

Tema parkering

Innspill til samferdselsplanen



18. jan 2016

Innhold

1	Parkering	3
2	Strategier og virkemidler	5
3	Parkering på stasjoner og knutepunkt	16
4	Hovedutfordringer.....	18

Vedlegg 1: Mål for virksomheten – Skedsmo Parkering AS

Vedlegg 2: Vilkår for parkering

Vedlegg 3: Parkeringsforskriften

Vedlegg 4: Bilder

600664-01/Bjørn Haakenaasen

Forsidebilde: Plasser for avgiftparkering i Voldgata

1 Parkering

1.1 Roller og mål

Kommunens ansvar for parkering er todelt. Dels er kommunen planmyndighet for tiltak under plan- og bygningsloven. Gjennom vedtekter og bestemmelser legges rammer for parkeringsdekningen i arealplanene. Det ligger i sakens natur at dette har et langsiktig perspektiv. Planene vil bare kunne påvirke framtidig utbygging og bruksendring, men loven gir ikke hjemmel for å reversere parkeringsdekningen i utbygde områder. Etter søknad er Skedsmo også blitt tildelt kommunal parkeringsmyndighet, noe som gir rett og plikt til å håndheve parkeringsreglene på offentlig gategrunn. Den daglige driften er delegert til det kommunalt heleide driftsselskapet Skedsmo Parkering AS. Rollen som parkeringsmyndighet gjør kommunen til en aktør i et marked, i konkurranse med private parkeringsaktører. Parkering berører for øvrig flere politikkområder, ikke minst bolig- og næringspolitikk.

Akershus fylkeskommune og Jernbaneverket er opptatt av innfartsparkering ved stasjoner og knutepunkt, som et virkemiddel for å øke kollektivandelen på reiser i regionen, og aller mest på arbeidspendling mot Oslo.

Skedsmo kommune

Ulike plan- og strategidokumenter behandler parkering mest som et miljøpolitisk virkemiddel, der målet er å redusere biltrafikken gjennom å fjerne bilplasser (jf utdragene nedenfor). De nylig vedtatte parkeringsnormene legger et øvre tak for bilplasser for alle arealformål i fortettingsområdene, mens en samtidig innfører minimumsnormer for sykkelparkering.

Fra samferdselsstrategien 2009-2050 (s 7 og 9):

Premiss:	– Skedsmo kommune ønsker en miljøvennlig og bærekraftig areal- og transportutvikling
Mål:	– Gjøre transportbehovet så lite som mulig – Påvirke reisemiddelvalget bort fra bil
Tiltak:	– Aktiv parkeringspolitikk for blant annet sentrums- og innfartsparkering

Fra veg- og gatebruksplanen 2014 (s 128):

Det er en målsetting at det skal være færre parkeringsplasser i sentrum, men en har ikke konkretisert hvor det fortsatt bør være offentlig parkering. Det anbefales vurdert i neste fase av arbeidet med vei- og gatebruksplanen for Lillestrøm. Som et grunnlag anbefales følgende:

- Vurdering av det totale parkeringstilbudet (offentlig parkering og private anlegg)
- Vurdering av omfanget av det allment tilgjengelige plasstilbudet slik at en oppnår redusert parkeringsdekning ift antall bosatte i framtiden.

Absolutt parkeringsnorm må videreføres for sentrumsområdene Strømmen og Lillestrøm, dessuten for fortettings- og transformasjonsområdene, dersom mål om trafikkutvikling skal være innen rekkevidde.

Fra hovedplan sykkel 2013 (s 45):

- For å gjøre sykling mer attraktivt og lettvinnt bør det etableres sykkelparkering ved viktige målpunkt

Skedsmo Parkering AS

Skedsmo Parkering arbeider ut fra samfunnsoppdraget som er gitt gjennom parkeringsforskriften (jf vedlegg 1). Selskapet har både et ordensoppdrag, gjennom håndheving av trafikkreglene (tidligere politioppgave) og oppgaven med å utforme og drifte det offentlige parkeringstilbudet i tråd med de mål kommunen setter. I selskapets eget strategidokument formuleres mål og retningslinjer for den daglige driften, relasjonen til publikum og for opprettholdelse av biltilgjengelighet for prioriterte grupper (jf vedlegg 2). Selskapet ser tilgjengelighet for bilbesøkende som et viktig bidrag til vitalisering av sentrum. Som styringsmål for tilgjengeligheten bruker selskapet parkeringsbelegget; det skal til enhver tid være mulig å finne en ledig plass i sentrum.

Skedsmo Parkering skal drive det offentlige parkeringstilbudet i samsvar med fastsatte parkeringspolitiske mål. Av vedtatt parkeringspolitikk går det fram at parke-ringen skal legges opp slik at den bidrar til vitalisering av handel, service, kultur og bosetting i sentrum. Besøkende, forflytningshemmede, servicekjøretøyer og varedistribusjon skal ha prioritet. Det er et mål at det til enhver tid er ledige parkeringsplasser for disse gruppene (fra hjemmesiden).

Skedsmo Parkering skal

- Jobbe aktivt med utvikling av parkeringstilbudet
- Sørge for god tilgjengelighet for prioriterte grupper og for å bedre trafiksikkerheten
- Redusere fremmedparkering i boligområder og forebygge behovet for etablering av boligsoneparkering
- Illegge færrest mulig tilleggsavgifter / kontrollavgifter og jobbe forebyggende
- Redusere antall ilagte parkeringsgebyrer ved å forebygge feilparkering og veilede
- Styrke omdømmet til parkeringsselskapene

(fra Skedsmo Parkerings strategidokument).

Akershus fylkeskommune

I strategidokumentet for innfartsparkering i Akershus og Oslo (2013) er innfartsparkering holdt fram som et virkemiddel i kollektivsatsingen:

«Transportveksten skal løses gjennom gange sykling og kollektive transportmidler».

- Parker+ Reis skal kompensere for dårlig flatedekning i kollektivtilbudet
- Parker + Reis skal gjøre transportsystemet tilgjengelig for flest mulig og gjøre det mulig å kombinere en kollektivreise med andre ærend

Fylkeskommunen ser dette i et overordnet, regionalt perspektiv, i særlig grad knyttet til arbeidspendling mot Oslo.

Private aktører

En rekke private parkeringsaktører tilbyr sine tjenester i sentrumsområdene; besøksparkering mot avgift og utleie av plasser. De private utøver sin virksomhet som ren forretning og etter privatrettslige regler. De største aktørene i Skedsmo er Q-park som drifter store anlegg i Lillestrøm og på stasjonene og Time Park som drifter nærmere 2000 plasser i og rundt Strømmen Storsenter. Også de heleide kommunale selskapene Lillestrøm Parkering og Romerike Parkering drifter plasser etter privatrettslige regler, i samsvar med konkurransereglene.

2 Strategier og virkemidler

2.1 Kommunen som planmyndighet

Gjennom *kommuneplanens arealdel* settes det av arealer til parkering og det kan knyttes vilkår til dem. Gjennom bestemmelsene fastsettes normtall for parkeringsdekning for ulike arealbruksformål, vanligvis som såkalte minimumsnormer. Det kan videre bestemmes vilkår for kommunalt frikjøp av plasser. Gjennom reguleringsplan kan dette detaljeres ytterligere, for eksempel gjennom krav til bruken av plassene.

Parkeringsnormer kommer til anvendelse ved omregulering eller bruksendring. En kan skille mellom:

- Minimumsnormer (et minstetall for plasser, f.eks. knyttet til nye boliger)
- Maksimumsnormer (et tak for plasser, f.eks. knyttet til kontor-/næringsbygg i sentrum)
- Normtall innenfor et gitt intervall (åpner for bruk av skjønn)

Hensikten med minimumsnormen har fra starten av vært å gi utbyggerne ansvaret for egendekning av bilplasser og på den måten forebygge økt parkeringspress på offentlig vei og gate. De senere årene har en også sett flere eksempler på bruk av fastnorm, intervaller med min/maks-grense og rene maksimumsnormer. Sistnevnte har gjerne vært knyttet til næringsbebyggelse i sentrum, der fokuset har vært rettet å demme opp for økning i arbeidsreiser med bil (som i Oslo). Men ting er på gang her, noe Stavanger er et eksempel på. Der er det nylig vedtatt maksimumsnormer for alle typer av næringsbygg, inklusive detaljhandel. For boliger er det vedtatt en fastnorm for boenheter med individuell parkering og en strengere maks-norm for boliger med felles parkering (4 boenheter eller mer). Trolig vil flere kommuner vedta fastnormer og maks-normer i tida som kommer.

Skedsmo har nylig innført maksimumsnormer for all ny utbygging i de såkalte fortettingsområdene, som omfatter deler av Lillestrøm, Strømmen, Kjeller og Hvam. Det betyr dels at det er satt et øvre tak for antall plasser, men samtidig at utbygger ikke er pålagt å bygge. Det framgår at p-normen for detaljhandel er satt strengt (40 % lavere enn den som gjelder i Oslo indre by), mens normen for kontor ikke er spesielt streng. En kan også merke seg at minimumsnormen for småhusbebyggelse utenfor fortettingsområdene er satt 50 % lavere enn den som gjelder for Kongsberg, Drammen og Oslo indre og ytre by. I Skedsmo er det også vedtatt minimumsnormer for antall sykkelplasser ved alle typer av ny bebyggelse.

