



Samferdselsdepartementet, SD  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

<i>Dato:</i>	<i>Vår referanse:</i>	<i>Arkivkode:</i>	<i>Saksbehandler:</i>	<i>Deres referanse:</i>
26.08.2014	14/01074-1	0	Erna Larsen	

## Høringsuttalelse - Ny felles parkeringsregulering

Det vises til høringsnotat fra Samferdselsdepartementet av 30.05. 2014. Høringsfristen er satt til 1. september 2014.

Denne høringsuttalelsen er felles for KS og KS Bedrift.

Mange kommuner har organisert hele eller deler av parkeringsvirksomheten i egne rettssubjekter. Forslaget berører derfor både kommuner og selskaper som eies av kommuner.

Høringsnotatet er todelt, et lovendringsnotat og et forslag til 3 nye forskrifter. KS/KS Bedrift støtter lovendringsforslaget fullt ut. Lovendringsforslaget er nødvendig og velbegrunnet fra departementets side.

KS/KS Bedrift kan også i det vesentligste gi sin tilslutning til forslaget om nye forskrifter. Forslaget er gjennomarbeidet og godt begrunnet. Det er likevel enkelte punkter i forslaget vi vil be departementet vurdere nærmere.

### **Bør forskriftene på parkeringsområdet samles i en felles forskrift?**

Ett av formålene bak forslaget om endringer i dette regelverket er brukervennlighet.

KS/KS Bedrift mener forslaget langt på vei imøtekommer behovet for forenkling av regelverket. Likevel stiller vi spørsmål om dette formålet er tilstrekkelig ivare tatt ved å ha bestemmelsene i tre forskrifter.

KS/KS Bedrift vil be departementet vurdere å samle alle bestemmelsene i en forskrift, eventuelt begrense det til to forskrifter. Dersom sistnevnte velges, anbefaler KS/KS Bedrift å slå sammen «Forskrift om vilkårsparkering til allmenheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)» med «Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede». Gebyrhåndhevingen beholdes i egen forskrift. Dette kan forsvares, da det er et vesentlig skille mellom vilkårsparkeringen og myndighetsutøvelsen.

KS/KS Bedrift støtter forslaget til ny formålsbestemmelse i parkeringsforskriften og at det er satt søkelys på følgende:

- Økt brukervennlighet, like konkurransevilkår mellom offentlige og private og ryddighet i kommunens ulike roller innen parkering
- Forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse
- Universelt utformet
- God kvalitet
- Like konkurranseforhold
- Offentlig kontroll av virksomheten

### **Organisering av parkeringsvirksomheten m.v**

Etter dagens regelverk kan kommunenes vilkårsparkeingsvirksomhet i og utenfor enerettsområdet organiseres innenfor kommunen i samme etat eller i kommunalt foretak, eller utenfor kommunen i felles foretak, enten som aksjeselskap (AS) eller interkommunalt selskap (IKS).

Myndighetsområdet kan også organiseres sammen med vilkårsparkeingen. Forslaget til ny parkeringsforskrift vil ikke endre på dette. Kommunene beholder selvbestemmelsen på dette området. KS/KS Bedrift anser dette som svært viktig for kommunene og støtter dette forslaget. Vi er enige med departementet om at dette ikke vil komme i konflikt med formålet om like konkurranseforhold. Dette punktet har vært ett av våre viktigste innspill til foreliggende høringsforslag.

KS/KS Bedrift er tilfreds med at ny parkeringsforskrift og ny gebyrforskrift gir kommunene større frihet til å kunne samarbeide med andre kommuner, herunder myndighetsområdet (gebyrer). Vi anser dette som et viktig forslag og støtter departementets begrunnelse.

