

**Arkivsak-dok.** 14/03933-2  
**Saksbehandler** Trond Fjelldal

**Saksgang**  
Komité for samfunnsutvikling 2011 - 2015

**Møtedato**  
02.09.2014

**Sak nr.**

## **Høring - Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering - høringsuttalelse fra Sarpsborg kommune**

Saken er fremmet etter prinsippet om fullført saksbehandling.  
Følgende har vært medsaksbehandlere: Emilie Cosson-Eide - enhet plan og samfunnsutvikling, Arild Oskar Karlsen - enhet kommunalteknikk

### **Vedlegg:**

1. Høringsbrev fra Samferdselsdepartementet «Høring. Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering», datert 30.5.2014

### **Sammendrag:**

Samferdselsdepartementet har sendt ut forslag til ny felles parkeringsregulering på høring. Høringsfrist er 1. september. Rådmannen støtter forålet med ny «forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)». Innspill til enkelte bestemmelser i utkast til ny parkeringsforskrift fremkommer av rådmannens vurdering.

### **Utredning:**

#### Innledning og bakgrunn

Samferdselsdepartementet nedsatte i 2005 en arbeidsgruppe som skulle gjennomgå reglene for offentlig og privat parkeringsvirksomhet. Rapport «Ny felles parkeringsregulering?» ble fremlagt av arbeidsgruppen i 2006. Det ble her foreslått felles regler for offentlig og privat parkeringsvirksomhet. Overordnede hensyn bak forslagene var økte brukerrettigheter, like konkurransevilkår mellom offentlige og private tilbydere og ryddighet i kommunens ulike roller innen parkering.

Høsten 2009 ble det nedsatt en ny arbeidsgruppe som skulle bidra til å utrede hvordan et nytt felles parkeringsregelverk i praksis kunne se ut, hovedsakelig med utgangspunkt i de forslagene som ble fremmet i rapporten fra 2006.

Samferdselsdepartementet legger nå fram forslag til nytt felles regelverk, som bygger på det tidligere arbeidet.

Regelverket foreslås hovedsakelig gjennomført i ny felles forskrift for parkeringsvirksomhet (parkeringsforskriften) med forankring i ny § 8 i vegtrafikkloven.

Det foreslås endringer i vegtrafikkloven på følgende områder:

- Virkeområdet, som vil være vilkårsparkering på veg åpen for allmenn ferdsel, håndheving på veg som ikke er åpen for allmenn ferdsel samt parkeringsrestriksjoner utenfor veg

- Krav til virksomheter
- Krav til personell
- Meldeplikt og tilsyn
- Skilting
- Betaling
- Sanksjonering
- Klage
- Særlig om tilrettelegging for forflytningshemmede med parkeringstillatelse
- Særlig om kommunens rolle, inkludert avgrensning av et kommunalt «enerettsområde», der kommunen har et særskilt ansvar
- Adgang til privat trafikkregulering

Høringsfrist er satt til 1. september 2014.

### Rådmannens vurdering

Parkering er en stor utfordring i dagens samfunn, spesielt i byene. Ulikt regelverk og rammebetingelser for kommunale og private aktører forsterker utfordringen. Det er behov for å rydde opp i dagens ulike parkeringsregelverk og praksis. Det foreliggende høringsforslaget til nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering inneholder 3 overordnede hensyn. Dette er økt fokus på brukerne, like konkurransevilkår mellom offentlige og private tilbydere og ryddighet i kommunens ulike roller innen parkering.

Av hovedpunkter i høringsforslaget som har betydning for Sarpsborg kan nevnes videreføring av betalingsfritak for forflytningshemmede og for el- og hydrogendrevne biler på kommunale parkeringsplasser, krav til universelt utformede parkeringsautomater og til betalingsløsninger som ikke forutsetter bruk av automat. Videre legges det i høringsforslaget opp til at kommunen skal uttale seg om behovet for parkeringsplasser reservert forflytningshemmede på parkeringsplasser med privat operatør.

Rådmannen mener Sarpsborg kommune bør uttale seg negativt til videreføring av betalingsfritak for forflytningshemmede på kommunale plasser. Dette innebærer en konkurransevridning mellom kommunale og private plasser, og ordningen har heller ingen berettigelse så lenge betalingsløsningen skal være universelt uformet. Rådmannen mener også at betalingsfritak for el-biler på kommunale plasser bør opphøre, da det innebærer konkurransevridning til fordel for private plasser og reduserer effekten av offentlig parkeringsregulering.

Departementets høringsbrev, vedlegg 2 «Ny felles parkeringsregulering» inneholder forslag til følgende nye forskrifter:

- Forskrift om vilkårsparkering til allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer
- Forskrift om parkeringsgebyr
- Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede
- Andre enkelte endringer

Det tas utgangspunkt i «Utkast til forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer» og bestemmelsene (de ulike paragrafer) kommenteres en for en. Bestemmelser som ikke framkommer i høringsuttalelsen er det ikke knyttet bestemte synspunkter til.

