

Oppdragsgiver: Lier kommune
 Oppdragsnavn: Lierbyen områderegulering
 Oppdragsnummer: 633210-02
 Utarbeidet av: Gorm Carlsen
 Oppdragsleder: Sissel Mjøltnes
 Dato: 29.09.2022
 Tilgjengelighet: Åpent

Notat Kortfattet P-notat

Versjonslogg:

01	30.09.22	Nytt dokument	GC	SM
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

INNHALDSFORTEGNELSE

Notat Kortfattet P-notat	1
1. Innledning.....	3
2. Offentlig P-tilbud i dag	4
2.1. Dagens bestemmelser om parkering.....	4
2.2. Reguleringsplan for Lierbyen sentrum.....	8
3. Kommunens roller i parkeringspolitikken.....	9
3.1. Kommunens grunnleggende interesser	9
3.2. Integritet i forvaltningen, kommunens roller	9
4. Arealpolitikk	11
4.1. Arealpolitiske mål om parkering i sentrum.....	11
4.2. Overordnet strategi om parkering.....	12
4.3. Virkemidler i arealpolitikken	12
4.4. Lokalisering av parkeringsplasser.....	14
4.5. Bestemmelser og avtaler	14
5. Kommunens myndighet etter vegtrafikklovgivningen...	18
5.1. Skilting av parkeringsvilkår	18
5.2. Håndheving	19
6. Kommunen som eier og driver av parkeringseiendom.	21
7. Virkemidler parkeringsvilkår	22
7.1. Overordnet reguleringsregime veinettet.....	22
7.2. Etterspørselsregulering i vilkårsparkeringen.....	24
8. Organisering av parkeringsvirksomheten	26
8.1. Regelverk, rammer for organisering.....	26

1. Innledning

I forbindelse med utarbeidelse av områdereguleringsplan for Lierbyen, er innarbeiding av formål og bestemmelser som underbygger mobilitetsmålene i planarbeidet viktig. Et viktig tiltak er kommunens ønske om å etablere et «mobilitetshus» som også vil inkludere et offentlig parkeringsanlegg.

En viktig forutsetning er at kommunen må ta en mer aktiv rolle i parkeringspolitikken for at overordnede mål i en samordnet areal- og transportpolitikk skal nås. I dette notatet peker vi på de virkemidlene som lovverket stiller til disposisjon for kommunen, og hvordan kommunen kan ta disse i bruk.

For å se de planmessige grepene i sammenheng med de øvrige grepene kommunen kan ta i parkeringspolitikken gjennomgår vi her også kort de viktigste tiltakene for gjennomføringen av en hensiktsmessig parkeringspolitikk.

Parkeringspolitikken skal underbygge de politiske målene i kommuneplanen, bl.a :

- Ønske om fortetting av sentrum
- Ønske om å redusere konfliktene mellom trafikantkategoriene i hovedveinettet og i særdeleshet knyttet til dagens kollektivknutepunkt, som også foreslås flyttet i i planutkastet.
- Ønske om å etablere et hensiktsmessig og trafiksikkert nettverk for gående og syklende.

I tillegg til arealmessige tema som er behandlet i planutredningen, omhandler forslaget hvordan Lier kommune kan regulere parkeringstilbudet og organisere sin fremtidige parkeringsvirksomhet.

2. Offentlig P-tilbud i dag

Etter en «grovtelling» basert på tilgjengelig kart flyfoto (AV-kartet), har Lier kommune i størrelsesorden 430 vilkårsparkeingsplasser i Lierbyen i dag.

Av disse er ca. 235 (55%) korttidsparkering i hovedsak 2t parkering. Av disse er ca. 140 på offentlig veg, resten på parkeringsområder utenfor offentlig veg.

Langtidsparkering er fordelt med ca. 45 plasser med 4t parkering (Andersplassen), og ca. 150 plasser uten tidsbegrensning (Stasjonstomta og Haugestad).

Ut over dette er det en god del parkering på private næringsområder, som enten er uregulert eller har skiltet kundeparkering med maksimalt 2t P-tid.

Samlet sett opptas en betydelig del av sentrumsarealet av parkeringsplasser i dag.

2.1. Dagens bestemmelser om parkering

2.1.1. Kommuneplanbestemmelser

Boliger:

Dagens kommuneplan har minimumskrav, noe som ikke gir begrensning i antall parkeringsplasser som kan etableres. Det kan være et problem, men også at utbyggere tvinges til å bygge flere plasser enn de ønsker/trenger.

Krav til gjesteparkering gjelder ikke i Lierbyen. Innebærer at gjester parkerer på allment tilgjengelige plasser der utbygger ikke av egen interesse allikevel har tilrettelagt.

§ 3-3 Parkeringskrav for boliger (PBL § 11-9 nr. 5)

Det skal avsettes og opparbeides parkeringsplasser for bil på egen eiendom i samsvar med tabellen nedenfor. Parkeringsplassene kan opparbeides på en annen eiendom hvis varig rettighet til dette sikres ved tinglyst erklæring.

Krav til parkeringsplasser for bil

Boligkategori	Grunnlag pr. p-plass	Lierbyen	Resten av kommunen
Enebolig med BRA over 70 m ²	Boenhet	Min. 2	Min. 3
Enebolig med BRA under 70 m ²	Boenhet	Min. 1	Min. 2
Sekundærleilighet til enebolig (under 70 m ² BRA)	Boenhet	Min. 1	Min. 1
Småhus – boenhet under 70 m ² BRA	Boenhet	Min 1	Min 1
Småhus – boenhet under 150 m ² BRA	Boenhet	Min. 1,5	Min. 2
Småhus - boenhet over 150 m ² BRA	Boenhet	Min. 2	Min. 3
Andre bygninger – boenhet under 70 m ² BRA	Boenhet	Min 1	Min 2
Andre bygninger – boenhet under 150 m ² BRA	Boenhet	Min. 1	Min. 2
Andre bygninger – boenhet over 150 m ² BRA	Boenhet	Min. 1,5	Min. 2,5

Minimum 20 % av parkeringsplassene (minst 1 plass) skal være tilgjengelig som besøksparkering på terreng eller i åpent parkeringsanlegg. Dette gjelder imidlertid ikke innenfor Lierbyen.

For bygninger med flere boenheter, skal hver boenhet ha minst en tilhørende parkeringsplass. Øvrige parkeringsplasser skal være fellesareal for de boligene de skal betjene.

