

MOTTATT

01 SEPT 2014

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

DRAMMEN KOMMUNE

Vår referanse
14/8579/1/CLATHE
Arkivkode

Deres referanse

Dato
29.08.2014

HØRINGSSVAR. NYTT FELLES REGELVERK FOR OFFENTLIG OG PRIVAT PARKERING

Drammen Parkering KF ønsker å gi et høringssvar vedrørende forslaget til nytt felles regelverk for offentlige og privat parkering.

Drammen Parkering KF er medlem i NORPARK og KS Bedrift, og vi gir vår tilslutning til disse organisasjoners høringssvar.

Drammen Parkering KF ønsker imidlertid med dette dokument i tillegg presisere enkelte punkter som vi mener er av vesentlig betydning for utøvelsen av offentlig parkeringsvirksomhet.

I vedlegg gir vi enkelte eksempler og mer utdypende forklaringer til disse sentrale punkter;

- Betalingsfritak for EL og HC bør avvikles. Slik ordningen fungerer i dag begrenser disse fritak trafikkregulering og hindrer muligheten for god sirkulasjon på parkeringsplassene. Betalingsfritak skaper urimelige forskjeller mellom offentlig og privat parkeringsdrift, og vanskeliggjør en enhetlig skilting. Fritakene strider derfor mot formålsparagrafen i forskriften.
- Områdnings tid for bilfører med frimargin på 5 minutter ved parkering bør ikke innføres. En slik ordning vil skape mange uavklarte og konfliktskapende situasjoner og med mobile betalingsløsninger gjøre det vanskelig å kontrollere og håndheve.
- En frimargin på 5 minutter etter utløpt parkeringstid bør ikke innføres. Dersom en tidsmargin må settes bør dette ikke overstige 3 minutter.
- Retningslinjer for tildeling av HC-kort må bli klarere. Det bør også stilles krav om at saksbehandlere har gjennomført kurs innen Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.

Drammen Parkering KF

Engene 1, 3008 Drammen

www.drammen.kommune.no
Org. nr. 990 482 624

- Drammen Parkering KF mener det vil være vanskelig å få opprettet og gjennomført en fagbrevutdanning og at det derfor ikke er riktig å sette krav om fagbrev for parkeringsbetjenter.
- På lik linje med krav til opplæring av trafikkbetjenter bør det stilles krav til opplæring av ansvarlige for utarbeidelse av skiltplaner, klagesaksbehandlere og HC-søknader.
- Kommunalt ansatte som har gjennomført nødvendig kurs/utdanning og i sitt virke besørger trafikkregulering ved myndighetsutøvelse og parkeringskontroll, må fortsatt kunne benytte stillingsbetegnelsen Trafikkbetjent. Samtidig må denne yrkesgruppen som gjennom sin myndighetsutøvelse er eksponert for trusler og vold, omfattes av de bestemmelser som skal sikre utsatte yrkesgrupper et strafferettslig vern.

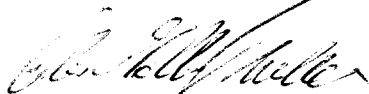
Drammen Parkering støtter formålet med forskriftsendringene, men opplever at eksisterende forslag på mange punkter ikke bidrar til å støtte opp om formål. Spesielt gjelder dette formålene om å;

- 1) Sikre en forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet
- 2) Bidra til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester.

Fordi det offentlige også skal besørge myndighetsutøvelse innen parkering og blir tillagt særskilte forpliktelser, som betalingsfritak for HC- og EL biler og krav til ladeplasser, strider dette mot nevnte formål.

Gjennomgående er det i forskriftsforslaget tillagt utvidede eller nye oppgaver til Statens Vegvesen. Slik Drammen Parkering KF ser det vil dette kreve betydelige økte ressurser i form av personell, parkeringskompetanse og IKT løsning hos Statens Vegvesen sentralt og ved regionkontorene. Vi mener derfor det er av stor betydning at Statens Vegvesen tilføres tilstrekkelige ressurser og spisskompetanse innen parkering, og at en slik ressursoppbygging sees i sammenheng med gjennomføringstidspunktene for forskriftsendringene.