Skedsmo praktiserer kommunalt *frikjøp av parkeringsplasser*, med hjemmel i plan- og bygningsloven. Det innebærer at utbygger kan kjøpe seg fri fra pålagte krav om egendekning, uttrykt gjennom minimums- eller fastnorm. Prisen på frikjøp ligger gjerne lavere enn selve byggekostnaden; i Skedsmo 250.000 kroner per plass. Frikjøpsmidlene forvaltes i et fond øremerket for parkeringsanlegg og tilhørende infrastruktur. Som planmyndighet har kommunen anledning til å se ulike utbyggingsprosjekter i sammenheng og sørge for en koordinert utbygging over tid, gjennom færre, større anlegg, gjerne med en form for sambruk av plasser over døgnet. Grunnlaget for frikjøp ligger imidlertid i minimumskravet (ev fastnorm). Når minimumskravet for egendekning faller bort, vil en samtidig fjernet incitamentet og beregningsgrunnlaget for frikjøp.

Det private parkeringsmarkedet er de siste årene blitt sterkt profesjonalisert. I de sentrale områdene tilbys plasser for besøksparkering i konkurranse med offentlige plasser og mange steder kan en leie seg inn på månedsbasis. P-selskapene driver etter en ren forretningsmodell. I Lillestrøm syd og i Strømmen sentrum er situasjonen helt dominert av private parkeringsanlegg. Som en følge av

konkurransereglene drifter også kommunen plasser utenfor gategrunn etter privatrettslige regler, da i regi av datterselskapene.

Tabellene under viser gjeldende parkeringsnormer for Skedsmo, dessuten Stavanger, Drammen, Kongsberg og Oslo.

Tabell 2-1 Parkeringsnormer for Skedsmo (bilplasser)

Skedsmo	Skedsmo innenfor fortettingsområdene	Skedsmo utenfor fortettingsområdene
Bolig	Bilplasser per bolig	Bilplasser per bolig
Konsentrert småhus-bebyggelse	1 (maks)	1 (min)
Blokk, terrassehus	0,7 (maks)	1 (min)
Næring, off. virksomhet	Bilplasser per 1000 m ²	Bilplasser per 1000 m ²
Forretning, detaljhandel	10 (maks)	20 (min)
Forretning, senter	10 (maks)	25 (min)
Kontor	7 (maks)	14 (min)
Industri, lager	5 (maks)	7 (min)
Off og priv service, skoler	5 per 10 ansatte (maks)	5 per 10 ansatte (min)
Institusjoner	3 per 10 ansatte (maks)	3 per 10 ansatte (min)

Merk: Maksimumsnormer for bolig og næring i fortettingsområdene

Tabell 2-2 Parkeringsnormer for Stavanger (nylig vedtatt)

Boligbebyggelse bilplasser per boenhet	Beboerparkering	Gjesteparkering	Sum
Bil – individuell parkering (fastnorm)	1	1	2
Bil – felles parkering (4 boenheter eller mer)	Maks 1	0,2	Maks 1,2

Boligbebyggelse Sykkelplasser per boenhet	Sentrum	Utenfor sentrum
Sykkel – individuell parkering	Min 3	Min 4
Sykkel – felles parkering (4 boenheter eller mer)	Min 2	Min 3

Næringsbebyggelse p-plasser per 1000 m²	Sone 1, områder med høy arealutnyttelse	Sone 2, øvrige influensområder for bystrukturereende kollektivtraseer	Sone 3, øvrige områder
Bil	Min 5 - maks 9 Ved frikjøp gjelder fastkrav 9	Min 9 - maks 12	Min 10
Sykkel	Min 30	Min 20	Min 15

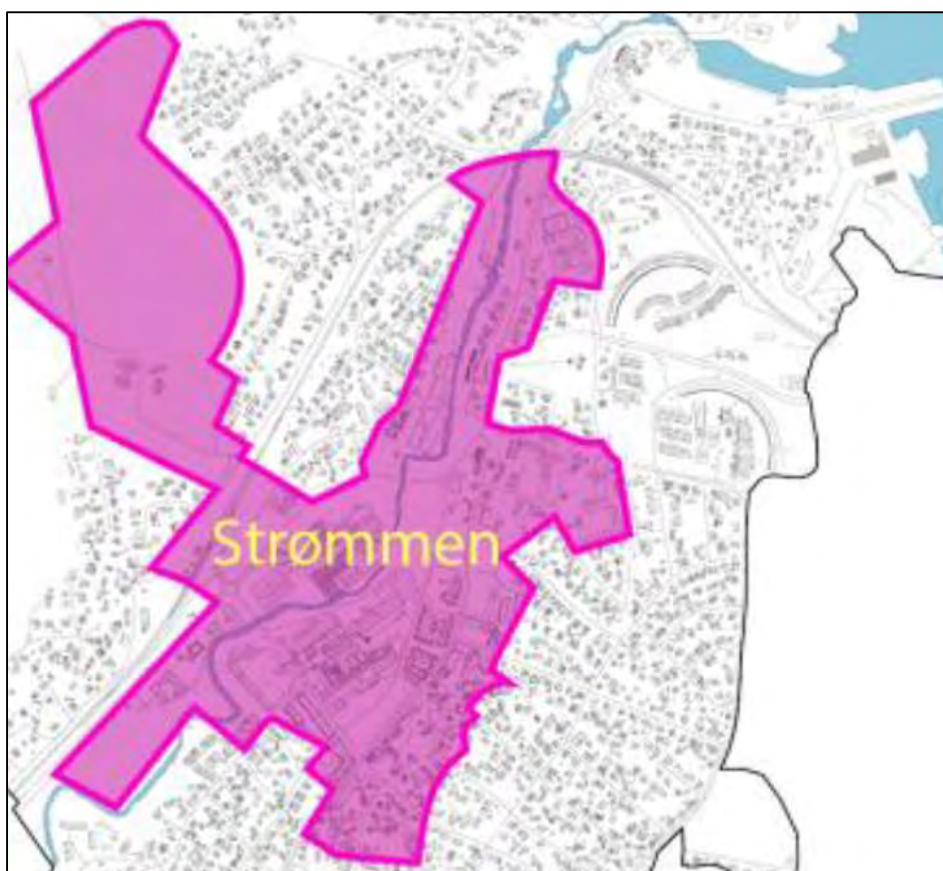
Tabell 2-3 Parkeringsnormer for Drammen og Kongsberg– indre og ytre sone

	Drammen	Kongsberg
Bolig	Minimum ant bilplasser per bolig*	
Boliger, etter størrelse	Sentrum: 1 Indre sone: 1-2 Ytre sone:1,5-2	Indre sone: 0,3 - 1,4 Ytre sone: 1 - 2
Næring, off. virksomhet	Minimum antall bilplasser per 1000 m ²	
Detaljhandel, kjøpesenter	Indre sone 15 Ytre sone 20	Indre sone 20 Ytre sone 25
Kontor	Indre sone 15 Ytre sone 20	Indre sone 12,5 Ytre sone 17
Industri, lager	Indre sone 7,5 Ytre sone 10	Indre sone 10 Ytre sone 10
Off og priv service	Indre sone 15 Ytre sone 20	Indre sone 15 Ytre sone 20

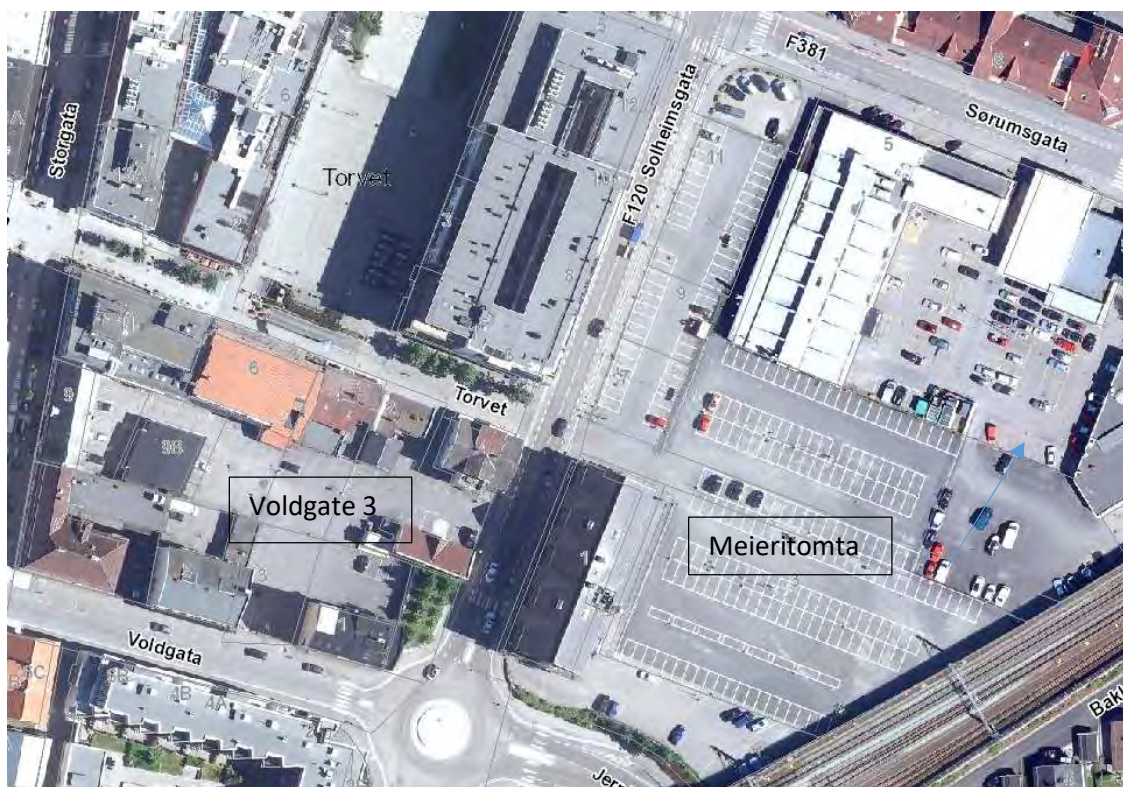
I Drammen praktiserer en ikke lenger minimumsnorm for næringsbygg i sentrum