Ved felles parkeringsanlegg skal minimum 5 % av parkeringsplassene (minst 1) være tilpasset forflytningshemmede.

Ved utarbeiding av reguleringsplaner skal det stilles krav om at det tilrettelegges for ladestasjon for el-bil for felles parkeringsanlegg.

Næringseiendom:

Det er få bestemmelser i kommuneplanen om parkering for næringseiendom i Lierbyen. Behovet forutsettes løst i det enkelte tilfelle. Dette gir liten forutsigbarhet, og kan være en svakhet i forhold til styring og bruk av lovverkets virkemidler f.eks. for frikjøp og bruk av utbyggingsavtaler. Områdereguleringsplanen bør gå noe lenger i å fastsette parkeringskrav for arealformålene.

§ 3-4 Parkeringskrav for annen bebyggelse (PBL § 11-9 nr. 5)

Det skal avsettes og opparbeides parkeringsplasser for bil på egen eiendom i samsvar med tabellen nedenfor. Parkeringsplassene kan opparbeides på en annen eiendom hvis varig rettighet til dette sikres ved tinglyst erklæring.

Arealbruk	Grunnlag pr. p-plass	Lierbyen	Resten av kommunen
Forretning, kjøpesenter	100 m ² BRA		Min. 1
Kontor	100 m ² BRA		Min. 1
Hotell/overnatting	Gjesterom	Min. 0,3	Min 0,3
Bevertning	Antall gjesteplasser		
Industri	100 m ² BRA		
Lager	100 m ² BRA		
Barnehage	Antall ansatte	Min 1	Min 1
Skole, undervisning	Antall ansatte		
Institusjon	Sengeplass/ behandlingsplass	Min 0,2	Min 0,3
Forsamlingslokale	Antall gjesteplasser		
Annen privat og offentlig tjenesteyting	100m ² BRA		Min 1

Minimum 5 % av parkeringsplassene (minst 1) skal være tilpasset forflytningshemmede.

Ved utarbeiding av reguleringsplaner må parkeringsbehovet vurderes konkret for det planlagte utbyggingsområdet. Kommuneplanens arealdel er retningsgivende for disse vurderingene. Det skal i reguleringsplanen stilles krav om at det tilrettelegges for ladestasjon for el-bil for felles parkeringsanlegg.

Sykkelparkering:

Dagens bestemmelser om sykkelparkering dekker de fleste arealformål på en god måte. Det kan være behov for å nyansere og vurdere noen av normtallene ut fra sammensetningen av reisehensikter, f.eks. antall forventede besøk på sykkel og mål om andel syklende på arbeidsreiser.

§ 3-5 Krav til sykkelparkering (PBL § 11-9 nr. 5)

Det skal avsettes og opparbeides oppstillingsplasser for sykkel på egen eiendom i samsvar med tabellen nedenfor. Oppstillingsplassene kan opparbeides på en annen eiendom hvis varig rettighet til dette sikres ved tinglyst erklæring.

Bygningstype / arealbruk	Grunnlag pr. plass	Lierbyen	Resten av kommunen
Enebolig og tomannsbolig	Boenhet	0	0
Andre boligbygninger	Boenhet	2	2
Forretning, kjøpesenter	100m2 BRA	2	1
Kontor	100 m2 BRA	2	1

Hotell/overnatting	Antall gjesterom	0,2	0,1
Bevertning	Antall sitteplasser	0,2	0,1
Industri/ Lager	300m2 BRA	1	1
Barnehage	Antall ansatte	0,5	0,5
Skole, undervisning	Antall elever	0,5	0,5
Institusjon	Sengeplass/ behandlingsplass	0,2	0,2
Forsamlingslokale	Publikumsplass	0,2	0,2
Annen privat og offentlig tjenesteyting	100m2 BRA	2	1

Følgende generelle krav gjelder for alle sykkelparkeringer:

- Plasseringen skal gi rask og enkelt tilkomst til målpunktet.
- Gangavstanden fra bebyggelsen til sykkelparkeringen skal være kortere enn avstanden mellom bebyggelsen og parkeringsanlegget for bil. Alternativt kan sykkelparkeringen plasseres ved bygningens hovedinngang.
- Sykkelparkeringen skal etableres i samme etasje som gateplan og 50 % av plassene skal være under tak.
- Utformingen skal være funksjonell og tilpasset ulike typer sykler som lastesykkel og sykkelvogn.

Boliger med mer enn fire boenheter skal ha tyverisikker sykkelparkering.

Ved oppføring av nye bygninger for mer enn 20 ansatte, skal det etableres garderobetilbud i tilknytning til sykkelparkering.

2.2. Reguleringsplan for Lierbyen sentrum

Gjeldende reguleringsplan er gammel, og har ikke parkeringsbestemmelser knyttet til antall plasser. Etter bestemmelsene i plan og bygningsloven om at etterfølgende kommuneplanbestemmelser overstyrer eldre bestemmelser antar vi at reguleringsplanens bestemmelser for parkering ikke er gjeldende lenger.

3. Kommunens roller i parkeringspolitikken

Kommunen har ulike virkemidler som kan benyttes i parkeringspolitikken. Disse er relatert både til plan og bygningsloven og vegtrafikklovgivningen. I tillegg har kommunen virkemidler som grunneier og vegmyndighet i mange tilfeller.

3.1. Kommunens grunnleggende interesser

Lier kommunes parkeringsvirksomheter skal ha det operative ansvaret for utøvelse av Lier kommunes parkerings tjenester.

Virksomheten skal ha en målsetning om å ivareta eiers interesse for god tilgjengelighet til sentrum, trafiksikkerhet, fremkommelighet, miljø og for øvrig ha fokus på sentrumsutvikling, herunder næringsutvikling i kommunen.

Virksomheten skal ivareta:

- Utvikling av parkeringstilbudet i sentrum
- De offentligrettslige myndighetsoppgavene innenfor parkering
- Tjenesteprodusent for tjenester av driftsmessig karakter som ikke konkurranseutsettes, herunder vilkårsparkering, eierskap, drift og vedlikehold av parkeringsinfrastrukturen.

3.2. Integritet i forvaltningen, kommunens roller

Kommunen står fritt til å definere sine oppgaver i kraft av sin private autonomi. Det er ingen som har instruksjonsmyndighet overfor kommunen. Lier kan derfor godt delta i næringsvirksomhet, eksempelvis parkeringsdrift i form av "vilkårsparkering".