Drammen Parkering KF



Claus Mølbach-Thellefsen
Daglig leder

Vedlegg:
Utdypende kommentarer til sentrale punkter

Vedlegg;

til Drammen Parkering KF høringssvar av 29.08.2014, nytt felles regelverk for offentlig og privat parkering.

❖ Videreføring av betalingsfritak for forflytningshemmede

Betalingsfritak for forflytningshemmede bør ikke videreføres og må sees i forhold til dagens og betalingsløsninger og foreslåtte krav til universell parkering, særlig forslaget til universelle betalingsløsninger. Betalingsplikt også for funksjonshemmede bør innføres som et ledd i at likestillingen og mulighetene for betaling skal være like for alle. Ulike betalingsløsninger gjør at tidligere forutsetninger for betalingsfritak er vesentlig endret og ved gjennomføring av de foreslåtte krav til universelle betalingsløsninger gjøres det også enklere for de med nedsatt funksjonsevne å betale. Det generelle betalingsfritaket bør derfor utfases samtidig som kravet om universell utforming av betalingsløsninger innføres.

Gratis parkering (og også gratis bomring) gjør at mange flere søker om parkeringstillatelse for forflytningshemmede av andre grunner enn forflytningsvansker og behovet for parkeringslette. Dette kan gå utover de som virkelig har et behov for parkeringstillatelsen og som alltid trenger en ledig tilrettelagt plass. Flere søkere av parkeringstillatelse for forflytningshemmede uttrykker i søknaden eller i klagen, dersom det er gitt avslag, at det økonomiske aspektet er viktig for dem. Ofte fordi de mener at de ikke har råd til å betale parkering, eller fordi de mener at parkeringen ikke er verdt de pengene. Det økonomiske aspekt fremheves også for søkere som er passasjerer ved at det ofte er lettere å få venner eller familie til å kjøre dem når de får gratis parkering.

Saksbehandlerne bruker nå også generelt mye tid på å kontrollere opplysningene som blir gitt da det dessverre tidligere har vist seg at enkelte fører besøkssteder som ikke er reelle, men som de er kjent med at kan føre til at parkeringstillatelse innvilges. Dette skyldes nok også at de økonomiske fordelene med tillatelsene er såpass gunstige og at dette er godt kjent blant folk flest. De økonomiske fordelene bidrar også til misbruk av HC-kort.

En videreføring av dagens betalingsfritak vil også kunne skape utfordringer i forhold til forslaget om et felles parkeringsskilt (552) dersom betalingsfritaket kun skal gjelde på offentlige plasser.

Gratis bomring bør ikke medfølge en parkeringstillatelse.

❖ Videreføring av betalingsfritak elektriske motorvogner og tilrettelegging for ladbare motorvogner

En videreføring av dagens ordning med betalingsfritak på kommunale plasser er ikke hensiktsmessig.

En videreføring med gratis parkering for elbiler og hydrogen-drevne motorvogner på offentlige avgiftsbelagte p-plasser medfører færre tilgjengelige p-plasser for andre brukere og har samtidig økonomiske konsekvenser for kommunene.

Observasjoner og tellinger viser at el-bilene har en mye lengre gjennomsnittlig p-tid enn parkerende som betaler avgift og at mesteparten av el-bil parkeringen kan relateres til arbeidsplassparkering. Dette går merkbart ut over tilgjengeligheten til sentrum for andre parkerende.

Det er trafikkregulerende viktig at de p-plassene som tilrettelegges for korttidsbesøkende og kunder til sentrum er tilgjengelige for alle brukere. Dagens parkeringspolitikk/-strategi for Drammen ønsker å tilrettelegge for

handlende og besøkende til sentrum med en trafikkregulering som sikrer utskifting/sirkulasjon på p-plassene gjennom regulering av parkeringsavgiften med progressive satser.

