

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Att: Espen Rindedal

Vår ref: Raeder - 280289/5358

Deres ref: 09/783-ESR

Oslo, 20. oktober 2009

Saksansvarlig advokat: Arve Lønnum

AD HØRING OM ENDRINGER I 3 FORSKRIFTER, PARKERING, SKILTING MV

FELLES UTTALELSE FRA MOTORSYKKELIMPORTØRENE FORENING OG ATV-IMPORTØRENE FORENING

På vegne av de ovennevnte foreninger avgis felles høringsuttalelse, noen dager etter ordinær frist, iht fristutsettelse.

Generelt

Foreningene har forståelse for at det er et politisk ønske å legge til rette for bedre og gunstige parkeringsmuligheter for miljøvennlige kjøretøyer. Vi kan imidlertid ikke se noen logisk begrunnelse for at verken motorsykler, mopeder eller 3- og 4-hjulsdrevne motorsykler skal ha dårligere eller mindre gunstige parkeringsmuligheter enn elektrisk drevne biler og hydrogenbiler.

Det dreier seg uansett om miljøvennlige kjøretøyer som ofte tar liten plass i byrommet. Aller minst plass tar mopeder og motorsykler, men det finnes en rekke 3- og 4-hjulsdrevne motorsykler og mopeder som ikke krever mer areal til parkering enn vanlige motorsykler og mopeder. Dette skyldes at motorsykler med 3 og 4 hjul ofte er kortere enn sine 2-hjulede kolleger. Tross litt større bredde beslaglegger de altså ikke større areal.

Felles for motorsykler og mopeder uansett hvor mange hjul de har, er at de har lengder på fra 120 – 250 cm (mot el- og hydrogenbilenes stort sett betydelig større lengder og bredder. Motorsykler og mopeder, på 2, 3 eller 4 hjul er derfor mindre arealkrevende og adskillig mer fleksible mht plassering i parkeringsfelt. Dette gjelder så langt de har de knappe ytre mål som beskrevet av oss. Større kjøretøy, som f.eks mopedbilder, bør ikke kunne stå på slike felt.

Når det gjelder bruken av veiarealet, herunder under kjøring og parkering, er det lagt opp til et gjennomgående likebehandlende regime for el-biler, motorsykler, mopeder og frem til nå 3- og 4-hjulede motorsykler. Det er ulogisk og upraktisk at det skal etableres flere spesialregler som forskjellsbehandler disse kjøretøygruppene mht fysisk parkering og indirekte økonomisk belastning.

Adgangen til knapphetsgodet mc-parkering

Selv om det sies i høringsuttalelsen at 3 og 4 hjuls motorsykler kan få egne p-plasser, vil det i praksis ikke skje en oppfølging ut fra slike nyanser. Hovedstaden har brukt mange år på å avsett så lite som 93 mc-parkeringsplasser i sentrale deler av byen, og kun 14 utenfor (på Huk bade plass)

Fra <http://www.trafikketaten.oslo.kommune.no/parkering/mc/> hitsettes:

”Parkering på avgiftsplass

Der det finnes oppmerkede felt, må kjøretøyet plasseres innenfor dette. Et tips for førere av tohjuls kjøretøy kan være å benytte kredittkort eller mobiltelefonparkering. Du finner mer informasjon om mobiltelefonparkering hos [EasyPark](#) og [Mpay](#)

Gratis MC-plasser

Oslo kommune har opparbeidet steder der motorsykler og mopeder kan parkere gratis.

Oslo vest

Strømborgveien (Huk parkeringsplass), 14 plasser

Oslo sentrum

Cort Adlers gate (Munkedamsveien - Stranden)	10 plasser
Dronningens gate (Karl Johans gate - Prinsens gate)	6 plasser
Fr. Nansens plass (Otto Sverderupsgate - Kjeld Stubsgate) MIDLERTIDIG SOMMER / VINTER REGULERT	7 plasser
Hieronimus Heyerdalsgate (Otto Sverderupsgate - Rådhusgata)	3 plasser
Karl Johans gate (Rosenkrantz g. - Universitetsgaten)	25 plasser
Kongensgate (Rådhusgata - Bankplassen)	3 plasser
Møllergata. (Skråninga - Linaaes gate)	10 plasser
Nedre Slottsgate (Rådhusgata -Tollbugata)	5 plasser
Olav V´s gate (Klingenberget - Haakon VII´gate)	11 plasser
Revierstredet (Kongensgate - Nedre Slottsgate)	6 plasser
St. Olavs gate, (Peder Claussøns gate - Ullevålsveien)	4 plasser
Tollbugata (Øvre Vollgate - Nedre Vollgate)	3 plasser”