Kommunen fastlegger imidlertid en rekke rammevilkår for næringslivet blant annet gjennom arealpolitikken, og kan fastsette planer og vilkår som favoriserer egen virksomhet. Hvis det skjer, medfører det allikevel ikke at næringsvirksomheten blir ulovlig, men at vedtakene strider med reglene om maktutøvelse/maktmisbruk.

Det er derfor viktig å organisere virksomheten slik at en unngår mistanke om at kommunen ikke utøver sin myndighet på en tilstrekkelig nøytral måte. Når Lier kommune for eksempel deltar i parkeringsvirksomhet som omfatter samarbeid med private aktører om utvikling og drift av parkeringseiendom, vil det være viktig at dette skjer slik at det ikke kan oppstå uklarhet om hvilken rolle kommunen har i de enkelte virksomheter.

Generelt kan man sørge for tilstrekkelig integritet ved å etablere et administrativt skille, altså at den parkeringsvirksomheten som har en forretningslignende karakter (vilkårsparkering), ikke underlegges rådmannen, og at virksomheten får et eget styre, konkret at det opprettes et eget selskap.

Hvis parkeringsvirksomheten kun skal omfatte myndighetsutøvelse, vil det imidlertid være mindre behov for et slikt organisatorisk skille.

4. Arealpolitikk

Det er kommunen som har fått tildelt myndighet og virkemidler i arealpolitikken, så en viktig forutsetning for en vellykket parkeringspolitikk er at kommunen inntar en mer aktiv rolle enn tidligere.

Parkeringsplasser er arealkrevende, og en ekspansiv parkeringspolitikk har bidratt til at store arealer benyttes til parkering i Lier sentrum. I fremtiden må parkeringsbestemmelser inngå som en integrert del av kommunens samordnede areal og transportpolitikk.

4.1. Arealpolitiske mål om parkering i sentrum

De overordnede målene i kommuneplanen må reflekteres og få konsekvenser for parkeringspolitikken.

En fremtidsrettet arealpolitikk må føre til at en større del av arealene i sentrum blir benyttet til sentrumsplanens primærformål formulert som bolig, handel/service og kunnskapsbaserte næringer.

For å oppnå dette må ny parkeringskapasitet i større grad bli et fellesgode.

Rasjonaliseringsgevinstene som kan tas ut i en mer effektiv politikk må komme beboere, besøkende og aktørene i sentrum til gode.

Det blir viktig å tilrettelegge parkeringstilbudet slik at kommunens planer om fortetting i sentrum kan gjennomføres, hvor ett av målene er å redusere personbilbaserte arbeidsreiser i Lier kommune.

4.1.1. Sambruk

Sambrukseffekt oppstår ved at ikke alle arealbrukskategorier har maksimalt behov for parkering samtidig over døgnet og uken. Det finnes modeller for beregning av slik effekt ved en spesifikk arealbruk innenfor samme område.

Typisk vil kontorarbeidsplasser og boliger ha maksimalt parkeringsbehov på ulik tid på døgnet og uken. Maksimalt behov for en kombinasjon av ulik arealbruk, gir altså betydelig lavere behov enn summen av maksimal etterspørsel for hver enkelt arealbrukskategori.

En annen form for sambruk oppstår der funksjoner er samlokalisert slik at to eller flere reiseformål kan oppfylles ved at det foretas en parkering.

4.2. Overordnet strategi om parkering

For å imøtekomme målene for parkeringspolitikken foreslås følgende strategiske grep:

- Etablere parkeringsnormer som er i tråd med ønsket reisemiddelbruk.
- Påse at parkering inngår i en samlet vurdering av transportbehovet for fremtidige utbygginger. For større virksomheter med stort areal eller mange ansatte bør derfor parkeringskravet avstemmes nærmere gjennom en mobilitetsplan hvor reisemuligheten med alternative reisemidler dokumenteres.
- Legge til rette for etablering av felles og mer effektive offentlige parkeringsanlegg for å frigjøre areal til fortetting, også på små og mellomstore eiendommer.

4.3. Virkemidler i arealpolitikken

4.3.1. Kommuneplan

Det skal vedtas bestemmelser og retningslinjer til arealformålene i kommuneplanens arealdel. Typisk:

- Forutsigbarhetsvedtak om utbyggingsavtaler
- Vedta nye bestemmelser om parkeringsnormer
- Vedta retningslinjer om lokalisering av parkeringsanlegg
- Vedta krav om utarbeidelse av mobilitetsplan knyttet til detaljregulering av utbygginger. Eksempelvis utbygginger over 1 000 m² BRA eller utbygginger med mer enn 30 ansatte.

4.3.2. Områdereguleringsplan

Hvordan skal parkeringsplasser og anlegg vises i reguleringsplan? Man kan i prinsippet regulere på to ulike måter:

Byggeområde for tomtens hovedformål. Det vil da være bestemmelsene som styrer omfang og beliggenhet. Adkomstløsning avklares i detaljreguleringsplan.

Parkeringsanlegget reguleres inn som eget formål, enten med beliggenhet på tomten, eller ved at parkering er et av to eller flere formål i en kombinert regulering. Bestemmelser fastsetter om anlegget skal være offentlig eller privat. Adkomstløsning avklares i detaljreguleringsplan.

Skal kommunen sikre at anleggene blir offentlig tilgjengelige og ha kontroll over parkeringsvilkårene (At plassene ikke i for stor grad blir reservert for arbeidsparkering,

benyttet til langtidsparkering i områder der man ikke ønsker det osv.) må anleggene reguleres til offentlig formål gjennom bestemmelser.

En restriktiv holdning til nye og utvidet bruk av eksisterende adkomster kan være et viktig virkemiddel for å bidra til å opprettholde og forbedre vilkårene for å gå og sykle i sentrum. Virkemiddelet Færre små parkeringsanlegg med egen adkomst redusere også antall personbilturer mellom sentrums parkeringsplasser. I sentrumsgatenettet bør områdereguleringsplanen være restriktiv til etablering nye adkomster eller utvidet bruk av eksisterende adkomster i de gatene og veiene som inngår i viktige skoleveier, hoved gang og sykkelveinettet.