Gratis parkerende forholder seg ikke til dette sentrale trafikkregulerende virkemiddelet og de opptar en stor andel av de mest sentrale og attraktive p-plassene. Gratis parkerende vil kun måtte forholde seg til en eventuell tidsbegrensning på stedet. En strammere tidsbegrensning vil gjøre parkeringstilbudet mindre fleksibelt for andre brukergrupper. I dag medfører betalingsfritaket som en tilrettelegging for uønsket arbeidsplassparkering på sentrumsnære p-plasser. Ved å måtte redusere maksimaltiden vil det gi et dårligere parkeringstilbud til de som ønsker og har et behov for å bruke byen. En annen konsekvens er at alle som skal stå parkert ut over maksimaltiden i sentrum henvises til det private parkeringstilbudet.

Gratis el-bil parkering gir også uønsket effekt utenfor sentrum. Eksempelvis har besøkende til sykehuset i Drammen ofte et behov for å stå parkert lenger enn noen timer. I dag ser vi at opp til 20% av det kommunale parkeringstilbudet ved sykehuset er belagt med el-biler som blir parkert på morgenen og blir stående hele dagen. Det store flertallet av disse er el-biler benyttet av sykehusansatte og ordningen med gratis el-bilparkering blir dermed en ren arbeidsplassparkering, som samtidig medfører et vesentlig dårligere parkeringstilbud i et viktig parkeringsområde hvor det allerede er utfordringer med å finne ledig parkering.

En videreføring av betalingsfritak kun på de offentlige plasser vil måtte medføre ulik skilting og publikum vil måtte forholde seg til ulike regler. Dette samsvarer ikke med forskriftens intensjon om å gjøre parkering mer forbrukervennlig, og bidrar heller ikke til like konkurranseforhold.

Drammen Parkering mener at det må skilles mellom parkering og ”drivstoffpåfylling” og at sentrale parkeringsplasser ment for brukere av sentrum og sentrale virksomheter ikke må reserveres for lading av El-bil. Det er ikke hensiktsmessig at en stor andel av det kommunale p-tilbudet opptas av arbeidsplassparkerende biler fritatt for avgift. Det bør tilrettelegges for at ladbare motorvogner kan ha lademulighet og at det derfor tilrettelegges for ladepunkter eller ladestasjoner hvor det tas betalt for lading, men disse bør plasseres på egnede steder.

❖ **Områdingstid og utløpt billett**

Det er i forskriftsutkastet lagt opp til at det først kan ilegges kontroll sanksjon tidligst fem minutter etter at kjøretøyet er stilt på plass. Dette er ikke hensiktsmessig.

I høringsnotatet vises det til standardvilkårene og praksisen på privatrettslig parkering. Det kan virke som departementet har misforstått den nåværende ”tre minutters regelen” som gjelder etter standardvilkårene på private plasser. Etter standardvilkårene kan det ikke håndheves på et område før tidligst tre minutter etter kontrollørens ankomsttid. Bakgrunnen for dette er at kontrolløren først skal kontrollere at plassen og eventuelt automaten er i orden, om det er noen på vei til eller fra automaten; generelt få oversikt før håndhevingen starter. Standardvilkårene sier *ikke* at det ikke kan håndheves før *tre minutter etter at hvert kjøretøy er stilt på plass*. Dersom forskriften blir lydende slik utgjør det en vesentlig og svært uheldig forskjell.

En kontroll sanksjon bør ikke ilegges før kontrolløren har fått oversikt over området. Det vil være store forskjeller fra sted til sted på utformingen av et parkeringsområde. Det er forholdsvis raskt og enkelt å få oversikt over en gatestrekning hvor det er regulert med kansteinsparkering og automaten står på

fortauet. Det er ikke like lett å få like rask oversikt over store parkeringsområder eller parkeringshus. Forskriften bør derfor ikke stille krav til et antall minutter før håndheving kan finne sted.

