

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010

0030 OSLO

Vår ref.  
14/03479

Deres ref.  
14/107

Vår dato:  
31.08.2014

Deres dato:  
01.01.2013

Vår saksbehandler:  
Jan Rune Barli

---

## Høringssvar. Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering.

Viser til departementets brev 30. mai 2014.

Avinor har underveis i prosessen med utarbeidelse av forslag til «Nytt felles regelverk for offentlig og privat parkering,» tilkjennegitt vårt syn, - sterkest ved vårt brev av 6. mai 2010, med påfølgende møte med Samferdselsdepartementet. Vi ser at møtet med departementet og politiske ledelse har fått begrenset gjennomslag, gitt det forliggende utkast til lovendring og forskrifter. Vår oppfatning er imidlertid at relevansen i de momenter og forhold som ble tatt opp i brev og påfølgende møte, er ytterligere aktualisert og forsterket. Dette som følge av kraftig utvikling i flytrafikken og utviklingen i trusselbildet generelt, hvor Avinors lufthavner er å anse som potensielt mål for mulige anslag. Avinor ser at det er flere forhold som berøres i høringsnotatet vi mener påvirker vår virksomhet som en av lendets hovedaktører for å ivareta viktige samferdselsknutepunkter. Dette gjelder særlig trafikkavviklingen på våre forplasser og tilstøtende veisystemer som er kritiske i forhold sikkerhet og tilgjengelighet.

Vi ønsker i dette høringssvar å fokusere på momenter vi anser for kritiske for å kunne ivareta vår samfunnsrolle for en sikker, trygg og effektiv trafikkavvikling også på lufthavnenes landside:

Avinors 46 lufthavner er sentrale trafikkknutepunkter med særskilt høy trafikkbelastning på sine landsidearealer, både hva gjelder kollektivtrafikk, og reisende pr bil. All denne trafikken må organiseres på meget små flater og over lengre tidsperioder gjennom døgnet. Det er et samlingssted for store, -og i mange tilfeller - svært store folkemengder. Lufttrafikken vokser med en takt som tilsier at disse utfordringene blir stadig større og krevende å løse innenfor lufthavnenes arealer. Alternativet til økt arealbruk, er å løse oppgaven ved hjelp av mer effektiv logistikk og optimal arealutnyttelse. Dette oppnås etter vårt syn - og erfaring - best ved stedstilpasset privatrettslig skilting og håndheving. For privattrafikken/kollektivtrafikken til og fra våre lufthavner vil de nye forskriftene gjøre det nødvendig å forvalte et dobbeltregime med privat vilkårsparkering kombinert med offentlig skiltet stanse- og parkeringsforbud. Dette er helt avgjørende for at trafikken skal fungere slik at lufthavnens passasjerer kan komme inn og ut fra lufthavnene med trygg, forutsigbar og akseptabel opplevelse av fremkommelighet.

Mange norske kommuner, herunder også Ullensaker som vertskapskommune for Oslo Lufthavn, har ikke kommunal parkeringsvirksomhet. Politiet vil derfor ut i fra forslaget være eneste mulige aktør som kan utføre håndheving hht forskriftsforslaget. Vi har begrenset / ingen tro på at Politietaten innenfor sine rammer vil gis nødvendige ressurser til den håndheving som våre lufthavner krever for en sikker, trygg og forutsigbar trafikkavvikling. Vi frykter at et slikt regime på enkelte lufthavner kan medføre risiko for full stopp i inngående biltrafikk og tilbringertjeneste i store deler av døgnet. Sannsynligheten for dette er gitt de erfaringer enkelte av våre lufthavner har opplevde, og som gjorde at det ble innført privat regulering/håndheving med godt resultat.

Dersom det fremlagte forslaget til forskrifter vedtas uten endringer, vil våre muligheter ligge i å gjennomføre fysiske tiltak for å begrense adkomst til soner ved bruk av bom og innsnevre kjørefiler. Slike tiltak vil imidlertid være plasskrevende og utenfor mulighetsområdet for flere av våre lufthavner, hvilket tilsier at utfordringene kun delvis løses på slik måte.

Kravene til sikkerhet ved norske lufthavner på landside, gjelder særlig trafiksikkerhet og terrortrussel. Trafiksikkerhet ved våre lufthavner, - og særlig for gående - er også avhengig av at biltrafikk og gående håndteres på en ryddig og sikker måte. Intensiteten i antall trafikk og fotgjenger bevegelser på landside, og særlig på morgen og ettermiddag er ekstrem. Dette gjør at Avinor må være særlig vaksom i forhold til at trafikken skal gli rolig og at fotgjengere ikke utsettes for risiko. Styring av trafikk med sikkerhet i fokus forutsetter hensiktsmessig skilting og håndheving slik at trafikregler følges for å opprettholde sikkerhet og unngå skaderisiko.

