

REFERAT |KRS| Formannskapet (2011-2015) d. 27-08-2014

Mødedato Onsdag d. 27. august 2014 kl. 10:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Ekstraordinær anmodning fra IMDi om bosetting av flyktninger 2014 – 2015.....	3
Forlag til høringsuttalelse –plikt til å stille vilkår om aktivitet ved tildeling av økonomisk stønad - e	6
Høring til Helse- og omsorgsdepartementet om forslag til ny «Forskrift om krav til og organisering	12
Ny felles parkeringsregulering - høring.....	18

Punkt 78/14: Ekstraordinær anmodning fra IMDi om bosetting av flyktninger 2014 – 2015

Bilag

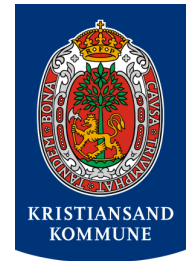
Vedtak HELSOS, 26082014, Sak 38/14, Ekstraordinær anmodning fra IMDi om bosetting av flyktninger 2014 – 2015

Informasjon om bosetting av flyktninger i 2014 og 2015.pdf

KS Behov for økt bosetting.pdf

Bosetting av flyktninger 2014 – 2016.docx.pdf

VS_09-00504-23 - Informasjon om bosetting av flyktninger i 2014 og 2015.pdf



Dato 18. august 2014
Saksnr.: 201303798-13
Saksbehandler Elisabeth Engemyr

Saksgang
Helse- og sosialstyret
Formannskapet

Møtedato
26.08.2014
27.08.2014

Ekstraordinær anmodning fra IMDi om bosetting av flyktninger 2014 – 2015

Sammendrag

Integrerings- og mangfoldsdirektoratet (IMDi) har anmodet Kristiansand kommune å bosette flere flyktninger i perioden 2014-2015, enn vedtatt av formannskapet, sak 95/13.

- 1. Formannskapet vedtar at Kristiansand kommune bosetter 200 flyktninger i 2014, herav 10 enslige mindreårige.*
- 2. Formannskapet vedtar at Kristiansand kommuner bosetter 180 flyktninger pr år i årene 2015 og 2016, herav 10 enslige mindreårige pr år.*

Formannskapet vedtok, sak 4/14 å opprettholde vedtaket om bosetting av 10 enslige mindreårige i 2014, tross endrede rammebetingelser.

- 1. Tross endrede statlige rammevilkår i etterkant av formannskapets vedtak i sak 95/13, Bosetting av flyktninger 2014 – 2016, opprettholder Kristiansand kommune vedtaket om å bosette 10 enslige mindreårige flyktninger i 2014. Spørsmål om bosetting av enslige mindreårige fra 2015 behandles i forbindelse med handlingsprogrammet for 2015 – 2018.*
- 2. Kristiansand kommune forventer at staten fremover dekker alle kommunenes kostnader knyttet til bosetting og integrering av enslige mindreårige flyktninger i bosettingskommunene. Kristiansand kommune ber også IMDI klargjøre hva direktoratet mener er riktig kostnad for kommunene til bosetting og integrering for å gjøre budsjettarbeidet i kommunene mer forutsigbart i fremtiden.*

Kristiansand kommune imøtekom IMDi sin anmodning om bosetting for perioden 2014 – 2016. Kommunen har stilt seg solidarisk til bosettingsmodellen som forutsetter at alle kommunene frivillig fatter vedtak for å dekke det nasjonale behovet for bosetting av flyktninger. Kristiansand kommune har videre en praksis hvor vedtaket fattes uten forbehold. Det innebærer at kommunen gjennom året så langt vi kan bosetter de personene som IMDi forespeiler kommunen, uten å reservere seg i forhold til helse, andre ressurskrevende utfordringer eller familiegjenforeninger.

De siste ti årene har bosetting av flyktninger i Kristiansand ligget mellom 150 og 220 personer i året. For 2013 ble 160 personer vedtatt bosatt. Totalt ble 188 personer bosatt i 2013 (inkludert familiegjenforente personer og 10 enslige mindreårige). Pr 31.7.2014 er 98 bosatt. Det er planlagt bosetting av 242 personer i år, som inkluderer 42 personer som ventet på bosetting i kommunen ved inngangen til 2014.

Oppsummert anbefaler ikke rådmannen å bosette utover vedtatt antall i 2014 og 2015. Skulle kommunen ta imot flere flykninger vil det kreve ytterligere ressurser i flere sektorer. Ønsket frist for tilbakemelding til IMDi er 1. september.

Forslag til vedtak

1. Formannskapet opprettholder vedtaket om å bosette 200 flykninger i 2014, herav 10 enslige mindreårige.
2. Formannskapet opprettholder vedtaket om å bosette 180 flykninger i 2015, herav 10 enslige mindreårige.

Tor Sommerseth
Rådmann

Wenche P. Dehli
Helse- og sosialdirektør

Vedlegg:
Sak 95/13 Bosetting av flykninger 2014 – 2016
Anmodning om bosetting av flykninger i 2014 - 2015.
Brev fra IMDi datert 10.6.2014
Brev fra KS datert 29.4.2014

Punkt 79/14: Forlag til høringsuttalelse –plikt til å stille vilkår om aktivitet ved tildeling av økonomisk stønad - endring i lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen § 20

Bilag

Vedtak HELSOS, 26082014, Sak 37/14, Forlag til høringsuttalelse –plikt til å stille vilkår om aktivitet ved tildeling av økonomisk stønad - endring i lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen § 20

Høringsbrev fra Arbeids- og sosialdepartementet.docx

Høringnotat.docx



Dato 18. august 2014
Saksnr.: 201405903-2
Saksbehandler Elisabeth Engemyr

Saksgang
Helse- og sosialstyret
Formannskapet

Møtedato
26.08.2014
27.08.2014

Forslag til høringsuttalelse –plikt til å stille vilkår om aktivitet ved tildeling av økonomisk stønad - endring i lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen § 20

Sammendrag

Arbeids- og sosialdepartementet har 4.6.2014 sendt forslag til endringer i lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltninger (LOST) på høring. Forslaget innebærer at § 20 i LOST omgjøres fra en mulighet kommunene i dag har til å stille vilkår om aktivitet ved tildeling av økonomisk stønad til plikt til å stille vilkår om aktivitet med mindre tungtveiende grunner taler imot det. Det er i dag store forskjeller mellom kommunene hvordan muligheten til å stille plikt til aktivitet praktiseres. Hensikten bak forslaget er økt bruk av vilkår og likere praksis mellom kommunene. NAV Kristiansand stiller plikt om aktivitet til ungdomsgruppa (aldersgruppa 18 – 25 år), og for hoveddelen av sosialhjelpsmottakere over 25 år, der vedkommende kan nyttiggjøre seg aktivitet.

Departementet ber kommunene gi innspill knyttet til økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget med utgangspunkt i den oppfølgingen kommunene i dag har av sosialhjelpsmottakere.

Kristiansand kommune stiller seg positive til forslaget som vil harmonisere praksis mellom kommunene. Kommunen ber departementet klargjøre ytterligere i forskrift og/eller veileder til kommunen hvordan plikten skal gjennomføres og hvilket ansvar den enkelte mottaker har for å samarbeide med NAV-kontoret slik at vilkår settes etter individuell vurdering og i samsvar med endringens intensjon «for å sikre en permanent overgang til arbeidslivet». Kristiansand kommune forutsetter at staten dekker kommunens kostnader for å innføre vilkår om aktivitet ved tildeling av økonomisk stønad som samsvarer med lovgivers intensjon om å «sikre permanent overgang til arbeidslivet».

Forslag til vedtak

1. Formannskapet gir sin tilslutning til forslaget til høringsuttalelse fra Kristiansand kommune om endring i lov om sosiale tjenester i arbeids og velferdsforvaltningen § 20.
2. Kristiansand forutsetter at staten dekker kommunens kostnader for å innføre aktivitet ved tildeling av økonomisk stønad. Videre har vi en forventning om at staten også stiller stimuleringsmidler og incentiver for å sikre tilstrekkelig tilrettelagte arbeidsplasser i det ordinære arbeidsmarkedet og tilskudd for etablering av arbeidsmarkedsbedrifter.

Tor Sommerseth
Rådmann

Wenche P. Dehli
Helse- og sosialdirektør

Vedlegg:
Høringsbrev datert 4.6.2014
Høringsnotat juni 2014
Forslag til høringsuttalelse fra Kristiansand kommune

Bakgrunn for saken

Arbeids- og sosialdepartementet foreslår i høringsbrev av 4.6.2014 endringer i lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltninger (LOST). Forslaget innebærer at § 20 i LOST omgjøres fra en mulighet kommunene i dag har til å stille vilkår om aktivitet ved tildeling av økonomisk stønad til plikt til å stille vilkår om aktivitet med mindre tungtveiende grunner taler imot det.

Høringsforslaget er utarbeidet på bakgrunn av at det i dag er store forskjeller mellom kommunen hvordan muligheten til å stille plikt til aktivitet praktiseres. Hensikten bak forslaget er økt bruk av vilkår og likere praksis mellom kommunen.

Endringsforslaget

Ordlyden i lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen § 20 er idag:

«Det kan settes vilkår for tildeling av økonomisk stønad, herunder at mottakeren i stønadsperioden skal utføre passende arbeidsoppgaver i bostedskommunen, se også § 21 tredje ledd og § 25. Vilråene må ha nær sammenheng med vedtaket. De må ikke være uforholdsmessig byrdefulle for stønadsmottaker eller begrense hans eller hennes handle- eller valgfrihet på en urimelig måte. Vilråene må heller ikke være i strid med andre bestemmelser i loven her eller andre lover.»

Utkast til ny lovbestemmelse (det som foreslås endret står i kursiv):

§ 20 Bruk av vilkår *om aktivitet*

«Det *skal* settes vilkår om aktivitet for tildeling av økonomisk stønad, *med mindre tungtveiende grunner taler mot det.*

Vilråene må ha nær sammenheng med vedtaket *og ha som mål at stønadsmottakeren skal bli helt eller delvis selvhjulpen.* De må ikke være uforholdsmessig byrdefulle for stønadsmottaker eller begrense hans eller hennes handle- eller valgfrihet på en urimelig måte. Vilråene må heller ikke være i strid med andre bestemmelser i loven her eller andre lover.

Ved brudd på vilråene kan det fattes vedtak om at stønaden reduseres, forutsatt at det i vedtaket om stønad og vilkår er informert om muligheten for slik reduksjon.

Departementet kan i forskrift gi nærmere retningslinjer for bruk av sanksjoner.»

Departementet ber kommunen gi innspill knyttet til økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget med utgangspunkt i den oppfølgingen kommunen i dag har av sosialhjelpsmottakere.

Forslag til høringsuttalelse ligger ved.

12.august 2014

Høringsuttalelse - plikt til å stille vilkår om aktivitet ved tildeling av økonomisk stønad - endring i lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen § 20

Kristiansand kommune har vurdert Arbeids- og sosialdepartementets forslag til endringer i lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltninger datert 4.6.2014.

Vi ønsker å komme med innspill på endringen som foreslås. Vi har estimert kostnader av endringene basert på hvordan vilkår om aktivitet praktiseres og hva som kjennetegner langtidsmottakere av økonomisk sosialhjelp i kommunen i dag, gitt intensjonen om at aktivitet skal sikre en permanent overgang til arbeidslivet.

Kristiansand kommune er positive til endringene som foreslås. Våre erfaringer er at dette kan bidra til å gi den enkelte nødvendig bistand for å komme i aktivitet og bli selvhjulpent. Vi opplever også at aktivitetskrav gir positive virkninger for samfunnet ellers. Samtidig erfarer vi at det er noen brukere, særlig gjelder dette brukere med rus- og psykiatri (ROP-) lidelser, hvor vilkår-setting ikke er hensiktsmessig, eller brukere hvor avstanden til jobb er så lang til at det synes urimelig å legge til grunn en intensjon om permanent overgang til arbeidslivet. Vilkår om aktivitet fordrer individuelt tilpassing og vurdering når vilkår settes, følges opp og sanksjoneres. Det finnes få objektive grenser og kriterier for utøvelse av skjønn, eller urimelig skjønn. En ytterligere presisering fra statens side i forskrift kan synes hensiktsmessig.

Departementets forslag om å gjøre vilkårssetting om fra en mulighet til en plikt for kommunene innebærer for Kristiansand en omlegging fra å argumentere for hvorfor aktivitet er bedre enn passivitet. Samtidig ønsker vi å være realistiske i forhold til de ressurser som kreves for å følge opp endringen i lov om sosiale tjenester § 20 på en forsvarlig måte og etter hensikten.