I praksis vil det en bestemmelse om at det ikke kan håndheves på et kjøretøy før det har stått parkert i mer enn fem minutter medføre at det både blir tid til veksling, telefonsamtaler, kjøppe ærender/innkjøp og andre ”skal bare-aktiviteter” uten at det løses billett. Dette gjelder særlig for kantsteinsparkering som ofte ligger i tilknytning til butikker.

Med foreslått regel og med elektroniske betalingsløsninger vil også bilfører som har ærend i nærheten av sin parkerte bil kunne avvente sin betaling og starte betalingen med mobiltelefon dersom kontrolløren skulle dukke opp.

Selv om det også står i forskriften at det skal betales umiddelbart (utkastets § 31) så vil det være rom for misforståelse og misbruk av ordningen når det også står at sanksjon ikke kan ilegges før etter at kjøretøyet har stått der i fem minutter.

Ved illeggelse vil også kontrolløren måtte dokumentere at kjøretøyet har stått på stedet i fem minutter. Dette innebærer at kontrolløren må ha kjøretøyet under oppsyn i fem minutter samt dokumentere det. Kontrollen vil bli unødvendig tidkrevende og kan ofte også føre til uheldige diskusjoner og konflikter.

Drammen parkering KF vil også anta at en slik bestemmelse vil resultere i flere klagesaker, hvor antagelig anførselen vil være at fører/eier ikke syntes at håndhevers bevis (observasjoner gjort fem minutter ved illeggelsen) er bevis godt nok.

I høringsnotatet fremkommer det også at det vil kunne ramme enkelte urimelig hardt dersom det håndheves på utgått billett med en gang. Det foreslås derfor at det ikke kan ilegges sanksjon før det har gått fem minutter etter billettens utløpstid. Dette for å ta høyde for at klokker er stilt noe forskjellig, samt at det kan synes at det er urimelig høye sanksjoner for å komme noen minutter for sent.

Drammen Parkering KF forstår hensynene og ser at dette er mer publikumsvennlig og at det vil føre til ensartet praksis. Samtidig ser vi også et en slik bestemmelse fjerner all skjønsmessig vurdering av kontrolløren. Er det ingen forskjell om fører har betalt 1 kr eller 100 kr? Ofte kjøper bilførere billett for noen få kroner på automaten med håp om å gjennomføre sitt ærende i løpet av noen minutter. Det vil ikke være riktig at disse skal få fem minutter ekstra tid. Det er rimelig å anta at en fem-minutters regel vil føre til mange diskusjoner dersom man i enkeltes øyne har fått lov å stå gratis i 5 minutter.

Spesielt blir bestemmelsen uheldig på steder der man kan reservere parkering for et lengre tidsrom og så trekke kortet når man kommer tilbake for kun å betale for medgått parkeringstid. I høringsforslaget fremgår det at det skal tilrettelegges for slik betalingsløsning. Dersom bilfører da kommer først etter at billetten/reservasjonstiden er utløpt er utløpt tid et ansvar som bør pålegges føreren og ikke parkeringsselskapet.

Forutsigbarheten for forbrukeren bør heller ligge i at forbrukeren selv må passe på å komme tilbake til kjøretøyet i riktig tid, gjøres det vil det ikke bli ilagt noen sanksjon.

Dersom det skal fastsettes en tid hvor det ikke kan håndheves etter utløpt billett, så bør tiden være kortere enn fem minutter. Utgangspunktet er jo at man skal betale for den tiden man faktisk står parkert, og man ser raskt og enkelt både på automaten og på billetten om klokkeslettet der samsvarer med sin egen klokke.

❖ **Forskrift om parkeringstillatelse for funksjonshemmede**

Nærmere om hvem som bør ha tillatelse

Det er viktig at det tydeligere kommer klart frem i retningslinjer i forhold til vurderingen av hvem som kan tildeles parkeringstillatelse. På denne måten kan det styrke likebehandlingen på tvers av kommunegrensene. I tillegg bør det vurderes om det bør utarbeides et nasjonalt informasjonshefte (så kort og enkelt som mulig) hvor kriteriene fremkommer på en tydeligere måte enn det gjør i forskriften. Særlig viktig er det å få frem budskapet om at det også må forligge et særlig behov for parkeringslette og litt om hva dette innebærer.

