

Samferdselsdepartementet

Sendes bare elektronisk til postmottak@sd.dep.no

## **NYTT FELLES PARKERINGSREGELVERK - HØRINGSUTTALELSE**

Dato 1. september 2014

Vi viser til høring av forslag til nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering, utsendt 30. mai 2014.

Rambøll  
Mellomila 79  
N-7493 Trondheim

Rambøll har gjennom lang tid vært rådgiver innenfor fagområdet parkering, og har vært rådgiver for mange av de grupper som det nye regelverket vil få konsekvenser for: Kommuner og kommunale parkeringsselskap, sykehus, Avinor og Oslo lufthavn, private grunneiere, entreprenører og private parkeringsoperatører. Rambøll har utført et stort antall oppdrag med så vel offentlig som privat parkeringsregulering.

T +47 73 84 10 00  
F +47 73 84 10 60  
[www.ramboll.no](http://www.ramboll.no)

Vi unnlater å gjøre en systematisk gjennomgang med kommentarer til hver enkelt bestemmelse i det nye regelverket, og begrenser vår uttalelse til noen forhold som vi anser er vesentlige spesielt for brukere og grunneiere.

### **1. Skiltmyndighet for vedtak som gjelder vilkårsarkering, visning og oppmerking på private områder**

Gjeldende skiltforskrift § 28 nr 1 sier at Statens vegvesen, regionvegkontoret er vedtaksmyndighet for skilt 552, unntatt i noen byer hvor politiet har slik myndighet og noen kommuner hvor kommunen har fått slik myndighet. Skiltforskriften § 28 nr 3 inneholder krav om høring før vedtak kan treffes. § 30 gir regionvegkontoret myndighet for vegoppmerking på private veger, og § 31 inneholder bestemmelser om overprøving av vedtak.

Vi kan ikke se at utredning om nytt parkeringsregelverk foreslår endringer i disse bestemmelsene i skiltforskriften. I forslag til ny § 8 første ledd pkt c i vegtrafikkloven gis det hjemmel for å gi nærmere bestemmelser om blant

annet skilting, uten at disse er nærmere beskrevet. Det foreslås to mindre endringer i skiltforskriften, men ingen av disse gjelder skiltvedtak.

I kapittel 9.9 i høringsdokumentet drøftes imidlertid ulike krav til skiltvedtak og hvem som skal være skiltmyndighet, og det bes spesielt om innspill fra høringsinstansene. Høringsutkastet foreslår å la den enkelte aktør (privat veieier og innleid håndhever) få ansvaret for korrekt skilting innenfor fastsatte krav og rammer.

Parkeringskilting er erfaringsmessig et av de områdene hvor det gjøres mest feil ved skiltplanlegging. Ikke sjelden er blir resultatet svært komplisert skilting, som medfører at trafikantene misforstår og dermed parkerer ulovlig, mens de tror de har parkert lovlig.

Dagens regler for parkeringsskilting (Statens vegvesens håndbok N300 del 3) er ikke skrevet med sikte på at den skal anvendes for planlegging av private P-områder. Den bør derfor suppleres med en veiledning i parkeringsskiltplanlegging hvis den skal anvendes av private parkeringsmyndigheter. En slik veiledning er også ønskelig for å få bedre skilting av parkering på offentlig vei.

Rambøll anser at det er behov for kvalitetssikring av skiltplaner for vilkårsparkering før de gjennomføres. Vi anser at dette bare oppnås ved at Statens vegvesen (eller politiet) fortsatt er skiltmyndighet i samsvar med dagens regler. Begrunnelsen for å gi private virksomheter faktisk skiltmyndighet for vilkårsparkering med offentlige skilt, og bare la vegvesenet ha registrerings- og tilsynsmyndighet, synes å være frykt for at vegvesenet vil få for liten saksbehandlingskapasitet. Hvis denne kapasiteten ikke styrkes, kan heller ikke tilsyn med skiltingen etter at skiltene er satt opp ventes å bli prioritert.