Dette gir 93 plasser i sentrale bystørk der arealknappheten er størst, og hvor behovet for at individuell transport krever så lite areal som mulig, er størst. I forhold til bestanden i Oslo og Akershus alene gir dette 0.00171 mc/mopedplass per kjøretøy, som garantert er dårligere enn for enhver annen kjøretøygruppe.

Til tross for at et enstemmig bystyre tidelig i 2006 ifm byrådets parkeringsmelding av 2005 ba om at arbeidet med å sette av flere mc- plasser ble forsert, er det kun satt av ca 40 nye plasser på denne tiden.

Foreningene innser at det er et meget begrenset antall MC-parkeringsplasser som skal deles på mange kjøretøyer. Parkeringsdekningen er mikroskopisk i forhold til bestanden. Det er derfor viktig å unngå at større kjøretøyer parkerer på disse plassene. Det er også viktig at departementet tar en langt mer aktiv tilretteleggingsrolle for å utvide tilbudet og få skitmyndighetene til å faktisk prioritere lett og lite arealkrevende urban transport.

Et bedre alternativ enn å finfordele knapphetsgodet etter antall hjul, hadde vært å begrense parkeringsmuligheten knyttet arealforbruk, f.eks med største bredde opp til 1,25 m. Ved å sjekke tekniske produktdata på hjemmesidene til noen av våre medlemmer kan vi oppsummere at en vanlig motorsykkle har lengde på opp til 2,5 m og en bredde på ca 75 – 80 cm. En vanlig 3- eller 4-hjuls motorsykkle av type ATV har bredde på fra 80 – 125 cm for de største, men flertallet ligger under bredder på 120 cm. Gjennomsnittlig lengde er litt kortere enn motorsykler, de fleste under 2 m. Disse kjøretøytypene tar således betydelig mindre plass enn el- og hydrogenbiler, jfr. dimensjonene som er oppgitt av departementet i høringsbrevet med lengder på fra 244 cm til 349 cm.

Betenkelighetene ved å tillate 3- og 4-hjulede motorsykler av typen ATV å stå på MC-parkering er således betydelig mindre enn for de større kjøretøyer.

Fremfor å komplisere dette arbeidet med å etablere flere typer plasser, burde man etablere flere plasser. Som vi skal redegjør for nedenfor, er det ikke store arealmessige forskjeller mellom motorsykkeltypene ut fra antall hjul. Det er heller ikke store forskjeller i forbruk ut fra enne typologi. I alle tilfeller tar disse kjøretøyene lite plass på veien, i byrommet og på parkeringsplassene, og de forbruker lite energi (mellom 0,25 og 0,6 l/mil i bykjøring, synkende tendens). Å finfordele et knapphetsgode, fremfor å øke det, har ingen parkeringspolitisk betydning.

Når det gjelder hvorvidt 4-hjulede motorvogner skal kunne parkere på parkeringsplasser reservert for 2-hjulede motorsykler og mopeder, ønsker ATV-Importørenes Forening og Motorsykkelimportørenes Forening at adgangen til å parkere 3- og 4-hjulede motorsykler på plasser for MC-parkering skal opprettholdes.

Det bør imidlertid ikke tillates de betydelig mer plasskrevende el- og hydrogenbilene på MC-plasser så lenge dette er et knapphetsgode der MC-plassene er grovet underrepresentert i forhold til bestand. Oslo tjener som innfarssentrum for et oppland som per 31.12.2008 hadde 54.213 motorsykler og mopeder (hvorav drøyt halvparten mc). Regner man med de sentrale Østlandsfylkene, er tallet 121.968. Antallet el-biler er en brøkdel av noen av disse tallene. Når el-bilene i gjennomsnitt tar opp langt større plass, forsterkes misforholdet når disse står på mc-plassene. I motsetning til mc og moped kan el-bilene i tillegg stå gratis på det store antall øvrige p-plasser.