Vedrørende at legene må vurdere det medisinske behovet / legeerklæringens vekt i vurderingen

I høringsnotatet står det at legene må vurdere det medisinske behovet, mens de som skal gi tillatelsen må vurdere kvaliteten på utformingen av det fysiske miljøet lokalt.

I dag ser vi at legene ofte skriver at pasienten oppfyller kravet til HC-kort og at legen anbefaler at dette gis. Enkelte leger anbefaler også at det gis for fem år, noen anbefaler og opplyser oss om at pasienten helt klart må tildeles HC-kort for resten av livet. Dette er uheldig da det oftest gir søkeren falske forhåpninger. Drammen Parkering KF har ofte kontaktet legene som skriver dette, og forsøkt å veilede litt om at det også er et kriterie at søkeren har et særskilt behov for parkeringslette, som må oppfylles i tillegg til nedsatt gangdistanse som dokumenteres i legeerklæring. Dette er legene ofte ikke kjent med. Ved spørsmål om hvordan legen har kommet frem til gangdistansen opplyses det oftest om at det er pasienten selv som har informert legen om hva gangdistansen er. Drammen Parkering KF observerer at søkere ofte kan gå vesentlig lengre enn det som fremkommer av legeerklæringen.

Det er vanskelig å vite hvor mye vekt vi da skal legge på disse legeerklæringene, når den viktigste opplysningen, nemlig gangevnen, oftest ikke er vurdert av legen selv men kun opplyst av pasienten/søker. Det er ønskelig at det kommer tydelig frem i retningslinjene hva legen konkret skal vurdere, og hva saksbehandler skal vurdere, samt litt om betydningen av legeerklæringen og vektleggingen av den samt om saksbehandler kan ”overprøve” en legeerklæring dersom observasjoner som er gjort av søker ikke stemmer overens med legeerklæringen.

Det står flere steder i høringsnotatet at her bør ”legen vurdere behovet” i hvert enkelt tilfelle. Da legen ikke alltid er kjent med de steder pasienten besøker, og antagelig ikke har noen oversikt over parkeringssituasjonene på disse stedene kan det synes noe pussig at det er legen som skal vurdere behovet for parkeringstillatelse for enkelte grupper. Behovet for parkeringslette og vurderingen rundt det må gjøres av de som kjenner til de lokale parkeringsforholdene. Dersom det klart kommer frem i legeerklæringen hva som er søkers medisinske utfordring ved parkering, så kan saksbehandler se på dette opp mot de stedene søker oppgir å ha et behov. Det er ikke uvanlig at lege eller søker oppgir å ha

parkeringsproblemer på steder hvor om vedkommende har eller ikke har en parkeringstillatelse for forflytningshemmede ikke vil utgjøre noen forskjell.

Særlig om tillatelse til passasjer

Drammen parkering KF mener det er meget positivt at det fremkommer i selve forskriftsteksten at det skal mer til for å få tildelt parkeringstillatelse som passasjer. At det står at behovet skal være regelmessig er viktig.

Imidlertid ser vi at teksten som foreslås i § 3b kan virke misvisende. Hvis det fortsatt skal være slik at det kun er passasjerer som ikke kan benytte seg av reglene for av- og påstigning som skal tildeles parkeringstillatelse, så bør det fremkomme. (Tidligere er det nevnt sterkt psykisk utviklingshemmede, barn, demente og andre som ikke kan ta vare på seg selv- altså et krav om at passasjerer ikke kan forlates uten tilsyn) Vi mener ordlyden ”*trenger hjelp av føreren utenfor motorvognen*” fort vil bli misforstått. En passasjer som trenger hjelp av en sjåfør for å komme seg ut av bilen og kanskje også kan ha behov for støtte frem til f.eks et venteværelse, vil tilsynelatende oppfylle dette vilkåret. Slik Drammen Parkering KF har forstått forslaget så skal i realiteten forståelsen av kravet som passasjer være som tidligere. Det er svært mange som har behov for hjelp utenfor bilen, men hvor sjåføren likevel etterpå kan forlate passasjerer og flytte kjøretøyet til en ordinær parkeringsplass. Det bør derfor vurderes om det i stedet kan være hensiktsmessig å benytte følgende ordlyd i § 3b: ” Passasjer som regelmessig *ikke kan benytte seg av reglene for av- og påstigning* og som har særlig behov for parkeringslettelse i samband med bosted, arbeid og/eller annen aktivitet fordi vedkommende ikke kan gå eller har store vansker med å bevege seg over noen lengde.”