Den viktigste begrunnelsen for å beholde dagens skiltmyndighet og prosedyrer for skiltvedtak som gjelder offentlige skilt er hensynet til trafikantene. Det vil bidra til at en unngår kompliserte reguleringer som er vanskelige å forstå, og sikre samsvar med kravene som gjelder for offentlige P-skilt. Med ulik skiltmyndighet for skilt 552 på offentlig og privat vei, frykter vi at trafikantene vil kunne oppleve varierende skiltutforming, og skilt som er vanskelig å oppfatte.

Det er også viktig å ha offentlig vedtaksmyndighet (kvalitetssikring) for oppmerkingen, fordi trafikantene kan bli straffet for å stanse eller parkere i strid med oppmerkingen.

Rambøll går i andre deler av høringsuttalelsen inn for at vilkårsparkering og visning på private områder fortsatt bør skje ved bruk av private skilt. Dersom departementet følger våre anbefalinger på disse punkter vil behovet for skilt- og oppmerkingsmyndighet kunne bli annerledes. Uavhengig av dette anbefaler vi at det utarbeides en veileder for vilkårsparkering. Vi anser dessuten at det uavhengig av om det brukes offentlige eller private skilt må stilles krav om et offentlig register for skilt- og oppmerkingsplaner.

## **2. Krav om bruk av offentlig skilt på private områder**

Utkast til nytt regelverk forutsetter at det skal brukes offentlige skilt ved regulering av vilkårsparkering. Slik vi forstår utkastet skal all skilting utføres i samsvar med skiltforskriften og vegvesenets skiltnormal.

## *2.1 Vilkårsparkering på private veier og områder bør fortsatt reguleres med private skilt*

Utkastet til nytt regelverk innebærer at offentlige skilt nr 552, Parkering, skal brukes ved regulering av vilkårsparkering på private områder. Individuell reservasjon av parkering, som er en svært aktuell regulering på private områder, må imidlertid uansett skje med private skilt, da skiltforskriften bare tillater reservasjon med skilt 552 for grupper. For forflytningshemmede og ladbare motorvogner vil det i henhold til det nye regelverket gjelde ulike regler på offentlig vei og private områder.

De forhold som er nevnt foran gjør at det vil være i brukernes interesse å opprettholde et tydelig skille mellom offentlig og privat vilkårsparkering. Vi anser at regelverket bør utformes slik at skilt 552 som hovedregel bare skal brukes på offentlig vei, og at vilkårsparkering på private områder fortsatt bør reguleres med private skilt.

## *2.2 Visning for kjørende og gående i private P-anlegg bør fortsatt skiltes med private skilt*

På private områder, og spesielt i P-hus, er det behov for visning for så vel gående som kjørende. Effektiv trafikkavvikling krever dessuten dynamiske skilt for å lede trafikken til områder med ledige plasser.

Visning på private områder og i P-hus omfatter et meget stort antall skilt, som gjør at konsekvensene av endret utforming vil bli store. For visning er det vanlig å bruke innvendig belyste skilt. Slike skilt innebærer høye kostnader ved etablering og endringer. Mange virksomheter har utviklet sine egne "normer" for utforming av private visningsskilt. Dette gjelder eksempelvis Avinor og de fleste parkeringsoperatører (både de som er privateide og de som eies av kommuner).

For utforming av visningsskilt i P-hus er hovedregelen nå at skiltkasser for innvendig belyste skilt er en integrert del av «skiltansiktet». Det innebærer at skiltkassene/omrammingen av skiltfrontene er utformet med samme farge som bunnfargen i skiltfrontene, og framstår som del av skiltbildet. Av tekniske årsaker utgjør omrammingen av skiltfrontene for innvendig belyste skilt en vesentlig del av høyden på skiltene, gjerne 25 -30 % av høyden på det faktiske «skiltansiktet». Årsaken til denne måten å utforme skiltene på er å begrense plassbehovet for skiltene, og slik unngå unødig reduksjon av den fri høyden i parkeringsanlegg.

På neste side er vist eksempler på visningsskilt i P-hus på Oslo lufthavn og i Sirkus kjøpesenter, Trondheim. Eksemplene viser typiske skilter produsert av de to ledende leverandørene av innvendige belyste skilt for parkeringsanlegg i Norge.



Visningsskilt i P-hus P10 ved Oslo lufthavn. Leverandør Euroskilt.



Visningsskilt i Sirkus kjøpesenter, Trondheim. Leverandør Swarco.

Utkastet til nytt regelverk for vilkårsparkering vil få som konsekvens at også visningsskilt på private områder må utformes i henhold til skiltforskriften og vegvesenets skiltnormal. Skiltene kan ikke endres ved bare å bytte skiltfrontene. Det ville medføre at skiltene får feil layout/proporsjoner, for liten skrifthøyde og for små symboler/pictogrammer. Å beholde skiltkassene uendret vil dessuten medføre skiltomramming i farge som avviker fra skiltfrontens farge, som medføre feil utforming i forhold til vegvesenets skiltnormal.

Endring av visningsskiltene til å bli i samsvar med skiltforskriften og skiltnormalen vil dermed kreve demontasje/omlakkering/remontasje av skiltkasser eller full utskifting av skiltene. Krav om utforming i henhold til skiltforskriften og skiltnormalen også for visningsskilt i private parkeringsanlegg vil også innebære at visning for kjørende og gående i samme skilt må opphøre. Det vil i mange parkeringsanlegg bety vesentlig flere visningsskilt.

Skiltforskriften og vegvesenets skiltnormal medfører også vesentlige begrensninger i utforming av og budskapene på skiltene, som gjør at det vil bli vanskelig å dekke behovene for visning i parkeringsanlegg.

Nåværende ordning med skiltutforming tilpasset behovene i parkeringsanlegg og den enkelte virksomhets designhåndbok fungerer godt. Det nye regelverket vil gi store praktiske og økonomiske konsekvensene for mange huseiere og/eller parkeringsoperatører. I likhet med vår kommentar om at private skilt bør brukes for vilkårsparkering på private områder foreslår vi at regelverket utformes slik at visning i parkeringsanlegg og på private områder fortsatt kan skje med "private" visningsskilt.

### **3. Annen trafikkregulering på private områder bør reguleres med offentlige skilt**

Rambøll støtter forslaget om at annen trafikkregulering skal skje med offentlige skilt. Det innebærer at skiltplaner på private områder som inkluderer annen trafikkregulering enn vilkårsparkering må godkjennes av skiltmyndigheten.

### **4. Oppmerking på private områder bør inngå i skiltplaner**

Oppmerking på private områder har konsekvenser på linje med skilt. Regelverket bør derfor også omfatte regler for oppmerking. Vi antar at det er hensiktsmessig å kreve at oppmerking skal inngå i skiltplaner for private områder.

### **5. To aktører for håndheving blir lite brukervennlig**

Det foreslåtte regelverket innebærer at vilkårsparkering kan håndheves av private, mens annen regulering av parkering og stans, samt håndheving av adferdsreglene i trafikkreglene som gjelder parkering og stans bare kan håndheves av kommunen/politiet.

Brukerne kan ikke forventes å forstå at den private aktøren sanksjonerer trafikanter som ikke har betalt på plasser med vilkårsparkering, men går forbi biler som eksempelvis har stanset eller er parkert i gangfelt eller på fortau. Det er heller ikke sannsynlig at de fleste brukere vil være i stand til å skille

mellom private og offentlige virksomheters håndhevere. Slik utkastet til nytt regelverk er utformet vil medarbeidere fra den offentlige og den private aktøren i praksis gjensidig legaliserer forhold som den andre virksomheten sanksjonerer mot. Ordning med to aktører for håndheving på samme område vil bli svært lite brukervennlig.

På offentlig vei kan kommuner som har egen parkeringsvirksomhet unngå å måtte bruke to aktører ved å unnlate å kjøpe tjenester som gjelder vilkårsparkering fra private. På private områder vil det foreslåtte regelverket imidlertid *alltid* medføre at det blir to aktører.

I flere tiår har det på private områder vært vanlig å regulere forbud mot parkering og stans med private skilt. Dette gjelder havner, kjøpesentre, sykehus, universitetsområder, flyplasser og mange andre områder. I hovedsak har slik privat regulering og sanksjonering fungert godt. I mange tilfeller har det dessuten vært eneste praktisk fungerende ordning. Det gjelder eksempelvis i kommuner som ikke har eller ikke ønsker å etablere egen parkeringsvirksomhet, og som heller ikke ønsker å kjøpe slike tjenester fra annen kommune. I slike tilfeller vil offentlige forbud mot stans og parkering på private områder bare kunne håndheves av politiet.

Det foreslåtte regelverket vil medfører store begrensninger i forhold til gjeldende praksis på private områder. Det vil få svært uheldige konsekvenser på mange private områder at bare kommuner og politiet kan håndheve forbud mot stans og parkering. Dette gjelder spesielt på flyplasser i kommuner uten egen parkeringsvirksomhet (svært mange av Avinors flyplasser, dessuten den private Moss lufthavn Rygge). Privat regulering på mange flyplasser er resultat av forbudet i skiltforskriften mot å bruke både offentlig og private skilt på samme område, og at politiet ikke prioriterer håndheving av forbud mot stans og parkering.

Rambøll anser at det nye regelverket må utformes slik at det hverken på offentlig vei eller private områder blir nødvendig med to aktører for håndheving av vilkårsparkering og forbud mot stans og parkering. På offentlig vei kan dette skje ved å opprettholde nåværende ordning med «enerettsområde» for kommunen. På private områder bør regelverket utformes slik at private selskaper med nødvendig kompetanse kan håndheve både vilkårsparkering og forbud mot stans og parkering. Vi viser til at det i Sverige fungerer på denne måten, både på offentlig vei og private områder.

## **6. Det nye regelverket ivaretar ikke grunneiernes interesser**

På private områder er et viktig formål med det nye regelverket å gi grunneiere mulighet til brukervennlig regulering og håndheving. Gjeldende ordninger, regelverk og rettspraksis gir grunneiere mulighet til å kjøpe tjenester som gjelder vilkårsparkering og forbud mot stans og parkering fra én operatør. En betydelig andel av parkeringsoperatørenes avtaler er nettopp slike avtaler.

Etter skissert nytt regelverk vil grunneiere bare kunne kjøpe tjenester som gjelder vilkårsparkering. For regulering av forbud mot stans og parkering vil grunneiere bli avhengig av at skiltmyndigheten beslutter å regulere de aktuelle forbud. For håndheving vil grunneiere bli avhengig av at kommunen (hvis den har myndighet og har etablert parkeringsvirksomhet) eller politiet håndhever slik regulering. Kommunene/politiet vil få plikt til å håndheve forbud mot stans og parkering på privatgrunn, men grunneiere kan ikke instruere om omfang av håndheving. I tillegg til de uheldige konsekvensene for grunneierne, vil regelverket slik det nå er foreslått få uheldige konsekvenser for brukerne som beskrevet foran.

Forslag til nytt regelverk ivaretar ikke grunneiernes behov, og ikke er hensiktsmessig hverken for grunneiere eller brukere. Vi anser at regelverket må utformes slik at det på private områder fortsatt blir mulig å regulere slik at én aktør kan ivareta all håndheving som gjelder parkering og stans.

Med vennlig hilsen



**Kjell Ivar Ødegård**

M +47 93243135  
kjell.odegard@ramboll.no