KS/KS Bedrift ser at forslaget på enkelte punkter gir kommunene utvidet ansvar i forhold til dagens regelverk. Vi er for utvidet ansvar til kommunen, men anmoder i dette tilfellet departementet om ikke å regulere at kommunen skal ha ansvar for å avgi uttalelse om hva som anses som tilstrekkelig antall reserverte parkeringsplasser for forflytningshemmede med p-tillatelse. Det er vanskelig å se behovet for at kommunen skal være et kontrollorgan i slike saker, når avgjørelsen og behandlingen av disse sakene er lagt til Statens Vegvesen. Dette bør ikke være en oppgave for kommunen. KS og KS Bedrift kan heller ikke se på hvilket grunnlag kommunen skal kunne uttale seg og hva den skal inneholde for å anses som en tilstrekkelig uttalelse.

Dersom departementet er av den oppfatning at bestemmelsen må opprettholdes, bes departementet vurdere å presisere hva som skal være grunnlaget for kommunens uttalelse i disse sakene og hva som anses å være en tilstrekkelig uttalelse.

Det utvidede ansvaret for kommunene som følger av forslaget til nye forskrifter, vil medføre økt administrasjon og økte kostnader for kommunene. KS/KS Bedrift etterlyser en vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser.

For kommunen og selskaper som er tildelt oppgaver fra kommunen er det viktig å vite hvordan departementet har tenkt at kostnadene skal dekkes opp. Dette gjelder særlig i forhold til å ivareta det økte tilsynsansvaret som omfatter uttalelse i saken som nevnt ovenfor. KS og KS Bedrift ber

departementet vurdere om det bør inntas en bestemmelse hvor det fremkommer at staten har finansieringsansvaret dersom forslaget opprettholdes.

Det legges opp til at kommuner kan samarbeide om gebyrhåndhevingen i tillegg til vilkårsparkeringen. I denne forbindelse fremstår det som uklart om vertskommunen skal kunne tildeles oppgaven med å håndtere klagebehandlingen. Det er viktig at kommunene kan samarbeide om denne oppgaven, og vi mener dette må presiseres i forskriften for å unngå tolkningstvil.

Kommunal håndheving skal i følge forslaget utføres av personell ansatt i kommunen, eller parkeringsselskap heleid av kommunen/ene. Det er videre presisert i forslaget at parkeringsselskap som er eget rettssubjekt anses som forvaltningsorgan etter fvl. § 1. KS/KS Bedrift legger til grunn at dette ikke bare omfatter AS, men også IKS og selskaper opprettet etter kommuneloven § 27 organisert som eget rettssubjekt.

KS/KS Bedrift oppfatter at heleid i denne sammenheng ikke bare omfatter selskaper eid av én kommune, men også selskaper eid av flere kommuner i fellesskap. Vi ber om at dette presiseres i forskriften og at det tydelig fremgår at håndhevingen kan utføres av selskap eid av flere kommuner i fellesskap. Organisasjonsformen kan ikke være avgjørende. Vi mener det er viktig at kommunene har frihet til å organisere parkeringsvirksomhet i et felles eid selskap, uavhengig av organisasjonsformen.

Det foreslås at kommuner kan samarbeide om håndheving av gebyrovertredelser, jfr. kommuneloven kap. 5. KS/KS Bedrift støtter forslaget fullt ut. Denne friheten kan åpne for å finne lokale samarbeidsløsninger innenfor kommunelovens rammer, som vil gi bedre tjenester og bedre utnyttelse av ressursene. Forslaget om utvidet frihet til å samarbeide på tvers av kommunegrensene, er en klar fordel. Dette stimulerer til at kunnskapen i en kommune kan benyttes i en annen, der man kanskje ikke har ressurser til å etablere/opprettholde denne kompetansen. Derved kan både vilkårsparkering og gebyrparkering ivaretas på en betryggende måte.

### **Enerettsområdet**

Forslaget om avgrensning av enerettsområdet slik det er foreslått definert, kan føre til feil og forvirring blant publikum. KS/KS Bedrift anbefaler at det må være krav om fysisk skille eller oppmerking for å markere overgangen der dette er nødvendig. Enkelte steder vil en oppleve at publikum ikke ser overgangen mellom håndheving på gebyrområdet og det private området. Dette kan også føre til problemer med skiltning.

