

**Østfold fylkeskommune**

Samferdselsdepartementet
PB 8010 Dep
0030 OSLO

Vår ref.: 2012/5759 - 49639/2012

Deres ref.:

Dato: 06.09.2012

Høringsuttalelse: Parkeringsloven

Vedlagt følger Østfold fylkeskommunes foreløpig høringsuttalelse i ovennevnte sak.

Høringsuttalelsen er administrasjonens saksfremlegg til videre politisk behandling i Samferdsel, miljø og klimakomiteen den 19.09.2012.

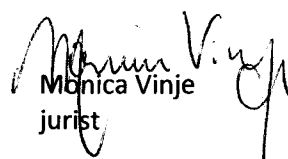
Fylkesrådmannens forslag til vedtak vedr høring om parkeringsloven:

Østfold fylkeskommune slutter seg til lovforslaget om kommunalt pålegg om betalingsplikt (parkeringsloven). Østfold fylkeskommune understreker betydningen av at parkeringsregulering eventuelt må brukes sammen med andre virkemidler for en helhetlig trafikk- og miljøpolitikk.

Endelig vedtak ettersendes etter at saken er ferdigbehandlet.

Med hilsen

Dokumentet er elektronisk godkjent av
Håkon B. Johnsen
fylkesdirektør


Monica Vinje
jurist

Regionalutviklingsavdelingen

Postadresse: Postboks 220, 1702 Sarpsborg
Kontoradresse: Oscar Pedersensvei 39, Sarpsborg
Telefon: 69 11 70 00, Telefaks: 69 11 70 62

E-post: sentralpost@ostfoldfk.no
Internett: <http://www.ostfoldfk.no/>
Org.nr.: 974 544 407

Saksnr.: 2012/5759
Løpenr.: 46148/2012
Klassering: Q50
Saksbehandler: Monica Vinje

Møtebok – Saksframlegg

Behandlet av Samferdsel, miljø og klimakomiteen	Møtedato 19.09.2012	Utvalgssaksnr. 57/2012
--	------------------------	---------------------------

Høring om parkeringsloven

Vedlegg

1. Brev fra Samferdselsdepartementet av 28.06.2012 vedlagt høringsutkast/lovforslag.
Utrykket vedlegg.
2. Rapport fra den interdepartementale arbeidsgruppen som danner bakgrunnen for forslaget, finnes på departementets hjemmesider www.samferdselsdepartementet.no

Bakgrunn for saken

Med bakgrunn i Nasjonal transportplan (2010-2019) og utredning i en interdepartemental arbeidsgruppe har Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (parkeringsloven). Alle landets fylkeskommuner med flere, er høringsinstanser for utkastet til loven. Høringsfristen er 15. september 2012.

Fakta

Lovforslagets hovedinnhold: Loven skal etter samferdselsdepartementets intensjon bidra til en lokalt forankret og helhetlig trafikk- og miljøpolitikk. Det vil være opp til kommunene selv å avgjøre om og i hvilken grad det foreslåtte virkemiddelet skal brukes. Formålet med lovforslaget er å redusere trafikk med motorvogn. Først og fremst vil forslaget være viktig for å redusere personbiltrafikken. Dette skal blant annet bidra til å bedre det lokale bymiljøet, bedre framkommeligheten for kollektivtrafikk, syklistene og gående, og redusere CO₂-utslippene og lokal luftforurensning.

Med bakgrunn i trafikk- og miljømessige hensyn gjør forslaget det mulig for kommunene å pålegge grunneiere og andre å innføre betalingsparkering. Forslaget gjelder både offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og parkeringsplasser som tilbys en nærmere angitt personkrets, for eksempel i tilknytning til arbeidsplasser. Videre gjelder forslaget både offentlig og privat eiendom.

For å fatte kommunale parkeringsvedtak etter lovforslaget, er det et vilkår at vedtaket er egnet til å redusere trafikk med motorvogn og at det ikke er mer inngripende enn det som er nødvendig for å oppnå dette. Kommunen skal etter forslaget ikke kunne begrense

grunneiere eller andres adgang til å utnytte et parkeringsareal økonomisk så lenge minimumskravene i kommunens parkeringspålegg oppfylles av den som tilbyr parkering.