Tabell 2-4 Parkeringsnormer for Oslo

	Oslo sentrum	Oslo indre sone	Oslo ytre sone
Bolig		Minimum ant bilplasser per bolig	
Leiligheter (etter størrelse)	Som indre sone	0,25 - 0,9	0,4 - 1,2*
Enebolig, småhus		2	2
Småhus, felles P		1,2	1,7
Studentbolig (1-3 rom)		0,15 - 0,7	0,15 - 0,7
Næring, off. virksomhet	Maks per 1000 m ²	Minimum - maksimum per 1000 m ²	
Detaljhandel	2	9 - 15	13 - 35
Kjøpesenter	2	9 - 15	20 - 50
Kontor	1,6	2 - 7	7 - 18
Industri, verksted	1,6	1,5 - 4	3 - 8
Lager, industri	0,8	0,3 - 2	1,5 - 6
Skole	1 per 10 årsverk	0 - 2 per 10 årsverk	2 - 8 per 10 årsverk
Helseinstitusjon	1 per 10 årsverk	1 - 3 per 10 årsverk	3 - 8 per 10 årsverk



Figur 2.1 Maksimumsnormene gjelder i fortetningsområdene - her Lillestrøm og Strømmen



Figur 2.2 Lillestrøm: Midlertidig bruk av restarealer og rivetomter til parkering preger deler av sentrum

2.1 Skedsmo Parkering

Skedsmo kommune har gjennom parkeringsmyndigheten monopol på å drifte og håndheve parkering på gategrunn. Den daglige driften er delegert til Skedsmo Parkering AS, et heleid kommunalt selskap, styrt gjennom Formannskapet som generalforsamling. Som kommunalt selskap har en forholdsvis stor selvstendighet i utøvelse av den daglige driften, herunder justering av takstprofil, skilting mv. Av hensyn til konkurransereglene er det opprettet to datterselskaper som opererer utenfor gategrunn og etter privatrettslige regler (Lillestrøm Parkering, Romerike Parkering).

Tilbudet i Lillestrøm

Tabellen på neste side gir en samlet oversikt over plasstilbudet i Lillestrøm sentrum. Det går fram at de offentlige plassene utgjør rundt 30 %. Legger en til plasser som sorterer under datterselskapene, blir kommunens markedsandel noe over 50 %, eller ca 770 allment tilgjengelige plasser. Plasser ved stasjonen og plasser i Lillestrøm syd kommer i tillegg, jf tabell 2-4. Her er det stort sett private tilbud, reservert for reisende, arbeidstakere eller særlige kundegrupper.

I kraft av sin størrelse og rolle som parkeringsmyndighet, er kommunen fortsatt en premissgiver for parkeringsvilkårene i Lillestrøm sentrum. Det er imidlertid ikke selvsagt at det vil vare. Kommunens andel av parkeringsmarkedet har vært avtagende gjennom flere år.

Tabell 2-5 Parkeringstilbudet i Lillestrøm sentrum¹

Selskap	Sted	Antall plasser	Kommentar
Skedsmo Parkering	Kommunale plasser	423	Offentlig parkeringsordning
Lillestrøm Parkering	Byhaven	165	Privatrettslig (komm selskap)
	Kirkegt 10	50	Privatrettslig (komm selskap)
	Rådhuset ² (avgiftsplasser)	45	Privatrettslig (komm selskap)
Romerike Parkering	Voldgt 3	45	Privatrettslig (komm selskap)
	Jonas Liesgt 50	45	Privatrettslig (komm selskap)
Q park	Meierikvartalet	240	Privatrettslig
	Lillestrøm torv	300	Privatrettslig
	Storgata 6	0	Privatrettslig
Aker P drift	Rema 1000	70	Privatrettslig kundeparkering
Inter Park	Kiwi	47	Privatrettslig kundeparkering
Sum		1.430	

- 1) Tabellen er ikke fullstendig, tall for private plasser er hentet fra ulike kilder, men er ikke verifisert.
- 2) Ved rådhuset er det i tillegg ca 220 plasser reservert for ansatte og driftskjøretøy.

Tabell 2-6 Lillestrøm syd¹

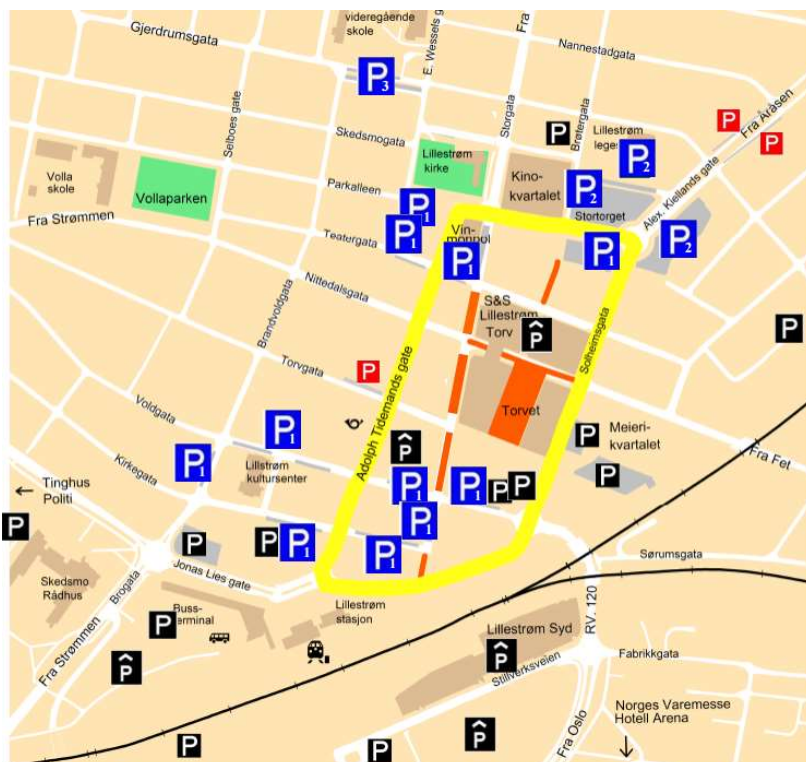
Selskap	Sted	Antall plasser	
Time Park	Rema 1000 syd	125	
Q-park	Lillestrøm syd P-hus	760	Inkl 360 plasser reservert for pendlere med månedskort. Også utleieplasser.
	Tærud p-hus	200	Inkl utleieplasser.
	Lillestrøm stasjon	155	Reservert for togreisende med SMS-oblat
	Helsebygget	480	Inkl utleieplasser
	Lillestrøm syd (Coop-tomta)	0	bygging pågår
Sum		1.720	

- 1) I tillegg kommer plasser utenfor sentrum; ved Varemessen, Åråsen stadion, Obs! og Skedsmohallen.

Etterspørselen etter offentlige besøksplasser styres ved hjelp av takstprofilen, med den såkalte San Francisco-modellen som rettesnor. Styringsmålet er at det til enhver tid skal være ledig plass for besøkende til handel og service. Takstprofilen i sone 1 favoriserer korte besøk og rask utskifting av biler (jf takster i figur 2-4). Vil man stå lenger, er det gunstigere å stå i sone 2. Her er plassene på Stortorget de viktigste. Sone 3 utfyller bildet med 40 plasser der en kan stå hele dagen for 30 kroner (tidligere gratisplasser). Om en er villig til å gå litt lenger, er det fortsatt mulig å finne en gratis plass i bolig gatene i randsonen til sentrum.

