

**DRAMMEN
KOMMUNE**

Dkg Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Vår referanse
09/9417/3/METSPA

Arkivkode
Q50

Deres referanse

Dato
15.10.2009

**HØRINGSUTTALELSE VEDRØRENDE FORSLAG OM TILRETTELEGGING AV
PARKERING FOR MINDRE ELEKTRISKE OG HYDROGENDREVNE MOTORVOGNER**

Viser til høringsbrev av 7.7.09.

Drammen kommune ved Drammen Parkering KF har følgende kommentarer til høringsbrevet.

1. GRATIS PARKERING FOR ELEKTRISKE OG HYDROGENDREVNE MOTORVOGNER

En foreslått utvidelse med gratis parkering for elbiler til gratis parkering av alle elmotorvogner og hydrogendrevne motorvogner på offentlige avgiftsbelagt p-plasser vil medføre en betydelig økonomisk og administrativ uheldig konsekvens for kommunene/offentlige aktører. Vi er således ikke enige med Samferdselsdepartementets syn på dette.

En tilrettelegging for at alle elektriske og hydrogendrevne motorvogner skal ha avgiftsfritak på offentlige regulerte avgiftsparkeringsplasser vil kunne ha konsekvenser for oppfølging av kommuners parkeringspolitikk/parkeringsstrategi og ha betydelige økonomiske konsekvenser. Dersom markedet av hydrogendrevne motorvogner og eldrevne motorvogner "tar av", vil det medføre færre tilgjengelige p-plasser for andre brukere og betydelig lavere inntekter for offentlige aktører dersom disse skal kunne parkere gratis. Det er trafikkregulerende viktig at de p-plassene som tilrettelegges for korttidsbesøkende og kunder til sentrum blir mest mulig effektivt benyttet slik at man unngår unødig letkjøring som er lite miljøvennlig.

Gratis parkering for flere brukergrupper vil medføre at offentlige avgiftsbelagte p-plasser blir fylt opp over lengre tid av "gratisparkerende". Dagens parkeringspolitikk/-strategi for Drammen ønsker å tilrettelegge for handlende og besøkende til sentrum med en trafikkregulering som sikrer utskifting/sirkulasjon på p-plassene gjennom regulering av parkeringsavgiften med progressive satser. Gratis parkerende vil ikke forholde seg til dette sentrale trafikkregulerende virkemiddelet. Gratis parkerende vil kun måtte forholde seg til en evt tidsbegrensning på stedet. En strammere tidsbegrensning vil gjøre parkeringstilbudet mindre fleksibelt for andre brukergrupper.

Drammen Parkering KF

Engene 1, 3008 Drammen

www.drammen.kommune.no
Org. nr. 990 482 624

Et eksempel: Tidligere hadde Drammen en maks p-tid på 2 timer, mens vi i dag har en maks p-tid på 5 timer kombinert med progressive satser. Dette tiltaket har ved undersøkelser vist seg å fungere etter intensjonen og vi har mottatt positive tilbakemeldinger på lettere tilgjengelighet til p-plasser samtidig som det er tilrettelagt for at det er mulig å parkere på kommunale p-plasser når man for eksempel skal på et møte som varer i 2-3 timer.

Dersom de fleste, og naturlig nok de mest attraktive, p-plassene fylles opp av gratisparkerende – elmotorvogner, hydrogenmotorvogner og brukere med parkeringstillatelse for forflytningshemmede – vil disse gruppene kunne parkere utover lengste tillatte parkeringstid (forflytningshemmede) eller kunne benytte seg av hele den tillatte parkeringstiden. Dette vil lettere tilrettelegge for uønsket arbeidsplassparkering på sentrumsnære p-plasser. Det vil da bli vanskelig å kunne gjennomføre en parkeringspolitikk/parkeringsstrategi hvor tilgjengelige p-plasser reguleres ved hjelp av trafikkregulerende parkeringsavgift som har vist seg å fungere i praksis.