4.3.3. Mål om arealformål og adkomst

Bruken av arealformål og bestemmelser skal underbygge ønsket om at parkering i fremtiden skal løses i felles parkeringsanlegg.

En noe mer restriktiv parkeringsnorm skal sikre at fremtidige utbygginger i større grad enn tidligere løser persontransporten med mindre bruk av personbil enn tidligere.

Mål om at nye parkeringsanlegg skal være fellesanlegg skal sikres i reguleringsplan.

Konflikten mellom gående og syklende skal reduseres gjennom restriktive bestemmelser om avkjørsler til parkeringsanlegg.

Strategi om bruk av arealformål og adkomst

Områdereguleringsplanen for sentrum bør åpne for at større felles parkeringsanlegg kan etableres i utbyggingsområdene f. eks.

Bestemmelser om felles parkeringsanlegg skal være offentlig kan tas i områdereguleringsplanen eller detaljreguleringsplan.

Områdereguleringsplanen bør ta standpunkt til hvor det ikke skal tillates utvidet bruk eller nye adkomster til parkeringsplasser og anlegg på grunn av at nye adkomster vil gi sikkerhetsutfordringer og konflikt med infrastruktur for gående og syklende.

Konsekvenser for kommunen

Ved å vedta bestemmelser om at felles parkeringsanlegg skal være offentlig, skaffer kommunen seg mulighet for å bygge og eie anleggene. Man får da innflytelse over den seinere bruken av anleggene.

Ved å regulere til offentlig formål får kommunen hjemmel til ekspropriasjon for å gjennomføre planen, men grunneier kan kreve også innløsning av grunnen (jfr. pbl. § 15-

2). Kommunen bør derfor ha tatt standpunkt til sitt engasjement i løpet av reguleringsprosessen.

4.4. Lokalisering av parkeringsplasser

4.4.1. Mål for lokaliseringsstrategien

Et mål er at parkeringsløsningene skal underbygge ønsket om at de som kjører til Lier sentrum skal sette fra seg bilen i sentrums randsone eller nær avkjørselen fra overordnet veinett, for så å bli fotgjenget i indre del av sentrum.

Strategi for lokalisering av parkeringsplasser og anlegg

I Lier sentrum skal nye felles parkeringsanlegg lokaliseres i sentrums randsone eller i områder med kort og mest mulig direkte adkomst fra overordnet veinett.

4.5. Bestemmelser og avtaler

Kommuneplanbestemmelser om parkering er typisk parkeringsnormer og bestemmelser om frikjøpsordningen. I områdereguleringsplanen kan det fastsettes parkeringsnorm som avviker fra kommuneplanens bestemmelser, så kan disse innarbeides i kommuneplanen ved revisjon av denne.

Man kan benytte parkeringsnormen til å underbygge ønsket arealbruk i ulike deler av kommunen. Personreiseintensiv arealbruk bør etableres i sentrum der vilkårene for å overføre personreiser fra bil til kollektiv, sykkel og gange er størst. Parkeringsnormen for næringsvirksomhet være tilpasset denne gode tilgjengeligheten, og gjelde for hele kommunen. Dette vil bidra til at det blir mest attraktivt å etablere, kontorer og detaljhandel i sentrum, og mindre attraktivt utenfor sentrum fordi man vil trenge flere parkeringsplasser pr areal enn det normen tillater for å kunne avvikle personreisene til bedriften. Industri, lager, byggevarer salg osv. bør uansett ikke ligge i sentrum, og kan ha en romsligere parkeringsnorm i tilpasset tilgjengelighet utenfor sentrum.

I reguleringsplan skal det bestemmes om parkeringsplasser skal være offentlige (jfr. kap. 4.3.2).

Utbyggingsavtaler er et egnet virkemiddel for å få gjennomført offentlig infrastruktur herunder parkeringsplasser i enkelte prosjekter. Kommunen kan eksempelvis etablere rekkefølgetiltak som angir at felles parkeringsplasser skal anlegges knyttet til et regulert

område. Ved at kommunen engasjerer seg og inngår utbyggingsavtale kan kommunen typisk bidra til:

- At enkelte små og mellomstore eiendommer der det ellers vil være vanskelig og kostbart å tilrettelegge egen parkering kan løse sitt behov utenfor egen tomt (for eksempel på kommunal grunn) slik at eiendommene kan utvikles.
- Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser blir etablert på steder som er riktig i forhold til arealbruk og utviklingen i sentrum.
- Det blir mulig å ta ut rasjonaliseringsgevinsten ved sambruk av plasser mellom ulike arealbrukskategorier i sentrum.

4.5.1. Mål for fastsetting av parkeringsbestemmelser i plan

Parkeringsbestemmelsene inngår som en generell bestemmelse til kommuneplanens arealdel iht. Plan og bygningslovens § 11-9.5.

Parkeringsbestemmelsene skal fastlegge om det skal tillates individuell eller felles parkering og for hvilke områder i planen, og det kan vedtas rekkefølgebestemmelser om etablering av offentlige parkeringsplasser.

Parkeringsbestemmelsene skal sikre at det etableres et antall parkeringsplasser som står i forhold til behovet når bilbruken er i tråd med målene om reduksjon i personbilbasert persontransport.

Parkeringsnormen skal sette et øvre tak om antall parkeringsplasser, og skal omfatte parkeringsplasser for alle trafikantkategorier, herunder sykkelplasser, HC-plasser, el-bilplasser og ladeplasser.

Strategier for utforming av parkeringsbestemmelser

Parkering i fortetningsområdene skal planlegges som felles parkering under bakken eller i parkeringshus.

Det skal tilstrebes å etablere en arealmiks i parkeringsanleggenes nærområde som gir mulighet for å utnytte sambrukseffekten slik at færre plasser kan dekke det samme behovet.

Parkeringsnormen for bil kan være en fastnorm, en kombinasjon av minimums og maksimumsnorm, eller en ren maksimumsnorm.

I gater som inngår i hovednett for gange og sykling tillates det ikke etablert nye avkjørsler til parkeringsplasser, eller økt bruk av eksisterende avkjørsler med mindre de er konkret angitt i plankartet.

Parkeringsnormen for sykkel skal reflektere at redusert bilbruk gir behov for flere sykkelplasser, og at et moderne sykkelhold inneholder flere sykler pr. person enn tidligere. Sykkelparkeringen skal i størst mulig grad være skjermet både for klima, og mot tyveri og hærverk.