Langs offentlig vei bør det være ett regime. KS/KS Bedrift mener det er viktig å sikre at en og samme veistrekning har samme regime. Vi anbefaler at det kun skal være kommunene eller selskaper på vegne av kommunen som håndhever parkeringsreguleringen langs ferdselsåre for å unngå misforståelse og forvirring.

KS/KS Bedrift foreslår følgende definisjon av enerettsområdet:

*«Integrert del av ferdselsåre langs offentlig vei og privat vei som er åpen for alminnelig ferdsel».*

### **Elektriske og hydrogendrevne motorvogner**

KS/KS Bedrift er uenig i forslaget om at videreføring av betalingsfritaket for elektriske og hydrogendrevne motorvogner kun skal skje på avgiftsbelagte kommunale plasser. Det bidrar til

ulike konkurransevilkår for private og offentlige tilbydere av parkeringsplasser. Antall elektriske motorvogner er sterkt stigende, hvilket innebærer at avgiftsfritaket for disse kjøretøyene medfører betydelige utfordringer, hva angår parkeringsregulering. Avgiftsfritak kun på kommunale parkeringsplasser vil medføre en betydelig konkurransefordel for private virksomheter på bekostning av kommunene.

Vi mener det er nødvendig med en kritisk gjennomgang av hele ordningen med betalingsfritak.

KS/KS Bedrift ser at betalingsfritaket fører til en økning av mer miljøvennlige kjøretøy, men også en miljøvennlig bil krever sin plass både på veier og parkeringsplasser og hele den trafikale infrastrukturen må sees i sammenheng. Sterk subsidiering av elektriske og hydrogendrevne biler begunstiger denne transportformen fremfor både bensin- og dieseldrevne biler, og også i forhold til offentlig kollektivtransport. Det siste er i strid med det politisk vedtatte målet om at hele veksten i persontrafikken i byområdene skal skje gjennom kollektivtransport, sykkel og gange.

Antall el-biler har vært sterkt stigende og KS/KS Bedrift antar dette vil fortsette. Et fortsatt betalingsfritak vil medføre betydelige utfordringer mht. til parkeringsregulering. Hvem skal betale kostnadene for dette? Skal staten dekke kommunenes tap? Eller skal kostnadene veltes over på de gjenværende betalende kjøretøyer som det etter hvert vil bli færre av? KS/KS Bedrift savner en utredning av dette.

Forslaget om fortsatt betalingsfritak på kommunale parkeringsplasser for denne type kjøretøyer er også problematisk sett i forhold til målet om å fremme «*mer forbrukervennlig parkering for alle*». Det kan stilles spørsmål ved forbrukervennligheten ved kryss-subsidiering mellom ulike kjøretøygrupper. Det medfører færre tilgjengelige plasser for andre brukere og tilgjengelighet til sentrum. El-bilene har som regel også mye lengre gjennomsnittlig parkeringstid, og færre får mulighet til å parkere. Dette medfører lavere omsetning av parkeringsplasser og mindre forbrukervennlighet for alle.

KS/KS Bedrift etterlyser en grundigere utredning av dette før det eventuelt konkluderes med en videreføring av dagens betalingsunntak.

Dersom det på politisk grunnlag er ønsket at dagens betalingsfritak skal videreføres, mener KS/KS Bedrift at offentlige og private parkeringsoperatører må sidestilles i regelverket. Det er rimelig at staten da tar ansvar for finansiering av dette gjennom for eksempel en kompensasjonsordning.

Forslaget om betalingsfritak på *kommunale plasser* er uansett for upresist. Dersom begrepet kommunal plass opprettholdes, må dette defineres nærmere. Det ikke mulig å forstå hva som faller inn under begrepet.

KS/KS Bedrift kan ikke se hvordan man skal se forskjell på private og kommunale plasser, ettersom skiltingen skal være lik, og vi ber departementet se nærmere på begrepet.

Et alternativ til et fortsatt pålagt betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne biler på kommunale parkeringsplasser, kan være å åpne for at kommuner som selv ønsker det kan vedta et betalingsfritak på kommunale parkeringsplasser for slike kjøretøy.