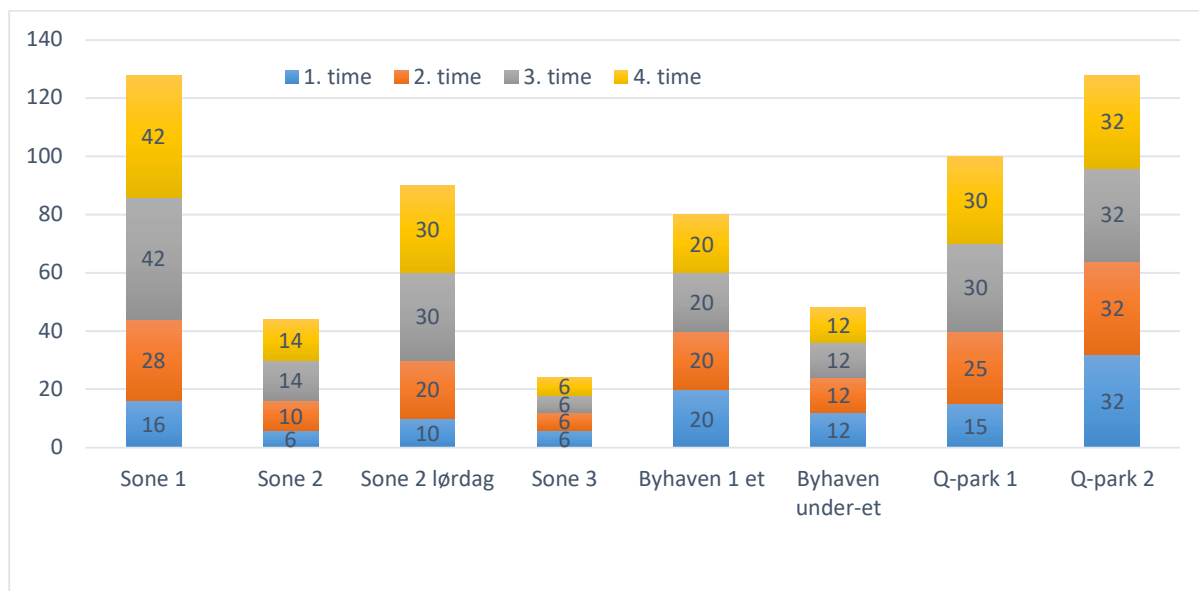
De private plassene supplerer de offentlige besøksplassene og gir i tillegg et tilbud for plassleie på månedsbasis, for jobbparkering eller for bedrifters servicekjøretøy. P-kjelleren under Lillestrøm torv (Q-park) ligger sentralt, med takster som gjenspeiler profilen i sone 1. Meieritomta (Q-park) synes å fungere som et supplerende tilbud for korttidsparkering, med priser som ligger godt over sone 1. Her er det også satt av mange plasser for utleie på månedsbasis.

På de kommunale plassene tas det avgift bare i perioden kl 9-20 (lørd kl 10-17) og maksimal parkeringstid er 11 timer. Det betyr at en kan en stå gratis over natta og i helgene. På de private plassene er regelen at det kreves avgift hele døgnet (men p-husene lukker om natta).



P₁	Sone 1	P	Gratis parkering
P₂	Sone 2	P P̂	Andre plasser (privatrettlig)
P₃	Sone 3		

Figur 2.3 Parkeringstilbudet i Lillestrøm – allment tilgjengelige plasser (fra SPs hjemmeside)

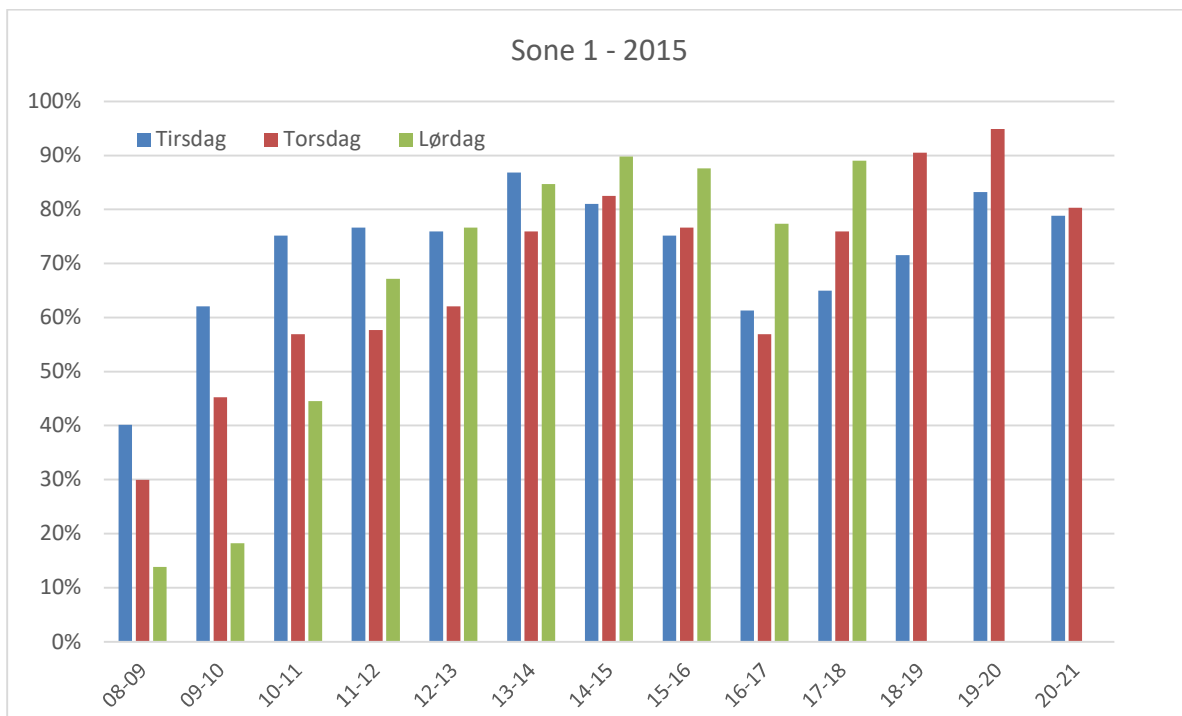


Figur 2.4 Parkering i Lillestrøm – takster ved gateparkering og p-anlegg per juni 2015 (kr per time)

Q-park 1= Lillestrøm torv / Q-park 2= Meieritomta

Styringsmålet knyttet til ledige plasser¹ følges opp gjennom årlige beleggstillinger og påfølgende justering av takstprofilen. Figurene som følger viser resultatet av tellingene sist høst.

I sone 1 var tirsdagen en maks-dag med en plassutnyttelse oppe i 75-80 % over en lengre periode og høyeste utnyttelse oppe i 90 % rundt kl 14. Torsdagen hadde noe lavere belegg på dagtid, men igjen var det nesten helt fullt på kveldstid. På lørdag startet det roligere, men det tok seg opp fra midt på dagen med økende belegg utover ettermiddagen. Maksimum var rundt kl 15 med 90 % av plassene belagt. I følge Skedsmo Parkering er det stor overvekt av korte oppholdstider.

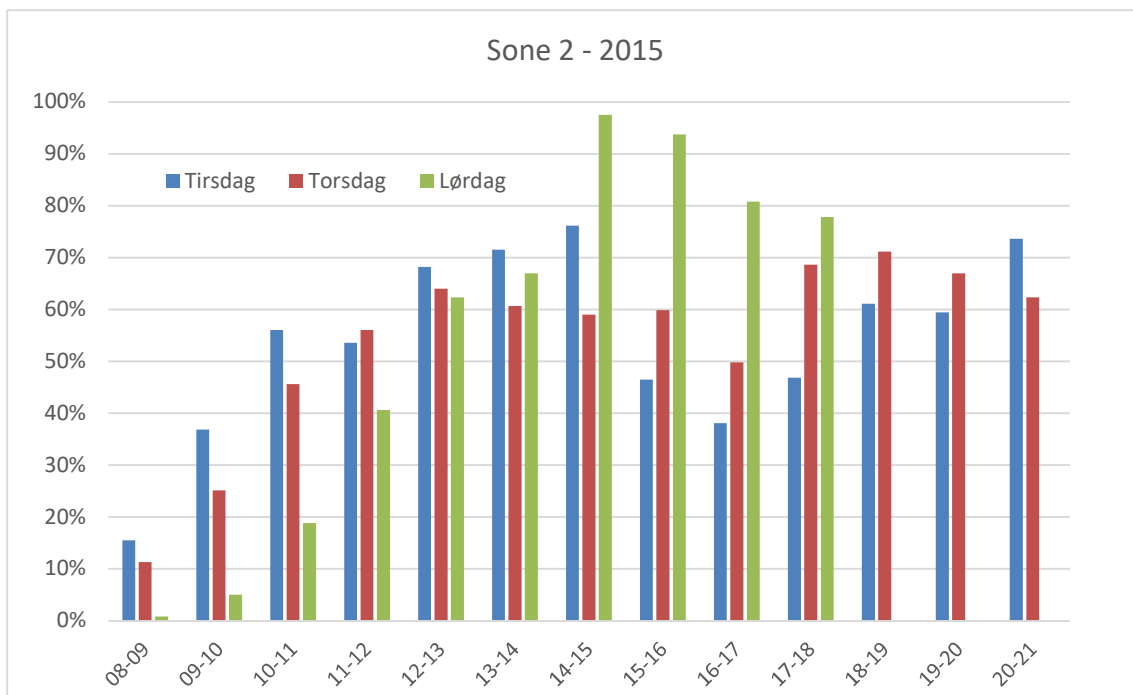


Figur 2.5 Parkering i sone 1 - kapasitetsutnyttelse % (kapasitet 137 plasser)