Rådmannen anbefaler følgende høringsuttalelse:

Sarpsborg kommune støtter formålet med ny «forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)». Innspill til enkelte bestemmelser til forskriftsutkastet fremkommer nedenfor.

§ 7 Særskilt om kommunens ansvar ved integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei  
Bestemmelsen skal sikre det offentliges ansvar for å ivareta trafikale hensyn på integrert del av ferdselsåre. Videre åpner bestemmelsen for at håndheving av vilkårsparkering, f. eks. mot avgift eller tidsbegrenset, på integrert del av ferdselsåre kan utføres av private. Dette betyr i praksis at man i fremtiden vil kunne møte to aktører som driver parkeringskontroll på offentlig veinett, hvorav den ene aktøren har begrenset myndighet til kun å håndheve brudd på vilkårsparkeringen. Dette vil være uheldig av flere grunner. Bilførere vil vanskelig forstå de rent juridiske forskjeller på vilkårsparkering og annen feilparkering etter trafikkreglenes bestemmelser. Mange vil også kunne oppleve at vilkårsparkeringen blir prioritert høyere enn mer alvorlig og trafikkhindrende feilparkering.  
Rådmannen vil ikke anbefale at det åpnes for to kontrollregimer for parkeringskontroll på veier som etter dagens definisjon er offentlige veier.

#### § 9 Krav til opplæring

Det er positivt at opplæring og krav til kompetanse forskriftsfestes. Det bør også settes tilsvarende krav til de som skal drive klagesaksbehandling, dersom de ikke innehar annen kompetanse som kan kompensere for manglende utdanning innen parkeringsfaget. Bestemmelsens første avsnitt, bokstav c) legger opp til bestått regodkjenningsprøve hvert fjerde år. Det bør vurderes å fjerne krav til bestått prøve og i stedet ha krav om «oppfriskningskurs» uten prøve.

#### § 16 Krav til det enkelte parkeringsområde

Denne bestemmelsen setter krav om at før en virksomhet kan tilby vilkårsparkering, skal det foreligge en skiltplan for parkeringsområdet samt at skiltene skal være satt opp. Skiltplanen, som blant annet skal inneholde antall og plassering av særskilte plasser avsatt for forflytningshemmede, skal også inneholde uttalelse fra kommunen. Bestemmelsen inneholder mange utfordringer som må evalueres før det er mulig å vite om bestemmelsen er gjennomførbar. Det antas et stort omfang av private skiltplaner, og endringsbehovene for private områder er langt større enn de mer statiske behov på det offentlige veinettet. Tross ukjent omfang så må det påregnes økt ressursbruk til oppgaven.

Rådmannen er bekymret for kommunens kapasitet og faglige oversikt med tanke på å være høringsmyndighet for fastsetting av reserverte plasser for forflytningshemmede. Punktet om å innhente uttalelse fra kommunen bør fjernes.

Rådmannen mener at kommunen skal vurdere behovet for slike plasser på kommunale parkeringsplasser mens ansvaret på private plasser bør tilligge privat parkeringsaktør. Statens vegvesen bør være kontrollmyndigheten i forhold til krav om reserverte plasser for forflytningshemmede.

Rådmannen er positiv til at det etableres en oversikt som viser totalt parkeringstilbud. Dette både som generell informasjon og som et kommunalt planleggingsverktøy. Oversikten kan gjerne bestå av et digitalt kart.

#### § 22 Skilting

Bruk av offentlig skilt på private områder reiser mange problemstillinger. I utgangspunktet mener rådmannen at offentlig skilting bør forbeholdes offentlig vei, som i dag. I forskriften videreføres visse rettigheter for forflytningshemmede og el- og hydrogenbiler som bare skal gjelde kommunal parkeringsplass. Dette underbygger at det er viktig å skille offentlig og privat skilting som i dag.

#### § 32 Universelt utformet betalingsløsning

Rådmannen er usikker på hensikten med krav om universell utforming av parkeringsautomater så lenge det legges opp til betalingsfritak for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Rådmannen mener at krav om universell utforming bør koples mot betalingsplikt for forflytningshemmede.

Videre må frist for gjennomføring settes slik at det ikke blir urimelige tap på tidligere investeringer i parkeringsautomater og utstyr, f. eks. EMV-standarden.

#### § 33 Betalingsfritak for forflytningshemmede

I bestemmelsen foreslås det å videreføre betalingsfritak for forflytningshemmede på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser. At et slikt fritak bare skal gjelde kommunale plasser vil være en konkurransevridning i favør private parkeringsplasser og ikke i tråd med formålet i forskriftens § 1.