Kommentarer til høringsnotatet og grove kostnadsestimater

NAV Kristiansand har gjennomsnittlig i overkant av 800 sosialhjelpsmottakere. Mange er i aktivitet og tiltak, og kan nyttiggjøre seg de tilbud og tiltak som allerede eksisterer i NAV. Kristiansand kommune reorganiserer og revitaliserer i 2014 sitt lavterskeltilbud «Jobbhuset» for brukere som faller utenom eksisterende ordninger og/eller ikke har rettigheter etter andre ordninger. Dette er brukere som kan nyttiggjøre seg aktivitet med sikte på å bli selvforsørget. «Jobbhuset» har deltagere i Kvalifiseringsprogrammet, samt sosialhjelpsmottakere som er passive (ikke tilknyttet andre ordninger/tiltak) eller foreløpig ikke avklart som målgruppe.

Avhengig av behov for oppfølging hos deltakere ved Jobbhuset vil tiltaket ha kapasitet på ca 100 personer til enhver tid. Budsjett for drift og administrasjon i 2014 er kr. 4 120 000,- . Dette utgjør en estimert merkostnad pr bruker utover tildeling av økonomisk stønad på om lag 40. 000,- årlig.

I gjennomgang av egne mottakere av økonomisk sosialhjelp over 25 år finner vi foreløpige hovedtrekk:

Om lag 50 – 70 % har språk som barriere for å delta i aktivitet/ jobb.

Om lag 30 % har ROP-lidelser som barriere for å delta i aktivitet/ jobb.

Skal Kristiansand kommune imøtekomme statens intensjon ved lovendringen «Sikre permanent overgang til arbeidslivet», og ha som mål at stønadsmottakeren skal bli helt eller delvis selvhjulpne vil det være behov for aktivitet som kvalifiserer og/eller habiliterer særlig disse to gruppene for arbeidslivet.

For gruppen som har «språk» som barriere for å delta i arbeidsliv, har de fleste av disse gjennomført 2500 timer undervisning i norsk. Mange har hatt avbrudd i sin norskopplæring og har ingen eller liten skolebakgrunn. Voksenopplæringen i Kristiansand kommune sin erfaring med språkopplæring for denne gruppa er at de lykkes best med tilrettelagt undervisning i arbeidspraksisklasser. Dette utgjør en estimert merkostnad per bruker utover tildeling av økonomisk stønad på om lag 50 – 60 000,- årlig.

Overgangen til arbeidslivet for denne gruppa er lav, og tar lang tid. Tilrettelagte arbeidsplasser er ofte veien inn til deltagelse, og for mange er ordinært arbeid ikke realistisk. I Kristiansand kommune er det behov for ytterligere tilrettelagte arbeidsbedrifter/tilrettelagte ordninger for deltagelse i ordinært arbeidsmarked for gruppen med svak norsk kompetanse, kombinert med ingen eller lav formell utdanning. Vi har ikke hatt anledning til å anslå volum eller kostnad for dette her.

Vår erfaring er at dagens introduksjonsordning for nyankomne flyktninger ikke er tilstrekkelig, og målsetting om deltagelse i det ordinære arbeidslivet er lite realistisk for en del brukere. Introduksjonsprogrammet bør utvides 1 – 2 år. I tillegg må det tett individuell oppfølging av bruker over lengre tid.

Kristiansand kommuner stiller seg positive til forslaget om endringer i § 20 i lov om sosiale tjenester i arbeids- og velferdsforvaltningen. Stilles tilstrekkelige insentiver til disposisjon for å gjennomføre endringen, kan flere av våre mottakere gjøres selvhjulpne over tid. Kristiansand ber departementet klargjøre i forskrift og/eller veileder hvordan plikten skal gjennomføres og hvilket ansvar den enkelte mottaker har for å samarbeide med NAV-kontoret slik at vilkår settes etter individuell vurdering. I høringsnotat hvor det heter at «Plikten til å vurdere vilkår om aktivitet vil gjelde for hver søknad, og vil gjøre at kommunene overfor langtidsmottakere må foreta dokumenterbare jevnlige vurderinger av om stønadsmottakerens situasjon, behov og muligheter er endret.»

Kristiansand forutsetter at staten dekker kommunens kostnader for å innføre aktivitet ved tildeling av økonomisk stønad. Videre har vi en forventning om at staten også stiller stimuleringsmidler og insentiver for å sikre tilstrekkelig tilrettelagte arbeidsplasser i det ordinære arbeidsmarkedet og tilskudd for etablering av arbeidsmarkedsbedrifter.

Med hilsen

Wenche P. Dehli
Helse- og sosialdirektør

Elisabeth Engemyr
NAV Leder

Punkt 80/14: Høring til Helse- og omsorgsdepartementet om forslag til ny «Forskrift om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste m.v. (akuttmedisinforskriften»),

Bilag

Vedtak HELSOS, 26082014, Sak 36/14, Høring til Helse- og omsorgsdepartementet om forslag til ny «Forskrift om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste m.v. (akuttmedisinforskriften»),



Dato 6. august 2014
Saksnr.: 201407619-2
Saksbehandler Sigurd Paulsen

Saksgang

Helse- og sosialstyret
Formannskapet

Møtedato

26.08.2014
27.08.2014

Høring til Helse- og omsorgsdepartementet om forslag til ny «Forskrift om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste m.v. (akuttmedisinforskriften)»,

Sammendrag

Helse- og omsorgsdepartementet har sendt ut til høring et forslag til ny «Forskrift om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste m.v. (akuttmedisinforskriften)», heretter kalt akuttmedisinforskriften. Hovedtrekkene som har betydning for kommunehelsetjenesten og kommunal legevakt er: Kommunene kan inngå avtaler med frivillige organisasjoner og kommunalt brannvesen om bistand i tillegg til, eller i påvente av akuttmedisinsk personell. Kompetansekrav til personell i legevakt. Her kreves at leger i selvstendig vakt enten skal være spesialister i allmenntmedisin, evt andre spesialiteter eller ha gjennomført tre års veiledet tjeneste. Andre leger i vakt må ha bakvaktordning. Denne skal organiseres av kommunen.

- Både leger og hjelpepersonell ved legevaktene skal ha gjennomgått kurs i akuttmedisin og volds- og overgrepshåndtering.
- Legevaktsentralene skal besvare 80% av alle telefonhenvendelser innen 90 sekunder, og 95% innen to minutter.
- Legevaktsentralene skal ha utstyr til lydopptak av viktig trafikk.
- Det skal tilrettelegges for innføring av nasjonalt legevaktnummer 116117.

Forskriften samler og forenkler to tidligere forskrifter. Den tydeliggjør de forskjellige aktørers rolle i den akuttmedisinske kjeden. Det blir tydeligere kompetanse- og funksjonskrav til personell i den kommunale legevaktordningen. Forskriften er et viktig bidrag til en kvalitetssikring av de akuttmedisinske tjenestene.

I saksfremlegget nedenfor går vi gjennom de delene av forskriften som har betydning for kommunene og kommunalt personell.

Forslaget til akuttmedisinforskrift betyr en viktig kvalitetsheving av legevakt- og prehospitalmedisin. Det er ikke foretatt en realistisk analyse av hva forskriften vil bety av økte kostnader for kommunene. Både kompetansekrav, krav til responstid på telefon og krav til opptaksutstyr for samtaler vil med stor sannsynlighet gi økte kostnader ut over det som er anslått i høringsnotatet.

Forslag til vedtak

1. Kristiansand kommune støtter innføringen av akuttmedisinforskriften med de kommentarer som er nevnt i saksframlegget.
2. Kommunen viser til at anslaget over de økonomiske konsekvensene i høringsnotatet ikke er realistiske. Økte utgifter for kommunene som følge av forskriften må kompenseres fullt ut.

Wenche P Dehli
Helse- og sosialdirektør

Sigurd Paulsen
Tjenesteleder Lokalmedisinske tjenester

Vedlegg:
Skriv inn vedlegg.

Bakgrunn for saken

Akuttmedisinforskriften har vært lenge etterlengtet, fordi det har vært uklar organisering og uklare krav til utstyr og kompetanse i den akuttmedisinske kjeden. Kristiansand kommune vil gi støtte til HOD sine vurderinger om hvilke endringsforslag som er prioritert. Kristiansand kommune vil i høringsuttalelsen bare uttale seg om endringsforslag som får en direkte konsekvens for kommunens organisering av helsetjenesten, herunder legevaktstjenesten og legevaktsentralen som del av den medisinske nødmeldetjenesten.

Konkrete kommentarer knyttet til de enkelte forslag som vurderes relevante for kommunen

Kap. 4.1.2: Samhandling

«Det er også foreslått en bestemmelse om samordning og samhandling mellom aktørene i den akuttmedisinske kjeden som er en videreføring av tilsvarende bestemmelse i dagens akuttmedisinforskrift».

Kommentar: Kristiansand kommune støtter HOD sitt forslag om å videreføre paragrafen om samhandling mellom kommunen og de regionale helseforetakene med tanke på koordinert innsats i den akuttmedisinske kjede. Kommunen mener foreslått forskriftstekst er dekkende men ønsker at det enda tydeligere i bakgrunnsnotatet blir påpekt viktigheten av at det lages detaljerte planer for struktur og innhold i nevnte samhandling, inkludert planlagte møter, styringsgrupper og faglige veiledere. Kommunen er kjent med at det i dag er knyttet betydelige utfordringer til samarbeid og samhandling mellom legevaktstjenesten og prehospitaltjenester, og det er derfor viktig at slikt samarbeid skjer etter en klart definert plan og struktur.

Kap 4.1.3 Om bistand fra personer utenfor helse- og omsorgstjenesten

«Flere land har over lang tid benyttet forskjellige ordninger for akuttgjørere/førstehjelpere i tidsrommet frem til helsepersonell kan nå frem til pasienten....I Norge forekommer liknende ordninger hvor annet helsepersonell, brannvesen, frivillige organisasjoner etc., mer eller mindre organisert utfører førstehjelp frem til helsepersonell kan starte sin behandling. Det er så langt departementet har brakt i erfaring, også stor variasjon i hvilken grad ordningene systematisk følges opp og dokumenteres».

Kommentar: Erfaringen fra større ulykker og katastrofer er at Røde Kors, Norsk Folkehjelp, lokalt brannvesen og andre ofte gjør en stor og avgjørende innsats tidlig, og de er et viktig supplement til offentlige tjenester senere i forløpet. Det er positivt at forskriften legger opp til et formalisert samarbeid med frivillige organisasjoner og akuttetater utenom helsevesenet. En erfaring fra Kristiansand kommune er at pågang av personer med psykiske lidelser og personer med behov for bistand fra politiet er en økende trend som følge av både nye forskrifter på området og endringer i organisering av akuttpsykiatrien ved spesialisthelsetjenesten. Det er ikke uvanlig at hver pasient krever en lege samt sykepleier og bistand fra politi i opptil 3 timer før det er avklart hva som skal skje videre med pasienten. Kristiansand kommune mener at slik regelverket er i dag, avsettes helsepersonell ved

legevakt og politiressurser i for stor grad til dette arbeidet, og fare for samtidighetsproblematikk på legevakten, samt at politiet binder opp ressurser er til stede i for stor grad. Kristiansand kommune mener derfor at departementet bør se på denne problematikken i samarbeid med spesialisthelsetjenesten for å komme frem til bedre løsninger av dagens organisering og bruk av ressurser.

Kap. 4.2.3.2 Kompetansekrav til leger i vakt

«På bakgrunn av Helsetilsynets funn, de særskilte utfordringene i legevakttjenesten og Helsedirektoratets anbefalinger foreslår departementet i høringsnotatet å stille spesifikke krav til kompetanse for leger som skal ha selvstendig legevakt uten bakvakt. Vaktleger som ikke oppfyller kravene må ha kvalifisert bakvakt, dvs. leger i bakhånd med kvalifikasjoner tilsvarende de kompetansekrav som stilles. Med bakvakt i denne sammenheng menes leger som er tilgjengelig på nødnettradio og som kan rykke ut om nødvendig».

Kommentar: Kristiansand kommune gir klar støtte til innføring av kompetansekrav for leger i vakt, og vi støtter minimumsnivået som HOD foreslår, som sier at alle spesialister i allmennmedisin og fastleger som hadde hjemmel per 2005 er kvalifiserte for selvstendig vakt. Kommunen mener det også er naturlig å bruke EU-kravet om 3 års veiledet tjeneste som minimumskrav for allmennleger i spesialisering, og mener det er viktig med tilleggskravet om minimum 1 år i allmennmedisinsk praksis for å støtte opp om målet om at flest mulig vakter bør tas av fastleger eller leger med kjennskap til allmennmedisinsk metode. Kommunen støtter at det åpnes for at også andre leger enn fastleger kan være kompetente for selvstendige vakter, gitt at de har en relevant medisinsk spesialitet eller erfaring. Ved Kristiansand legevakt tas 54% av vaktene av fastleger, og legevakten ligger da på landsgjennomsnittet alle legevakter sett under ett, men over gjennomsnittet for store bylegevakter. Kristiansand legevakt ønsker klart at flest vakter skal tas av fastleger, men kommunen ser også en verdi i at andre leger med interesse for, og kunnskap om legevaktsmedisin, kan delta i vaktkorpsset. Kommunen støtter forslaget om hvilke legespesialister som kan gå selvstendig vakt, samt leger i spesialisering (LIS) i samme fagområder, med minst tre års veiledet praksis.