Det foreslås unntak fra pålegg om innføring av betalingsplikt for parkering på bolig- og fritidseiendom, parkering i forbindelse med levering av motorvogn til reparasjon, vedlikehold, undersøkelse eller lignende, parkering på bensinstasjoner, parkering på eiendom med ti parkeringsplasser eller mindre, parkering på virksomhetens eiendom eller der hvor arbeidet utføres, dersom motorvognen er nødvendig for utførelsen av arbeidet, parkering for funksjonshemmede og parkering for elbiler og hydrogenbiler. Forslaget er heller ikke til hinder for innføring eller videreføring av boligsoneparkering.

For å unngå omgåelse av kommunale parkeringsvedtak, foreslås også et forbud mot å refundere betalt parkeringsavgift direkte eller indirekte. I tillegg inneholder forslaget bestemmelser om kommunalt tilsyn, tvangsmulkt, overtredelsesgebyr, klage og ikrafttredelse. Det foreslås ikke overgangsbestemmelser.

I høringsutkastet fremgår det at siden det allerede er gjennomført flere utredninger og analyser av virkningene av parkeringsavgift som trafikkregulerende virkemiddel, er temaet ikke utredet på nytt i forbindelse med dette lovutkastet. En gjennomgang av tidligere arbeider tyder imidlertid på at køprising i utgangspunktet er det mest effektive restriktive virkemiddelet overfor trafikk med motorvogn, særlig i byene med de største kapasitetsproblemer. Materialet viser videre at en målrettet parkeringsregulering kan være et godt alternativ til køprising, jfr. blant annet Econs rapport 23/99 Mer marked i parkeringspolitikken. Eksisterende forskning peker imidlertid på at også private parkeringsplasser må omfattes dersom parkeringsregulering skal kunne gi tilsvarende virkning som køprising.

Fylkesrådmannens vurdering

Fylkesrådmannen er av den oppfatning at lovforslaget om parkeringsregulering, på visse vilkår og sammen med andre virkemidler, kan være et nyttig by-politisk virkemiddel for å redusere trafikk med motorvogn. En reduksjon av biltrafikken vil ha mange positive effekter, som for eksempel bedring av det lokale bymiljø og bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk, syklistene og gående.

Som høringsnotatet punkt 3 også viser til, er det en klar sammenheng mellom bevissthet om arealbruk, behov for tilrettelegging av parkering og omfanget av alternative transporttilbud. Selv om innføring av parkeringsavgift på privat grunn og grunn utenfor kommunens rådighet vil kunne være effektivt for å redusere biltrafikken, vil dette virkemiddelet forutsette en klart definert parkeringspolitikk både lokalt og regionalt. I funksjonelle regioner mellom bysenter, som for eksempel Nedre Glomma-regionen, vil det være avgjørende for nytten av virkemiddelet at parkeringspolitikken ses i en større sammenheng, noe som forutsetter et samarbeid om bla planprosesser. Siden lovforslaget legger opp til at det skal være opp til den enkelte kommune å ta i bruk parkeringsavgift som virkemiddel og utstrekningen av dette, vil en ulik praksis mellom nærliggende byer og regioner kunne innebære handelslekkasjer og negative effekter på bosetting, omdømme mv. Østfold som grensefylke er allerede utsatt for

handelslekkasjer til Sverige, noe som kan forsterkes av en eventuell restriktiv bruk av parkeringsavgift som virkemiddel i grensenære regioner/kommuner.

I høringsnotatet er lovforslaget vurdert i forhold til relevante bestemmelser i Grunnloven, EØS-avtalen og folkerettslige forpliktelser. Etter Samferdselsdepartementets syn vil lovforslaget ikke være i strid med reglene eller kunne innebære erstatningsansvar for det offentlige. Innenfor rammen av forvaltningsloven og alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper anser departementet at ovennevnte regler ikke innebærer noen skranker for hvilken form kommunale parkeringsvedtak kan gis.

Selv om lovforslaget ikke strider med Grunnloven eller annet regelverk, og det er tungtveiende allmenne hensyn som ligger bak forslaget, vil en offentlig regulering av privat fast eiendom kunne oppfattes som et vesentlig inngrep som det kan knyttes stor politisk uenighet om. Dette momentet understreker viktigheten av regionale og langsiktige planer for arealbruk. Omfanget av alternative transporttilbud til biltrafikk, en klart definert parkeringspolitikk på tvers av kommuner og bruk av andre virkemidler som for eksempel kjøprising - vil være avgjørende for om virkemiddelet som lovforslaget legger opp til, vil ha den ønskede effekt.