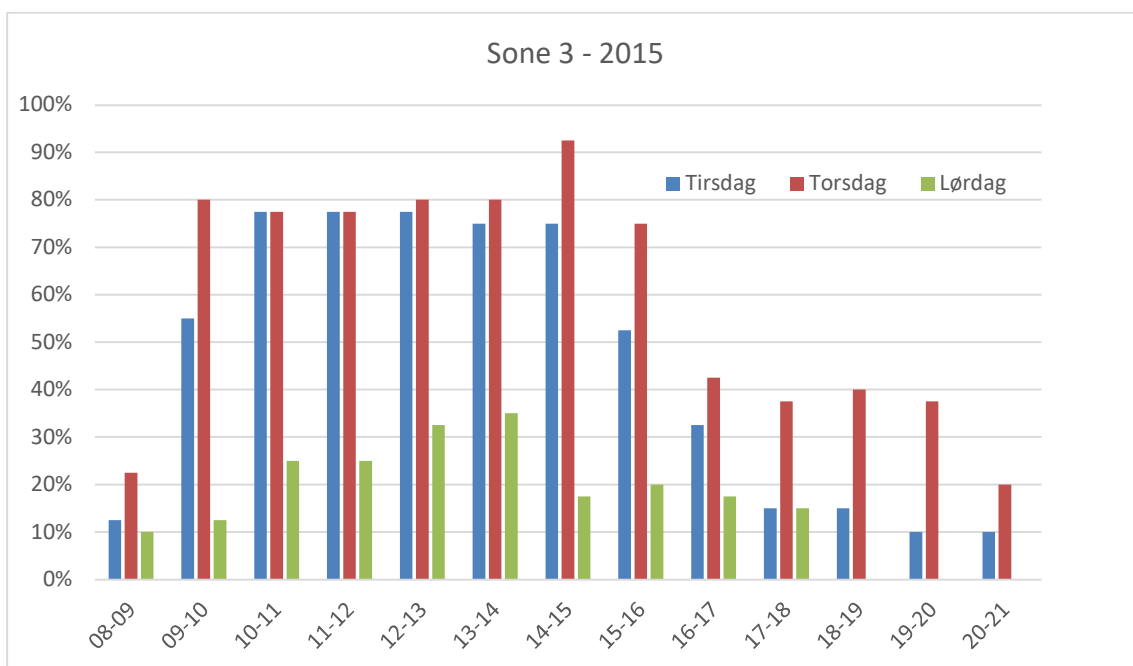
I sone 2 er plasstilbudet større, noe som kan forklare den noe lavere kapasitetsutnyttelsen. Belegget holdt seg likevel over 60 % gjennom tirsdagen og med et maksimum på 75 % rundt kl 15. Deretter falt belegget. På torsdagen lå belegget noe lavere om formiddagen og igjen høyere på kveldstid. Størst belegg var det imidlertid på lørdagen, med en utnyttelse over 90 % store deler av ettermiddagen og utover mot kvelden.

Sone 3 er forholdsvis liten, med i alt 40 plasser. Det koster nå 30 kroner for dagsparkering (tidligere gratis). Det var en betydelig etterspørsel på virkedagene, med en utnyttelse rundt 80 % gjennom dagen. Sammenliknet med sone 2 er trafikantene tidligere på plass. Lørdagen var etterspørselen lav, med høyst 30 % av plassene belagt. Mønsteret tyder på at plassene i hovedsak brukes til arbeidsparkering.

¹ Systemet er inspirert av den såkalte San Francisco-modellen. Det siktes mot at belegget på en normal hverdag skal ligge under 85 % av kapasiteten gjennom en fire timers periode og 95 % i maks-timen. Ved beleggsmålingene ser en grupper av plasser i sammenheng.



Figur 2.6 Parkering i sone 2 – kapasitetsutnyttelse % (kapasitet 239 plasser)



Figur 2.7 Parkering i sone 3 - kapasitetsutnyttelse % (kapasitet 40 plasser)

Særsilt parkeringstillatelse tildeles forflytningshemmede bilførere eller passasjerer på grunnlag av legeerklæring. Det er avsatt et antall reserverte hc-plasser for gratis bruk i Lillestrøm og Strømmen. Den nevnte parkeringstillatelsen gir også adgang til å stå gratis på alle offentlige parkeringsplasser (sentralt bestemt), men skiltreglene for øvrig skal følges. Også el-biler kan parkeres gratis på offentlige plasser, og det tilbys også gratis lading på et antall plasser. Det gir imidlertid noen utfordringer. Butikkeiere klager på at besøkplasser ment for kunder, blir misbrukt av el-bileiere til heldags jobbparkering. Dagens tidsbegrensning på 11 timer (!) åpner for dette.

Gjennom datterselskapene har kommunen hånd om ca 300 besøksplasser utenfor gategrunn og for kommunens egne plasser for ansatte. Datterselskapene drifter etter privatretslige regler, med vilkår som skiller seg en del fra det som gjelder på de kommunale plassene. I Byhaven p-garasje kan en stå billigere enn på nærliggende gateplasser, og en tilbyr heldags parkering for 100 kr i kjelleretasjen (dels motivert ut fra lavt belegg). Det er også avsatt noen reserverte plasser for gratis hc-parkering. I andre private p-anlegg er det varierende praksis på dette.

Tilbudet i Strømmen

Strømmen Storsenter er ifølge hjemmesiden landets største kjøpesenter. Med 1600 bilplasser under tak og ytterligere rundt 360 utendørs har kjøpesenteret en helt dominerende rolle i tettstedet. Det finnes i tillegg noen mindre private anlegg og 130 offentlige gateplasser. Kommunen er altså en liten aktør i Strømmen, med under 5 % markedsandel.

Tabell 2-7 Private plasser 2014 (Kilde: Skedsmo Parkering)

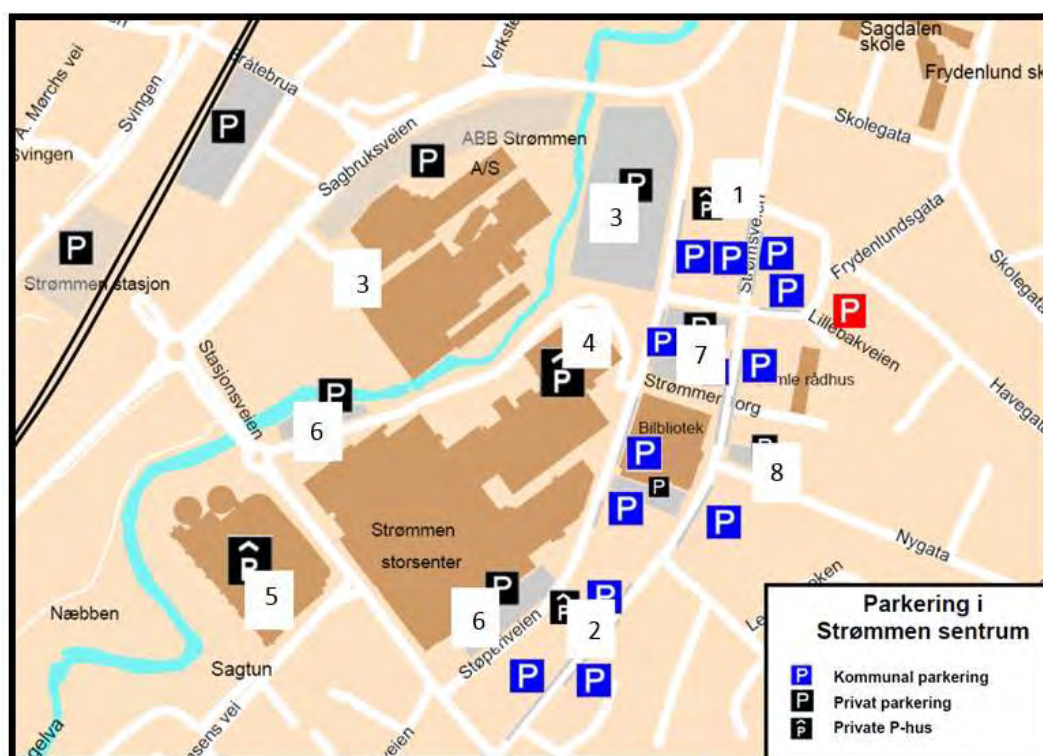
Nr i kart	Sted	Ca ant plasser ¹⁾
1	P-hus med innkjøring fra Støperivn 46 «Rusta»	50
2	P-hus med innkjøring fra Støperivn; adr Stasjonsveien 7/ «Rema 1000»	80
3	Gratisplasser i Støperiveien nord- og vest for senteret (tilhører senteret)	300
4	P-hus Strømmen Storsenter (nytt)	1000
5	P-hus Strømmen Storsenter (gammelt)	1100
6	Ekspressplasser Strømmen Storsenter (mot avgift)	65
7	Midlertidig avgiftsparkering Strømmen sparebank	90
8	Avgiftsparkering Strømsveien 76	20
Sum		2705

Tabell 2-8 Offentlige plasser 2014 (kilde: Skedsmo Parkering)

Sted	Ordinære	Hc	Sum
Strømsveien med Frydenlunds gate	84	7	91
Støperiveien	37	2	39
Sum	121	9	130

Ved storsenteret kan en parkere to timer gratis med gyldig billett; deretter kr 10 for den tredje og kr 24 for påfølgende timer (påbegynt time er hel time). Adgangskontrollen styres ved hjelp av bommer. Bomløsningen betyr færre illeggelser og klager sammenliknet med kjøpesentre med billettautomater («glemt å løse billett»). Det er i garasjen satt av et antall plasser med lademulighet for el-bil og egne plasser for hc-parkering. Time Park er ansvarlig for driften.

Kommunen har satt takstene lavere i Strømmen enn i Lillestrøm, hhv kr 6 for første time, deretter kr 9 og kr 12. For øvrig er vilkårene de samme.



Figur 2.8 Strømmen sentrum – påført nummerering iht tabell 4-8

3 Parkering på stasjoner og knutepunkt

Det tilbys innfartsparkering til sterkt subsidierte priser på stasjonene, forutsatt at en er reisende med NSB. Hensikten er å få flere over på tog på hoveddelen av reisen. Sett i et regionalt perspektiv vil det kunne bidra til redusert transportarbeid på vei og reduserte utslipp. Men denne effekten er vanskelig å dokumentere. Mye vil avhenge av hvilke valgmuligheter den enkelte har. For pendlere mot Oslo vil bilkjøring uansett være uaktuelt for mange, da minimumsfaktoren er parkeringsplass ved jobben.