### **Opplading for ladbare motorvogner**

Det foreslås at parkeringsvirksomhetene plikter å tilby opplading for lad-bare motorvogner etter

behov og at kostnadene dekkes av brukerne. Antall plasser kan utgjøre inntil 6 % på det enkelte parkeringsområde.

KS/KS Bedrift støtter forslaget om at dette gjelder både private og offentlige parkeringsplasser. Vi mener derimot at det bør innføres betalingsplikt for opplading, sekundært at parkeringsoperatørene sikres utgiftsdekning gjennom en kompensasjonsordning.

Videre bør det innføres et skille mellom parkering og «drivstoffpåfylling. Det er viktig å differensiere mellom opplading og parkering for lad-bare motorvogner. Det bør koste mer å stå parkert med mulighet for opplading enn på ordinær parkering.

Det vil medføre økte drifts- og investeringskostnader for å kunne tilrettelegge for lad-bare motorvogner kombinert med at flere plasser må avsettes til dem. Ved å innføre betaling for opplading, vil dette være med å dekke kostandene.

### **Forflytningshemmede**

Forbedrede rettigheter for forflytningshemmede i sin alminnelighet er 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. Det vil også bli stilt gjennomgående krav til utforming, plassering, samt betalingsystem. Dagens forskrift erstattes av ny forskrift.

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

Også her ser KS/KS Bedrift behov for at *kommunal parkeringsplass* defineres nærmere for unngå misforståelser og uforskyldt feil-parkering.

Forskriften ivaretar ikke i tilstrekkelig grad hvordan skilting av private og kommunale plasser skal skje.

Forbud mot av-/pålessing på reserverte plasser vil hindre at man kan drive slik aktivitet på HC-plasser. Dette gjør at tilgjengeligheten til disse plassene blir større for den gruppen den er ment for, og vil hindre misbruk.

Ordningen med fritak for betalingsplikt for denne gruppen kun på kommunale plasser medfører et ekstra inntektstap for kommunene, og utgjør en betydelig konkurransefordel for de private selskapene. Det er urimelig at fritaket kun skal pålegges de kommunale selskapene alene.

Med krav om universelt utformede betalingsautomater betyr dette at disse kan benyttes av alle som kan kjøre en bil, med eller uten hjelpemidler. Behovet for betalingsfritak for



forflytningshemmede med begrunnelse i manglende universell utforming av betalingsautomater vil derfor falle bort når nye krav til disse er implementert.

Det kan imidlertid være andre sosialpolitiske hensyn som underbygger et fortsatt betalingsfritak selv etter full implementering av plikt til universelt utformede betalingsautomater. Da må uansett private og offentlige behandles likt.

KS/KS Bedrift mener det er positivt med et felles register som ligger under Statens vegvesen for å styrke kontrollen med at «HC-kort» som benyttes som dokumentasjon for betalingsfritak er legitimt utstedt. Vi vil imidlertid peke på at utstedelse av «HC»-tillatelsene er en kostnad for kommunen. Det bør vurderes en statlig finansieringsform.

KS/KS Bedrift mener det bør være retningslinjer for tildeling av HC-tillatelser i forskriften for å hindre misbruk.

Kommunene kan ikke pålegges å gjøre vurderinger for private parkeringsaktører. Kommunene har ikke tilgang til opplysninger som de private besitter. En oversikt og en kartlegging med opprettelse av register og ajourføring vil kreve ressurser.

Vi støtter forslag om at denne brukergruppen skal ha noe lengre parkeringstid, men dette bør begrenses på annen måte enn forslaget om dobbel parkeringstid. Et alternativ kan være en fast forlenget parkeringstid for kjøretøyer for forflytningshemmede. Departementet bes om å vurdere en nærmere avgrensning i forskriften.

KS/KS Bedrift mener videre at det må skilles mellom av- og påstigningsplasser og andre parkeringsplasser og at det her må gå være et skille mellom den tillatte parkeringstiden.