Nærmere om enkelte av lovbestemmelsene i utkastet til loven:

Det følger av formålsbestemmelsen i § 1 at hensynet til å redusere trafikk med motorvogn skal være styrende for kommunenes praktisering av loven og utforming av parkeringsforskrifter. Næringspolitiske, økonomiske eller andre hensyn vil dermed ikke kunne begrunne kommunal parkeringsregulering etter loven. Det forutsettes i høringsnotatet at parkeringsforskrifter skal sendes på høring til berørte interesser, og at nærings-, trafikk og miljømessige konsekvenser må beregnes som ledd i beslutningsgrunnlaget. Likevel vil formålsbestemmelsen ikke hindre at en kommunal parkeringsforskrift i gitte tilfeller vil kunne få andre virkninger enn reduksjon av biltrafikk. En slik virkning vil for eksempel kunne være økt økonomisk aktivitet utenfor det geografiske området som omfattes av parkeringsforskriften. Likeledes vil kommunale vedtak etter lovforslaget etter sitt innhold kunne rette seg mot enkeltbedrifter, bestemte definerte deler av kommunen eller visse virksomheter i en kommune. Ulike bestemmelser om parkering, minstesatser og vilkår innad i en kommune kan forekomme under forutsetning av at vedtaket er i samsvar med egnethets- og forholdsmessighetskriteriet i loven. Det kan tenkes at ulike parkeringsbestemmelser innad i en kommune i neste omgang kan motivere opphør og nyetablering av arbeidsplasser, industri og handel. Lovforslaget innebærer at private grunneiere eller tiltakshavere pålegges en bestemt aktivitet og ikke bare en begrensning. Dette skiller seg fra de fleste andre sammenlignbare krav fra det offentlige hvor for eksempel plikter eller rådighetsbegrensninger jf. plan- og bygningsloven normalt innebærer krav til bestemt utførelse, krav om dispensasjoner eller byggeforbud i visse områder. Konesjonsloven og odelsloven er på den annen side eksempler på at staten ønsker å styre utviklingen for visse eiendommer når det gjelder bruk (boplikt), vern og arealfordeling.

Det følger av lovutkastet § 3 at det kun er dersom det er egnet til å redusere trafikk med motorvogn, at kommunen kan vedta parkeringsforskrift. Likeledes skal ikke en forskrift være mer inngripende enn nødvendig for å redusere trafikk med motorvogn. Det følger av § 3 1)-

7) hvilke områder som ikke skal omfattes av en parkeringsforskrift. Bolig- og fritidseiendommer skal unntas. Likeledes elbiler, hydrogenbiler og biler for funksjonshemmede. Parkeringsforskrift skal heller ikke kunne gjelde for områder med 10 eller færre parkeringsplasser. Etter fylkesrådmannens syn bør dette taket for antall plasser som kan unntas fra parkeringsforskrift, normalt settes betraktelig høyere, for eksempel 25-50 plasser. Dette siden så få parkeringsplasser som fra 10 trolig uansett ikke vil være egnet til å redusere trafikk med motorvogn – slik lovutkastet forutsetter. Lovutkastets § 3 legger videre opp til at en parkeringsforskrift skal kunne omfatte parkeringsplasser på private og offentlige områder, enten det gjelder handel/industri eller arbeidsplasser. Det vil være kommunen som bestemmer slike forhold innenfor forskriften.

Lovforslaget forutsetter at en parkeringsforskrift kan gjøres gjeldende for områder som er lovlig regulert til parkering og at plassen frembys til parkering. Parkeringsforskrifter kan derfor gjøres gjeldende for så vel handels- og industriområder, som idrettsanlegg, skoler og arbeidsplasser. Fylkesrådmannen anser at det er nettopp ved de store arbeidsplassene og handelsområdene en parkeringsforskrift – betalingsplikt - vil ha størst effekt som virkemiddel (sammen med andre virkemidler som en klart definert parkeringspolitikk, arealplanlegging, tilrettelegging av alternativ transport mv).

Fylkesrådmannens forslag til vedtak

Østfold fylkeskommune slutter seg til lovforslaget om kommunalt pålegg om betalingsplikt (parkeringsloven). Østfold fylkeskommune understreker betydningen av at parkeringsregulering eventuelt må brukes sammen med andre virkemidler for en helhetlig trafikk- og miljøpolitikk.

Sarpsborg, 23. august 2012

Atle Haga
fylkesrådmann

Håkon Johnsen
fylkesdirektør