Antall HC-plasser må være minst i henhold til parkeringsforskriften, men også ta høyde for at når internturene i sentrum i større grad skal baseres på gange, må man opprettholde et tilstrekkelig tilbud for de som har forflytningshemninger. Disse plassene skal lokaliseres nær offentlige og private servicefunksjoner som ut fra sin funksjon har stort behov for universell tilgjengelighet. Plassene skal legges så nær innganger som mulig.

I nye parkeringsanlegg skal tekniske infrastruktur tilrettelegges for at man i framtida i hovedsak vil ha ladbare biler (el og ladehybrid).

4.5.2. Nærmere om bruk av frikjøpsordningen

Frikjøpsordning er et virkemiddel for å styre nye parkeringskapasitet til kommunale fellesanlegg framfor flere private tilbud som gir et fragmentert og mindre effektivt parkeringstilbud. Samtidig bidrar det til å dekke det behovet kommunen vil ha for å skaffe egenkapital til bygging av mobilitetshus/parkeringshus.

En bestemmelse i kommuneplanen om å tilby frikjøp for et bestemt avgrenset område i sentrum innebærer en mulighet, men ikke en forpliktelse til å akseptere frikjøp.

(Kommunen kan for eksempel tilby frikjøp for gjesteparkeringen i framtidige utbyggingsprosjekter i nordre del av området for sentrumsplanen. En del av denne parkeringskapasiteten blir ellers ofte foreslått på bakkeplan.)

Ordningen fungerer etter skjønnsvurderinger, og gir kommunen frihet og fleksibilitet til å styre utbygging av P-tilbudet til lokaliteter der det vurderes som gunstigst for sentrum. Dette er en av de viktigste kvalitetene ved frikjøpsordningen og som skiller den fra bruk av utbyggingsavtaler. Utbyggingsavtaler er nærmere knyttet til en konkret utbygging i tid og omfang.

For at frikjøpsordningen skal fungere må parkeringsnormen være tilpasset, slik at det til enhver tid er klart hvilken forpliktelse man kan frikjøpe seg fra. Det betyr at en maksimalnorm alene ikke er hensiktsmessig. Det må i tilfellet gis en bestemmelse som sier hvilket krav man skal kjøpe seg fra. For en maks/min norm kan man for eksempel bestemme at man frikjøper seg fra minimumsnormen.

Konsekvenser for kommunen

Midler fra en frikjøpsordning kan bare benyttes til å etablere offentlige parkeringsplasser. Den som kjøper seg fri etablerer imidlertid ikke noe rettighet til særfordeler i form av reserverasjoner eller økonomiske fordeler ved bruk av det kommunale parkeringsanlegget.

4.5.3. Nærmere om bruk av utbyggingsavtaler

Kommunen kan etter å ha fattet forutsigbarhetsvedtak om bruk av utbyggingsavtaler, bidra til at hele eller deler av offentlige parkeringsanlegg i utbyggingsprosjekter blir kommunale og offentlige.

Slike avtaler kan inneholde bestemmelser om at private forskutterer kommunens andel inntil investeringen passer inn i kommunens økonomi.

Konsekvenser for kommunen

Kommunen vil måtte finansiere det offentlige anlegget i form av ulike vederlag som kan være egenkapital, tomteareal, infrastruktur av ulike slag (teknisk, vei, grønt osv.) og evt. seinere refusjoner av private forskutteringer.

5. Kommunens myndighet etter vegtrafikklovgivningen

Vegtrafikklovens formål er å ivareta trafiksikkerhet, fremkommelighet (tilgjengelighet) og miljø for veibrukere og tilstøtende områder. Lovens bestemmelser kommer til anvendelse for å regulere trafikk slik at disse hensyenes ivaretas på en tilfredsstillende måte.

Vegtrafikkloven gjelder for all trafikk med motorvogn og annen ferdsel på veg eller område som er åpen for alminnelig ferdsel med motorvogn. I denne sammenheng omfatter veibegrepet gate og plass, herunder opplagsplass, parkeringsplass, holdeplass, bru, ferjekai eller annen kai. Den gjelder også områder som står i umiddelbar forbindelse med slik vei.

Vegtrafikklovens veibegrep skiller seg fra Veglovens betegnelse for «offentlig veg», blant annet ved at den gjelder uavhengig av eierskap til veien. Så lenge veien er åpen for allmenn ferdsel vil loven med underliggende forskrifter i hovedsak gjelde også på private veier.

Underliggende forskrifter som trafikkregler, skiltforskriften, forskrift om parkering for forflytningshemmede, forskrift om parkeringsgebyr og forskrift om vilkårsparkering gir nærmere bestemmelser om slik regulering.

For å oppnå målene i parkeringspolitikken, vil det være nødvendig å sørge for at parkeringsplassene i størst mulig grad benyttes i henhold til ønsker og forutsetninger både i lovverket, og i kommunens egne planer.

5.1. Skilting av parkeringsvilkår

5.1.1. Utenfor offentlig vei

Den «parkeringsvirksomheten» som har ansvar for forvaltningsansvar for et parkeringsområde, kan utarbeide skiltplan og iverksette denne uten formelle vedtak, så lenge plassene ligger utenfor offentlig vei. Skiltingen følger reglene i Parkeringsforskriften, og planen legges inn i en offentlig database hos Statens vegvesen.

5.1.2. På offentlig vei

Regulering av parkering på offentlig veg gjøres etter skiltforskriften. De plassene som i hovedsak omfattes er plasser langs veikanten, samt plasser utenfor veien som benytter veien som manøvreringsareal, typisk 90 graders parkering hvor man rygger ut i veien osv.

Slik regulering skjer med skilt fastsatt i skiltforskriften og det må fattes skiltvedtak av aktuell skiltmyndighet som kan være veimyndighet eller politiet.

5.2. Håndheving

Kommunen kan etablere håndheving av parkeringsbestemmelser på offentlig vei, på plasser utenfor offentlig vei eller begge deler.

Kommunen kan innføre parkeringsbestemmelser på egne plasser uten selv å håndheve, man må da sette ut oppgaven til en annet offentlig eller privat parkeringsvirksomhet. Håndheving på offentlig vei er myndighetsutøvelse og kan bare håndheves av kommunen selv, eller inngå avtale annen kommune eller heleid kommunalt selskap.

