



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep.

N-0030 OSLO

Vår saksbehandler
Tore Langmyhr

Vår ref.
12 /36621//Q50/
oppgis ved alle henv.

Deres ref.
12/1143
Parkeringsloven

Dato
12.09.2012

Svar - Offentlig høring om utkast til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering

Vi viser til høringsbrev datert 28.06.12. Saken ble behandlet i Trondheim formannskap 11.09.12, der følgende vedtak ble gjort:

1) Trondheim kommune støtter utkastet til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering. Lovforslaget vil gi kommunene et frivillig virkemiddel som er viktig i samordnet areal- og transportplanlegging. Det vises til Trondheim bystyres vedtak om Miljøpakkens trinn 2 i april 2012 og høringsuttalelsen til Nasjonal transportplan juni 2012.

2) Trondheim kommune mener at virkemidlene knyttet til parkering bør utvides ytterligere for å gi kommunene flere muligheter til lokale tilpasninger. Det vises blant annet til forslag om en ordning der arbeidsgivere i visse områder kan pålegges å tilby økonomisk kompensasjon til alle ansatte i stedet for gratis parkering, jf tilleggsutredningen til Miljøpakkens trinn 2.

Vedlagt følger også saksframlegget som blant annet redegjør nærmere for bakgrunnen for punkt 2 i vedtaket.

Med hilsen
TRONDHEIM KOMMUNE

Tore Langmyhr
planlegger, siv.ing.

Vedlegg: Saksframlegg til formannskapet

Postadresse:
TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
Postboks 2300 Sluppen
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
+47 72542500

Telefaks:
+47 72542721

Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Internettadresse: www.trondheim.kommune.no/byplan/

Saksframlegg

Høring om utkast til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering

Arkivsak.: 12/36621

Forslag til vedtak:

- 1) Trondheim kommune støtter utkastet til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering. Lovforslaget vil gi kommunene et frivillig virkemiddel som er viktig i samordnet areal- og transportplanlegging. Det vises til Trondheim bystyres vedtak om Miljøpakkens trinn 2 i april 2012 og høringsuttalelsen til Nasjonal transportplan juni 2012.
- 2) Trondheim kommune mener at virkemidlene knyttet til parkering bør utvides ytterligere for å gi kommunene flere muligheter til lokale tilpasninger. Det vises blant annet til forslag om en ordning der arbeidsgivere i visse områder kan pålegges å tilby økonomisk kompensasjon til alle ansatte i stedet for gratis parkering, jf tilleggsutredningen til Miljøpakkens trinn 2.

Saksutredning:

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet har utarbeidet forslag til "lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering". Høringsfrist er 15. september. Bakgrunnen for forslaget er blant annet signaler gitt i gjeldende Nasjonal transportplan, samt diverse utredninger og forskningsrapporter om parkering som virkemiddel. Lovforslaget vil åpne for at kommunene kan velge å pålegge eksempelvis kjøpesentra eller større arbeidsplasser å ta betalt for parkering, dersom dette vurderes nødvendig for å begrense biltrafikk.

Høringsutkastet til ny lov, samt begrunnelser og utdypinger til forslaget, finnes på Samferdselsdepartementets hjemmesider: [Høringsutkast.pdf](#). Selve lovteksten finnes også i vedlegg til denne saken.

En arbeidsgruppe nedsatt av samferdselsdepartementet har utredet saken, og rapporten finnes her: [Bakgrunnsnotat høringsutkast](#)

Fakta

I større byområder er parkeringspolitikk et viktig virkemiddel for å redusere kø- og miljøproblemer. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-23 omtales parkeringsproblematikken slik (s. 26):

"Parkeringsavgifter og tilgang på parkering betyr mye for bilbruken. Parkeringsregulering bør derfor i større grad benyttes som trafikkregulerende virkemiddel. For en arbeidsreise i de fire største byene vil sannsynligheten for å velge kollektivtransport i gjennomsnitt være halvert hvis parkeringen er gratis, sammenliknet med at den ikke er det. Gjennom plan- og bygningsloven kan kommunene regulere antall parkeringsplasser i nye planer. Men for å kunne regulere bruken av eksisterende parkeringsplasser trengs nye virkemidler."