### **Ansatte**

KS/KS Bedrift støtter fullt ut at det foreslås innført felles krav til ansatte som skal håndheve vilkårsparkering, herunder alder, forbud mot provisjonslønn, uniformering, legitimasjonskort og kompetanse, herunder minst 60 timers obligatorisk utdanning med avsluttende prøve, samt re-godkjenning hvert fjerde år.

Det er ønskelig at betegnelsen trafikkbetjent, som benyttes av kommunene for personell som håndhever både adferds-regulering og vilkårsparkering, kan videreføres.

I de tilfeller kandidaten har lese-/skrivevansker, eller for eksempel der kandidaten har dokumenterbar lang tjenestetid men sliter med prøvesituasjon på grunn av alder mv, kan man arrangere muntlig eksamen.

Det bør også fastsettes opplæringskrav til ansatte som driver saksbehandling knyttet til klager og parkeringstillatelser for forflytningshemmede. Det samme gjelder skilting. Med tanke på fagopplæring, så anses vilkårsparkering alene å være for smalt til at det bør opprettes fagopplæring. Men utøvelse av håndhevingen både gebyrområdet og vilkårsparkering er i sum langt mer komplekst, og det bør kunne danne grunnlag for opprettelsen av fagopplæring for trafikkbetjenter.

### **Sanksjonens størrelse**

Sanksjonens størrelse skal reflektere at den har et adferds-normerende element. Størrelsen skal også reflektere at den har en basis som normaltapsersstatning. Dette innebærer tap ved

urettmessig bruk, kostnader knyttet til avdekking og håndtering av overtredelser, herunder håndheving og administrasjon.

Det er også ønskelig at det er rimelig forhold mellom overtredelse og den interesse som regelen skal beskytte. De parkerende opplever særlig sanksjonen som urimelig der det kun er dokumentasjonsplikt, gratisparkering eller ved små overskridelser av maksimaltid/betalt tid.

KS/KS Bedrift støtter at det innføres differensiering i satsene. Det kan vurderes å øke satser som har stått stille over flere år for å unngå spekulasjon om det er «lønnsomt» ikke å følge parkeringsreglene.

Høringsinstansene er i høringen bedt om å kommentere begrepet «kontrollsanksjon». Vi mener begrepet «*kontrollavgift*», et begrep som de private bruker i dag, kan brukes.

KS/KS Bedrift er opptatt av at reguleringsregimet er forutsigbart.

### **Brann- og redningsvesenet og andre utrykningskjøretøy (politi, ambulanse etc)**

KS/KS Bedrift kan ikke se at behovet for unntak for brann- og redningsvesenets utrykningskjøretøy er tilstrekkelig regulert gjennom annet lovverk. Vi ber departementet vurdere bestemmelse som sikrer unntak for kjøretøy under utrykning, kommandobiler og brann- og redningssjef som er i 24 t beredskap 7/12 samt brann – og redningsvesenets uniformerte tilsynsbiler i tjeneste.

Det bør vurderes et generelt fritak etter samme praksis som for bompengavgift der biler registrert som utrykningskjøretøy er innvilget generelt fritak for avgift.

### **Skilting**

Det kreves skiltplan for den enkelte parkeringsområdet som skal sendes til tilsynsmyndigheten.

Det bør ikke være anledning til å ha private atferds-regulerende skilt i kombinasjon med vilkårspareringsskilt, som i ny forskrift blir offentlige skilt. Man må unngå sammenblanding av offentlige og private skilt på samme område.

Det må stilles krav til opplæring også på dette området.

Skilt-planer bør være gjenstand for godkjenning av skiltmyndighetene for å sikre kvalitet. Det kan oppstå ulikheter fra område til område, avhengig av kostnader og kompetanse i forhold til god skiltning.

Skilting på integrert del av ferdselsåren og privat vei åpen for alminnelig ferdsel bør være ensartet og tilhøre samme regime!

Man bør videreføre ordningen der offentlige skilt kun benyttes på offentlig vei og privat vei åpen for alminnelig ferdsel. Dersom skiltingen er god og korrekt vil det faktisk være bedre å skille offentlig og privat skilting som i dag. Det må ikke innføres skiltbestemmelser som begrenser grunneiers råderett over egen grunn.