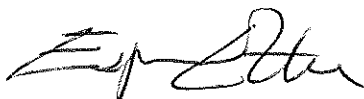
Lufthavnene er høyrisikoområder i forhold til terror og styring av landside trafikk er kritisk i forhold til å begrense faren for terroranslag ved å styre biltrafikk i forhold til tilgang og begrense oppholdstid i nærheten av terminalene og der store folkemengder oppholder seg. Vi anser det ikke godgjort at øvrige offentlig skiltmyndighet (politi eller kommunal parkeringsselskap) vil ha ressurser til å yte Avinor de tjenester vi mener er nødvendig for å oppfylle kravene til håndheving ved våre lufthavner og mener derfor at forslått løsning vil medføre en uakseptabel risikoøkning for våre reisende og øvrige som beveger seg på våre trafikkområder.

Kort oppsummert så ber vi departementet revurdere ordlyden i lovendringsforslaget av Vegtrafikklovens, til ikke å omhandle forbud mot privat skilting. Vi ber samtidig at forskriften formålsparagraf inntar begrepene trygghet og sikkerhet, og at Kap. 5 i samme forskrift omformuleres i henhold til ovenstående innvendinger.

Avinors oppfatning er at forslaget om lovendring, spesielt den foreslåtte endringen av Vegtrafikklovens §8 bokstav c og forskriftsbestemmelsene for parkering, da spesielt Kapittel 5, vil innebære et regime for parkering og trafikkavvikling på Avinors lufthavner som vil få svært uheldige konsekvenser for vår mulige logistikk og trafiksikkerhet, samt sterkt svekket grunnlag for å styre trafikk med sikte på å forebygge terroranslag mot våre lufthavner.

De praktiske og sikkerhetsmessige konsekvensene av de foreslåtte endringene vedrørende skilt- og håndhevingsregime er omfattende og kan best gjennomgås i et møte med praktiske eksempler for å belyse omfang, risiko og konsekvenser. Vi ber derfor om et møte med Samferdselsdepartement og da gjerne også med den politiske ledelse, før lovendring og forskrifter vedtas.

Med vennlig hilsen  
Avinor



Espen Etre  
Områdedirektør Eiendom og Kommersiell Utvikling.



Jan Rune Barli  
Eiendomssjef

1 Vedlegg

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Vår saksbehandler  
Alf Sognefest

Vår dato  
6. mai 2010  
Deres dato

Vår ref.  
Deres ref.

## NYTT REGELVERK FOR PARKERING – ØNSKE OM MØTE

Avinor har funne grunn til å kontakta departementet for å be om eit møte i høve det utgreiingsarbeid som for tida går føre seg når det gjeld ny felles parkeringsregulering.

Departementet sette i juli 2009 ned ei ny arbeidsgruppe til å følgja opp P-rapporten "Ny felles parkeringsregulering? En gjennomgang av offentlig og privat avgiftsparkering" frå ei tidlegare arbeidsgruppe, avlevert i april 2006. Avinor er medlem i Norges Parkeringsforening, Norpark, som er representert i arbeidsgruppa, som elles er dominert av forskjellige brukarinteresser.

Avinor viser til vår høyringsfråsegn til P-rapporten, i brev av 29.09.2006 med ref 2006/02050-4/008. Ein del av dei bekymringar vi tok opp der synest det grunn til å gjenta no. Avinor forstår gjennom signal frå Norpark at ein i arbeidsgruppa er i ferd med å diskutera ei omlegging av dagens skiltings- og parkeringsordning på flyplassane som kan få uheldige konsekvensar for framkomst og tryggleik på flyplassane. Konkret gjeld dette at framlegget går ut på å fjerna løyvet for grunneigarar som Avinor til å skilta trafikkretning, stanseforbod og parkeringsforbod på flyplassområdet, samt å gjera det vanskelegare for grunneigarar sjølv å handheva feilparkering o.l. Vi kjem noko nærare inn på dei konkrete spørsmåla på side 2 i brevet.

Arbeidsgruppa har ein tentativ tidsfrist til 1. juni 2010, men skal ikkje levera rapport då det er vist til at det er myndigheitene som til slutt vil fremja forslag til regelverksendringar, jf invitasjonsbrevet av 16. juli 2009 (09/646-ESR). I dei oppstilte føremåla med arbeidsgruppas arbeid kan det synast som at omsyna til ryddige trafikkforhold ved offentlege knutepunkt som flyplassar, sjukehus, terminalar m.m. har kome noko i skuggen.