Fra Skedsmo kommunes ståsted kan en se dette på en annen måte. Redusert belastning på innfartsveiene og i Oslo oppnås ved å øke transportarbeidet lokalt rundt Lillestrøm og Strømmen. Samtidig legger innfartsplassene beslag på viktige arealressurser i fortetningsområdene.

Informasjon hentet fra Q-park og Jernbaneverket:

Lillestrøm: Parkeringshuset ved Lillestrøm stasjons inngang syd (Q-park) har 360 plasser forbeholdt reisende med månedskort som legges ut for salg den 1. i hver måned. Pris for parkering 300 kr per måned. I tillegg har Jernbaneverket 154 utendørs plasser for reisende med SMS-oblat utstedt av Jernbaneverket (250.- per måned inkl byavgift, kr 50 per dag). Her gjelder «først til mølla...». Det er anlagt 502 sykkelplasser, fordelt på sør- og nordsiden av stasjonen.

Strømmen: Det er til sammen 255 utendørs plasser – fordelt på begge sider av sporene. Plassene er tilgjengelige for reisende med SMS-oblat utstedt av Jernbaneverket (kr 50 per måned, kr 20 per dag). Her gjelder «først til mølla...». Det er sykkelstativ under tak.



Oblatparkering – Strømmen, Lillestrøm



4 Hovedutfordringer

Bruk av restarealer/ rivetomter

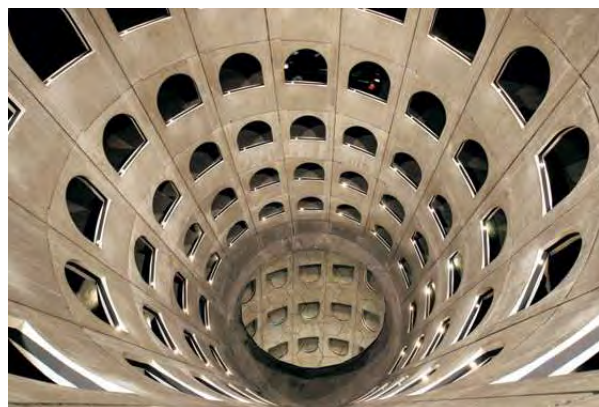
Deler av Lillestrøm preges av store, utflytende asfaltflater brukt til parkering. Vi antar at dette er et resultat av gitte rivetillatelser og midlertidige dispensasjoner fra gjeldene regulering. Arealene bidrar til å gi byen et uryddig visuelt inntrykk, neppe i samsvar med strategien for byutvikling. Ut fra dette anbefales en innstramming. «Midlertidighet» bør tidfestes til f eks maks to år. I påvente av ny utbygging bør en motivere for en annen bruk av restarealer og rivetomter, f eks en parkmessig finish.

Stort antall gateparkeringsplasser

Kommunen har et stort antall besøksplasser på gater og åpne plasser i Lillestrøm, men bare få plasser under tak. Besøksplassene er viktige for tilgjengelighet til handel og service og byens viktigste redskap for å styre etterspørselen. Samtidig legger de beslag på verdifullt areal og bidrar negativt til byens visuelle bilde. Det bør være et mål å erstatte disse plassene med et tilsvarende antall under tak. Bare et lite antall gateplasser bør beholdes, som et tilbud for folk med særlige behov. Stortorgets 240 bilplasser tilsvarer ca 6 daa, tomter som vil være en ressurs for videre byutvikling. Aversjonen mot å parkere i p-hus kan overvinnes. Det finnes eksempler attraktive p-hus fra inn- og utland.



Figur 4.1 Parkeringsplasser ved Stortorvet (sone 2) / underjordisk parkeringshus Parc Celestins Lyon (under)



Parkeringsnormer og frikjøpsmidler

Skal en anlegge et større parkeringshus i Lillestrøm, vil en trenge investeringsmidler ut over det en tar inn gjennom den daglige driften. For dette formålet har en frikjøpsfondet. Gjennom frikjøp overføres ansvaret for plassdekningen fra den enkelte utbygger til kommunen. Kommunen kan se prosjektene i sammenheng og koordinere utbyggingen gjennom færre, større anlegg, gjerne med sambruk av plasser over døgnet. Når minimumsnormen nå er fjernet i fortettingsområdene, er også den viktigste motivasjonen for frikjøp fjernet. I stedet for maks-normer kunne en ha valgt en fast-norm eller et intervall med både minimum og maksimum. Dilemmaet dette reiser er kanskje størst for boligbygging.

Mer målrettede normer?

I et miljøperspektiv viktig å fokusere på arbeidsreisene. Arbeidsreiser skjer i rushtida når kapasiteten er fullt utnyttet, og de skjer hver dag. Sann sett er parkeringsnormer rettet mot næringsbygg (kontor mv) de mest målrettede. Disse kunne trolig vært strengere og gjort gyldige for hele kommunen (jf Stavanger). Det samme er neppe tilfelle for bolignormene. Maks-normene for boliger er strenge, også sammenliknet med andre kommuner. Likevel vil det ikke gi noen garanti for mindre bilhold, enten det gjelder vanlige biler eller el-biler (tar like mye plass). Et mulig scenario er at flere vil parkere på gata, noe en allerede har erfart i Strømmen. De nye maks-normene for detaljhandel (dvs kundeparkering) er også strenge. Begrensinger på det framtidige plasstilbudet i Lillestrøm, vil kunne favorisere Strømmen og andre sentre der biltilgjengeligheten er god. En kan derfor risikere at transportarbeidet vil øke.

Maksimal parkeringstid

Selv om en kan stå parkert i opptil 11 timer på besøksplassene, er det bare få betalende som står lenge. Grupper som er innvilget fri parkering (el-bil, bevegelseshemmede) kan imidlertid utnytte ordningen med nær sagt fri parkeringstid. Dette kan enkelt forebygges ved en innskjerping av maks-tiden til 3-4 timer, noe som vil være nok for de fleste formål. Vil en stå lenger, finnes gode muligheter utenfor gategrunn. Dette vil ikke være til hinder for fortsatt bruk av takstprofilen for styring av etterspørselen (San Fransisco-modellen).

Boligsoneparkering

I randsonen av Lillestrøm sentrum, er det fortsatt mulig å finne en gratis plass for jobbparkering. Etterspørselen etter disse vil kunne øke i takt med at tilbudet i sentrum reduseres eller blir dyrere. Det kan ha uønskede miljø- og sikkerhetsmessige sider. Spredning av jobbparkering ut i bolig gatene kan forebygges med innføring av boligsoneparkering.

Eksisterende parkeringsplasser

I ettertid vil det være mange parkeringsplasser som planmyndigheten gjerne skulle sett ugjort, for eksempel ved kjøpesentre eller større arbeidsplasskonsentrasjoner i sentrum. Men nye plankrav kan først gjøres gjeldende ved omregulering eller søknad om bruksendring. Per i dag har en ikke det lovmessige grunnlaget for å kreve private plasser fjernet eller avgiftsbelagt ut hensynet til utslipp eller transport. Men når det gjelder egne bygg står kommunen fritt til å endre vilkårene, for eksempel gjennom inndragning av plasser, avgiftslegging, behovsprøving el l. Kommunen kan på denne måten gå foran som et eksempel for private og statlige aktører.

Innfartsparkering (bil og sykkel)

Ideelt sett bør anlegg for innfartsparkering ikke ligge i bysentra. Det betyr økt lokal trafikk, økte utslipp der det ferdes mange folk og redusert framkommelighet for buss i området rundt kollektiv-knutepunktet. Bystasjonene i Skedsmo ligger imidlertid gunstig til for innfartsparkering med sykkel. Videre utbygging for innfartsparkering bør dreies i retning av sykkel, det vil si «bike & ride». Det vil være et marked for et videre spekter av parkeringsløsninger på de store stasjonene – fra det helt enkle til betjente garasjeanlegg med ulike servicetilbud til syklistene.



Innendørs sykkelparkering - illustrasjon fra Nederland

Mobilitetsplaner

Kommunen kan pålegge utbyggere å utarbeide mobilitetsplan for sin planlagte virksomhet. Det vil gi et bedre grunnlag for å se transport og parkeringsbehov i sammenheng og være føre var. Det vil være mulig å skissere alternative løsninger på transportbehovet – gjerne som et samarbeid mellom private og offentlig myndighet.

Utfordringer oppsummering

Tiltak	Tidshorisont
Strengere praksis for dispensasjoner i rive- og byggesaker. Midlertidighet tidsbegrenses til to år.	Kort sikt
Redusert maks-tid for parkering på gategrunn	Kort sikt
Parkeringsnormer som muliggjør frikjøp – fastnorm eller intervall min-maks	Kort sikt
Mindre streng p-norm for boliger – forebygge gateparkering. Strengere p-norm for offentlig og privat kontorbygg, skolebygg, institusjoner i hele kommunen – forebygge økning i arbeidsparkering /forebygge spredning av arbeidsplasser	Kort sikt
Innskjerping av parkeringsvilkårene ved eksisterende, kommunale arbeidsplasser (forbilde for andre)	Kort sikt
Økt satsing på «bike&ride» på bystasjonene (gjerne på bekostning av bil)	Kort-mellomlang
Krav om mobilitetsplaner i forbindelse med større utbygging	Kort-mellomlang
Besøksparkering: Erstatte gateplasser med plasser under tak i Lillestrøm	Kort-mellomlang
Boligsoneparkering i av randsonen av Lillestrøm	Kort-mellomlang

Vedlegg 1: Skedsmo Parkering AS; mål for virksomheten

Fra Skedsmo Parkerings strategidokument (ikke formelt vedtatt)

Primæroppgaven til Skedsmo Parkering AS er utøvelse av kommunens fullmakt fra Vegdirektoratet i forhold til vegtrafikkloven, trafikkreglene og parkeringsforskriften på offentlig grunn. Selskapet skal drive det offentlige parkeringstilbudet i samsvar med parkeringspolitiske mål vedtatt av kommunestyret.