Når det gjelder spørsmålet om innføring av grunnkompetanse for andre relevante legespesialister (og LIS med 3 års veiledet tjeneste) bør være en overgangsordning eller ikke, mener Kristiansand kommune at ordningen bør være permanent. Som en sentral kommune med legevakt nært til Sørlandet Sykehus, vil en del av vaktene dekkes av sykehusleger. Legevakten i Kristiansand har strenge regler på hvem som kan gå vakt, etter hvilken kjennskap de har til legevakten og allmennmedisinsk metode, og legevakten godtar således ikke at «tilfeldige sykehusleger» og andre leger uten fastlegeavtale eller tilknytning til legevakten får ta vakter. Med en slik kvalitetssikring har kommunen og legevakten opplevd en klar nytte av få leger med interesse for, og erfaring fra, legevakt inn i vaktkorpsset.

Kristiansand kommune tror ikke at det er gunstig å planlegge for et fremtidig «forbud» mot at andre leger enn fastleger kan ha selvstendig grunnkompetanse til å ta vakter, da dette vil kunne legge et ytterligere press på fastlegekorpsset i kommunen, og potensielt føre til at flere vil søke om fritak på grunn av alder eller sosiale grunner.

«Krav utover grunnkompetanse for leger og annet helsepersonell i vakt – forslag om krav om kurs i akuttmedisin og kurs i volds- og overgrepshåndtering»

Kommentar:

Angående kurs for leger

Kristiansand kommune mener det er fornuftig å kreve nevnte kurs som spesifikt tilleggskrav for alle leger som skal ha selvstendige vakter. For spesialister i allmennmedisin og allmennleger i spesialisering er kurs i akuttmedisin allerede et integrert krav i videre- og etterutdanningen, samt kurs i volds- og overgrepshåndtering er planlagt innført på lik måte. Når det gjelder samme kurs for sykehuslegene, mener Kristiansand kommune at det er riktig at det stilles krav om at også sykehuslegene som skal gå selvstendige vakter må ha kurs i akuttmedisin, akuttpsykiatri, og volds- og overgrepshåndtering. Ved innføring av kompetansehevingstiltak fra staten, bør tiltakene være avklart mtp struktur, innhold og finansiering. Kommunen er kjent med at Nasjonalt kompetansesenter i legevaktsmedisin har

utarbeidet en mal som er tilpasset «allmenntmedisinsk akuttmedisin». Denne malen skiller seg fra akuttmedisin sett fra sykehusets side. «Allmenntmedisinsk akuttmedisin» er mest relevant for legevakttjenesten, og det er derfor viktig at sykehuslegene deltar i et slikt kurs, samt kurs om volds- og overgrepshåndtering. Krav om nevnte kurs vil kunne oppleves som et hinder for enkelte sykehusleger til å ta vakter på legevakten, men kommunen mener likevel at kravet også bør gjelde disse legene. Kravene vil kunne føre til en positiv seleksjon av leger som har en særlig interesse for legevaktmedisin og for å opparbeide seg den spesifikke kurskompetansen som kreves for å gå selvstendige vakter.

Angående kurs for hjelpepersonell om jobber sammen med lege i vakt, §8 i forslag til ny forskrift –

Kommunen støtter forslaget om å innføre tilsvarende kurs også for hjelpepersonell som jobber tett opp mot legevaktslegen. Kommunen vil likevel bemerke at det i høringsutkastet i liten eller ingen grad er omtalt hvor ofte slike kurs skal gjennomføres for denne gruppen, eller om det er tenkt at hjelpepersonellet skal gjennomføre de samme kursene som legene. Kristiansand kommune mener at det bør utredes og klargjøres nærmere hva nevnte kurs bør inneholde for annet personell enn leger, da kommunen mener disse kursene i stor grad bør tilpasses sykepleierens unike rolle og kompetanse på legevakt, og det bør stilles egne krav til hvordan sykepleierne og annet hjelpepersonell håndterer akuttmedisinske og akuttpsykiatriske problemstillinger, samt håndtering av volds- og overgrepsutsatte personer. Det er en vesensforskjell i rollene mellom leger og sykepleierne/øvrig helsepersonell på legevakt, og dette bør bygges opp under med egne tilpassede kurs, da for eksempel dagens akuttmedisinkurs for allmennleger i stor grad er tilpasset nettopp allmennlegers kompetanse og metode, inkludert diagnostisk tankegang, og vil egne seg dårlig for annet helsepersonell enn leger. Derimot vil emner som kommunikasjon-, forståelse av arbeidsmetoder med mere, være viktige for samkjøring av personalet ved legevakten.

4.2.3.3 Krav om å ha bakvakt

«...ny § 7 tredje ledd... kommunen får plikt til å etablere bakvaktordninger for leger i vakt som ikke oppfyller kravet til grunnkompetanse i første ledd og kravet om gjennomførte kurs i andre ledd»

Kommentar: Kristiansand kommune støtter forslaget om innføring av bakvaksordning for leger i vakt som ikke selv har selvstendig kompetanse, og at kravet for bakvakten er at hun selv innehar slik grunnkompetanse samt spesifikk kompetanse med tilleggs kurs. For Kristiansand kommune og legevakten vil det stort sett være turnusleger som vil trenge slik bakvakt. Turnuslegene har allerede i dag en bakvaksordning etter gjeldende regelverk, men kommunen ser samtidig at det har vært et behov for at bakvaksordningen blir mer strukturert og forskriftsfestet, da dette både vil trygge legene på vakt, samt kvalitetssikre arbeidet som gjøres av legene ved Kristiansand legevakt. Ved vår legevakt er det i dag allerede alltid minst to leger på vakt samtidig, og ny forslag til ny forskrift vil i liten grad føre til behov for endringer i legeturnusen, men det vil føre til en kvalitetssikring ved at leger uten selvstendig kompetanse for en definert bakvakt å forholde seg til som også kan hjelpe til ved særlig vanskelig medisinske problemstillinger eller akuttmedisinske hendelser. Kristiansand kommune har ingen merknader til behov for unntaksbestemmelser i regelen om bakvakt og spesifikke kurskrav da det ikke vil få konsekvenser for vår kommune og legevakt.

4.4.3 Nærmere om krav til legevaktsentraler (LV-sentraler).

«Krav til svartid ved LV-sentral - Ut fra noe varierende praksis i andre land foreslås det at svarsystemet i LV-sentralen innrettes slik at 80 prosent av alle henvendelser normalt kan besvares innen 90 sekunder og 95 prosent normalt kan besvares innen to minutter»

Kommentar: Kristiansand kommune støtter forslaget om å forskriftsfeste krav til svartid på legevaktsentralene. Kommunen mener likevel at kravene fremstår noe strenge, da foreslåtte krav vil føre til et klart behov for økt bemanning på telefon i LV-sentralene, med vesentlig økte kostnader for kommunene. Kommunen støtter helsemyndighetenes ønske om at legevaktene i fremtiden i større grad prioriterer behandling av de sykeste pasientene. Dette vil imidlertid også medføre at legevaktene i større grad enn i dag bør forsøke å avklare mange av pasientenes problemer i første omgang på telefon gjennom faglig gode og

forsvarlige råd fra sykepleiere og eventuelt lege per telefon, ofte råd om kontakt med fastlegen dagen etter hvis den medisinske tilstanden tillater det (såkalt «grønn respons»), som et alternativ til ordinær legekonsultasjon. Dette vil kreve en omfordeling av ressursene på legevakten, med også her et klart behov for økt bemanning med erfarne og kompetente sykepleiere som kan gi råd per telefon. Da legene på vakt ved de fleste legevakter fremdeles i liten grad utgjør en kostnad for kommunen på tidspunktet med størst trykk (kveldstid, legene er oftest selvstendig næringsdrivende over normaltariffen også på legevakt), vil en slik omfordeling av personellressursene føre til en betydelig økt kostnad for legevakten og kommunen. Kristiansand kommune forventer at staten kompenserer kommunene for merutgiftene forslaget medfører. Kristiansand kommune er derfor ikke enig med HODs oppfatning av dette forslaget ikke vil få nevneverdige økonomiske konsekvenser. Kommunen frykter videre at for strenge krav til svartid vil føre til at sykepleierne ikke lenger kan ta seg tid til å gi gode råd, og heller velger å sette opp pasienten til time hos lege med medfølgende økt trykk for legen med pasienter det ikke nødvendigvis haster med, og dermed mindre tid til pasienter som er virkelig syke.

«Lydopptak ved LV-sentraler» og «Krav til kompetanse hos LV-sentraloperatørene»

Kommentar: Kristiansand kommune støtter vurderingen om at det er nødvendig med lydopptak utstyr ved legevaktsentralene for dokumentasjon av kommunikasjon. For Kristiansand kommune som er en stor legevakt, med behov for mer avansert utstyr må en forvente en kostnadsramme på nærmere 100.000 kr. Kommunen forventer også her at staten vil bidra med kompensasjon for merutgiftene.

Angående krav til kompetanse hos LV-sentraloperatørene er kommunen enig i at betjeningen av LV-sentralen er en svært viktig funksjon, både når det gjelder hastegradsvurdering og rådgivning per telefon, jamfør kommentaren i punktet over om «svartid ved LV-sentral». Kommunen støtter kravet om nødvendig helsefaglig kompetanse og tilleggsopplæring for arbeid som operatør.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser - 6.1 Vedrørende kommunal legevaktordning
«Noen av forslagene til forskriftsbestemmelse er beregnet å medføre ekstra kostnader for kommunene»

Kommentar: Kristiansand kommune ser klart at flere av forslagene i ny forskrift vil medføre økte kostnader for kommunen. Kommunen vil påpeke behovet for økte overføringer fra staten knyttet til opprustning av legevaktjenesten i kommunen, særlig knyttet til krav i ny forskrift. Kommunen deler ikke HOD sitt syn på at enkelte av forslagene ikke vil føre til nevneverdige økte kostnader og viser til tidligere kommentarer. En økning av bemanning på legevaktene som følge av økt krav til tilgjengelighet vil også medføre økt behov for areal og bygningsmessige tiltak.

«Det antas at rundt 3 300 annet helsepersonell bør ha kurs i akuttmedisin og volds- og overgrepshåndtering. Det er tatt høyde for en kostnad på rundt 32 mill. kroner årlig over fem år til kurs for leger og annet helsepersonell»

Kommentar: Kristiansand kommune vil igjen påpeke at det i forslaget i liten grad redegjøres for hvordan en tenker å gjennomføre kurs for annet hjelpepersonell i akuttmedisin og volds- og overgrepshåndtering. Kommunen mener det er en dårlig idé å bruke samme mal på annet hjelpepersonell som for legene, og det må således utvikles egne kurs for denne gruppen. Det er i forslaget heller ikke redegjort for hvor ofte kursene skal gjennomføres. Med slike usikkerhetsmomenter er det vanskelig for kommunen å vurdere hvilke konsekvenser dette får i form av økte kostnader for kommunene.

Punkt 81/14: Ny felles parkeringsregulering - høring

Bilag

Vedtak PARKER, 26082014, Sak 9/14, Ny felles parkeringsregulering - høring

1.hoeringsbrevparkering2014.pdf

2.Parkering_Vedlegg1_Lovendringsnotatet.pdf

3.Parkering_Vedlegg2_Forskriftsendringsnotatet.pdf



Dato 18. august 2014
Saksnr.: 201406570-1
Saksbehandler Raymond Solaas

Saksgang
Kristiansand Parkeringsselskapet styre KF
Formannskapet

Møtedato
26.08.2014
27.08.2014

Ny felles parkeringsregulering - høring

Sammendrag

Samferdselsdepartementet har utarbeidet forslag til ny felles parkeringsregulering basert på rapporten «ny felles parkeringsregulering fra 2006», samt en bredt sammensatt arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet i 2009. Høringsdokumentene er omfattende (ca. 280 sider) og består av utkast til lovendringer og tre nye forskrifter på området, hvor utkast til forskrift om vilkårsparkeering (avgiftsparkering, tidsbegrensning, parkeringstillatelse, oppstilling mv.) for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften) er den dominerende og vies mest oppmerksomhet. De øvrige forskriftene er utkast til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede og utkast til forskrift om parkeringsgebyr (overtredelse av reglene om stans og parkering i vegtrafikklovgivningen- myndighetsutøvelse kun kommunene og politiet).