Vedrørende de eldre

Det er flere og flere pensjonister som søker om parkeringstillatelse. Mange av dem har i følge legeerklæringen svært nedsatt gangevne. Denne gruppen oppgir oftest at de har behov i forbindelse med shopping, kafèbesøk i sentrum eller på kjøpesentre, og for å kunne besøke venner og familie. I tillegg til at det økonomisk er en fordel å få tildelt parkeringstillatelsen opplyser denne gruppen også om at det å ha en slik tillatelse tilgjengelig gir dem en trygghet og da muligheten til å kunne dra ut å gjøre sporadiske ting uten å måtte bekymre seg for om de finner en parkeringsplass eller ikke. Enkelte opplyser også om at de synes det er vanskelig å benytte ordinære parkeringsplasser fordi det er ofte er trangt og de synes det er vanskelig å manøvrere bilen. Parkeringsbehovet i forbindelse med lege/sykehus/behandling er ofte ikke hyppigere enn en gang i måneden.

Drammen parkering KF er av den oppfatning at det er personer og andre grupper som har et større behov og har derfor ikke tildelt parkeringstillatelse kun på bakgrunn av høy alder samt handling og sosiale aktiviteter. Erfaringen viser dog at avslagene krever mye saksbehandling fordi denne gruppen er såpass ressurssterk. I slike saker utøves det ofte også press fra deres barn, samt fra deres fastleger som alle hevder de klart fyller vilkårene. Det at forskriften i sin ordlyd er vag og det ikke står noe særlig om denne gruppen i retningslinjene gjør det svært tidkrevende å forklare bakgrunnen for at vi mener at søker oppfyller vilkåret om å ha et særlig behov for parkeringslette. Det er derfor ønskelig at det i retningslinjene fremkommer mer om dette, blant annet i forhold til hvor mye vekt som skal legges i vurderingen av at livskvaliteten kan bli forringet ved at søker ikke får tildelt tillatelse.

Skjemaer

Drammen Parkering KF ser det kan være nyttig med standardiserte skjemaer, samtidig som de må fange opp lokale hensyn. Skjemaene som tidligere er foreslått som mal, er slik vi ser det, ikke

utfyllende nok og vil i mange tilfelle resultere i at det trengs ytterligere opplysninger fra søker selv og/eller lege. Selv om det for enkelte kan synes som en inngripen i privatlivet er det slik at kommunene enkelte ganger er nødt til å få konkrete opplysninger om søkers behov. Drammen Parkering KF opplever ofte at søkerne skriver opp steder hvor de selv mener å ha et behov for parkeringslette, men hvor et HC-kort ikke vil kunne hjelpe noe. Vi må vite hvem som faktisk har et reelt behov og hvor et HC-kort kan avhjelpe. Mange søkere vil bare ha kortet som ”trygghet” i tilfelle de kommer til et sted hvor de kan ha bruk for det eller for å spare parkeringsavgiften.

Konsekvensen av at skjemaene ikke er tilstrekkelig detaljerte og tydelige er at flere opplysninger må innhentes noe som fører til lengre saksbehandlingstid.

