



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: TBS	S.BEH: LL
- 8 AUG. 2006	
S.NR: 05/672-13	
ARKIVKODE: 660	AVSKREVET:

Deres ref.:  
05/672-LL

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):  
06/4805 ARE-PI-ES  
Arkivkode:  
008

Dato:  
03.08.2006

## Ny felles parkeringsregulering – En gjennomgang av offentlig og privat avgiftsparkering

### UTTAELSE TIL FRAMLAGT RAPPORT

Direktoratet for naturforvaltning (DN) har ikke oppfølgingsoppgaver knytta til de faglige gjennomganger som utredningsgruppa har foretatt. Vi ser behovet for å gjennomgå de forhold som er tatt opp. Ryddighet i rammebetingelser for privat og offentlig avgiftsparkering er viktig også for å ivareta miljøhensyn gjennom parkeringspolitikken. Men vi har, ut fra DNS oppfølgingsoppgaver, ikke merknader til det som tematisk er behandlet i rapporten.

Når DN har sett på det arbeidet gruppa har lagt fram, var det fordi vi hadde forventet at også andre temaer var gjennomgått når først ulike problemstillinger knytta til avgiftsparkering ble tatt opp. Vi vil nevne opp noen slike problemstillinger her.

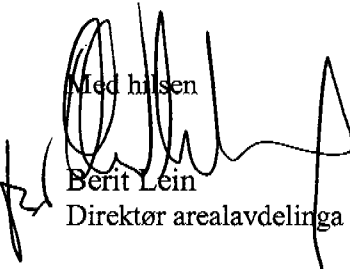
I forhold til mål om å oppnå miljøforbedringer i by- og tettstedsområder er det enighet om at parkeringspolitikken er helt sentral. Vi viser bl.a. til de rammer som er trukket opp i Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging, RPR ATP. Biltrafikk og parkerte biler utgjør et vesentlig bidrag til mange typer miljøproblemer. Parkeringsmulighetene utgjør en vesentlig faktor for omfanget av bilbruk i sentrumsområder, de miljøbelastninger dette gir og forholdet til andre og mer miljøvennlige transportformer. Samtidig som tilgang med bil må forutsettes å ivareta en del av den totale tilgjengelighet til service, butikker, kulturinstitusjoner osv.


En regulering av parkeringsmuligheter og -vilkår i sentrale by- og tettstedsområder, som gjennomføres i de fleste større by- og tettstedsområder, vil bidra til at miljøet her kan bli bedre og at en kan oppnå styrking av miljø- og energivennlige transportformer. Samtidig kan ofte regulering av parkeringsforhold og -vilkår i sentrumsområder ha den utilsiktede virkning at det bidrar til at handel, service og lokalisering av arbeidsplasser svekkes sentralt til fordel for lokaliseringer utenfor sentrum, en utvikling som ikke er ønskelig ut fra tilsvarende miljøpolitiske mål.

Av de virkemidler som kommunene bør kunne rå over, i tillegg til regulering av omfanget av parkeringsmuligheter sentralt, er muligheter for å kunne kompensere for den konkurransevidning parkeringsregulering i sentrale områder kan bidra til i favør av handel, service og arbeidsplasser som er lokalisert andre steder. Det kan f.eks. gjelde muligheter for å kunne stille krav om avgiftsparkering ved kjøpesentra, arbeidsplasser osv. for å unngå svekkelse av vitaliteten til sentrumsområdene og oppnå et mest mulig miljøvennlig arealbruks- og transportmønster totalt sett.

Dette er ment som eksempler på forhold som også bør tas opp når rammene for avgiftsparkering skal gjennomgå. Andre forhold kan være aktuelt å gå gjennom tilvarende. DN hadde sett det naturlig at slike forhold ble tatt opp som ledd i gruppas arbeid. Vi vil anbefale at dette skjer knytta til gjennomgangen av arbeidet som denne gruppa har lagt fram i sin rapport. DN antar at behovet for utforming av virkemidler som vi har nevnt eksempler på over, kan bli avgjørende også for vurderinga av noen av de forslag gruppa har lagt fram.

Dersom en slik gjennomgang ikke skjer samordnet med vurderinga av gruppas anbefalinger, vil vi peke på at det uansett foreligger et behov for å utrede og gi kommunene virkemidler som kan gjøre dem bedre i stand til å utøve en helhetlig transportpolitikk der arealpolitikk og miljøhensyn ivaretas.

Med hilsen  
  
Berit Lein  
Direktør arealavdelinga

  
Anders P. Iversen

Kopi: Vegdirektoratet  
Miljøverndepartementet  
Statens forurensningstilsyn  
Riksantikvaren