



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 dep
0030 Oslo



Vår dato:
2012-09-13

Vår ref:
JOA/AF/CB 021/12

Deres dato:

Deres ref:

Fremsendt elektronisk: postmottak@sd.dep.no

Høringsuttalelse - forslag til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (Parkeringsloven)

Det vises til departementets forslag til ny parkeringslov hvor det åpnes for at (by)kommunene ved forskrift kan vedta at parkering innenfor nærmere begrenset område bare kan tilbys mot betaling. Forslaget gjelder både offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og parkeringsplasser som tilbys til en nærmere angitt personkrets typisk i tilknytning til arbeidsplasser. Forslaget omfatter både offentlig og privat eiendom.

Formålet med forslaget er å redusere trafikk med motorvogn og derigjennom forbedre luftkvaliteten i lokale bymiljøer.

Generelt

NAF har i sin formålsparagraf at vi som talerør for våre ca 500.000 medlemmer bl.a. skal bidra til å tilfredsstille enkelt-individets behov for mobilitet i samsvar med felleskapets krav til miljø og sikkerhet. Dette innebære at vi arbeider aktivt med tiltak som bl.a. kan bedre luftkvaliteten i byene. Parkeringsregulering vil definitivt kunne være et probat virkemiddel i så måte. Imidlertid vil en regulering av et så viktig område etter NAFs oppfatning måtte komme som et resultat av en samlet parkeringspolitikk. Etter NAFs syn har man ved det foreliggende forslag tatt ut ett element som man så foreslår å lovregulere. Som vi senere skal komme tilbake til, er forslaget dessuten dels bygget på tilårskomne rapporter og uten gode konsekvensvurderinger.

Departementet antyder ved et par anledninger at man jobber med å utarbeide forslag til en samlet parkeringspolitikk og formodentlig med forslag til tilhørende lovendringer. Etter NAFs oppfatning sitter Samferdselsdepartementet med et mer enn tilstrekkelig materiale til å ha kunnet fremme forslag til en slik samlet politikk. Som kjent, har departementet ved 2 anledninger, invitert en rekke organisasjoner, etater og andre interesser til å delta i bredt sammensatte utvalg

Postadresse:
Pb. 6682 Etterstad
NO-0609 Oslo

Gateadresse:
Østensjøveien 14
Oslo

Telefon:
08 505

Telefaks:
22 33 13 72

Bankkonto:
Drift: 5005.06.20600
IBAN: NO81 5005 0620 600
Medlem: 5005.06.20007
IBAN: NO87 5005 0620 007

Bankadresse:
Den norske Bank ASA
Pb. 1171 Sentrum
NO-0107 Oslo

Swiftadresse:
DNBANOKK

Foretaksnr.:
NO 944 383 832 MVA

knyttet til parkering. NAF var og er av den klare oppfatning at en samlet parkeringspolitikk vil ha en meget stor betydning både for enkeltmennesket og samfunnsøkonomien. Vi takket derfor ja til å sitte i begge utvalgene og la i likhet med øvrige deltagere ned betydelige ressurser i dette arbeidet. Resultatet av arbeidet er en innstilling fra 2006 og en innstilling fra det oppfølgende utvalg i 2010. Som oppdragsgiver er departementet m.a.o. meget godt kjent med eksisterende materiale.

Konklusjon:

På bakgrunn av ovennevnte finner ikke NAF å kunne gi sin tilslutning til forslaget og foreslår at departementet tilbakekaller dette og kommer tilbake med forslag til en samlet parkeringspolitikk hvori eventuelt inntatt de hensyn og formål som ligger i det foreliggende forslag.

Skulle departementet velge og ikke følge vårt syn, skal følgende bemerkes til det fremlagte forslag:

Lovens formål:

Departementet foreslår en formålsparagraf om å redusere trafikk med motorvogn for å bedre lokalt bymiljø og redusert luftforurensing. Vi kan ikke se at høringsnotatet på en fyllestgjørende måte underbygger at forslaget vil ha den ønskede effekt. Det er nok en kjensgjerning at personbiltrafikken vil kunne gå ned dersom gebyret blir satt høyt nok. Vi kan imidlertid ikke se at det er gjort en vurdering eller analyse av hva dette kan bety for hverken bedre bymiljø eller redusert luftforurensing. Vi finner i den anledning grunn til bl.a. å peke på en konsekvensutredning¹ som Oslo kommune foretok i 2011. Denne konkluderte med at selv en reduksjon av dieselbilbruk på 30 prosent, kun ville gi en minimal reduksjon på noen få prosent av NO₂-utslippet i Oslo.

NAF ber på denne bakgrunn om at det blir gjennomført mye grundigere arbeid og utredning av konsekvensene før lovforslaget eventuelt behandles videre. Med det foreliggende forslag mener NAF at formålet må endres til å beskrive det loven faktisk foreslår; nemlig å gi kommunene adgang til å innføre betalingsplikt ved parkering.

Parkeringspolitikk som virkemiddel for å oppnå bærekraftig utvikling for det lokale bymiljøet

Tilgang til god mobilitet er en forutsetning for vår måte å leve på i et moderne samfunn. Mobilitet som fungerer på en effektiv, miljøvennlig og trafikksikker måte er viktig for samfunnet og for enkeltmennesket. Bærekraftighet handler om miljø, økonomi og sosiale spørsmål. Ofte glemmes de to siste begrepene når man snakker om bærekraftig mobilitet i Norge; så også i forslaget.