Hovedutfordringen ligger i at kommunene ikke har noen effektive virkemidler når det gjelder parkering på privat grunn. Byutviklingen har i mange tilfeller medført at virksomheter med store parkeringsarealer lokaliseres perifert, og trafikkveksten er ofte særlig sterk i slike områder. For å styrke kommunenes virkemidler legger lovforslaget opp til at det gis adgang til å pålegge betalingsparkering også i private parkeringsarealer og andre parkeringsarealer utenfor kommunal rådighet (eksempelvis eid av andre offentlige etater).

Det vil være opp til kommunene selv å avgjøre om og i hvilken grad det foreslåtte virkemiddelet skal brukes. Forutsetningen er at kommunenes parkeringsvedtak er begrunnet i behovet for å redusere biltrafikk, og at vedtaket heller ikke er mer inngripende enn nødvendig. Når det gjelder takster, betyr dette at minstekrav til avgift kan fastsettes, men at minstenivået ikke kan settes høyere enn det som kan begrunnes ut fra trafikale forhold.

Forslaget gjelder både offentlig tilgjengelige parkeringsplasser og parkeringsplasser som tilbys "en nærmere angitt personkrets", for eksempel arbeidsplassparkering. Forslaget omfatter ikke bolig- eller fritidseiendom, og omfatter heller ikke eiendommer med ti eller færre parkeringsplasser. Ytterligere unntak framgår av forslagens spesifisering av virkeområde i § 3:

"§ 3 Kommunale parkeringsforskrifter – hjemmel og virkeområde

Dersom det er egnet til å redusere trafikk med motorvogn, kan kommunen ved forskrift vedta at parkering av motorvogn innenfor et nærmere avgrenset område bare kan tilbys mot betaling. Slik forskrift kan ikke være mer inngripende enn det som er nødvendig for å redusere trafikk med motorvogn. ...

Kommunal forskrift om innføring av betalingsplikt etter § 3 kan ikke omfatte parkering

- 1) på bolig- og fritidseiendom,*
- 2) i forbindelse med levering av motorvogn til reparasjon, vedlikehold, undersøkelse eller lignende,*
- 3) på bensinstasjon,*
- 4) på eiendom med ti parkeringsplasser eller mindre,*
- 5) på virksomhetens eiendom eller der hvor arbeidet utføres, dersom motorvognen er nødvendig for utførelsen av arbeidet,*
- 6) for funksjonshemmede og*
- 7) for elbiler og hydrogenbiler. ..."*

Kommunen skal etter forslaget ikke kunne begrense grunneieres eller andres adgang til å utnytte et parkeringsareal økonomisk så lenge minimumskravene i kommunens parkeringspålegg oppfylles. 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.

I forarbeidene til loven er det også vurdert skattlegging av arbeidsgiverbetalt parkering: *"På grunn av store praktiske problemer knyttet til beregningen av slik skattepliktig fordel legges det ... til grunn at det som et alternativ til fordelsbeskatning, skal vurderes om kommunene bør gis hjemmel til å avgiftsbelegge parkering i tilknytning til arbeidsplasser."* ([Bakgrunnsnotat høringsutkast](#) s. 1)

Rådmannens vurderinger

I Trondheim har parkeringspolitikken vært benyttet som et viktig transportpolitisk virkemiddel siden 90-tallet, og virkemiddelbruken er gradvis strammet til og formalisert gjennom overordnede planer. Rådmannen viser til oversikten i formannskapssak 43/12. Både i Miljøpakken og i belønningsavtalen om bedre kollektivtransport og mindre bilbruk er en restriktiv parkeringspolitikk et viktig element.

I bystyrets vedtak om Miljøpakken trinn 2 i april 2012 inngår følgende punkt:

”Trondheim kommune initierer en avklaring av nasjonal politikk knyttet til å etablere bompunkter inn mot parkeringsplasser ved avlastningssentra der parkering er privatrettslig regulert, før neste rullering av Nasjonal transportplan.”