Dette har også en betydelig økonomiske konsekvens for kommunene, da betalende besøkende ikke vil finne tilgjengelige offentlige p-plasser og dermed for eksempel parkerer på private p-plasser isteden. Inntektene vil da gå over til private grunneiere og p-selskaper, mens kommunens parkeringsinntekter vil reduseres betydelig som igjen har direkte sammenheng med det tjenestetilbudet kommunene kan tilby sine innbyggere.

Drammen Parkering mener at kommuner/offentlige isteden bør oppfordres til å tilrettelegge for parkering for elmotorvogner etc med ladepunkter (feks utvide støtteordningen for dette) og oppfordres til å etablere egne p-plasser for korte motorvogner der det er mulighet for det. Vi er av den oppfatning at det bør sees på andre virkemidler/ordninger som gjør det attraktivt å reise miljøvennlig og benytte miljøvennlige motorvogner enn gratis parkering på offentlige p-plasser.

2. FIREHJULEDE MOTORVOGNER SKAL IKKE KUNNE PARKERE PÅ P-PASSER RESERVET FOR TOHJULEDE MOTORSYKLER OG MOPEDER

Vi er enige i den foreslåtte endringen av skilteforskriften.

3. MULIGHET FOR TVERRPARKERING

Vi er skeptiske til og uenige i forslaget om at tverrparkering som ”hovedregel” skal tillates. Byutviklingen de senere årene går i retning av smalere gater, redusert hastighet og mindre overflateparkering/færre kantsteinsparkeringsplasser. Denne utviklingen medfører at kommunene mister tilgjengelige p-plasser. Det vil være begrenset mulighet for tverrparkering uten at gatens trafikkmønster og utforming vil måtte endres. Bredere p-plasser vil kunne medføre at det kun er mulig å parkere på den ene siden av gaten og dermed færre p-plasser for alle brukergrupper.

Den beste løsningen er etter vårt syn at det etableres egne små p-plasser for korte motorvogner av alle typer. Eventuelt kan de korte p-plassene igjen differensiere mellom mc og bil ifbm skiltingen av disse p-plassene.

Utgangspunkt og hovedregel bør etter vår mening være at det **ikke** tillates å parkere på tvers. Der det unntaksvis kan være trafiksikkerhetsmessig forsvarlig å parkere på tvers bør dette skiltes med eget underskilt evt i kombinasjon med at parkeringsplassene gjøres 3 meter brede.

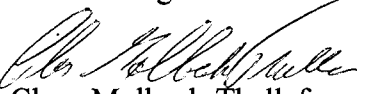
Når det gjelder spørsmålet rundt "overheng" av biler utover oppmerkede felt, er vi sterkt imot forslaget. Dette vil medføre problematiske grensedragninger, "millimeter-diskusjoner", og en regel som vil bli problematisk å forholde seg til både for bilfører og kontrollerende myndigheter i praksis. Det vil bli vanskelig å måle konkret antall cm - hvor skal det måles det fra, hvordan skal det måles, hvilket "slingringsmonn" skal godtas etc. Det vil kreve betydelig økt administrasjon ifht prosedyrer for parkeringskontroll, sikre målingsprosedyrer, dokumentasjon/bevis og påfølgende økning av antall klagesaker på ilagte gebyrer etc. Overheng inn over fortau er også uheldig for myke trafikanter som svaksynte og særlig blinde som orienterer seg vha gatens kantstein. I tillegg vil det ofte være problematisk å se oppmerkingen om vinteren pga is og snø. Tverrparkerte biler kan også komme til å parkere for langt ut i veibanen når gatene blir smalere om vinteren pga snø og usynlig oppmerking.

Når det gjelder bruk av generalklausulen i vegtrl § 3 vil vi påpeke at dette er en skjønnsmessig bestemmelse, og at en parkering for eksempel til hinder for fremkommeligheten i tillegg vil kunne medføre behov for borttauing som sanksjon da gebyrileggelse ikke vil kunne avhjelpe den trafikkfarlige situasjonen.

4. UTVIDET UNNTAK FOR HJELMPÅBUD DER BILBELTE ER MONTER

Vi har ingen kommentarer til forslaget.

Med vennlig hilsen


Claus Mølbach-Thellefsen
Daglig leder


Mette Spangberg
Fagleder