Høringsdokumentene ble sendt ut 30. mai 2014 med høringsfrist 1. september 2014 og det foreslås betydelige endringer i forhold til dagens ordning, både for offentlig og privat parkeringsvirksomhet.

Innenfor vilkårs parkering fremstår parkeringsbransjen uoversiktlig for publikum, bl.a. fordi lovverk og rammebetingelser er forskjellig. Den private delen av bransjen opplever at en del aktører fremstår som useriøse, i forhold til forretningsvilkår og metoder.

Dette har munnet ut i forslag til ny parkeringsregulering basert på følgende formål og sentrale føringer:

- Sikre forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet.
- Sikre at parkeringstilbudet er universelt utformet.
- Sikre at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet, og mest mulig likt uavhengig av hvem som er tilbyder.
- Bidra til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester.
- Legge til rette for offentlig kontroll av virksomheten.

Forslagene til ny parkeringsregulering virker gjennomarbeidet og har fokus på publikums rettigheter. Det legges opp til felles regelverk, skilting og klagebehandling for alle, dvs. både for offentlige og private virksomheter som tilbyr vilkårsparkeering til allmennheten. Kommunene får utvidet ansvar på integrert del av ferdsselsåre langs offentlig vei, men vilkårsparkeering langs offentlig vei er ikke myndighetsutøvelse som i dag. Det settes krav til

virksomhetene i forhold til meldeplikt basert på egenerklæring, registrering, forsvarlig drift og dekkende ansvarsforsikring, skilting og krav til parkeringsområdene, samt krav til personell (alder, opplæring, uniformering, ID-kort).

Statens vegvesen er register - og tilsynsmyndighet med sanksjoner overfor virksomheter som ikke oppfyller kravene.

Ved overtredelse av bestemmelser tilknyttet vilkårsparkering foreslås det kontroll sanksjon på kr 300,-, 600,- eller kr 900,- avhengig av type overtredelse. Det foreslås videre gjennomgående bestemmelser for fjerning av kjøretøy basert på nødvendighetsvilkår og varsling, samt kundevennlige betalingsløsninger og utforming av parkeringsanlegg.

Kommunene benytter i stor grad parkeringsregulering og avgiftsparkering som virkemidler for å realisere parkeringspolitikken. I dag benyttes avgiftsparkering som et overordnet virkemiddel for trafikkregulering, herunder styring av trafikkmengde, fremkommelighet og tilgjengelighet, begrensning av arbeidsparkering, samt i forhold til miljøet. Dette hensynet er ikke viet så stor oppmerksomhet i det foreliggende forslag.

Forslag til ny parkeringsregulering har både fordeler og ulemper i forhold til kommunens oppgaver på området. Sentralt i forslaget er publikums/brukernes interesser og gjennomgående like og forutsigbare ordninger, hvilket er viktig og nødvendig å ivareta på en god måte. Imidlertid må dette balanseres i forhold til kommunenes oppgaver tilknyttet samfunns- og trafikkstyringen. Ordninger som kun gjelder kommunene (betalingsfritak for forflytningshemmede og el-biler) svekker effekten av gjennomgående like ordninger for publikum og like konkurranseforhold.

Utkast til ny felles parkeringsregulering har en rekke ordninger som fremstår som gode og riktige både for publikum og parkeringsvirksomhetene. Det fremheves felles regelverk, klageordning, regulering av håndhevingspraksis og like satser for kontroll sanksjon, samt krav til virksomhetene. Videre fremheves kundevennlige betalingsløsninger, forflytningshemmedes rettigheter, reservering, muligheten for utvidet kommunalt samarbeid og utvidet ansvar på ferdselsåre. Dette vil bedre publikums rettssikkerhet.

Av uheldige sider ved utkast til ny felles parkeringsregulering for vilkårsparkering, fremheves videreføring av betalingsfritaket for forflytningshemmede og elektrisk/hydrogendrevne motorkjøretøy kun for kommunale plasser, samt sammenblanding av offentlige og private skilte ved reservering. Av den grunn er det usikkert om offentlig skilt for all vilkårsparkering er hensiktsmessig.

Videre er det uheldig at enerettsområdet for kommunene ikke omfatter privat veg åpen for alminnelig ferdsel slik som i dag, samt svekkede innfordringsordninger. Enkelte overgangsordninger har svært kort frist.

For øvrig henvises til bakgrunn for saken for en mer utførlig opplisting av fordeler og ulemper.

Utkast til ny forskrift for forflytningshemmede og forskrift om offentlig parkeringsgebyr (myndighetsutøvelse- stanse- og parkeringsforbud) viderefører i all hovedsak dagens ordning.

Det er viktig at nye parkeringsbestemmelser opprettholder kommunenes mulighet til å benytte parkeringspolitikken som et virkemiddel i samfunnsstyringen, ikke minst i forhold til trafiksikkerhet, trafikkavvikling og miljø.

Forslag til vedtak

1. Kristiansand kommunes høringsuttalelse i forbindelse med utkast til ny felles parkeringsregulering fremkommer som merknader omtalt i denne sak.

Raymond Solaas
Daglig leder

Vedlegg:

1. Høringsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 30. mai 2014.
2. Vedlegg 1: Lovendringsnotat.
3. Vedlegg 2: Ny felles parkeringsregulering med utkast til forskrifter og lovendringer, Egenmeldingsskjema.

Bakgrunn for saken

Innledning

Samferdselsdepartementet har utarbeidet forslag til ny felles parkeringsregulering basert på rapporten «ny felles parkeringsregulering?» fra 2006, samt en bredt sammensatt arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet i 2009. Bakgrunnen for dette er at den nåværende forskrift i all hovedsak har vært uforandret siden 1993 og parkeringsvirksomheten har siden den gang gjennomgått en utvikling i retning av flere private aktører med stigende markedsandel, nye betalingsformer, samt omstilling og omorganisering innenfor offentlig sektor. Ulikhetene mellom rammebetingelsene for offentlig og privat parkering fortøner seg som uoversiktlig for brukerne.

Samferdselsdepartementet har sendt utkast til ny felles parkeringsregulering (forskrifter og lovreguleringer) på høring 30. mai 2014 med høringsfrist 1. september 2014, hvor det foreslås til dels betydelige endringer i forhold til dagens ordning. Kommunen er høringsinstans og etter samråd med ingeniørvesenet fremmes saken for formannskapet som vedtar kommunens høringsuttalelse. Saken forelegges også Parkeringsselskapets styre, men på grunn av den knappe høringsfristen må den politiske behandlingen skje parallelt, dvs. 26. august 2014 i Parkeringsselskapets styre og 27. august 2014 i formannskapet.

Høringsdokumentene er omfattende og gir god innsikt i de ulike parkeringsbestemmelser og ordninger.

Høringen omfatter følgende:

- Utkast til lovendringer.
- Utkast til forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften).
- Utkast til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.
- Utkast til forskrift om parkeringsgebyr (overtredelse av reglene om stans og parkering i vegtrafikklovgivningen- myndighetsutøvelse kun kommunene og politiet)

Kort om status i dag

Parkeringsvirksomheten er i stadig utvikling både teknisk og strukturelt. I de senere år har det kommet til nye betalingsformer (kredittkort, etterskuddsbetaling, billettløs parkeringsløsninger- mobiltelefon, nummeregjenkjenning og brikker), håndheving ved bruk av håndterminaler og nye metoder for bevissikring i form av digitale foto.

Offentlig regulert parkering (vegtrafikkloven, parkeringsforskriften, forvaltningsloven) utgjør i dag om lag 40 % av aktiviteten i forbindelse med vilkårsparkering, i motsetning til tidligere hvor parkering var et område som stort sett var en offentlig oppgave.

For privat regulering gjelder avtalelovens generelle bestemmelser, som åpner for en rekke ulike ordninger. Det er utarbeidet såkalte "standardvilkår" som medlemmene av bransjeorganisasjonen Norpark benytter. Avtalene er såkalte realavtaler, hvilket innebærer at når kjøretøyet er parkert har en godtatt avtalens betingelser, slik de fremgår av oppslag på parkeringsområdet.

Parkeringsbransjen fremstår som uoversiktlig for publikum, bl.a. fordi lovverk og rammebetingelser er forskjellig. Den private delen av bransjen opplever at en del aktører

fremstår som useriøse, i forhold til forretningsvilkår og metoder. Dette har munnet ut i et ønske om regulering av bransjen. Dessuten er det et ønske fra samferdselsdepartementet, at det etableres en gjennomgående regulering av hele parkeringsbransjen, for å sikre publikums interesser i sin alminnelighet og de forflytningshemmede i særdeleshet.

Ny felles parkeringsregulering for vilkårsparkering (Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer)

Samferdselsdepartementet nedsatte i august 2009 en bredt sammensatt arbeidsgruppe som har gitt innspill til departementet i forbindelse med utarbeidelsen av ny felles parkeringsregulering for vilkårsparkering. Forslaget ble sendt på høring 30. mai 2014 med høringsfrist 1. september 2014. Høringsfristen er knapp pga. sommerferien. Det legges opp til *nytt felles regelverk* både for offentlige og private parkeringsordninger. Det innebærer felles offentlig skilting for all vilkårsparkering som tilbys allmennheten i Norge, i motsetning til dagens ordning hvor det kun er de offentlige parkeringsvirksomhetene som har anledning til å benytte offentlige skilt. Forslaget krever både lovendring og fullstendig nye forskrifter som skal erstatte gjeldende offentlige forskrifter på området.

Arbeidsgruppen hadde følgende sammensetning:

- Samferdselsdepartementet
- Vegdirektoratet
- Politidirektoratet
- Norpark (bransjeorganisasjon)
- Foreningen næringseiendom
- Norges Handikapforbund
- Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
- Forbrukerombudet
- Forbrukerrådet
- Norges Automobilforbund
- Kommunenes sentralforbund (KS)

Formål og sentrale føringer (§ 1 og 2)

Det foreliggende forslag er basert på følgende formål og sentrale føringer:

- Sikre forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet.
- Sikre at parkeringstilbudet er universelt utformet.
- Sikre at parkeringsvirksomhet utøves med god kvalitet, og mest mulig likt uavhengig av hvem som er tilbyder.
- Bidra til likere konkurranseforhold mellom tilbydere av parkeringstjenester.
- Legge til rette for offentlig kontroll av virksomheten.

Vilkårsparkering omfatter:

- Parkering mot avgift.
- Med eller uten tidsbegrensning med dokumentasjonsplikt.
- Tidsbegrenset uten dokumentasjonsplikt.

- Parkeringstillatelser.
- Oppstillingsvilkår ved oppmerking.

Vilkårsparkering er ikke stanse- og parkeringsforbudene i vegtrafikklovgivningen, dvs. adferds regulering (gebyrtilfellene), da dette er myndighetsutøvelse som håndteres av politiet og de kommuner som har fått delegert slik myndighet. For gebyrtilfellene er det utarbeidet egen forskrift som i all hovedsak viderefører dagens ordning, samt en justering av parkeringsgebyret som har vært uforandret siden 1994.

Virkeområde (§ 3)

Gjelder for motorvogn og tilhenger på veg åpen for alminnelig ferdsel.

Vilkårsparkering avgrenses i forhold til ordninger som ikke er åpne for allmennheten, samt parkering som ikke er vilkårsparkering, f.eks. i de tilfeller det ikke foreligger vilkår eller områder som ikke er ment til parkering. Likevel skal eventuell håndheving (sanksjon og fjerning) utenfor virkeområdet for vilkårsparkering, følge regler og prosedyrer for vilkårsparkering, for å ivareta publikums rettigheter. Dette kan gjelde hager, gressplener, jordbruksarealer mv.

Nærmere om de enkelte bestemmelser i forslaget

- **Regelverk, klageordning og skilting (§1, 2, 3, 16, 22, 23, 24, 44-60)**

Felles *regelverk, klageordning samt bruk av offentlig parkeringsskilt* for alle, dvs. både offentlige og private virksomheter som tilbyr vilkårsparkering til allmennheten. Det legges opp til klageordninger som minner om forvaltningslovens prinsipper og en egen parkeringsklagenemnd basert på nemndsbehandling av forbrukertvister. Dette vil bedre rettsikkerheten for brukerne samlet sett, men offentlig parkering ivaretar allerede i dag rettsikkerheten til innbyggerne gjennom parkeringsforskriften og forvaltningsloven. Klage til tingretten i dagens kommunale parkeringsordning erstattes av en parkeringsklagenemnd, hvilket har en lavere terskel.

- **Integrert ferdselsåre langs offentlig vei (§7)**

For å ivareta trafikale styringsbehov og parkeringspolitikken (trafiksikkerhet, trafikkavvikling, herunder fremkommelighet og tilgjengelighet, samt miljø) gis kommunene et særlig ansvar for vilkårsparkering på integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei.

Dette utgjør det såkalte «enerettsområdet», hvor kommunen selv bestemmer om håndhevingen skal utføres i egen regi eller ved å engasjere private virksomheter. Behovet for trafikkstyring skal ivaretas og skilt- og vegmyndigheter skal høres før håndheving eventuelt overlates til andre. Enerettsområdet omfatter ikke privat vei åpen for alminnelig ferdsel.

Kommunene har i dag plikt til å sikre håndheving i hele kommunen av overtredelse av stanse- og parkeringsforbudene i vegtrafikkloven (myndighetsutøvelse- kun kommunen og politiet) ved innføring av avgiftsparkering. I utkast til nytt regelverk knyttes denne plikten opp til innføring av betalingsparkering på integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei. Håndheving av stanse- og parkeringsforbudene av samme personell som utfører kontroll med vilkårsparkeringen, fremstår som helhetlig for publikum og er effektiv ressursutnyttelse i og med at vilkårsparkering og myndighetsutøvelse, går side om side på integrert del av ferdselsåre.

- **Organisering (§5)**

I dag kan kommunenes vilkårsparkeringsvirksomhet i og utenfor enerettsområdet organiseres i samme foretak. Myndighetsområdet kan også organiseres sammen med vilkårsparkeringen. Ny parkeringsforskrift vil ikke endre på dette.

Ny parkeringsforskrift og ny gebyrforskrift gir kommunene større frihet til å kunne samarbeide med andre kommuner, herunder også innenfor myndighetsområdet (gebyrtilfellene), i og med at dagens begrensninger i samarbeid mellom kommuner foreslås avskaffet.

- **Krav til virksomhetene (§5-7)**

Det foreslås innført krav til virksomhetene i form av meldeplikt basert på egenerklæring, registrering, forsvarlig drift og dekkende ansvarsforsikring, skilting og krav til parkeringsområdene, samt krav til personell (alder, opplæring, uniformering, ID-kort).

Statens vegvesen er tiltenkt oppgaven som registerfører og tilsynsmyndighet og virksomhetene har opplysnings- og rapporteringsplikt til tilsynsmyndigheten. Virksomheter som ikke oppfyller kravene kan få pålegg om retting, tvangsmulkt, eller avskilting, av ett eller flere parkeringsområder som virksomheten har ansvaret for. I ytterste konsekvens kan alle parkeringsområdene bli avskiltet. Dette vil trolig rydde opp i forhold til useriøse aktører i bransjen. Parkeringsbedriftene vil bli kontrollert av tilsynsmyndigheten, parkeringsklagenemnda og allmennheten, i forhold til å oppfylle vilkårene.

Det kreves skiltplan for det enkelte parkeringsområde som skal sendes tilsynsmyndigheten, hvilket er i samsvar med dagens krav i offentlig parkeringsregulering, men skiltplanene skal ikke godkjennes av skiltmyndigheten (statens vegvesen, kommunen eller politiet) i form av et skiltvedtak. På ferdselsåre skal imidlertid skiltplan og skiltvedtak godkjennes av skiltmyndigheten jf. skiltforskriften.

Sentralt på det enkelte parkeringsområde skal det settes opp egne informasjonsskilt med opplysninger om parkeringsvirksomheten, vilkår, reaksjoner ved brudd på vilkår, samt klageadgang. I og med at det legges opp til ulike vilkår på kommunale og private parkeringsplasser, må dette informeres om på hvert enkelt parkeringsområde, så fremt dette ikke er u hensiktsmessig.

- **Ansatte (§8-13)**

Felles krav til ansatte som skal håndheve vilkårsparkerings, herunder alder, forbud mot provisjonslønn, uniformering, legitimasjonskort og kompetanse, herunder minst 60 timers obligatorisk utdanning med avsluttende prøve, samt regodkjenning hvert fjerde år.

- **Kontrollsanksjonen (§36)**

Kontrollsanksjonen skal utgjøre kr 300,- ved brudd på dokumentasjonsplikt for tidsbegrenset gratis parkering, samt overtredelse av reservert parkering for kunder, besøkende/gjest eller lignende.

Kontrollsanksjonen skal utgjøre kr 900,- for overtredelse av vilkårene for plass reservert for forflytningshemmede.

For øvrige overtredelser av vilkårene for parkering utgjør kontrollsanksjonen kr 600,-, med unntak av langtidsparkering, dvs. over tre døgn (flyplasser mv.), hvor manglende betaling medfører at det må betales for den tid man har parkert, i tillegg til kontrollsanksjonen.

Dette er høyere satser enn i dagens ordning for offentlig regulert parkering (kr 300,- uforandret siden 1994), men noe lavere enn de fleste private virksomheter som har satser på mellom 300 og 700 kroner med et snitt på 645 kroner.

Det legges opp til prisjustering av kontrollsanksjonen, men regime er ikke endelig avklart.

- **Innfordring (§37, 38)**

Betinget solidaransvar for fører og eier av motorvogn i det kravet først må rettes mot fører når denne er kjent. Forenklet inndrivning av avgjorte krav i samsvar med alminnelige regler.

Imidlertid foreslås at kjøretøy hvor eier skylder kontrollsanksjoner på mer enn kr 10.000 kan fjernes og tas i forvaring, inntil eier har gjort opp for seg.

- **Fjerning (§38-43)**

Gjennomgående bestemmelser for fjerning av kjøretøy med fokus på publikums rettigheter. Det foreslås grunnleggende nødvendighetsvilkår og eier skal søkes varslet. Dagens tilbakeholdelsesrett for kommunene til dekning av inntauing- og forvaringsutgifter oppheves, dvs. utgiftene må inndrives etter alminnelige regler. Imidlertid gjelder solidaransvaret.

- **Betalingsløsninger (§31-35)**

Det er krav til gjennomgående kundevennlige betalingsløsninger, herunder forskudd og etterskuddsbetaling og universelt utformet betalingsløsning. Det kreves helautomatisk løsning i lukkede anlegg, mobiltelefonløsning eller tilsvarende løsning i åpne anlegg og universelt utformet betalingsautomat (frem i tid). Dette er krav som innebærer at publikum kun betaler for den tid man er parkert, samt ivaretar forflytningshemmede i særdeleshet. Kundevennlige betalingsløsninger begrenser muligheten for å få kontrollsanksjon for manglende betaling.

- **Forflytningshemmede (§33, 61-64)**

Forbedrede rettigheter for forflytningshemmede i sin alminnelighet uavhengig av operatør. Dette innebærer at det skal reserveres tilstrekkelig antall plasser på alle parkeringsarealer, begrenset oppad til 4 %. På mindre arealer kan inntil 2 plasser kreves reservert. Parkeringsplasser for forflytningshemmede skal som hovedregel ha standard størrelse 4,5 m x 6 m.

Ordningen med fritak for betaling for forflytningshemmede videreføres som nå, dvs. kun for kommunale parkeringsplasser.

Ved tidsbegrensning gis forflytningshemmede som hovedregel dobbelt tid (over 30 min.). Dette gjelder ikke reserverte plasser for forflytningshemmede, hvor tidsbegrensningen må følges. Forbud mot av- og pålessing på særskilt avsatte plasser. Det vil også bli stilt gjennomgående krav til utforming, plassering, samt betalingssystem. Dagens forskrift erstattes av ny forskrift.

Kommunene gis en rådgivende funksjon overfor parkeringsvirksomhetene i forbindelse med tilrettelegging for funksjonshemmede.

- **Elektriske og hydrogendrevne motorvogner (§34)**

Videreføring av betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner, dvs. kun på avgiftsbelagte kommunale plasser.

- **Lading (§35)**

Parkeringsvirksomhetene plikter å tilby opplading for ladbare motorvogner etter behov og innenfor muligheten for å få dekket kostnadene fra brukerne. Antall plasser kan utgjøre inntil 6 % på det enkelte parkeringsområde.

- **Private trafikale reguleringer (§23)**

Det tillates ikke private trafikale reguleringer, herunder private stansforbud sammen med vilkårsparkeering, da dette blir en sammenblanding av offentlige og private skilt som kan oppleves forvirrende og villedende for publikum. Det kan videre forekomme ulik forståelse av begreper og rekkevidden av skiltingen.

- **Håndhevingspraksis (§24, 36, 43 og retningslinjer)**

For å få en mer ensartet håndheving foreslås det å regulere håndhevingspraksis og en del typetilfeller. Dette gjøres dels ved retningslinjer og dels ved egne bestemmelser i parkeringsforskriften.

I følgende tilfeller skal ilagt kontroll sanksjon ettergis:

På visse vilkår ved snudd billett, samt manglende billett hvor det i ettertid kan dokumenteres at fører eller eier har betalt (person, tid og sted),

Kontroll sanksjon kan tidligst ilegges 5 minutter etter at kjøretøyet er stilt på plass. Kontroll sanksjon kan tidligst ilegges 5 minutter etter at parkeringstiden er utløpt.

Rettigheter og plikter ved feil på betalingsautomaten, flere motorsykler eller mopeder kan parkere i samme felt, kjøretøy som opptar flere felt (store kjøretøy, motorvogn med tilhenger) må betale for det antall felt som benyttes, samt krav til dokumentasjon for illeggelse og fjerning.

- **Ikrafttredelse og overgangsbestemmelser (§65)**

Det legges opp til gradvis innføring av nye regler, hvor det legges vekt på at bestemmelser som er viktige for publikum skal tre i kraft før bestemmelser av mer

administrativ karakter. Bestemmelsene trer derfor i kraft fra en måned til to år etter at forskriften er vedtatt.

Kort om kommunenes involvering i parkeringsvirksomhet

Forslag til ny parkeringsforskrift har fokus på hensynet til publikum og dermed hvordan parkeringsvirksomheten utøves. De fleste kommuner driver vilkårsparkering på egne veier, gater og plasser som ledd i samfunns- og trafikkstyringen og har stort sett ikke erverv til formål. Kommunene benytter i stor grad parkeringsregulering og avgiftsparkering som virkemidler for å realisere parkeringspolitikken. I dag benyttes vilkårsparkering som et overordnet virkemiddel for trafikkregulering, herunder styring av trafikkmengde, fremkommelighet og tilgjengelighet, begrensning av arbeidsparkering, samt i forhold til miljøet. Dette gjør seg spesielt gjeldende på enerettsområdet (ferdselsåre), men har også betydning for lokalisering og utforming av parkeringsanlegg utenfor ferdselsåre. Disse hensyn ivaretas også av de alminnelige ordninger i plan- og bygningsloven, samt ved politisk og administrativ styring i den enkelte kommune. Parkeringspolitikken inngår i en helhet og har betydning for kommunenes oppgaver tilknyttet samfunns- og trafikkstyringen. Derfor er det viktig at denne funksjonen også ivaretas i en ny parkeringslovgivning/forskrift. I det foreliggende utkast er dette hensynet ikke viet stor oppmerksomhet utover bestemmelsene om enerettsområdet.

Vurdering

Forslag til ny parkeringsregulering har både fordeler og ulemper i forhold til kommunens oppgaver på området. Sentralt i forslaget er publikums/brukernes interesser og gjennomgående like og forutsigbare ordninger, hvilket er viktig og nødvendig å ivareta på en god måte. Imidlertid må dette balanseres i forhold til kommunenes oppgaver tilknyttet samfunns- og trafikkstyringen. Ordninger som kun gjelder kommunene svekker effekten av gjennomgående like ordninger for publikum og like konkurranseforhold.

Fordeler

- **Felles regelverk (§1-65)**

Felles regelverk vil trolig virke mer oversiktlig for folk flest og dermed også bedre forståelsen. Dette til tross for at ulike bestemmelser for HC og elektriske - og hydrogendrevne motorvogner mellom kommunene og private aktører, svekker forståelsen av felles regelverk, jf. omtalen under ulemper. Rettssikkerheten bedres trolig samlet sett for brukerne, men innen offentlig parkeringsregulering er rettssikkerheten til allmennheten allerede i dag rimelig godt ivaretatt, ved «gjeldende parkeringsforskrift» og forvaltningsloven. Forbedringen er derfor i all hovedsak knyttet til privat regulering og da spesielt for de ordningene som ikke følger standardvilkårene i regi av bransjeforeningen Norpark.

- **Felles klagenemnd (§44-60)**

Felles klagenemnd er en fordel, da dagens ordninger er svært ulike og fremstår som fragmenterte for brukerne. Ordningen i offentlig parkeringsregulering med å bringe klagen inn for tingretten, ved annen gangs behandling, er en terskel for innbyggerne og belaster rettsapparatet unødvendig. I privat parkeringsregulering er det kun de bedriftene som er medlem i Norpark (bransjeforeningen), som er forpliktet til å følge en felles klageordning med klagenemnd. For de øvrige er det ikke faste ordninger.

- **Reservering (§ 27-30)**

Reservering for enkelte kjøretøygrupper eller personer (HC) opprettholdes ved offentlige skilt. Utvidet mulighet for reservering sammenliknet med dagens ordninger i offentlig regulert parkering, på områder som ikke er integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei. Dette vil øke fleksibiliteten i parkeringsreguleringen og gjøre den mer målrettet i forhold til lokale behov, men ulempen er at det medfører sammenblanding av offentlige og private skilter. Dette omtales nærmere under ulemper.

- **Samarbeid mellom kommuner**

Større frihet for kommunene i forhold til å samarbeide med andre kommuner innenfor vilkårsarkering og myndighetsutøvelse. Begrensningene i dagens forskrift videreføres ikke. Dette kan åpne for lokale samarbeidsløsninger innenfor kommunelovens rammer, for å bedre tjenestene og utnytte ressursene bedre.

- **Krav til virksomhetene (§4-7)**

Det settes krav til virksomhetene i forhold til utførelse, ansatte, kompetanse, parkeringsområde, opplysnings- og rapporteringsplikt, betalingsordninger mv. Statens vegvesen skal være register- og tilsynsmyndighet og kan sanksjonere overfor virksomheter som ikke oppfyller kravene. Dette vil ha positiv effekt på kvaliteten av parkeringstjenestene i sin alminnelighet og publikums rettigheter. På sikt er det grunn til å tro at dette vil bedre bransjens omdømme.

- **Kontrollsanksjon (§ 36)**

Like satser for kontrollsanksjonen og prisjustering basert på en indeks, enten KPI eller lønnsutvikling. Satsene synes å være rimelige i forhold til type overtredelse.

- **Enerettsområdet (§7)**

Kommunene har utvidet ansvar og kontroll på ferdselsåre for å ivareta trafikale styringsbehov og parkeringspolitikken. Dette omtales som «enerettsområdet». Definisjonen av enerettsområdet omtales under ulemper.

- **Forflytningshemmede (§61-64)**

Forbedrede rettigheter for forflytningshemmede uavhengig av operatør i forhold til reserverte plasser og utformingen av disse.

- **Private trafikkreguleringer (§23)**

Det tillates ikke private trafikale reguleringer sammen med vilkårsarkering for å unngå sammenblanding av offentlige og private skilt. Dette for å unngå forvirring og villedt publikum.

- **Håndhevingspraksis og typetilfeller (§24, 36, 43 og retningslinjer)**

Regulering av håndhevingspraksis og enkelte typetilfeller enten i den nye parkeringsforskriften eller ved retningslinjer. Til tross for enkelte uheldige sider ved forslagene, jf. omtalen under ulemper, vil det likevel samlet sett være klargjørende og fremstå som mer forutsigbart for publikum.

- **Solidaransvaret (§37, 38)**

Solidaransvaret opprettholdes men noe betinget, jf. omtalen under ulemper.

- **Fjerning (§ 38-42)**

Gjennomgående bestemmelser for fjerning basert på nødvendighetsvilkår og varsling.

Ulemper

- **Egen godkjenning av skiltplaner (§16 og 22)**

I og med at det legges opp til egengodkjenning av skiltplanene, påhviler det den enkelte virksomhet å avgjøre innholdet i skiltingen basert på et rammeverk og her kan det oppstå en del ulikheter fra område til område, avhengig av kostnader og kompetanse i forhold til god skilting. Det kan tale for at alle skiltplaner bør være gjenstand for godkjenning av skiltmyndighetene, for å sikre kvaliteten, slik det kreves i offentlig parkering i dag, samt foreslås videreført på enerettsområdet. Imidlertid krever dette at kapasiteten utvides hos skiltmyndigheten og økte kostnader i forhold til oppfølging. I det minste må det kreves en form for pre godkjenning som viser at virksomheten har kompetanse i forhold til å utarbeide skiltplaner.

Kvalitetskravet forsterkes i forbindelse med særskilt reservering som innebærer sammenblanding av offentlige og private skilt, hvilket i utgangspunktet er uheldig og bør unngås og begrenses til det strengt nødvendige. Av hensyn til behovet for fleksibilitet foreslås likevel slike løsninger, men da må det settes klare krav til god skilting som må fremgå av skiltplanen og følges opp av skiltmyndigheten.

- **Felles offentlig skilt for all vilkårsparkering (§22)**

Bruk av offentlig skilt for all vilkårsparkering har en direkte sammenheng med felles regelverk, men det reiser en del problemstillinger som kan være krevende. I dagens ordning viser offentlig skilting (hvit P på blå bakgrunn) at det er en kommunal ordning og privat skilting (hvit P på sort bakgrunn) at det er privat ordning utenom ferdsselsåre.

På private områder er det vanlig med fleksible reguleringer og særskilte ordninger, som offentlige skilt basert på skiltnormalen ikke dekker. Det medfører at offentlig skilt i stor grad må suppleres med private skilt, hvilket kan gjøre området uoversiktlig og forståelsen av det «offentlige skiltet» blir dermed vannet ut. Spørsmålet er om det blir mer forbrukervennlig med slike løsninger. Dessuten legges det opp til ulike ordninger for elektriske- og hydrogen drevne kjøretøyer, samt for forflytningshemmede, avhengig om parkeringsplassen er kommunal eller privat. Med lik skilting blir det vanskeligere for publikum å vite om det er en kommunal ordning eller privat ordning som gjelder. Her må det suppleres med tilleggsopplysninger i form av mer skilting som igjen gjør det mer krevende for publikum og misforståelser vil kunne oppstå.

Det ovenstående kan tale for at det bør vurderes hvor hensiktsmessig det er å innføre felles offentlig skilt for all vilkårsparkering. Offentlig skilt må i det minste benyttes på integrert del av ferdsselsåre åpen for alminnelig ferdsel.

- **Avgrensning av enerettsområdet (§7)**

I forbindelse med avgrensning av enerettsområdet (ferdsselsåre) er det enkelte steder vanskelig å se hvor enerettsområdet opphører og andre ordninger begynner. Det kan resultere i at publikum gjør feil, herunder betaler til feil automat eller misforstår reguleringen. Det anbefales fysisk skille eller oppmerking for å markere overgangen der

det er nødvendig.

- **Private veier åpen for alminnelig ferdsel – er ikke en del av enerettsområdet og flere parkeringsaktører på integrert del av ferdselsåre (§7)**

Definisjonen av enerettsområdet er *integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei*, dvs. private veger åpen for alminnelig ferdsel er ikke en del av kommunens enerettsområde. Det foreslås videre at det ikke skal være anledning til å ha private adferdsregulerende skilt (parkering forbudt, stans forbudt mv.) i kombinasjon med vilkårspareringsskilt, som i ny forskrift foreslås å være offentlige skilt. Dette for å unngå sammenblanding av offentlige og private skilt på samme område.

Imidlertid kan vilkårsparering på privat vei åpen for alminnelig ferdsel håndheves av private, mens stanse- og parkeringsforbudene i henhold til vegtrafikkloven i samme område må håndheves av kommunene eller politiet, enten de er skiltet eller ikke. Dette gjelder også for enerettsområdet (integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei) om kommunen velger å benytte en ekstern parkeringsaktør i stedet for egne ansatte eller samarbeidende kommune. Det innebærer en deling av oppgavene på samme vegstrekning, noe som for publikum vil være mer krevende og komplisert å forholde seg til, med det resultat at misforståelser og forvirring vil kunne oppstå.

På den bakgrunn foreslås det at også private veier åpen for alminnelig ferdsel skal inngå i enerettsområdet for kommunene, samt at det kun er kommunene som kan ivareta både adferdsregulering og vilkårsparering på integrert del av ferdselsåre. Forslaget er ikke ment å begrense samarbeid mellom kommuner om felles parkeringshåndheving og drift. Innføring av avgiftsparkering på privat vei vil uansett kreve samtykke fra grunneier. Det vil også være en mer rasjonell utnyttelse av ressursene å ha en aktør, i og med at vilkårsparering og myndighetsutøvelse, går side om side på integrert del av ferdselsåre. Dessuten er det ønskelig å ha det kvalitetskravet som godkjente skiltplaner og skiltvedtak innebærer, ikke minst for trafiksikkerheten, for alle veier åpen for alminnelig ferdsel.

- **Regodkjenning av parkeringsbetjenter (§9)**

Det legges opp til kompetansekrav hvilket er positivt. Imidlertid foreslås innført en regodkjenningsprøve hvert fjerde år i form av en forenklet utgave av en eksamen. Det kan skape bekymring hos ansatte som har lang og god erfaring samt god forståelse for oppgaven som trafikkbetjent, men liten erfaring med prøver og eksamen. På den bakgrunn foreslås det at det skal være en obligatorisk etterutdanning/oppfriskning uten prøve. Dette er vanlig innenfor andre yrkesgrupper som har krav til etterutdanning/oppfriskning av kunnskaper. Det er den ansatte selv i samarbeid med arbeidsgiver, som har ansvaret for at etterutdanningen gjennomføres og at dokumentasjon for dette foreligger. Dette for at tilsynsmyndigheten kan kontrollere at bestemmelsene følges opp.

- **Uniformering (§11)**

Det er ønskelig at betegnelsen trafikkbetjent, som benyttes av kommunene for personell som håndhever både adferdsregulering og vilkårsparering, kan videreføres. Denne betegnelsen er ikke med i opplistingen i § 11.

- **Krav til skilting (§22, 28)**

Skilt 552-Parkering skal benyttes på alle områder hvor vilkårsparering tilbys allmenheten, jf. forskriftens § 22. Vilkårsparering i dagens offentlig regulert parkering benytter også skilt 376.1-parkeringssone. I forhold til unntak fra maksimaltid, jf.

forskriftens § 28, omtales både skilt 552 og skilt 376.1. Det er ønskelig å få en avklaring om hvordan dette skal håndteres i ny parkeringsregulering.

Videre er det krav til informasjonsskilt sentralt på det enkelte parkeringsområde hvor følgende informasjon skal fremgå:

- Virksomhetens navn og telefonnummer
- Vilkår for bruker
- Reaksjoner ved brudd på vilkår
- Klageadgang

Det gis unntak der slik skilting er uhensiktsmessig, f.eks. ved ferdselsåre (gateparkering). I slike tilfeller skal informasjon gis på annen måte. Det kan stilles spørsmål med behovet for slikt informasjonsskilt utover virksomhetens navn og telefonnummer, eventuelt kontoradresse/hjemmeside, dersom all vilkårs-parkering skal benytte det offentlige parkeringsskiltet 552 med nødvendige underskilt, hvor rettigheter og plikter er regulert i en egen forskrift, som gjelder all vilkårs-parkering som tilbys allmennheten. Det blir en avveining i forhold til hvor mye informasjon publikum har behov for på det enkelte område. I offentlig regulert parkering har publikum stort sett kun forholdt seg til den offentlige skiltingen med aktuelle underskilt, uten at dette har vært ansett som et problem. Det må forutsettes at bilfører kjenner betydningen av vanlig skilting. Det er videre kjent at brudd på parkeringsbestemmelsene kan gi kontrollsanksjon eller fjerning. En del informasjon er kun aktuelt i forbindelse med en illeggelse av kontrollsanksjon og da vil den fremgå av blanketten som er festet på kjøretøyet. I andre tilfeller kan det henvises til parkeringsvirksomhetens informasjon på kontorstedet eller via hjemmesider.

- **Undersøkelsesplikt (§ 25)**

Det foreslås at på integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg må fører og eier av motorvogn, senest 24 timer etter at parkeringsregulerende skilt er satt opp, rette seg etter de nye bestemmelsene. Dette er en videreføring av dagens bestemmelser innenfor offentlig parkeringsregulering. Denne bestemmelsen anbefales benyttet på all vilkårs-parkering for å unngå misforståelser.

- **Innfordring (§37)**

For kommunal vilkårs-parkering innebærer ny parkeringsforskrift svekkede innfordringsmuligheter. Panterrett i kjøretøyet (legalpanten), krav om innbetaling selv om illeggelsen er påklaget og forhøyet krav (50 %) ved manglende betaling, bortfaller. Imidlertid foreslås solidaransvaret opprettholdt, men kravet må rettes mot fører når denne er kjent i form av betalingsoppfordring. Først 30 dager senere kan eier kreves for beløpet. Hensynet til effektiv innfordring og publikums rettigheter er gjenstand for en avveining i forskriftsarbeidet, men alt i alt har dette resultert i en vesentlig svekkelse av innfordringen av kravet, sammenliknet med dagens ordning.

Det foreslås derfor å opprettholde solidaransvaret også når fører er kjent. I innfordring er det viktig å ha fremdrift og tett oppfølging av kravet og bestemmelsen om først å kreve fører når denne er kjent, medfører en vesentlig forsinkelse, som kan vise seg å svekke muligheten for å få kravet dekket. Videre anbefales det å opprettholde betalingsplikten selv om kravet er påklaget, for å unngå at det klages kun for å få en betalingsutsettelse.

- **Fjerning, tilbakeholdelsesrett og vraking (§38-43)**

Ved fjerning foreslås det at kjøretøyet utleveres selv om kontrollsanksjonen og omkostningene ved fjerning og forvaring ikke er betalt. Med de vilkår som kreves for fjerning, jf. forskriftens § 38, vil fjerning begrenses til det strengt nødvendige, hvilket også

er riktig da dette er et sterkt virkemiddel. Av den grunn foreslås det å opprettholde den alminnelige tilbakeholdelsesretten.

Fjerning kan gjennomføres selv når nødvendighetsvilkårene ikke er oppfylt, i de tilfeller motorvognens registrerte eier har kontrollsankasjoner over kr 10.000. I dette tilfellet gis det også tilbakeholdelsesrett, dvs. kjøretøyet kan nektes utlevert eier inntil kontrollsanksjoner og fjernings- og forvaringsomkostninger er betalt. Rent umiddelbart virker beløpet på kr 10.000 for høyt, da det i mange tilfeller kan være lite eller intet å hente hos skyldner og da har man kun kjøretøyet i forhold til å få inn kravet. Kjøretøyet har ofte begrenset verdi eller anses som vrak, når eier har mange ubetalte illeggelser. Beløpet foreslås satt til kr 5.000, dersom den generelle tilbakeholdelsesretten foreslås fjernet.

Det er videre ønskelig å få avklart hvilken instans som vurderer om kjøretøyet er vrak eller om kjøretøyet må takseres før vraking.

- **Universell utforming av betalingsløsninger (§31-32)**

Fristen for å oppfylle universell utforming av betalingsautomater er satt til 2021, dvs. 7 år fra nå. De fleste parkeringsvirksomheter har nettopp foretatt betydelig oppgradering av eksisterende betalingsautomater og bomanlegg, i forbindelse kredittkortbetaling (EMV kravene) og disse investeringene forutsettes å ha en levetid på 8-10 år fra i dag. Eldre betalingsautomater er ombygd til moderne løsninger og i en del tilfeller er det stort sett kun kabinettet som er gammelt, mens slidedeler og frontpanel er helt nytt. På bakgrunn av dette foreslås fristen satt til 2024 for at parkeringsvirksomhetene skal få full uttelling for disse investeringene.

- **Videreføring av betalingsfritaket for forflytningshemmede kun for kommunale plasser (§33 og forfl. §2)**

Det foreslås å videreføre dagens ordning med betalingsfritak på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser, jf. den nye parkeringsforskriften § 33 og den nye forflytningshemmede forskriften § 2.

Med de omfattende kravene som det legges opp til i forhold til universell utforming, både hva angår betalingsautomater, betalingsløsninger, samt utforming av parkeringsarealer, kan man stille spørsmål om betalingsfritaket bør avvikes når overgangsperioden er over.

Forslaget om at avgiftsfritaket kun skal gjelde for kommunale parkeringsplasser, er ikke i samsvar med de overordnede føringer for arbeidet med ny parkeringsregulering, hva angår like konkurransevilkår og forenklinger for publikum. Kommunene får samme krav til tilrettelegging som private aktører, men i tillegg må de bære inntektstapet. Dessuten får kommunene langt flere forflytningshemmede på sine parkeringsarealer som følge av betalingsfritaket og dermed vil andelen som må avsettes til innehavere av parkeringstillatelse for forflytningshemmede, bli langt større enn for private aktører. Maksimumsandelen på 4 % vil dermed bli en realitet for mange kommunale områder, mens private aktører som vil oppleve lavere etterspørsel, får mindre behov for tilrettelegging. Dette sammen med at private aktører ikke er forpliktet til å gi betalingsfritak for forflytningshemmede, er en merkbart konkurranse fordel. I rapporten «Ny felles parkeringsregulering?» fra 2006 fremgår det at over 60 % av parkeringstilbudet til allmennheten var privatrettslig, dvs. hovedsakelig drevet av private aktører. Legger man styrkeforholdet til grunn er det ekstra krevende for kommunene å måtte ta betalingsfritaket på vegne av en hel bransje.

Ulike vilkår for forflytningshemmede avhengig av om parkeringsplassen er kommunal eller privat vil medføre misforståelser og unødvendige kontrollsanksjoner, samt gjøre hverdagen mer krevende for denne gruppen. Dessuten svekker det noe av hensikten

med felles parkeringsregulering.

Det må videre defineres hva som er en kommunal plass. I enkelte tilfeller leier kommunene fast eiendom fra private for å tilby avgiftsparkering til publikum som ledd i et trafikkstyringsperspektiv. Er dette en kommunal plass? Inntjeningen og dermed også muligheten til å betale leie til grunneier påvirkes av inntektssiden. Ulike konkurransevilkår kan resultere i at kommunene ikke får hånd om viktige arealer, for å realisere parkeringspolitikken.

- **Videreføring av betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner (§34)**

Antall elektriske motorvogner er sterkt stigende hvilket innebærer at avgiftsfritaket for disse kjøretøyene medfører betydelige utfordringer, hva angår parkeringsregulering. I Kristiansand har vi registrert at svært mange førere av elektriske motorvogner benytter sentrale parkeringsplasser til langtids parkering, herunder arbeidsreiseparkering, pga. betalingsfritaket.

Vanligvis benyttes en sentral parkeringsplass av 4-5 ulike kjøretøy i tidsrommet 08-17. For elektriske motorvogner er dette antallet langt lavere og i mange tilfeller nede i 1-2 kjøretøy i tidsrommet 08-17. Andre kjørende får dermed svekket tilgjengelighet som resulterer i økt letetraffic og de uheldige miljømessige sider dette har. Videre har det vært nødvendig å innføre maksimaltid i sentrale deler av Kvadraturen, der det tidligere var tilstrekkelig med progressive avgiftssatser, for å opprettholde en tilfredsstillende tilgjengelighet. Dette innebærer en mer krevende regulering enn nødvendig for andre kjørende og dermed økte muligheter for å misforstå.

Som for betalingsfritaket for forflytningshemmede vil avgiftsfritaket kun for kommunale parkeringsplasser medføre en betydelig konkurranse fordel for private virksomheter på bekostning av kommunene. Som påpekt tidligere er dette ikke i samsvar med de overordnede føringer for arbeidet med ny parkeringsregulering. I rapporten «Ny felles parkeringsregulering?» fra 2006 fremgår det at over 60 % av parkeringstilbudet til allmennheten var privatrettslig, dvs. hovedsakelig drevet av private aktører. Legger man styrkeforholdet til grunn er det ekstra krevende for kommunene å måtte ta betalingsfritaket på vegne av en hel bransje, for en kjøretøygruppe som viser sterk vekst. Dette skaper usikkerhet for fremtidige konsekvenser.

Det henvises videre til merknadene i forbindelse med avgiftsfritaket for forflytningshemmede i forhold til innholdet i begrepet «kommunale parkeringsplasser», jf. den nye parkeringsforskriften § 34. Begrepet må defineres.

Ulike vilkår avhengig av om parkeringsplassen er kommunal eller privat vil medføre misforståelser og unødvendige kontrollsanksjoner, samt gjøre hverdagen mer krevende. Dessuten svekker det hensikten med felles parkeringsregulering.

Likevel foreslås det, dersom betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy opprettholdes kun for kommunale plasser, at kommunene får anledning til å bestemme hvor betalingsfritaket skal være, for å opprettholde en tilfredsstillende trafikkstyring og tilgjengelighet for andre kjørende.

Det må kunne kreves skjerpet aktsomhet av fører som en gjenytelse for betalingsfritaket i form av undersøkelsesplikt på kommunale parkeringsplasser på, lik linje som for private parkeringsområder.

Det anbefales å opplyse om betalingsfritaket på egne underskilt, selv om det kan være en utfordring på ferdselsåre. Det må avtales nærmere om hvor stor andel av det samlede tilbud som må ha betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy.

- **Tilrettelegging for ladbare motorvogner (§35)**

Forslaget om betalingsfritak for elektriske motorvogner vil medføre at kommunale parkeringsplasser vil få en betydelig større etterspørsel etter lademuligheter enn private parkeringsplasser, jf. merknadene under tilrettelegging for forflytningshemmede og videreføring av betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy.

Det kan medføre økte drifts- og investeringskostnader for kommunene kombinert med at flere plasser må avsettes til formålet. På den annen side kan kommunene kreve betaling for å lade elektriske motorvogner, herunder også for investeringskostnadene. Likevel er det krevende å måtte ta en utvidet forpliktelse for denne oppgaven, som følge av ulike rammevilkår. Enkelte steder kan regulering i form av maksimaltid gjøre det lite aktuelt å tilby lading av elektriske motorvogner, da det vil ha begrenset effekt. Dette gjelder spesielt på ferdselsåre, hvor det bør vurderes om kravet skal opprettholdes.

- **Regulering av typetilfeller (§24, 36, 43 og retningslinjer)**

Det legges opp til 5 minutter områdningsstid før betaling. Dette forslaget anbefales ikke da det kan oppfattes som plikt til å betale først etter 5 minutter. Publikum vil da bli fristet til å rekke korte ærender uten å betale, hvilket kan resultere i uoverensstemmelser og utløse konflikter. Det virker urimelig først å kunne sanksjonere etter 5 minutter, når fører ikke er til stede ved parkeringsområdet.

Ved parkering av stor bil eller med tilhenger som opptar flere felt, skal det betales for det antall felt som benyttes. Ved gratis parkering mot billett er det tilstrekkelig å fremlegge en billett til tross for at flere felt benyttes. Det anbefales å kreve samme dokumentasjonsplikt for betaling mot avgift og gratis parkering mot billett. Dette for å unngå misforståelser og unødvendig sanksjonering.

Betaling til feil automat vil forekomme i sentrumsområder med flere aktører side om side. God og logisk skilting vil begrense dette, men likevel kan fysiske forhold medføre at publikum kan misforstå. I slike tilfeller viser publikum vilje til å overholde betalingsplikten, hvilket har betydning for den etterfølgende klagebehandling. I disse tilfellene er et samarbeid mellom parkeringsvirksomhetene aktuelt, hvor det i klagebehandlingen tas hensyn til at området kan være krevende for publikum. Parkeringsklagenemnda kan også utvikle praksis på dette området. Det kan også være aktuelt på generelt grunnlag å ettergi kontrollsanksjon som er utstedt i slike tilfeller, hvor det er helt klart at betalingsplikten er overholdt.

- **Det strafferettslige vern for trafikkbetjener/parkeringsbetjener/kontrollører**

Svekket beskyttelse for kommunalt ansatte i og med at vilkårsparkeing ikke omfattes av bestemmelsene om offentlig tjenestemann. I forbindelse med håndheving av stanse- og parkeringsforbudene i vegtrafikkloven (gebyrtillfellene- myndighetsutøvelse) er ansatte offentlige tjenestemenn med særskilt vern i straffeloven.

Vold og trusler overfor trafikkbetjener forekommer dessverre og anmeldes til politiet for videre oppfølging. Straffeloven av 2005 § 265 har en egen bestemmelse om særskilt vern av utsatte yrkesgrupper, som har bred kontaktflate og utfører viktige samfunnsoppgaver.

Kommunenes engasjement innenfor parkering bærer preg av dette og det er derfor rimelig at trafikkbetjener inngår i de yrkesgrupper som vernes iht. straffelovens § 265.

- **Ikrafttreden og overgangsbestemmelser (§65)**

Bestemmelsene om lademulighet for elektriske motorvogner krever

bygningmessig/fysisk tilrettelegging som vil kreve både tid og må innarbeides i kommunenes årsbudsjett og handlingsprogram. Som påpekt tidligere er det kommunene som i stor grad vil få dette kravet rettet mot seg. Det må tas sentrale valg i forhold til teknisk opplegg og betalingsløsninger. Det må videre søkes tilskudd fra ulike tildelingsordninger, samt utarbeide tilbud i samsvar med lov om offentlige anskaffelser. Investeringer må bevilges og finansieres i samsvar med kommunelovens bestemmelser. Det er lite realistisk at dette kan være på plass så tidlig som 6 måneder etter ikrafttredelse. Her foreslås fristen satt til minst 2 år, kanskje lenger.

Regodkjenning innen 2 år etter ikrafttredelse for personell som allerede har gjennomført opplæring og har lang erfaring, foreslås satt til 4 år. Dette fordi nye bestemmelser må gå seg til og erfaring må opparbeides.