Bystyret behandlet forslag til Nasjonal transportplan 2014-23 i junimøtet 2012, og i høringsuttalelsen het det blant annet:

”Trondheim kommune ber om at statlige myndigheter avklarer muligheter for avgiftsbelastning av privat parkering ved kjøpesentra, eventuelt i form av bompunkter (jf vedtak om Miljøpakkens trinn 2). ”

Lovforslaget vil hjemle et virkemiddel som er viktig for å oppnå en samordnet areal- og transportplanlegging. Virkemiddelet er som sagt frivillig, og det vil være opp til den enkelte kommune å vurdere om avgiftsparkering kan være egnet lokalt. For Trondheims del vil dette måtte gjøres i forbindelse med overordnede planer (transportplan eller kommuneplanens arealdel). Rådmannen antar at det blant annet vil være større parkeringsplasser i trafikkbelastede områder utenfor sentrum som eventuelt vurderes som aktuelle for avgiftsparkering. Trondheim parkering anslår at det finnes ca 11 300 gratis plasser tilgjengelige ved handelsområdene på Tiller, Heimdal og Lade. I tillegg kan virkemiddelet vurderes for større arbeidsplassparkeringer. Det vises her eksempelvis til diskusjonen om innføring av parkeringsavgifter ved NTNU på Gløshaugen og Dragvoll.

Rådmannen vil peke på at det i tillegg til den lovhjemmelen som nå foreslås, er ønskelig med flere typer virkemiddelbruk for å håndtere parkeringspolitikken. Statlige myndigheter bør kunne legge til rette for alternative lokale valg, i og med at utfordringene vil variere både mellom ulike byer og tettsteder og innenfor det enkelte byområde.

I utredningen om Miljøpakkens trinn 2 ([Tilleggsutredning Miljøpakken.pdf](#)) er ulike tiltak for begrensnig av biltrafikk drøftet. Når det gjelder parkering, er også alternativer til pålegg om avgifter trukket fram (s. 28):

”En løsning som både er målrettet og rettferdig kan derfor være en ordning tilsvarende den som den amerikanske delstaten California har innført. Den innebærer at arbeidsgivere i områder hvor grenseverdiene for utslipp overskrides, skal tilby økonomisk kompensasjon til alle ansatte i stedet for gratis parkering. Det innebærer at alle ansatte, uavhengig av hvordan de velger å reise til jobben, skal tilbys en månedlig kontantsum tilsvarende verdien av en parkeringsplass. Pengene kan brukes til enten å betale markedspris for parkeringsplassen eller til andre formål.

Resultatene av ordningen har vært oppsiktsvekkende positive. En undersøkelse av åtte bedrifter som hadde innført ordningen viste at antall ansatte som kjørte alene til jobb falt med 17 %, antallet som reiste med kollektivtransport økte med 50 % og antall som gikk eller syklet økte med 39 %. Ordningen førte til økte skatteinntekter for det offentlige, de ansatte var fornøyde og arbeidsgiverne mente at ordningen gjorde det lettere å rekruttere og beholde arbeidskraft.”

Tidligere er også diskutert skattefritak for arbeidsgiverbetalt periodekort for buss og tog, noe som i dag ville føre til mer likebehandling av bil- og kollektivreisende (så lenge gratis parkering i praksis ikke skattlegges). En slik løsning ville imidlertid ikke ”likebehandle” også gående og syklende på samme måte som ordningen foreslått i Miljøpakkens tilleggsutredning.

Det må understrekes at de nevnte supplerende virkemidlene vil kunne brukes til å påvirke arbeidsreiser, og at disse ofte utgjør rundt 1/3 av reiseomfanget. Det er derfor uansett behov for det lovforslaget som nå legges fram, fordi dette også gir mulighet til å påvirke innkjøps- og servicereiser.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at utkastet til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering støttes. Lovforslaget vil gi kommunene et frivillig virkemiddel som kan være viktig i samordnet areal- og transportplanlegging. Det vises til Trondheims bystyres vedtak om Miljøpakkens trinn 2 i april 2012 og høringsuttalelsen til Nasjonal transportplan juni 2012.

Virkemidlene knyttet til parkering bør utvides ytterligere for å gi kommunene bedre muligheter til lokale tilpasninger. Det vises til forslag om en ordning der arbeidsgivere i visse områder skal tilby økonomisk kompensasjon til alle ansatte i stedet for gratis parkering, jf tilleggsutredningen til Miljøpakkens trinn 2.

Rådmannen i Trondheim, 03.09.2012

Einar Aassved Hansen

Ann-Margrit Harkjerr

Kommunaldirektør

byplansjef

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift