninger, men ulike regler for kommunale - og private virksomheter knyttet til forflytningshemmede og elektriske kjøretøy, svekker helhetsinntrykket av ny felles parkeringsregulering.

Skedsmo parkering AS



Jon Anders Kvist