Universelt utformet betalingsløsning i lukkede anlegg innebærer trolig enten nummeregjenkjenning, bruk av brikker eller en telefonbetalingsløsning. Dette er løsninger som fremdeles er lite utbredt i denne type parkeringsanlegg, herunder er erfaringene begrenset og løsningene er ikke ferdig uttestet og avklart, samt at det er få leverandører. Løsningen krever at flere datasystemer integreres og testes ut.

Kravet er berettiget, men her må det være overgangsordninger som innebærer at parkeringsvirksomhetene får tid til å velge gjennomprøvde og kundesvennlige løsninger. Få leverandører innebærer trolig også kapasitetsbegrensninger og høyere kostnader. De fleste lukkede anlegg har allerede i dag svært kundesvennlige betalingsløsninger, hvor det betales for den tid man er parkert, enten via kredittkort eller med kontanter. Når det gjelder anskaffelse, bevilgning og finansiering gjelder samme prosedyrer som nevnt for etablering av lademuligheter. Det foreslås derfor iverksettelse først 4 år etter forskriftens ikrafttredelse.

- **Diverse tilbakemeldinger**

I høringsutkastet har Samferdselsdepartementet bedt om innspill på konkrete problemstillinger. En del av disse problemstillingene er kommentert tidligere og i det etterfølgende berøres kun saker som ikke er omtalt tidligere.

Fagbrev for trafikkbetjener

Fagbrev for trafikkbetjener vil bedre den generelle kompetansen og status, men er ikke en forutsetning for å håndheve parkeringsbestemmelsene. Kompetansekravene som beskrevet i denne høringen anses å være tilstrekkelig.

Regulering av kontroll sanksjonens størrelse

I og med at parkeringskontroll er personellintensiv anbefales SSBs lønnsindeks, men KPI kan også benyttes. Videre anbefales det justering hvert andre år avrundet til nærmeste hele 10 kr iht. ordinære avrundingsregler, for å unngå for hyppige endringer.

Klageadgang til parkeringsklagenemnda for fjerning av kjøretøy utenfor vilkårparkering

Det kan gjelde fjerning fra hager, lekeplasser, gressplener mv, dvs. på steder hvor det ikke er meningen at kjøretøy skal befinne seg uten eiers samtykke. Det foreslås klageadgang til parkeringsklagenemnda i slike tilfeller, hvilket støttes av hensyn til publikums rettssikkerhet.

Veksling for betalingsautomater

I utkast til parkeringsforskrift kreves ikke veksling i forbindelse med kontant betaling, men Samferdselsdepartementet ønsker innspill om dette i høringsrunden. I dag tilbys stort sett ikke veksling ved kontant betaling via betalingsautomat. Unntaket er betalingsautomater tilknyttet bomanlegg. Veksling vil komplisere og fordyre betalingsløsningene i sin alminnelighet, er sårbare ved krevende værforhold, samt krever ekstra oppfølging for å fungere tilfredsstillende. Dagens betalingsautomater aksepterer flere valører av mynt (Kr 1, 5, 10, 20), hvilket også begrenser behovet for veksling. I en situasjon hvor andelen som benytter mynt ved betaling er stadig nedadgående, samt at det er ønskelig å begrense bruken av kontanter i sin alminnelighet av sikkerhetsmessige årsaker, er veksling ikke ønskelig. Publikums interesser er godt ivaretatt i kravene til betalingsløsninger i utkast til forskrift, hvor det legges opp til at kundene kun betaler for den tiden man er parkert, via kredittkort eller billettløs parkering (mobiltelefonløsninger, brikker, nummeregjenkjenning).

Utvidet tid for forflytningshemmede ved tidsbegrensinger

Kristiansand kommune gir sin tilslutning til forslaget som er innarbeidet i utkast til parkeringsforskrift, hvor forflytningshemmede gis dobbel tid for reguleringer med tidsbegrensning 30 minutter eller mer.

Betjeningshøyde betalingsautomater

I forbindelse med krav til universell utforming av betalingsløsninger er betjeningshøyden foreslått å utgjøre 0,75-1,3 M. Eksisterende betalingsautomater vil i liten grad oppfylle dette kravet. Etter overgangsperioden må enten betalingsautomatene utskiftes eller tilpasses. Det kan da være aktuelt å bygge ramper (f.eks. 0,25 M) for å oppfylle kravet. Uansett vil dette medføre kostnader som må tas når tilpasningen skal gjennomføres. I siste omgang vil dette også påvirke prisen for parkering til kundene.

Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede

Innledning (§ 1-3)

Forskriften viderefører i all hovedsak dagens ordning basert på at fører eller passasjer må ha reelt behov for parkeringslette fordi vedkommende ikke kan gå, eller har store vansker med å bevege seg over noen lengde, for å få tildelt parkeringstillatelse for forflytningshemmet. Både fører og passasjer kan tildeles parkeringstillatelse.

Tildeling (§ 2 og 3)

Det er søkers bostedskommune som behandler søknad om parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Erfaringen fra Kristiansandsregionen tilsier at det er ønskelig å ha et samarbeid om denne oppgaven mellom flere kommuner eller i en region. Dette innebærer utstrakt samarbeid innenfor kommunelovens muligheter. Imidlertid er det viktig at samarbeidet har hånd om hele prosessen, også klagebehandling i siste instans som ofte er en kommunal klagenemnd. Er det etablert vertskommunesamarbeid om oppgaven må klagebehandlingen også utføres i vertskommunen, for å få en enhetlig håndtering av oppgaven. Dette kan by på utfordringer i forhold til gjeldende kommunelov. Imidlertid er dette så viktig at det bør søkes løst i forbindelse med ny forskrift på området.

Det legges opp til strengere tildelingskriterier for passasjer sammenliknet med fører.

I forbindelse med behandling av søknad, hvor det anføres behov utenfor bostedskommunen, skal det innhentes uttalelse fra annen kommune. Dette vil i større grad sikre at total belastning av parkeringstilbudet vurderes. Dette er uttrykkelig omtalt i

forskriften, hvilket ansvarlig gjør saksbehandlingen i forhold til forholdene i omkringliggende kommuner. Dette er en forbedring sammenliknet med dagens bestemmelser.

Parkeringstillatelse for forflytningshemmede gir rett til:

- Parkering på reserverte plasser
- Betalingsfritak på kommunale plasser
- Parkering utover lengste maksimaltid, jf. tidligere omtale
- På steder hvor det er innført boligsone

Det legges videre opp til forbedret veiledningsmaterieell for behandlingen i den enkelte kommune, for derigjennom få en mer lik behandling i hele landet. Ikke minst er dette viktig for klagebehandlingen. Kommunene har anledning til å innhente supplerende medisinsk vurdering, eller opprette en behandlingnemnd, hvor representanter for de forflytningshemmede sammen med medisinskakkyndig eventuelt representant for skiltmyndighet, gir kommunen rådgivende anbefalinger i konkrete saker. Dette kvalitetssikrer kommunens behandling og er å anbefale der det er mulig.

Misbruk av parkeringstillatelse for forflytningshemmede (§8)

For å begrense misbruk foreslås det strengere krav til utformingen av kortet, samt sentralt register for parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Dette er positivt for ordningen og for parkeringsvirksomhetene som skal følge opp bruken av parkeringstillatelsene.

Ved misbruk foreslår Kristiansand kommune følgende reaksjon overfor innehaver av kortet:

- Første gang advarsel.
- Andre gang inndragelse av parkeringstillatelsen for 6 måneder.
- Tredje gang inndragelse av parkeringstillatelsen for 2 år. Ved fornyelse kan det ikke søkes før inndragelsestiden er utløpt.

Utstedelse av parkeringstillatelse (produksjon av kortet-§ 4)

Skjerpede krav til utformingen av kortet, samt hensynet til enhetlig utforming medfører at spørsmålet om sentralt produksjon av selve kortet skal innføres. Dette er en sak som kommunene selv må avgjøre, men kvalitetskravene må oppfylles, samt sikkerhet om kring produksjonsprosessen må ivaretas, uavhengig av hvilken instans som produserer kortet. Her kan enten produksjonen utføres av den enkelte kommune, flere kommuner i sammen innenfor en region, eller egne produksjonsbedrifter med spesialkompetanse og utstyr for å håndtere oppgaven. Større kommuner vil trolig vurdere å produsere kortene selv, mens mindre kommuner i større grad vil søke samarbeid med andre, eller sette ut oppgaven til kompetent produksjonsbedrift.

Tillatelse for institusjon (§5)

Det foreslås å gjeninnføre parkeringstillatelse for forflytningshemmede som en egen ordning til institusjon for spesialinnredet bil for transport av forflytningshemmede, uten at kortet er knyttet til en bestemt person. Det forutsetter ansvarlighet og profesjonell opptreden av institusjonens ansatte. Tillatelsen gjelder parkering for reservert plass for forflytningshemmet angitt ved offentlig skilt, men har ikke samme rettigheter som parkeringstillatelse gitt til personlige innehavere, herunder gis ikke betalingsfritak på

kommunale parkeringsplasser, bompengepasstening mv. og tillatelsen gjelder kun i Norge.

Kristiansand kommune foreslår at som hovedregel må kjøretøyet enten være registrert på institusjonen eller en beboer, men andre ordninger som leasing vil også kunne forekomme. Det er viktig at det dokumenteres at institusjonen virkelig disponerer kjøretøyet.

Forskrift om offentlig parkeringsgebyr

Som nevnt tidligere er håndheving av stanse- og parkeringsforbudene i vegtrafikklovgivningen ikke vilkårsparkeing, men myndighetsutøvelse. I dag er all parkeringshånsheving med hjemmel i vegtrafikklovgivningen myndighetsutøvelse og innarbeidet i en felles forskrift, dvs. både stanse- og parkeringsforbudene (adferds regulering) og det som i utkast til «ny parkeringsforskrift» er definert som vilkårsparkeing. I et trafikkstyringsperspektiv, hvor myndighetsutøvelse og vilkårsparkeing går side om side kan det være gode grunner for fortsatt å la «vilkårsparkeing» på integrert del av ferdsselsåre inngå i myndighetsutøvelsen. Som oftest er det et samspill når en veistrekning reguleres med adferds regulerende skilt og avgiftsparkeing. Her er det helheten som teller, slik at målene om trafikkssikkerhet, trafikkavvikling og miljø ivaretas på beste måte.

Imidlertid har samferdsdeparlamentet lagt opp til et skille av vilkårsparkeing og myndighetsutøvelse også på enerettsområdet. Derfor er det nødvendig å skille ut stanse- og parkeringsforbudene i en egen ny forskrift om parkeringsgebyr, hvor dagens bestemmelser i all hovedsak videreføres. På enkelte områder, hvor det er nær sammenhengen til «vilkårsparkeingen», er det foreslått endringer.

Dette gjelder:

- Muligheten til kommunalt samarbeid om felles håndheving.
- Økning av gebyrsatsen fra kr 500,- til kr 900,-. Satsen på kr 500,- har vært uforandret de siste 20 år.
- Virkeområdet avgrenses negativt i forhold til «vilkårsparkeing», dvs. gjelder ikke for tilfeller som omfattes av «ny parkeringsforskrift for vilkårsparkeing».
- Det kan ikke ilegges parkeringsgebyr i de tilfeller det kan ilegges kontrollssanksjon i samsvar med den «nye parkeringsforskriften for vilkårsparkeing».

På sikt er det aktuelt å se på andre sider av bestemmelsene om håndheving av stanse- og parkeringsforbudene. Imidlertid er det viktig å være klar over at dette dreier seg om myndighetsutøvelse og eventuelle endringer derfor må ta utgangspunkt i utviklingen på dette området innenfor sammenliknbare ordninger og i mindre grad se hen til de nye bestemmelsene om vilkårsparkeing.

Konklusjon

Høringsdokumentene er omfattende og gir god innsikt i de ulike parkeringsbestemmelser og ordninger.

Ny felles parkeringsregulering har klare forbedringer i forhold til dagens ordninger, men ulike regler for kommunale og private virksomheter knyttet til forflytningshemmede og

elektriske og hydrogendrevne kjøretøy, samt sammenblanding av offentlige og private skilt, svekker helhetsinntrykket av ny felles parkeringsregulering. Felles regelverk, klageordning, krav til virksomhetene, forbedrede rettigheter for forflytningshemmede og brukervennlige betalingsordninger, vil bedre rettsikkerheten for publikum samlet sett.

Kommunenes mulighet til å benytte parkeringspolitikken som et virkemiddel i samfunnsstyringen er viet begrenset oppmerksomhet, ikke minst i forhold til trafiksikkerhet, trafikkavvikling og miljø.

Kristiansand 18. august 2014

Raymond Solaas
Daglig leder