Det heiter i oppnemningsbrevet at føremåla er a) å gje auka brukarretting, b) særleg ivareta funksjonshemma, c) fjerna konkurransevridingar i næringa, og d) forenkla og reindyrka myndighetsoppgåva. Alt dette er viktige føremål. Men dersom dei ikkje kan oppnåast utan å setja dagens effektive og trygge trafikk- og parkeringshandtering ved offentlege knutepunkt i fare, er det grunn til å tenkja ein gong til før arbeidsgruppa

Avinor AS      Postboks 150    NO-2061 Gardermoen  
Telefon 815 30 550    Telefaks 64 81 20 21  
post@avinor.no    www.avinor.no  
Sammen for framtidens luftfart

NO 985 198 292 MVA

avsluttar sitt arbeid. Dette er bakgrunnen for at vi no ber om eit møte med departementet snarast råd der også politisk leiing deltek.

### **Nærare om problemstillingane knytt til parkeringsrapporten**

Oppfølginga av den store parkeringsrapporten frå 2006 er av departementet delt inn i fleire fasar. Det er lagt opp til at heile parkeringsforskrifta skal reviderast, men at det vil skje først etter at det nye regelverket for vilkårsparkering er fastsett. Berre dette sist nemnde er ein prosess som tek 5-7 år, og med tilsvarende tidsbruk også på det vidare arbeidet, kan ein sjå i møte ein temmeleg lang mellomperiode der forbod mot parkering og stans berre kan regulerast med offentlege skilt fastsette av Statens vegvesen, og der handheving av slike skilt samstundes berre kan utførast av kommune med myndigheit og politiet.

Dette er problemets kjerne slik Avinor er stillt overfor det. Konsekvensen av dette gjennomført i praksis vil kunna vera at ein blir fråteken dagens rett til å skilta flyplassområda på ein måte som minimerer parkering som hindrar trafikkflyten, og altså må venta på politiets eller kommunens inngripen for å få fjerna feilparkerte bilar. Vi veit at politiet har mange andre oppgåver som er viktigare, og at dette ikkje vil vera effektivt.

Dette synest for oss ganske openbert å villa vera ein utilsikta og sterkt uønskt verknad av den parkeringsomlegginga som samferdsleministeren stilte seg bak i 2006 og 2009, jf pressemeldingane 27/06 og 101/09. Det synest også å avvika klårt frå mandatet for arbeidsgruppa som arbeider no. Der heiter det om *"hensyn som gjennomgående skal ivaretas i forslagene:" "forslagene [bør] for en stor del [...] plukke "det beste" fra dagens forskjellige ordninger og samle de i en ny felles regulering, samt foreslå nye tiltak der ingen av dagens ordninger anses gode nok i forhold til ovennevnte formål"*.

I samråd med Statens vegvesen og politiet er det ved dei fleste av Avinors stamlufthamner i dag i bruk private skilt (svarte skilt) for å regulera trafikk på flyplassområdet, og ein har rett til å handheva trafikk- og parkeringsreglar slik det er opplyst om det til publikum på oppsette skilt. Dette gir ein god flyt i kvardagen, og det ivaretek spesielle behov som t.d. ambulansetransport, rednings- og annan uttrykkingstrafikk, VIP-transport og førebygging av terroraktivitet. Desse behova er store nettopp ved knutepunkt som Avinors 46 flyplassar er, og det finst ein del andre kategoriar.

Vi ønskjer å ta opp at dagens godt fungerande regime ikkje bør omleggjast i påvente av ei ny og kanskje betre totalregulering som skal vera på plass først om ein del år. Vi vil ikkje unnlata å peika på at tanken som synest å liggja i arbeidsgruppa på dette punktet også reiser store utfordringar av juridisk art. Å påleggja grunneigarar som Avinor store, nye plikter med uoverskødelege konsekvensar i ein lang mellomperiode fram til ein eventuelt har fått på plass eit fullstendig nytt regelverk, vil det vera krevjande å skaffa haldbar heimel for.

I mellomtida ser vi for oss at det er mange alternative løysingar å diskutera, mellom anna særskilte eller meir generelle unntak. Vi diskuterer også gjerne moglegheiten for utbygging av arbeidsgruppa for å bringa inn meir av den praktiske kompetansen frå offentlege knutepunkt. Vi vonar på positiv tilbakemelding på dette brevet, og varslar at vi ønskjer å møta med vår rådgjevar advokat Steinulf Tungesvik, marknad og eigedomsjef ved Bergen lufthamn, Alf Sognefest, som er Avinors ansvarlege for parkeringsordningar ved dei store stamflyplassane, konserjurist Eirik Dale, samt ein representant frå Oslo Lufthavn AS.

Alf Sognesfest kan kontaktast på telefon 91611600 for å avtala møtetid.

Med venleg helsing

Anders Kirsebom  
Divisjonsdirektør  
Divisjon store lufthavner