At el-biler kan stå på slike plasser i tiden 1. november til 1. april, kan det dog ikke være noe i veien for, for å utnytte plassen best mulig. Oss bekjent har brukerorganisasjonene et avtaleverk som skal oppfordre til at el-bilene bruker MC-plassene kun i vintermånedene.

Parkering på tvers

Det er umulig å forstå hvorfor kun el- og hydrogenbiler skal kunne parkere på tvers dersom parkeringen ellers går på langs, hvis motorsykler og mopeder med 2 til 4 hjul ikke skal kunne gjøre det. De sistnevnte kjøretøyene er jo adskillig mindre (se data om lengder og bredde ovenfor, som også kan sjekkes på hjemmesidene til aktuelle importører). I særdeleshet må betenkelighetene ved å tillate 2-hjulede motorsykler og motorsykler av typen ATV å stå på tvers eller flere i ett bilfelt, være adskillig mindre enn det å tillate i praksis opp mot dobbelt så lange el-biler å stå på tvers.

Når det gjelder til tversparkering, vil det i praksis være størst behov for den i tettest befolkede områder der arealknappheten er stor. Foreningene går ut fra at det er ansett som et særlig sikkerhetsmessig problem at kjøretøyene ikke er utstyrt med reflekser på sidene og derfor kan være vanskelig å oppdage av andre trafikkanter i mørket. Et fellestrekk for slike områder (gater og plasser) er at de i hovedsak er opplyst, særlig i bysentrene. Dersom adgangen til tversparkering etter mørkets frembrudd er begrenset til gater der parkering faktisk kan skje uten å hindre trafikken, og det er alminnelig gatebelysning på stedet, antar vi at de sikkerhetsmessige betenkelighetene er adskillig mindre enn ved tversparkering langs mørke landeveier.

Antagelig bør det settes en begrensning på største lengde på 2,50 meter, evt at parkering på skrå eller på tvers ikke går ut over en bredde i forhold til veien på særlig mer enn 2 meter som er oppgitt vanlig bredde på offentlig oppmerkede parkeringsfelter. Det er også mulig å knytte denne parkeringsmuligheten til at fartsgrensen på stedet er 50 km/t eller lavere.

Parkering i ett felt – antall kjøretøy

Det er foreslått å tillate bare el- og hydrogenbiler kan dele en bilparkeringsplass. Det er uforståelig ut fra at det kan stå opptil 5-6 mopeder motorsykler (av alle slag) på en slik plass, flere enn for el-bilenes del. Som begrunnelse har departementet uttalt at det ikke gir håndhevingsproblemer.

Håndhevingen av betaling for moped/mc er dog helt uberørt av hvor mange av dem som deler ett felt. I praksis kan disse kun betale via sms, og det sjekkes via regnummeret, se sitat foran fra Trafikksjefens hjemmesider. En annen sak er at det er helt urimelig at disse skal betale, endog full pris, men det er vel en annen sak enn det høringen dreier seg om nå.

Oppsummering

Det er helt umulig å se en logisk begrunnelse for at motorsykler og mopeder med 2 til 4 hjul med små ytre mål som angitt ovenfor, skal diskrimineres i forhold til el- og hydrogenbiler mht adgangen til offentlige parkeringsplasser- og muligheter. De utvidede rettigheter som gis til elbiler mht parkering på tvers, på skrå og flere i ette felt, må også gjelde motorsykler og mopeder.

Det er ikke grunn til å inndelegge moped- og motorsykelgruppene i flere rettighetsklasser. Det avgjørende er å legge til rette for flere plasser for el-biler og mc, og la disse kjøretøygruppene beholde de etablerte plasser, idet underdekningen er enorm i forhold til bestand.

Flere gruppeinndelinger i regelverket gjør tilretteleggingen og håndhevingen vanskeligere. Hvis det gjøres, må det knyttes til ytre mål. Trafikksikkerhetsrisikoen ved tversparkering kan utover øvre ytre mål, evt søkes redusert ved kun å tillate den i belyste gater, med lav fartsgrense.

Det skjøttes likevel farlig å la kjøretøy med lengde på opp mot 3 meter og derover stå på tvers av oppmerking på i forhold til et normalt gateløp.

Med vennlig hilsen
Advokatfirma Ræder DA

Arve Lønnum
Advokat