## **Innfordring**

Vi mener forslaget kan svekke innfordringsmulighetene på grunn av panterett i kjøretøy, krav om ileggelsen er påklaget og forhøyet krav ved manglende betaling bortfaller. Tilbakeholdsretten og legalpanteretten må videreføres, siden f.eks. feilparkering av utenlandske biler er et stort problem.

Det er videre viktig at solidaransvaret opprettholdes.

Parkeringsklagenemndas finansiering bør organiseres slik at det er et grunnbeløp pr. ileggelse. Kostnader ved behandling av den enkelte sak dekkes inn ved at den som taper må betale alle saksbehandlingskostnader.

Høringsnotatet oppgir i % antall klager på kontrollavgifter som er omgjort. Dette er da kun på privat parkering. Omgjøring etter klage på off. tilleggsavgifter er vesentlig lavere. Det er nå meget enkelt å klage, og det blir dyrt for kommunene å måtte betale for økt klagebehandling dersom omgjøringsprosenten er lav.

Dersom en bil ilegges gebyr og den etterpå taues vekk, så vil en eventuell klage til slutt splittes; klage på inntauing sendes til nemnd og klage på gebyret til tingretten. Vi ber departementet om å vurdere dette nærmere.

## **Universell utforming av betalingsautomater**

Fristen for universell utforming er satt til 2017.

KS/KS Bedrift foreslår at fristen settes til 2020, slik at parkeringsvirksomheten skal få full uttelling for investeringene på utstyr som allerede er innkjøpt.

De fleste parkeringsvirksomhetene har foretatt betydelig oppgradering av automater og anlegg. De investeringene har en forventet levetid på 8-10 fra i dag.

## **Vernet til offentlig tjenestemann**

KS/KS bedrift mener forslaget gir svekket beskyttelse for kommunalt ansatte, da vilkårsparkering ikke omfattes av bestemmelsene om offentlig tjenestemann. Dette er en utsatt gruppe. Det bør innføres en straffebestemmelse tilsvarende strl § 263.



## Regulering av typetilfeller

For å få en mer ensartet håndheving foreslås det å regulere håndhevingspraksis ved en del typetilfeller. 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 min etter at kjøretøyet er stilt på plass – Nei, kan misbrukes
- Kontroll sanksjonen kan tidligst ilegges 5 min etter at parkeringstiden er utløpt – utsetter problemet

Det kan oppfattes som om man ikke er pliktig til å betale før etter 5 minutter. Publikum kan bli fristet til å rekke korte ærend uten å betale, hvilket kan resultere i uoverensstemmelser og utløse konflikter. KS/KS Bedrift mener det er urimelig å sanksjonere først etter 5 min, når fører ikke er tilstede ved parkeringsområdet.

Ved parkering av en stor bil eller med tilhenger som opptar flere felt, skal det betales for antall felt som benyttes. Ved gratis parkering mot billett er det tilstrekkelig å fremlegge en billett til tross for at flere felt benyttes. Vi mener det bør være samme dokumentasjonsplikt.

## Ikrafttredelse

Det legges opp til gradvis innføring av nye regler. 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.

KS/KS Bedrift mener det er urealistisk med ikrafttredelse 6 måneder etter vedtak av følgende årsaker:

- Det må tas sentrale valg i forhold til teknisk opplegg og betalingsløsninger.
- Hensynet til infrastruktur.
- De offentlige er underlagt et budsjett- og økonomiregime som må følges
- Anskaffelser må ut på anbud, og slike prosesser er tidkrevende.
- Bevilgning til investeringer og finansiering skal gjennomføres. Også dette krever tid.

KS og KS Bedrift mener forskriften kan iverksettes, men det må innføres en overgangsperiode på f.eks. 2 år. Forskriften må gi rom for valg og løsninger, og et videre perspektiv enn det forslaget legger opp til.

Med vennlig hilsen

  
Helge Eide  
Områdedirektør KS

  
Bjørg R. Rydsaa  
Direktør KS Bedrift

