

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLOMOTTATT
30 SEP 2009

OSLO, 29. september 2009

Høring – tilrettelegging av parkering for elektriske og hydrogendrevne motorvogner

Vi viser til Deres brev av 7. juli 2007 (ref.: 09/783-ESR) hvor vi anmodes om å komme med en uttalelse.

Gratis parkering for elektriske og hydrogendrevne motorvogner

Forslaget er kun en mindre utvidelse av dagens ordning og har således relativt små konsekvenser isolert sett. Rent håndhevingsmessig vil det heller ikke by på problemer med en slik utvidelse.

Vi finner imidlertid grunn til i denne omgang å påpeke at en betydelig økning av kjøretøyparken, som gratisparkering har som siktemål, vil kunne føre til betydelig inntektsbortfall for kommunene. Etter Regjeringens mål for elektrifisering av vegtransporten, skal andelen miljøkjøretøy øke raskt i Norge.

Vi ber derfor om at de økonomiske konsekvenser dette kan ha for kommunene blir utredet nærmere. Vi kan ikke se at dette ble gjort i forbindelse med endringen i 1999. Dette kan således være et brudd på forvaltningslovens utredningsplikt.

Vi vil også peke på at offentlige avgiftsreguleringer har som formål å regulere trafikken og særlig skape tilgjengelighet for handelsvirksomhet og spesielle samfunnsfunksjoner. Det areal som skal disponeres til prioriterte formål er begrenset i byer og tettsteder. Det er etter vårt syn grunn til å anta at gratis parkering vil føre til økt arbeidsreisparkering. Dette vil derfor kunne føre til betydelig økt press på de regulerte plasser som er ment til annet formål enn arbeidsreiser.

I økende grad brukes avgift som regulering uten spesielle makstidsrestriksjoner, men hvor avgiften gjøres progressiv. I økende grad benyttes etterskuddsvis betaling og betaling for faktisk medgått tid, noe som innebærer mindre grad av feilparkering som følge av at tiden løper ut. Forslaget vil trolig innebære at man vil måtte gå tilbake til flate parkeringsavgifter og makstid, noe som anses betydelig mindre kundevennlig og som vil måtte innebære sanksjonering for feilparkering i langt større omfang.

Det er også grunn til å peke på at denne type økonomiske subsidiering av arbeidsreiser, er betydelig. I de større byene er markedspris for langtidsparkering på regulerte parkeringsplasser om lag kr 3 000 pr måned. Som påpekt over kan slik subsidiering føre til økt personbiltrafikk og ha store transportmessige konsekvenser utover de negative økonomiske konsekvenser for kommunene.

Parkering for motorsykkel

Vi er enig i at skiltforskriften endres på dette punkt som foreslått.

De aktuelle plasser er i all hovedsak etablert for det formål at tohjuls motorsykler skal benytte plassene. Norparks medlemmer har lenge forstått forskriften på dette punkt slik den skal presiseres. De fleste medlemmer har likevel unnlatt å håndheve i tråd med dette etter anbefaling fra oss i påvente av den foreslått presisering.

Tverrparkering for mindre kjøretøy

Vi er ikke enig i forslaget fra departementet.

Spesielt vil vi peke på at det bør være et viktig mål å ha like regler på dette punkt i Norden. Videre peker departementet selv på ulempene med å endre reglene, noe vi er enig i. Spesielt er vi av den oppfatning at fremkommeligheten og tilgjengeligheten kan reduseres ganske betydelig i byer og tettsteder, da det åpenbart vil medføre at bredden på parkeringsplasser på sikt må økes.

Vi kan ikke se at departementets argumenter for å tillate tverrparkering på noen som helst måte er holdbare. At det skal gi bedre muligheter for bruk av elektriske biler at man kan parkere på tvers enn på langs, kan vanskelig forstås. De plasser som i dag er "uregulerte" som følge av at man tidligere ikke har hatt en slik problemstilling, har ført til enkelte helt unødige prosesser, og vil på sikt stort sett bli borte som følge av reguleringsmessige og trafiksikkerhetsmessige årsaker.

Det nevnes i høringsbrevet at det med underskilt skal kunne angis at plasser kan reserveres elektriske motorvogner. Vi anbefaler at det inntas et nytt underskilt i skiltforskriften for slike tilfeller.

Om eventuelt flere kan parkere på tvers i samme parkeringsfelt har vi ingen kommentarer til.

Derimot er vi svært skeptiske til den millimeterrettferdighet det vil måtte legges opp til som følge av at det skal angis et visst antall lovlige centimeter det skal være lovlig å ha på hver side av feltet. Med de avstander det her dreier seg om (under 50 cm) må betjentene foreta nøyaktig mål for å kunne bevise feilparkeringen. Dette vil virke unødige provoserende overfor trafikantene og frarådes på det sterkeste. Dette problemet eksisterer allerede i dag og har ved flere anledninger blitt behandlet i domstolene. I slike tilfeller må det bero på et skjønns om overtredelsen er av en slik karakter at det er grunn til å reagere. Her vil overhenges lengde i forhold til fortauets bredde, gatens bredde, fotgjengeres tilgjengelighet og andre trafikale forhold være avgjørende for vurderingene.

Når det gjelder spørsmålene om hjulene skal være innenfor oppmerket felt er videre uklart. Gjeldende praksis er at hjul som ikke er fysisk er utenfor oppmerket felt, anses å være innenfor. Ved tverrparkering vil det derfor kunne hevdes at halve hjulets diameter må være utenfor før man beregner et overheng. Dette kan få betydning for antall centimeter som må angis. I så fall kan det være snakk om nær 50 centimeter.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Som påpekt over vil vi hevde at de økonomiske konsekvenser ved gratisparkering aldri har blitt utredet. Det er på denne bakgrunn riktig som departementet påpeker ikke store konsekvenser ved forslag til endringer.

Det er med stor undring en leser at departementet som argument for at det ikke har store konsekvenser er at det er et begrenset antall motorvogner som berøres. Dette kan ikke være overensstemmende med

Regjeringens egne klimamålsetting. Inntektsbortfallet for kommunene kan bli betydelig. Vi er derfor av den oppfatning at dette må utredes nærmere.

Med vennlig hilsen
Norpark - Norges Parkeringsforening



Egil Østvik
Daglig leder