Avgiftsparkering innføres med utgangspunkt i behov for å sikre sirkulasjon på parkeringsplassene. Avgiftsparkering på offentlig vei er i stor grad trafikkregulering som henger sammen med annen parkeringsregulering i samme område. Dersom enkelte trafikantgrupper skal unntas fra betalingsplikten vil reguleringene umiddelbart miste sin reguleringseffekt. Dette vil føre til at det lovlige parkeringstilbudet reduseres og annen feilparkering-/søketrafikk vil øke. Videre vil alle betalingsløsninger om kort tid være universelt utformet.

Rådmannen mener at betalingsfritak for forflytningshemmede på kommunale plasser bør fjernes.

#### § 34 Betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevne motorvogner

Betalingsfritak for et stadig økende antall el- og hydrogendrevne motorvogner på kommunale avgiftsbelagte parkeringsplasser medfører redusert effekt av offentlig parkeringsregulering. Dette vil også bidra til en konkurransevridning mellom private og offentlige parkeringsplasser og ikke være i tråd med formålet i forskriften om likere konkurranseforhold. Rådmannen mener at betalingsfritak for el- og hydrogendrevne motorkjøretøy bør fjernes.

#### § 36 Kontroll sanksjon

Rådmannen er enig i tanken om at kontroll sanksjonen skal være differensiert ut i fra overtredelsestype. Ut over det har vi ingen merknader til de foreslåtte satser på henholdsvis lav sats 300 kr, normalsats 600 kr og høy sats 900 kr. Høy sats gjelder overtredelse av vilkårene på plass reservert for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Forslaget om at det kan ilegges kontroll sanksjon tidligst fem minutter etter at motorvognen er stilt på plass er rådmannen uenig i. Selv om bilfører pålegges plikt til å betale når kjøretøyet hensettes kan dette fort bli oppfattet som om plikten ikke trer i kraft før etter fem minutter. Mange vil forsøke å rekke korte ærender uten å betale og diskusjoner knyttet til hvor lenge kjøretøyet har stått på stedet vil øke konfliktnivået mellom fører og kontrollmyndighet. Dette er ikke ønskelig. Kontrollmyndigheten vil i praksis måtte dokumentere gjennom observasjon at alle biler som skal kontrolleres faktisk har stått på stedet i minst fem minutter.

### § 37 Betalingsansvar

Når det gjelder bestemmelsen om unntaket fra at blanketten for sanksjonen skal festes på kjøretøyet, er det svært viktig at begrepet særlige tilfeller ikke blir tolket for strengt. Mange bilførere forsøker å stikke av, eller bruke trusler for å slippe sanksjon. Kontrollørene må ikke komme i situasjoner hvor de «presses» til å feste blanketten mens fører er i ferd med å forlate stedet, eller føle «press» til å forsøke å levere en sanksjon til en aggressiv bilfører.

### §62 Rådgivende uttalelse fra kommunen om tilstrekkelig antall plasser for forflytningshemmede

Rådmannen mener at forslaget i denne bestemmelsen vil medføre unødvendig byråkrati, uten garanti for at det blir avsatt tilstrekkelig antall plasser. Mange kommuner innehar ikke informasjon og kompetanse til å vurdere parkeringsforholdene sett opp mot dette saksfeltet. For de store kommunene vil det være behov for økt ressursbruk for bare å kunne håndtere innkomne meldinger om nye parkeringsanlegg. Bestemmelsen vil også forsinke etablering av nye parkeringstilbud vesentlig.

Parkeringsoperatørene har en plikt til å tilrettelegge etter andre bestemmelser i forskriften, og vil hensynta dette. Erfaringsmessig er også de forflytningshemmedes organisasjoner flinke til å påpeke feil eller mangler ved parkeringsanlegg. Rådmannen mener at denne bestemmelsen bør fjernes.

### § 65 Ikrafttreden og overgangsbestemmelser

Det må settes realistiske frister for overgangsbestemmelser og dato for ikrafttreden. I kommunene må det gis rom for at nødvendige investeringer og økte driftskostnader kan innarbeides i årsbudsjetter og handlingsprogrammer.

### **Miljømessige konsekvenser:**

Det er vanskelig å anta eventuelle konsekvenser før ny forskrift er vedtatt.

### **Økonomiske konsekvenser:**

Kostnadene vil avhenge av hvordan nytt regelverk vil se ut. Det er imidlertid rimelig å anta at ny parkeringsforskrift vil medføre økte kostnader, blant annet i forbindelse med krav til parkeringsautomater og betalingsløsninger. Uttalelser om behov for p-plasser til forflytningshemmede vil også medføre økt ressursbruk.

### **Rådmannens innstilling:**

Høringsuttalelse oversendes slik den fremkommer av rådmannens vurdering.

