



Sven Andreas Marti
Thor Olsensgate 4 b
0177 OSLO

Dato: 19. juni 2009

Deres ref:
Brev april/mai 09

Vår ref (saksnr):
200906127-6

Saksbeh:
pakj

Arkivkode:
617.9

VEDRØRENDE DERES HENVENDELSER AV APRIL OG MAI 2009

Vi viser til tidligere korrespondanse, særlig til brev av 8. april og 18.mai.

Deres henvendelser skjer i forlengelsen av den konkrete saken fra Thor Olsens gate. Saken er altså er behandlet og ”prøvet” for flere rettsinstanser, og totalt sett må saken med ”tilhørende spørsmål” sies å ha lagt beslag på betydelige ressurser. Trafikketaten har som kjent mange arbeidsoppgaver, og årsaken til at det kan gå noe tid å svare, er at Deres henvendelse per i dag ikke er prioritert.

Trafikketaten understreker at man forsøker å besvare Deres henvendelser så godt det lar seg gjøre. I denne sammenheng må det presiseres, at det kan tenkes å være mange nyanser under de ulike situasjonene som er skissert i Deres brev. En naturlig konsekvens av dette, er at det ikke er mulig å gi absolutte, ei heller presise fasitsvar.

I det følgende vil vi utdype svarene i vårt tidligere brev til Deres eksempler nr. 1, 3 og 4.

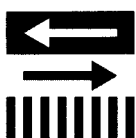
Eksempel 1 – Ullevålsveien nr. 31-33

På bakgrunn av Deres brev av 18.05.09 med den nye presiseringen, legger vi til grunn at De altså skisserer en annen faktisk situasjon, enn slik Ullevålsveien 31-33 fremstår i dag og har vært regulert siden mai 2008, jf. tidligere tilsendt forskrift.

Det er altså følgende faktiske forutsetninger som gjelder:

**Strekning X er skiltet og oppmerket med skilt nr. 552 ”parkering mot avgift.”
Oppmerkede plasser er etterfulgt av areal/strekning uten oppmerking og uten at det forekommer ny skiltregulering.**

Spørsmålet er hvordan plassene etter de oppmerkede plassene kan utnyttes. Er det slik at disse plassene kan benyttes til parkering?



Normalt vil en strekning regulert med parkering mot avgift i sin helhet være oppmerket. Når det er sagt, så kan den situasjonen du nevner tenkes å forekomme, for eksempel kan dette være en midlertidig løsning i forbindelse med omreguleringer.

Trafikketaten gjentar at bilfører må forholde seg til skiltingen på stedet. Skiltet gjelder etter sitt innhold uavhengig av hvordan det er merket opp i gategrunnen. Som redegjort for helt siden starten av disse problemstillingene, gjentar og fastholder Trafikketaten at oppmerking kun er ment som et supplement til skilting.

En konsekvens av det som er nevnt over, er at det ikke blir etablert det som kan karakteriseres som såkalte "friplasser." Bilfører som parkerer på strekningen, på gategrunn som ikke er merket opp, vil altså måtte betale avgift.

Eksempel 3 – Frederik Stangs gate

Ideelt sett skulle helst alt areal/gategrunnen blitt utnyttet optimalt, bl.a. med den følge at siste oppmerkede plass på slik strekning sluttet nøyaktig der hvor det er 5 meter igjen før veikryss. Under slike optimale forutsetninger hadde det ikke vært noe "overskytende areal" igjen. Men som du er inne på i ditt brev, er det dessverre ikke slik nøyaktighet på alle plasser. Dette innebærer altså at det på ulike steder i Oslo kan tenkes å være "overskytende areal." Slikt areal vil kunne variere, alt fra noen få centimeter til over 1 meter og enda mer.

Når det gjelder det konkrete stedet i Frederik Stangs gate, antas at det er noe over 1 meter igjen med det som kan kalles "overskytende areal." Trafikketaten har befart stedet, uten at man så hensiktmessigheten av å måle opp med målehjul, så det tas forbehold for riktigheten av dette anslaget. Uansett spiller det ingen rolle for resultatet/svaret om avstanden er 1 meter eller 1,5 meter.

Trafikketaten kan til en viss grad se at en trafikant kan være i tvil om hvordan restarealet kan utnyttes. Sagt på en annen måte er det helt ikke urimelig, når en trafikant stiller spørsmål ved om det er mulighet, herunder lovlig å parkere på stedet.

Trafikketaten presiserer at det i høyden vil være plass til å parkere for en MC/moped i Frederik Stangs gt. Det er åpenbart ikke tilstrekkelig plass for en vanlig bil, og det antas også at en el-bil vil være for stor. Slik parkering vil altså være ulovlig, jf. stanseforbudet for nære veikryss.

Parkering på det konkrete stedet forutsetter at vedkommende trafikant har dispensasjon, dvs. innehar parkeringskort for forflytningshemmede. Trafikketaten understreker at problemstillingen i det konkrete tilfellet, og på andre steder med samme regulering og forhold, er svært lite praktisk, da man ikke er kjent med at fører av MC/moped innehar parkeringskort for forflytningshemmede.

Eksempel 4 – Skråparkering i Zetlitz gate

Innledningsvis presiseres at oppmerkingen på stedet er gammel og slitt og kan medføre noe tvil om hvordan det skal parkeres på stedet. Oppmerkingen bør males opp på nytt, dersom det er meningen at man skal ivareta ensartet skråparkering på stedet. Dette er meddelt til rette ansvarlige.

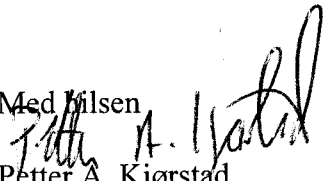
Slik oppmerkingen fremstår i dag, vil parkeringen variere, i den forstand at det vil forekomme både skråparkering og "vanlig oppstilling" av kjøretøy. Dette bemerkes fordi oppstillingen påvirker svaret på Deres spørsmål. Poenget og nyansen her, er at det vil ha betydning for svaret om kjøretøyet som er parkert på første plass etter skiltet, står skråparkert eller er oppstilt på vanlig måte.

Dersom første kjøretøy etter skiltet står parkert på vanlig måte, vil det ikke være plass igjen til parkering av noe kjøretøy på stedet. Overskytende areal som blir igjen antas å være for lite og slik parkering vil være ulovlig.

Forutsatt at første bil på denne strekningen skråparkerer, slik det tidligere en gang har vært lagt opp til, vil det derimot være igjen et "restareal" som ligger til høyre for første bil og innefor skiltets rekkevidde. Det kan derfor tenkes å være plass til en MC/moped innenfor skiltet. Denne vurderingen vil nødvendigvis måtte skje helt konkret.

I sistnevnte sammenheng må det også bemerkes at et kjøretøy som står på restareal, kan tenkes å stå i strid med vegtrafikkloven § 3, uten at vi finner grunn til å gå nærmere inn på dette.

Med hilsen



Petter A. Kjørstad
spesialkonsulent