5.2.1. Utenfor offentlig vei

Håndheving utenfor offentlig vei kan foretas av kommunale eller private «parkeringsvirksomheter». En «parkeringsvirksomhet» må etableres, registreres og organiseres i tråd med bestemmelsene i Parkeringsforskriften, noe som bl.a. innebærer krav til kompetanse og rutiner hos personell som skal håndheve parkeringsbestemmelser osv. Kommunen kan opprett en slik parkeringsvirksomhet.

5.2.2. På offentlig vei

Håndheving på offentlig vei er myndighetsutøvelse som omfatter håndheving av offentlige skilt, trafikkreglene og bestemmelser gitt i vegtrafikkloven, og kan bare foretas av politiet eller kommunal tjenestemann.

Håndheving skjer etter reglene i «gebyrforskriften». Kommunen kan søke om delegert myndighet fra samferdselsdepartementet for å kunne utføre slik håndheving. Håndheving skal da foretas der det er behov og gjelder for hele kommunen. Man kan altså ikke søke om myndighet bare for Lier sentrum.

5.2.3. Mål om regulering av parkeringstilbudet

Parkering i gatenettet skal reguleres og håndheves slik at sikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper ivaretas.

Parkering skal reguleres og håndheves slik at tilgodesette trafikantgrupper som forflytningshemmede, besøkende/gjester og varelevering prioriteres og har den fornødne tilgjengelighet.

Strategi om regulering av parkeringstilbudet

Det etableres parkeringsforbud på alle sentrale strekninger der veinettet inngår som en del av hovednettet for gående og syklende med unntak for konkret opparbeidede og skiltede parkeringsplasser.

Kommunens parkeringsplasser skal reguleres slik at andelen langtids arbeidsparkering reduseres, og plasser frigjøres for parkering for besøk til privat og offentlig handel, service og tjenesteyting.

Kommunen etablerer en parkeringsvirksomhet iht. forskrift om vilkårparkering.

Kommunen søker samferdselsdepartementet om delegert myndighet til å håndheve parkeringsbestemmelser på offentlig veg iht. forskrift om parkeringsgebyr.

6. Kommunen som eier og driver av parkeringseiendom

Når kommunen inntar en mer aktiv rolle i parkeringspolitikken for eksempel i form av å regulere og delta i offentlige felles parkeringsanlegg, vil dette bety at kommunen påtar seg formelle og økonomiske forpliktelser.

Ved å regulere parkering som offentlig, vil det på bestemte vilkår kunne oppstå krav om innløsning. Kommunen blir da en aktør i parkeringsmarkedet, og må utøve denne virksomheten i en egen organisatorisk enhet, i praksis et aksjeselskap.

6.1.1. Mål for eierskap og drift av parkeringseiendom

Kommunens parkeringsforetak skal ivareta kommunens økonomiske og praktiske forpliktelser som følger av en aktiv parkeringspolitikk.

Foretaket skal utøve sitt eierskap til parkeringseiendom på en profesjonell måte som ivaretar høy kvalitet og attraktivitet i parkeringstilbudet og i tråd med kommunens parkeringspolitikk.

7. Virkemidler parkeringsvilkår

7.1. Overordnet reguleringsregime veinettet

I Lier sentrum vil store deler av gatenettet også inngå i sentrale deler av sykkel og gangveinettet. Det er derfor ikke ønskelig å ha mer parkering enn absolutt nødvendig i gatenettet. Konkret betyr dette at det skal være et generelt parkeringsforbud i form av en soneregulering,(jfr. figur 7.1).

Innenfor sonen kan det avsettes og skiltes parkering for ulike formål og trafikantgrupper etter nærmere vurdering. Dette kan eksempelvis være ulike former for av/pålessing og varelevering samt HC-plasser osv.

7.1.1. Strategier for prioritering mellom trafikant og kjøretøygrupper

Handlende og besøkende

Handlende og besøkende henvises til parkeringstilbudet utenom gategrunn.

Arbeidsreiser

Bilbaserte arbeidsreiser henvises til parkeringstilbudet utenom gategrunn i sentrums randsone.

Forflytningshemmede

Gatenettet i Lier sentrum har ikke kapasitet til å dekke parkeringsforskriftens krav til antall HC-plasser. Behovet for plasser søkes derfor primært dekket utenfor gategrunn. Der dette ikke er tilstrekkelig for å sikre tilgjengelighet til viktige sentrumsområder kan det etter en konkret vurdering etableres HC-plasser i gatenettet.

Varelevering

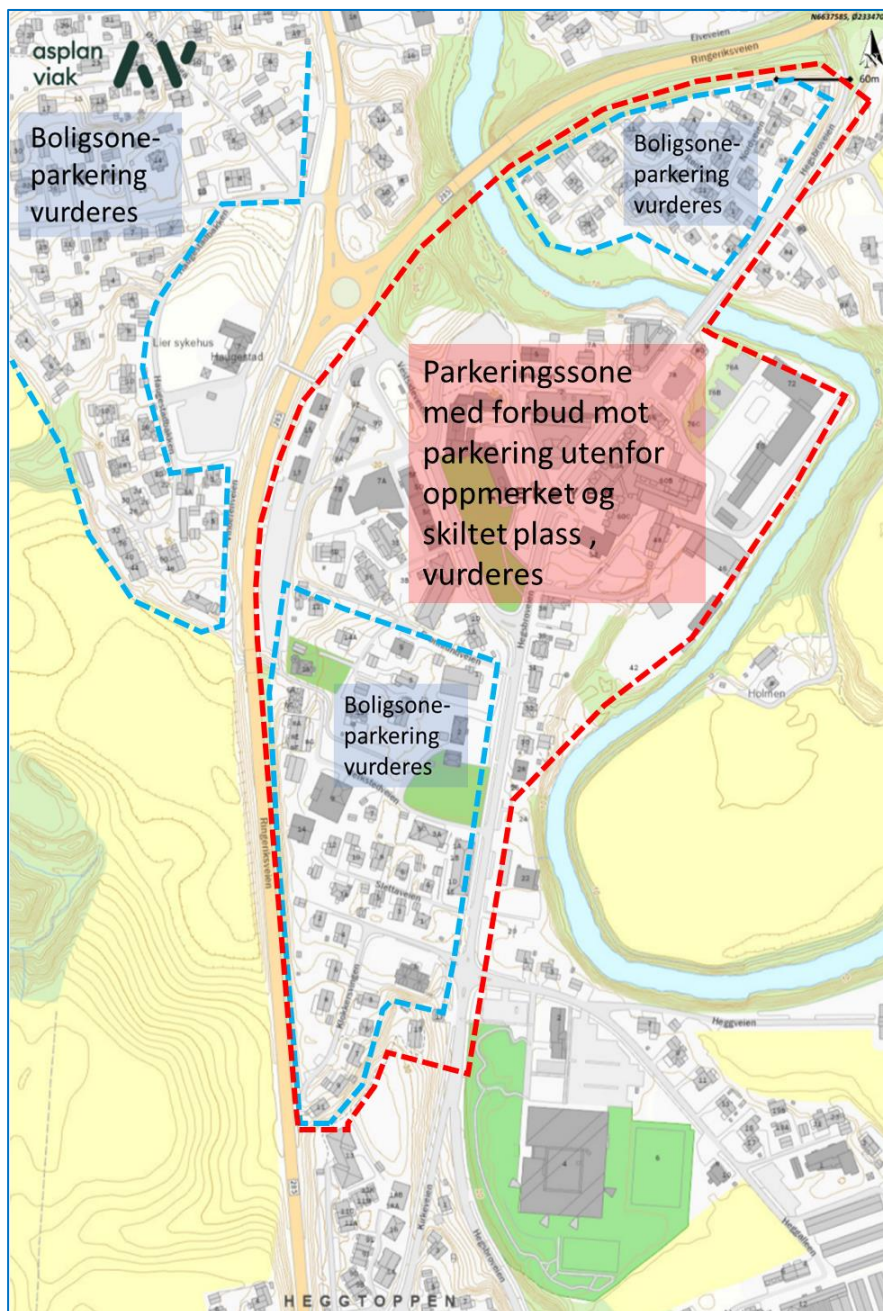
Ny næringseiendom skal som hovedregel ha varemottak på egen eiendom, med adkomst fra bakside eller sidegate.