¹ Konsekvensvurdering av midlertidige tiltak ved høy luftforurensning i Oslo, 24.11.2011

Bærekraftig mobilitet:

NAF er opptatt av at tilgangen til mobilitet ikke i for stor grad skal være styrt av «lommeboken», men at gode mobilitetsløsninger skal være tilgjengelig til en overkommelig pris for alle. Vi peker i den anledning på at i Norge bruker vi 50 prosent mer av inntekten vår på transport enn gjennomsnittet i Europa.

NAF er ikke i mot trafikkregulerende tiltak og prispolitikk som sådan, men vi er opptatt av at tilgangen til alternative transportmidler som innfartsparkering, kollektivtransport og muligheten for en trygg sykkelvei er på plass først. Oslo trekkes gjerne frem som eksempel på hvordan en mer restriktiv parkeringspolitikk kan føres. Utfordringen er imidlertid at kollektivtransporten i denne byen ikke har kapasitet til en økning av antall reisende. Det må gjøres store grep med utbygging av nye bane-tunneler, løsning til Fornebu osv. før tilbudet kan økes i vesentlig grad. Og her må staten på banen med tanke på finansiering.

NAF er innforstått med at parkeringsrestriksjoner har relevans som trafikkbegrensende virkemiddel, vi kan imidlertid ikke godta at restriksjoner på bilbruk innføres isolert. Bærekraftig mobilitet innebærer også en sosial og økonomisk dimensjon ved siden av det miljømessige.

Uten gode alternativer vil det ikke være bærekraftig å prise bilbruken for høyt. Bilbruk er allerede i dag gjenstand for høye avgifter og dobbeltbeskatning (f. eks er CO₂ avgiftsbelagt både på drivstoff og ved kjøp. Biltransport står for 80 prosent av persontransporten i Norge og er en samfunnsnyttig tjeneste.

Samordnet areal- og transportpolitikk:

Formålet med lovforslaget er å redusere trafikk med motorvogn, begrunnet i bedre bymiljø og redusert luftforurensning. Høringsutkastet trekker frem TØIs rapport «*Parkeringspolitikk og bærekraftig byutvikling*» fra 2002 som en understøttelse av forslaget. Rapporten legger til grunn at «*økonomisk teori og erfaring tilsier at hvis brukeren må betale for parkeringen, vil etterspørselen gå ned*». Selvsagt vil en del av bilbruken bli priset bort bare prisen settes høyt nok. Men hvor høy prisen må være er ikke like sikkert. Parkeringspolitikken må også sees i sammenheng med en samordnet areal- og transportpolitikk.

Et annet eksempel som trekkes frem i TØIs rapport, viser forskjeller i bilbruk ved to kjøpesentre syd for Oslo. Det ene senteret er bygget i tilknytning til et tettsted med god kollektivbetjening og her er det bare kun 60 prosent av kundene som benyttet bil selv om det var rikelig med gratis parkeringsplasser. Det andre senteret er eksternt lokalisert og helt bilbasert. Dette er et godt eksempel på at det ikke er tilbudet om gratis parkeringsplasser alene som påvirker bruken av bil.

På samme måte kan man tenke seg at mange som bruker bil til jobb er i en situasjon der kollektiv og praktiske hensyn ikke gir dem andre alternativ. At kommunene får tilgang til å innføre parkeringsavgifter som foreslått, gir dem et stort ansvar. NAF er bekymret for at virkemiddelet tas i bruk uten at det vurderes i sammenheng med kollektivtilbud, lokal stedsutvikling samt at man sjeler hen til at en innføring vil kunne bidra til en større andel av belønningsmidlene fra staten.

Avslutningsvis peker vi på at ved den foreslåtte valgfriheten, vil man kunne oppleve at eventuell innføring/ikke innføring kan brukes som et konkurranse-vidende element mellom kommunene. Hertil vil man kunne oppleve «lekkasje» til bomiljøene ved at disse kan unntas fra forskriften.

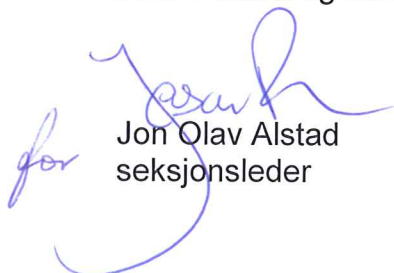
El- og hydrogenbiler:

NAF støtter fullt og helt at el- og hydrogenbiler har fritak i ordningen. Dette er et viktig virkemiddel for å få faset disse bilene inn i markedet fordi dette gir et incitament til kjøp. Først når de konkurrerer på lik linje med konvensjonelle biler, vil man kunne vurdere om disse bør ilegges samme eller andre restriksjoner. Disse bilene har heller ingen lokale utslipp, som er et av hovedargumentene bak lovforslaget.

Avslutningsvis takker vi for at vi ble gitt anledning til å komme med våre synspunkter i anledning det fremlagte lovforslag.

Med hilsen
NORGES AUTOMOBIL-FORBUND

Avd. Politikk og forbruker


Jon Olav Alstad
seksjonsleder


André Fimreite
advokat-seniorrådgiver