

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO
Norge

Vår saksbehandler
Trygve Sletteberg
Forretningsansvarlig - Parkering

Vår dato
17.09.2012
Deres dato
28.06.2012

Vår ref.
11/00821
Deres ref..
12/1143

Høring - Avinor AS - Utkast til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering - Parkeringsloven

Avinor AS viser til oversendelsesbrev datert 28.06.2012 fra Samferdselsdepartementet med høringsnotat til ny lov om kommunalt pålegg om avgiftsparkering (Parkeringsloven).

Avinor har forståelse for ønsket om, og behovet for, regulering av biltrafikk av miljømessige årsaker. Vi vil likevel peke på noen forhold som bør vurderes ved spørsmålet om kommunene skal gis så vide fullmakter til regulering av parkering som høringsutkastet legger opp til.

Med utgangspunkt i at lovens hensikt er å redusere biltrafikk, er det Avinor sin vurdering at gjennomføring av enkelte av de foreslåtte virkemidlene kan få uheldige konsekvenser for det totale tilbringertilbudet ved våre lufthavner, og i ytterste konsekvens også kan virke mot sin hensikt.

Passasjertrafikken ved Avinor sine lufthavner er i sterk utvikling, og det forventes fortsatt vekst hvilket vil medføre økt behov for tilbringertrafikk til lufthavnene. For Avinor og den virksomhet selskapet utøver som tilbyder av lufthavntjenester, er det vesentlig at det kan tilbys flere alternative løsninger for å komme seg til lufthavnen, herunder også personbil/tilbud om parkering. For en del passasjerer vil personbil være den eneste aktuelle løsningen på grunn av dårlig tilgang/frekvens på offentlig transport, til ulike tider på døgnet. Det er i denne sammenheng spesielt to forhold Avinor ser som problematiske i utkastet til ny lov:

- Adgangen lovforslaget gir til å fastsette minimumspris
- Adgangen lovforslaget gir til å fastsette maksimal parkeringstid

Avinor har et betydelig antall parkeringsplasser ved våre lufthavner. Prismekanismer brukes til dels aktivt for å regulere trafikk i forhold til tilgjengelig kapasitet på ulike parkeringsområder. Vi ser en potensiell utfordring dersom vi fremover mister muligheten til slik regulering, gjennom en kommunalt fastsatt minstepris for lufthavnsområdet.

Flyreiser foregår store deler av døgnet, og reisene har ulik varighet fra dagsturer til lengre perioder på reise. Dersom det innføres begrensninger for maksimal parkeringstid kan vi potensielt få situasjoner der reisende ikke kan parkere ved Avinors lufthavner, på grunn av begrensninger som loven/kommunale forskrifter fastsetter.

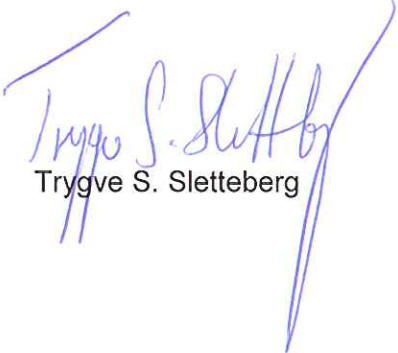
Tilbudet av kollektiv trafikk er svært ulikt ved Avinor sine 46 lufthavner. Det er en målsetting for Avinor å øke kollektivandelen, men grunnlaget er dessverre ikke godt nok til stede ved alle lufthavner.

Avinors vurdering er at det er betydelig risiko for at manglende forståelse av de totale effekter på biltrafikk relatert til lufttrafikk kan føre til resultater som ikke er i samsvar med lovens hensikt. Mer konkret vil resultatet kunne være at flere passasjerer blir kjørt og hentet i forbindelse med sine reiser i stedet for å parkere på våre parkeringsplasser, noe som vil kunne gi en dobbel trafikal belastning, i strid med lovens intensjon.

De ovennevnte forhold kan anses som utilsiktede konsekvenser av utøvelse av den myndighet som er foreslått lagt til kommunene. Avinors hovedansvar er derfor å anføre at selskapet først og fremst er bekymret for praktiseringen av loven, og hvorledes egnethets-/forholdsmessighetsvurderingen i lovens §§ 1 og 3 vil bli vurdert fra kommune til kommune. Vi ber derfor om at det i lovteksten hensyntas de forhold vi har vist, til hva gjelder parkering ved lufthavner, eventuelt generelt.

Med vennlig hilsen
AVINOR AS


Anders Kirsebom
Divisjonsdirektør


Trygve S. Sletteberg