Der dette ikke er mulig bør så langt det er mulig varelevering fra gateplan tilrettelegges slik at den skjer ved stans i en sidegate. Gode muligheter for videre kjøring og svinging må være ivarettatt.

Kommunen bør etablere veiledning om utforming og dimensjonering av varemottak.

7.1.2. Beboere

Etter hvert som sentrum fortettes, og noen av dagens parkeringsplasser på gateplan inndras og andre bygges ned, kan det være at det i områder lokalt oppstår problemer med at parkering forskyves til omkringliggende bolig-gater. For å unngå at disse bolig-gatene forringes som oppholds og lekeområde osv. kan det etableres parkeringsregulering til fordel for beboerne i form av boligsoneparkering e.l.



Figur 7-1 Mulig parkeringsforbudssone for offentlig vegnett i Lier sentrum, samt områder som bør vurderes regulert som boligsoneparkering hvis uønsket fremmedparkering oppstår i boligområdene.

7.2. Etterspørselsregulering i vilkårspareringen

Et parkeringstilbud som er rettet mot allmenheten og som er skiltet med ulike former for parkeringsvilkår kalles «vilkårsparering», og må etableres i tråd med reglene i parkeringsforskriften.

7.2.1. Regulering tilpasset reisehensikt

Regulering av etterspørsel etter parkering i parkeringsanleggene kan gjennomføres på ulike måter. Ofte vil hensikten være å sørge for at hver bil ikke står for lenge (typisk arbeidsparkering) på plasser som er beregnet på besøk og kundeparkering. Ved innføring av etterspørselsregulering er det viktig å ta hensyn til at kundeparkering er mer konkurranseutsatt enn arbeidsreiser og annen langtidsparkering.

Generelt er det slik at ulempen ved å måtte gå et stykke reduseres når man har til hensikt å være borte fra bilen over en lengre periode. Langtidsparkering kan derfor uten vesentlige ulemper legges mer perifert i sentrum enn korttidsparkering.

Ved korttidsparkering, - ofte knyttet til handel osv. vil imidlertid en lang gangavstand beslaglegge en mye større del av den samlede reisetiden og oppleves derfor som en mye større ulempe.

I et sentrum vil det allikevel være flere typer ærender hvor behovet for kort vei og litt lenger parkeringstid kan være viktig (ulike utrykninger på serviceoppdrag osv.) Ofte kan det derfor være gunstig å ha reguleringer som dekker begge behovene.

7.2.2. Regulering iht. etterspørsel

Tidsregulering foretas ved skilting av en maksimalt tillatt parkeringstid. Vi anbefaler at hvis slik regulering innføres, skal det inkludere en form for dokumentasjonsplikt, f.eks. i form av parkeringsskive, billett fra parkeringsautomat, eller bruk av mobile enheter.

Avgiftsparkering er en mye benyttet og fleksibel måte å regulere etterspørsel etter parkering på. Avgift kan evt. kombineres med tidsbegrensning. Ved bruk av avgiftsparkering har man større fleksibilitet til å tilpasse reguleringen til variasjon i etterspørselen for eksempel ved å innføre en progressiv avgift (gratis eller rimelig for korttid), men høyere avgift etter hvert, og ha ulik avgift i ulike deler av sentrum.

Det er særlig viktig å ha en dynamisk tilnærming til reguleringen fordi etterspørselen og priselastisiteten erfaringsmessig varierer mye selv mellom plasser som ligger i kort avstand

fra hverandre. Etterspørselen varierer også over tid, etter hvert som sentrum utvikles, virksomheter kommer til og andre forsvinner eller flytter.

Strategi etterspørselsregulering

Etterspørselsregulering anbefales etablert ved bruk av avgiftsparkering med en avgift som aksepteres av brukerne.

Det fastsettes ingen fast avgift. Ved innføring innføres en moderat parkeringsavgift som reguleres opp eller ned i henhold til etterspørsel. Ved over 80 % belegg økes avgiften trinnvis. Ved under 50% belegg reduseres avgiften trinnvis.

I boligsoner eller andre parkeringsområder med enklere etterspørselsprofil kan maksimaltidsregulering med eller uten avgift benyttes. Det samme gjelder plasser med svært kort maksimaltid, f.eks. 10 - 15 min.

Konsekvenser for kommunen

Kommunen må etablere en rutine og eventuelt teknologisk løsning for registrering av parkeringsbelegget med jevne mellomrom, slik at avgiften kan reguleres opp eller ned i henhold til ulikhet i etterspørsel i sentrum.