Utstedelse av kort

Det bør foreligge krav til en standard utforming av kortene, og det må kunne stilles et krav om at de som har ansvar for søknadsbehandling, saksbehandling og innvilgelse av kort også har nødvendig utstyr til å utstede dem. En sentral håndtering og utsendelse av slike kort vil medføre byråkrati og saksbehandlingstid, men et sentralt register i forbindelse med saksbehandling og kontrollvirksomhet vil være hensiktsmessig

Sanksjoner ved misbruk

Bestemmelsen fungerer tilfredsstillende. Det er nyttig å ha en sanksjon i de tilfeller hvor en tillatelse misbrukes. Primært er det kommuner med parkeringsmyndighet som oppdager misbruk og som antagelig benytter seg av sanksjonsmuligheten. Mindre kommuner benytter sanksjonsmuligheten mer sjelden. Tillatelser som er tildelt søkere som er passasjerer er de som misbrukes oftest. Slikt misbruk skjer ved at en i familien benytter seg av kortet. Dette går ut over førere som trenger at plassene alltid står ledig. Det er derfor viktig at tillatelse til søkere som er passasjer kun gis der det helt nødvendig.

Kriterier for tillatelse til institusjoner

Drammen Parkering KF har erfart og ser at det kan være nyttig at enkelte institusjoner selv kan søke om parkeringstillatelse. Kriteriet og begrunnelsen om at tillatelsen kun kan tildeles et kjøretøy som er spesialinnredet for transport av forflytningshemmede synes å være fornuftig. Da det ved transport av beboerne primært synes å være behovet for en stor parkeringsplass som er gjeldende, så vil institusjonene få dekket dette behovet ved å få tillatelse til å parkere på HC-plass. Det bør dog vurderes om ordet ”regelmessig” burde stå i forskriften dersom det skal være et kriterie at det kun tildeles institusjoner som regelmessig har et behov for å transportere forflytningshemmede. Det er også behov for at det i retningslinjene står noe om hva som menes med motorvogn som ”disponeres” av institusjon.

Utvidet tid ved skiltede parkeringsbegrensninger

For å sikre formålet med skiltet tidsbegrensning kortere enn 30 minutter bør denne parkeringstiden også gjelde for HC-brukere. Ved alle skiltet tidsbegrensning over 30 minutter foreslår Drammen Parkering KF at det bør gis inntil en time ekstra tid for parkerende med Hc-kort og det bør stilles krav om bruk av parkeringsskive.

Det er ikke hensiktsmessig, og heller ikke logisk, med en fast regel om dobbel parkeringstid for forflytningshemmede. Drammen Parkering KF vet at en Hc-bruker som har elektrisk rullestol og heis kan bruke opp mot 15 minutter for å komme seg ut av bilen (og det samme inn), og det vil være riktig å tilrettelegge for

dette, men det er ikke rimelig at denne brukergruppen eksempelvis skal kunne stå opp til seks timer på en plass som er regulert for 3 timer, eller 10 timer der det er regulert for 5 timer.

❖ **Krav til personell og opplæring**

Drammen Parkering KF mener det vil være vanskelig å få opprettet og gjennomført en fagbrevutdanning og at det derfor ikke er riktig å sette krav om fagbrev for parkeringsbetjenter. En slik ordning vil også begrense rekrutteringsmuligheten for personer med annen utdannelses- og erfaringsbakgrunn.

Dagens utdannelsesnivå med kurstilbud på 70 timer som tilbys gjennom Norpark, gir sammen med opplæring i virksomheten et tilstrekkelig grunnlag for å kunne arbeide med parkeringshåndheving. Det bør være en godkjenningsordning som krever bestått prøve etter gjennomført teoretisk opplæring. En ordning med regodkjenning hvert fjerde vil være riktig og kan bidra til fokus på utvikling og regelendringer innen faget, men stiller særskilte krav til denne yrkesgruppen.

Det er et vesentlig skille mellom håndheving av avgiftsbetaling og utøvelse av kommunale myndighetsoppgaver. Drammen Parkering KF mener dette bør fremgå ved differensiering av stillingstittel. Det vil være riktig å kunne opprettholde "Traffikkbetjent" for kommunalt personell som besørger informasjon, veiledning, kontroll og håndheving.