

Høring – forslag til endring av parkeringsforskriften – halv pris på parkering for nullutslippskjøretøy på kommunale parkeringsplasser

Skedsmo parkering AS (SP) støtter i all hovedsak Norparks høringsuttalelse. Det er fornuftig at lokal parkeringspolitikk fastsettes lokalt med bakgrunn i store forskjeller på parkeringsordninger og – tilbud rundt omkring i landet.

SP er et heleid selskap av Skedsmo kommune. Vi bruker dynamisk prissetting for å regulere parkeringen i kommunen og er kanskje den kommunen i Norge som bruker prisen mest aktiv for å styre etterspørselen. Siden 2004 har vi både høynet - og redusert prisene, justert avgiftstider, innretning (progressiv/lineær) og maks tillatte parkeringstid. Vi har endog fjernet avgiften et sted det ikke lenger var grunnlag for det. Vi dokumenterer årlig i hvilken grad kommunens parkeringspolitiske målsettinger er oppfylt. Er det behov, så foretas det justeringer i parkeringsordningen. Hvis for eksempel belegget på parkeringsplasser er for lavt, reduseres prisene og tilsvarende hvis belegget er for høyt, stiger prisene for parkering. Hensikten med justeringene å skape god tilgjengelighet, slik at det normalt er lett å finne ledig parkeringsplass i sentrumsområder, noe som kommer alle grupper besøkende til gode. Spesielt er dette viktig for prioriterte grupper som forflytningshemmede, varelevering og service-/næringskjøretøy.

Norpark har i sin høringsuttalelse adressert viktige poeng, spesielt i forhold til lokal parkeringspolitikk og trafikkmengde/nullvekst. Vi ønsker å utdype noen av temaene og legge til enkelte andre problemstillinger. Spesielt tenker vi at en ordning med halvpris for nullutslippskjøretøy må tidsbegrenses. Halvpris eller mer for nullutslippskjøretøy fører til:

- redusert effekt av en ellers velfungerende parkeringsordning. Det er rimelig å anta at en endring vil føre til høyere avgifter fra førstetime enn det som gjelder i dag, samt kortere maksimalt tillatte p-tider. Konsekvensen blir at vi får en parkeringsordning med mer stress. Bilister blir usikre om deres parkeringsbillett er i ferd med å gå ut og om de rekker tilbake innen makstid. Reduserte makstider vil føre til en økning i antall ilagte kontrollsanksjoner.
- dårligere tilgjengelighet for alle besøkende. Høsten 2016 ble det innført maks. p-tid i Lillestrøm på 3 timer – tidligere var det 11 timer. Elbiler parkerte gratis og følgelig ble en del kjøretøy flyttet rett før makstiden utgikk for å omgå reglene. Andre tok en sjanse på å bli stående på samme plass utover makstiden og håpet på å unnsnippe kontroll. Dette førte til mindre sirkulasjon på plassene og dermed redusert tilgjengelighet for alle typer besøkende, herunder varelevering, forflytningshemmede, service-/næringskjøretøy m.fl. Plassene ble benyttet av arbeidsreisende i større grad enn i dag. Det er rimelig å anta at økt parkering ifm arbeidsreiser samtidig førte til økt trafikkmengde, noe som ikke er forenlig med målsettingen om nullvekst i biltrafikken.
- at vi må ha langt hyppigere kontroller for å unngå at reglene for maksimal parkeringstid brytes. I dag har vi i Skedsmo 11 timers avgiftstid og tilsvarende maks-tid. Lange parkeringer er svært lite omfattende som følge av progressive avgifter og full parkeringsavgift for elbiler. Parkeringsordningen er velfungerende og kontrolleres på stikkprøve-basis. Med halvpris for elbiler må vi øke kontrollvirksomheten betydelig, noe som vil føre en stor økning i antall «bøter.»
- konkurransevidning mellom kommunale - og private tilbydere av parkering. Kommunale plasser vil få en høyere andel nullutslippsbiler enn antall plasser ellers skulle tilsi. Hvis virkeområdet skulle

omfatte mer enn kun «ferdselsåre/skilt 552,» så vil også en del kommunale p-hus kunne gå med underskudd og vil i praksis fylles opp med elbiler (arbeidsreisende.) Det vil bli langt vanskeligere å finansiere - og bygge nye kommunale p-hus.

- at det blir langt vanskeligere å ta betalt for lading og parkering via app/sms/brikke fordi en gruppe skal betale full pris for parkering og lading (plugin hybrider), gratis parkering for ladbare hydrogenkjøretøy (ja, de finnes i Skedsmo kommune og har i dag gratis parkering) og evt. halvpris for elbiler. Alle gruppene må betale for lading, men vil altså ha variable parkeringsavgifter i «bunnen.» Dette medfører økte utviklingskostnader for betalingsløsninger for kommunene. Uten betaling for lading blir etterspørselen etter lading uendelig stor og tilgjengeligheten til ladeplasser dårligere.
- en marginal økning i elbilsalget i fremtiden. Halvpris for elbiler er neppe avgjørende for økt elbilsalg i tiden fremover. Derimot har nok reduserte bomavgifter en langt høyere virkning enn rabatterte parkering. I tillegg vil nye bilmodeller og økt rekkevidde bidra til en sterk økning i antall elbiler. Økningen vil få store konsekvenser for kommunale parkeringsordninger, samtidig som effekten av tiltaket er lite. Incentivet med halvpris bør derfor tidsbegrenses.

Konklusjonen blir derfor at hvis det skal innføres maksimum halvpris for nullutslippskjøretøy, så bør det begrenses til ferdssåre/skilt 552. Ordningen bør tidsbegrenses til for eksempel to år. Halvpris for elbiler har en rekke negative konsekvenser, spesielt i forhold til parkeringsregulering, og det er også kostbart for kommunene. Når incentivet med halvpris ikke lenger er så viktig - fordi det er helt andre årsaker til at folk kjøper elbil - så bør det også opphøre.

Vennlig hilsen

Jon Anders Kvist
Skedsmo parkering