Drift og håndheving skal sikre god fremkommelighet for alle grupper trafikanter, god tilgjengelighet for prioriterte brukergrupper og opprettholde eller bedre trafikk sikkerhet og miljø langs vei/gate. Parkeringspolitikken legger opp til en parkeringsordning som skal bidra til vitalisering av handel, service, kultur og bosetting i sentrum ved å regulere eksisterende parkeringsplasser og etablere nye parkeringsanlegg.

I sentrum skal parkering og stans reguleres slik at følgende brukergrupper spesielt tilgodeses. Gruppene er (1) alle typer besøkende, (2) forflytningshemmede, (3) næringsdrivendes servicekjøretøy og (4) varedistribusjon. For å sikre god tilgjengelighet skal parkeringsplasser med offentlig regulering drives slik at belegget ikke overgår vedtatte grenseverdier. For avgiftsparkering er det sentrale kriteriet for ordningen det gjennomsnittlige belegget på grupper av biloppstillingsplasser. Skedsmo kommunes parkeringspolitiske mål angir: *For å sikre god tilgjengelighet skal parkeringsplasser med offentlig regulering drives slik at belegget på grupper av parkeringsplasser på normal hverdag i maksimaltime ikke overstiger ca 95 %, over 4-timers periode ikke overstiger ca 85 %.*

Mål: Utvikling av p-tilbudet

Skedsmo parkering med tilhørende datterselskaper skal arbeide aktivt for å være preferert samarbeidspartner i forbindelse med bygging av parkeringshus blant private grunneiere og eierkommune, slik at Skedsmo kommunes parkeringspolitiske mål og måte å drive publikumsvennlig parkering skal få størst mulig virkeområde.

Selskapet skal ha en sunn økonomi som gjør det mulig å bygge parkeringshus i kommunal regi eller i samarbeid med private aktører. Etablering av et rent kommunalt parkeringshus på Stortorget øst bør være en målsetting dersom økonomien tillater det. Juridisk eier av et P-huset bør være Skedsmo kommune.

Skedsmo parkering med tilhørende datterselskaper skal engasjere seg i å utvikle parkeringstilbudet til grupper definert i vedtatte parkeringspolitikk.

Mål: Sørge for god tilgjengelighet for prioriterte grupper og for å bedre trafikk sikkerheten

Skedsmo parkering skal drive sin virksomhet i tråd med målsettinger i vedtatte parkeringspolitikk om god tilgjengelighet til kommunale parkeringsplasser og foreta justeringer/endringer i gjeldende parkeringsordning om nødvendig slik at også letetrafikken reduseres.

Prioriterte brukergrupper definert i gjeldende parkeringspolitikk skal tilgodeses, samt miljøvennlig kjøretøy og syklist.

Parkeringen skal reguleres slik at det stimuleres til overføring av arbeids- og skolereiser fra individuell til kollektiv transport.

Parkeringsregulering og håndheving av parkeringsbestemmelsene skal sørge for å skape en trafiksikker og ryddig parkeringssituasjon i kommunen, en effektiv utnyttelse av offentlige parkeringsplasser og en god fremkommelighet og tilgjengelighet for alle trafikkgrupper

Mål: Redusere fremmedparkering i boligområder og forebygge behovet for etablering av boligsoneparkering i sentrum

Skedsmo parkering skal begrense fremmedtrafikk-/parkering slik at bosatte sikres parkeringsmuligheter.

Skedsmo parkering skal informere eier (kommunen) om konsekvenser av manglende parkeringskrav i arealplaner og utbyggingsplaner

Mål: Færrest mulig ilagte tilleggsavgifter / kontrollavgifter

Skedsmo parkering skal arbeide for at behovet for å sanksjonere mot de som ikke betaler eller betaler for lite parkering reduseres ved å tilby publikumsvennlige betalingsløsninger, informasjon om regelverket for parkering, enkle parkeringsordninger (P-regulering) og tilrettelegging av lovlig parkering, slik at antall illeggelser på sikt blir færre.

Mål: Redusere antall ilagte parkeringsgebyrer

Skedsmo parkering skal arbeide for redusert omfang av feilparkering ved å arbeide aktivt med å forebygge gjennom god skilting/oppmerking/avsperring, gi informasjon i møte med brukerne og gjennom media, ha lovlige tilbud med god tilgjengelighet der det er parkeringsbehov og påpeke konsekvenser at manglende krav til parkering i arealplaner, slik at antall illeggelser av parkeringsgebyrer blir færrest mulig.

Mål: Styrke omdømmet til parkeringsselskapene

Skedsmo parkering skal arbeide for bedre omdømme ved å styrke kommunikasjonen og samhandlingen med publikum på alle nivåer slik at selskapet fremstår positivt for omverdenen.

Vedlegg 2: Vilkår for parkering i Skedsmo

Parkeringstakster fra 29. april 2014

I Lillestrøm er det innført 3 takster.

På de mest attraktive plassene i sentrum (P1) koster det følgende:

- 1 time kr 16,-
- 2 timer kr 44,-
- deretter kr 42,- pr time

På plassene i takstzone 2 (P2) er prisene som følger:

- 1 time på hverdager kr 6,- og lørdager kr 10,-
- 2 timer på hverdager kr 16,- og lørdager kr 30,-
- deretter på hverdager kr 14,- pr time og lørdager kr 30,-

På plassene i takstzone 3 (P3) er prisene som følger:

- Kr 6,- pr time. Maks pris pr døgn er kr 30,-
- Plassene er åpne mot betaling i løpet av mai 2014.

Maks parkeringstid er 11 timer innenfor avgiftstid.

I Strømmen er det innført en takstzone; i takstzone 5 (P5) er prisene som følger:

- 1 time kr 6,-
- 2 timer kr 15,-
- deretter kr 12,- pr time

Maks parkeringstid er 11 timer innenfor avgiftstid.

Vilkår for parkering i Byhaven p-hus:

Byhaven P1 Mand-fred kl 07-18: kr 20/t, øvrig tid: kr 10/t, døgnpris: kr 150

Gateplanet: Maks p-tid 7 døgn (uten avtale)

Byhaven P2 Mand-fred kl 07-18: kr 12/t, øvrig tid: kr 5/t, døgnpris kr 100
Kjelleren:

Maks p-tid 7 døgn (uten avtale)

Parkeringssoner

Parkeringsplasser i Sone 1:

- Stortorget syd
- Storgata
- Teatergata
- Kirkegata
- Brogata
- Voldgata
- Parkalleen

Parkeringsplasser i Sone 2:

- Stortorget nord
- Stortorget øst
- Skedsmogata ved kirke
- Skedsmogata ved kino

Parkeringsplasser i Sone 3:

- Gjerdrumsgt

Parkeringsplasser i Sone 5:

- Strømsveien
- Støperiveien
- Frydenlundsgata

Skedsmo kommunes parkeringspolitiske mål angir

For å sikre god tilgjengelighet skal parkeringsplasser med offentlig regulering drives slik at belegget på grupper av parkeringsplasser på normal hverdag i **maksimaltime ikke overstiger ca 95 %, over 4-timers periode ikke overstiger ca 85 %.**

Vedlegg 3: Forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr

Fastsatt ved kgl.res. av 1. oktober 1993 med hjemmel i vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4 § 4, § 5, § 8, § 31, § 31a, § 37, § 43 og lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 28 tredje ledd. Fremmet av Samferdselsdepartementet. Endret ved forskrifter 3 des 1993 nr. 1083, 19 jan 1999 nr. 139, 13 des 2002 nr. 1642, 20 feb 2003 nr. 213, 20 juni 2003 nr. 725, 7 okt 2005 nr. 1220. Endres 1 jan 2008, jf. forskrift 31 aug 2007 nr. 1021.

I. Innledning

§ 1. Virkeområde

Denne forskrift gjelder for stans og parkering av motorvogn eller tilhenger til motorvogn, på veg åpen for alminnelig ferdsel, jf trafikkreglene § 1.

II. Avgiftsparkering

§ 2. Innføring av avgiftsparkering

En kommune kan, etter å ha hørt politiet, vedta at det på bestemte steder i kommunen bare skal være tillatt å parkere mot betaling. Innføring av avgiftsparkering forutsetter at kommunen i samsvar med reglene i § 18 har overtatt håndhevingen av ordningen med gebyr etter § 14.

Kommunal avgiftsparkering på riksveg eller fylkesveg krever samtykke fra regionvegkontoret. Kommunal avgiftsparkering på privat veg forutsetter samtykke fra eier av vegen.

Forskriften begrenser ikke grunneiers rett til utleie av grunn til parkering på privatrettslig grunnlag.

- Endret ved forskrift 20 feb 2003 nr. 213.