8. Organisering av parkeringsvirksomheten

Som eier og driver av parkeringseiendom (også eksisterende parkeringsplasser) vil kommunen formelt tre inn i næringsvirksomhet som også kan være i konkurranse med private virksomheter. For at kommunens primære oppgave som myndighet skal kunne utøves på en tilstrekkelig uavhengig måte, må eierskap og drift av parkeringsvirksomheten organiseres med «armlengdes avstand» i forhold til myndighetsdelen av kommunen administrativt og politisk (jfr. kap.3.2). I praksis betyr dette at virksomheten legges til et Aksjeselskap.

Hvilke oppgaver kommunen ønsker å påta seg og i hvilken grad man ønsker å gjennomføre oppgavene i egenregi vil i noen grad påvirke hvilket spillerom man har når det gjelder organisering av virksomheten.

Noen oppgaver er tillagt kommunen som myndighet, mens andre er roller som eierskap og drift osv.

Ulike regelverk kommer til anvendelse.

8.1. Regelverk, rammer for organisering

8.1.1. Parkeringsforskriften

Parkeringsforskriften fastlegger rammer for organisering og krav til parkeringsvirksomheter, og innenfor hvilke rammer oppgavene skal utøves. Det er ikke anledning til å tilby vilkårparkering til allmennheten utenom dette regelverket.

Forskriften har bl.a. regler om:

- Godkjenning av virksomheten
- Krav til kompetanse og opplæring av personell
- Krav om ulike kvaliteter i parkeringstilbudet
- Krav om registrering av parkeringsplaner
- Skiltregler
- Osv.

8.1.2. Forskrift om parkeringsgebyr

Forskriften omhandler myndighetsutøvelse som bare kan utøves av politiet og kommunale tjenestemenn. Det stilles derved bestemte krav til parkeringsvirksomhetens tilknytning til kommunen.

8.1.3. Innkjøpsregelverket

Innkjøpsregelverket oppstiller krav om konkurranse i de tilfeller der det foretas et innkjøp. I situasjoner der kommunen tillegger underliggende virksomheter oppgaver kan dette i noen tilfeller falle inn under innkjøpsregelverket, slik at det underliggende selskapet må konkurrere om oppgavene noe som kanskje ikke var hensikten.

Det bør undersøkes nærmere hvilke oppgaver de ulike delene av virksomheten skal ha i Lier, og organisere det slik at organiseringen ikke utilsiktet kommer i konflikt med regelverket om offentlige anskaffelser.

8.1.4. Konkurranseregelverk

Når kommunen trer inn i parkeringsvirksomhet som ikke er myndighetsutøvelse, defineres dette som næringsvirksomhet i et konkurransemarked. Konkurranseloven og EØS-regelverket har regler for hvordan slik konkurranse skal skje. Et nøkkelbegrep her er skatt. Kommunen betaler ikke skatt, og har derfor en konkurransefordel. Konkret betyr dette at dersom kommunen påtar seg oppgaver ut over håndheving på offentlig vei (enerettsområdet), må virksomheten i praksis organiseres i et aksjeselskap.

8.1.5. Eierstrategi

Når Lier kommune organiserer parkeringsvirksomheten egne avdelinger eller eget selskap er det nødvendig å ha et bevisst forhold til hvordan man som eier skal forholde seg til den underliggende virksomheten. Rent strategisk, vil kommunens interesse variere med

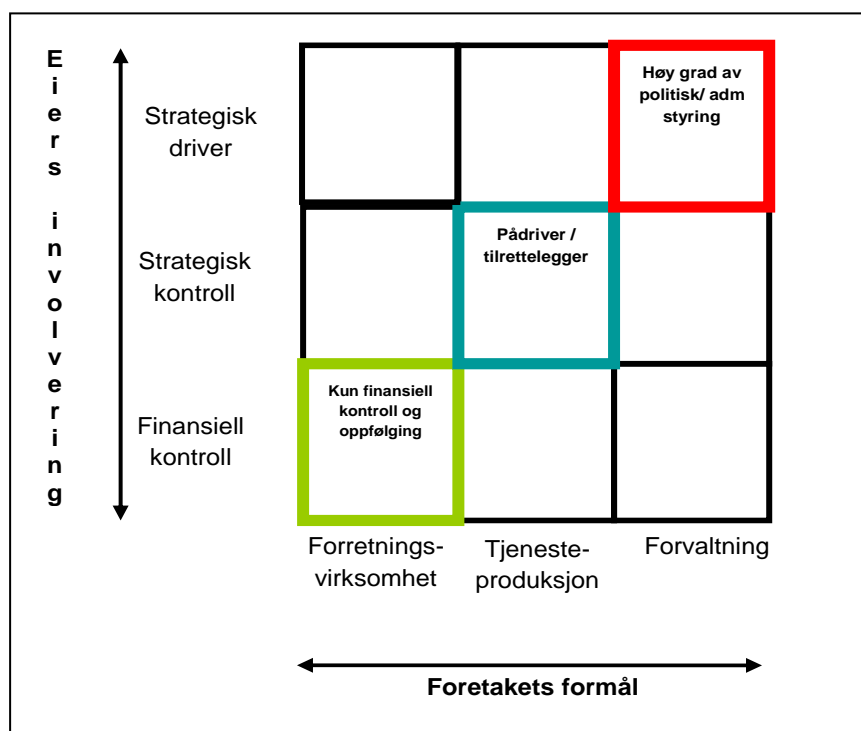
oppgavene virksomheten har. Dette vil være styrende for både grad av og type involvering i virksomheten fra eiers side.

For foretak med hovedsakelig forvaltningsmessige oppgaver, vil kommunen ha nytte av en betydelig politisk involvering, og man bør dermed også velge en organisasjonsform som er tilrettelagt for slik involvering.

Selskaper som driver tjenesteproduksjon, utfører oppgaver for kommunen, og eier vil ønske å ha noe man kan karakterisere som en "tilrettelegger og pådriverrolle".

Overfor et selskap som i hovedsak driver forretningsvirksomhet i konkurranse med private selskaper, vil man primært ha fokus på finansiell kontroll og oppfølging.

Tilnærmingen er forsøkt illustrert i figuren nedenfor.



Figur 8-1: Viser anbefalt valg av styringsmodell som funksjon av eiers behov for involvering og virksomhetens formål