§ 3. Administrasjon

Når avgiftsparkering er innført, fastsetter kommunen avgiftssatsene. Kommunen er ansvarlig for kunngjøring, og innkjøp og vedlikehold av utstyr, samt rettledning, tilsyn og klagebehandling, jf § 19.

Ansaret kan overføres til et eget parkeringsselskap, dersom dette eies helt av kommuner.

§ 4. Innkreving av avgift

Parkeringsavgift kreves inn ved bruk av parkometer eller parkeringsautomat. I tillegg kan kommunen innføre alternative betalingsordninger som bruk av parkeringskort, brikke o.l. Avgiften kan også innkreves i forbindelse med betaling for andre statlige eller kommunale tjenester.

Gis parkeringstillatelse med hjemmel i §§ 5 til 7, kan parkeringsavgiften innkreves i forbindelse med utstedelsen av tillatelsen.

III. Tillatelse til særskilt parkering

§ 5. Reservert parkering

Kommunen kan utstede tillatelse til parkering på parkeringsplass for bestemte kjøretøy, kjøretøygrupper eller personer med behov for særskilt parkeringsadgang, jf bl.a. forskrift om parkering for bevegelseshemmede. Skiltmyndigheten avgjør i hvilken grad slike parkeringsplasser skal opprettes.

§ 6. Unntak fra maksimaltid

Kommunen kan gi bruker med særskilt behov tillatelse til å parkere kjøretøy ut over eventuell maksimaltid på steder regulert for parkering med skiltene 552 « Parkering » eller 376 « Parkeringssone ».

- Endret ved forskrift 7 okt 2005 nr. 1220.

§ 7. Boligsoneparkering

Kommunen kan i nærmere avgrensede områder etter behovsprøving reservere parkering for personer bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering.

§ 8. Utstedelse av særskilt parkeringstillatelse

Tillatelse etter §§ 5 til 7 utstedes for det tidsrom kommunen mener det er behov for. Når tillatelsen løper ut, skal kommunen foreta en ny behovsvurdering.

Tillatelsen skal inneholde navnet på kommunen, og kjøretøyets kjennemerke eller navnet på person eller næringsbedrift som tillatelsen gjelder for.

Ved misbruk, endrede forutsetninger, omdisponering av areal e.l. kan kommunen trekke tillatelsen tilbake.

Den som har særskilt parkeringstillatelse, har plikt til å underrette kommunen om endrede forhold som kan ha betydning for tillatelsen.

Avslag på søknad om særskilt parkeringstillatelse kan påklages til kommunestyret eller en særskilt klagenemnd oppnevnt av kommunestyret. Vegdirektoratet er likevel klageinstans når vedtak om avslag er truffet i kommunestyret.

§ 8a. Avgiftsfri parkering for elektrisk bil

Elektrisk bil kan, på plass der det er innført avgiftsparkering etter § 2, parkeres uten at det betales avgift.

På plasser med tidsbegrensning, må urskive brukes for å dokumentere at parkeringen skjer i henhold til tidsbegrensningen.

- Tilføyd ved forskrift 19 jan 1999 nr. 139.

IV. Førerens plikter

§ 9. Plassering av kjøretøy

Kjøretøyet skal plasseres som anvist ved skilt eller oppmerking, og innenfor oppmerket felt der dette finnes.

Ved parkering langs fortauskant, eller ved skrå- eller tverrparkering der det er oppsatt parkometer, skal kjøretøyet plasseres inntil det parkometer som er bestemt for vedkommende felt. Dersom det er to parkometer på samme stolpe, gjelder stolpen som skille mellom parkeringsfeltene.

§ 10. Betaling

Betaling skal skje umiddelbart etter at kjøretøyet er stilt på plass.

Eventuell kvittering for betalt avgift skal, om ikke annet framgår av kvitteringen, plasseres godt synlig bak frontruten. Har kjøretøyet ikke frontrute plasseres kvitteringen på et annet godt synlig sted. Det samme gjelder tillatelse som nevnt i § 8.

§ 11. Parkeringstid

Dersom det på plass med tidsbegrenset parkering er innført påbud om bruk av parkeringsskive, skal fører umiddelbart etter at kjøretøyet er stilt på plass stille viseren på parkeringsskiven på det tidspunkt kjøretøyet ble stilt på plass. Gjelder det ikke tidsbegrenset parkering på det tidspunkt kjøretøyet stilles på plass, stilles viseren på parkeringsskiven på det tidspunkt det igjen innføres tidsbegrenset parkering.

Senest når parkeringstiden løper ut, må plassen frigis ved at kjøretøyet fjernes. Er parkeringsplassen avgiftsbelagt kan forlengelse av parkeringstiden skje før den har løpt ut, men samlet parkeringstid må likevel ikke overstige en eventuell maksimal parkeringstid på stedet.

- Endret ved forskrift 7 okt 2005 nr. 1220.

§ 12. Undersøkelsesplikt

Senest 24 timer etter at parkeringsregulerende skilt er oppsatt, må fører/eier av kjøretøyet rette seg etter de nye bestemmelsene.

V. Tilleggsavgift og gebyr

§ 13. Tilleggsavgift

På steder der avgiftsparkering er innført, jfr § 2, kan tilleggsavgift ilegges ved overtredelse av §§ 9 til 12.

Er kvitteringen ikke plassert godt synlig, eller er det oppgitt feil tid ved parkering i område eller på plasser der det er bestemt at fører av kjøretøyet selv skal oppgi tid for parkering ved gjennomhulling eller merking av kvittering eller lignende, kan det også ilegges tilleggsavgift.

Det kan bare ilegges en tilleggsavgift for samme overtredelse, uten hensyn til hvor lenge kjøretøyet har stått parkert eller om flere bestemmelser er overtrådt.

Tilleggsavgiften er kr 300,-.

§ 14. Gebyr

Gebyr kan ilegges ved stans eller parkering i strid med vegtrafikkloven § 3 og § 17, trafikkreglene § 17, skiltforskriften, denne forskrift og bestemmelser gitt i medhold av vegtrafikkloven § 4 og § 9.

Gebyr skal ikke ilegges hvis det kan ilegges tilleggsavgift etter § 13.

Gebyr ilegges heller ikke dersom stansen eller parkeringen har voldt eller kunne ha voldt alvorlig trafikkhindring eller fare for person eller gods. I slikt tilfelle er overtredelsen straffbar etter vegtrafikkloven § 31.

Det kan bare ilegges et gebyr for samme parkering, uten hensyn til om flere bestemmelser er overtrådt.

Gebyret er kr 500,-.

- Endret ved forskrift 20 juni 2003 nr. 725.

VI. Betaling og inndriving

§ 15. Ansvar for betaling, forhøyet gebyr/tilleggsavgift

Tilleggsavgift og gebyr, jf §§ 13 og 14, blir ilagt fører av kjøretøy på stedet. Dersom føreren av kjøretøyet er en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er de solidarisk ansvarlig for betalingen, med mindre kjøretøyet var tatt fra eieren ved en forbrytelse.

Blanketten for tilleggsavgift eller gebyr skal normalt festes på kjøretøyet sammen med innbetalingskort, eller leveres føreren. I særlige tilfeller kan den likevel sendes fører eller eier i posten.

Er tilleggsavgiften eller gebyret ikke betalt innen tre uker etter at det er ilagt, forhøyes tilleggsavgiften/gebyret med 50 %. Dette gjelder selv om tilleggsavgiften/gebyret er påklaget.

Betalingsplikten gjelder selv om det klages på illeggelsen.

§ 16. Inndriving

Er tilleggsavgift eller gebyr ikke betalt innen 3 uker etter illeggelsen, kan tilleggsavgift/forhøyet tilleggsavgift eller gebyr/forhøyet gebyr inndrives i overensstemmelse med vegtrafikkloven § 38, men tidligst 14 dager etter at varsel om inndriving er sendt eieren av kjøretøyet. Skyldneren har ikke erstatningsplikt for kostnader ved utenrettslig inndriving.

VII. Håndheving

§ 17. Politiets håndheving

Politiet ilegger gebyr etter § 14.

§ 18. Kommunal håndheving

Vegdirektoratet kan, etter søknad fra en kommune, tildele kommunen myndighet til å legge gebyr etter § 14, jf vegtrafikkloven § 31 a. Uttalelse fra vedkommende politimester skal følge søknaden.

Myndighet etter første ledd skal omfatte hele kommunen, og alle typer stans- og parkeringsovertredelser som kan medføre gebyr.

I kommune med håndhevingsmyndighet tilfaller gebyrinntekten kommunen. Ved overtredelser håndhevet av politiet ved bruk av gebyrblanketter fra Statens Innkrevingssentral, tilfaller gebyrinntekten likevel staten. Kommuner med håndhevingsmyndighet er ansvarlig for all klagebehandling med hjemmel i § 19. Politiet behandler likevel klager på gebyr ilagt ved bruk av blankett fra Statens Innkrevingssentral.

Kommunen håndhever avgiftsparkeringsordningen og inntektene tilfaller kommunen.

Kommunal håndheving skal utføres av personell ansatt i kommunen, eller parkeringsselskap som nevnt i § 3 annet ledd. Personellet må ha fått tilfredsstillende opplæring og skal være uniformert. Dersom føreren krever det, må vedkommende legitimere seg, eventuelt med et tjenestenummer.

Flere kommuner kan gå sammen om felles administrasjon og håndheving.

VIII. Klage over gebyr og tilleggsavgift

§ 19. Klage

Ilagt gebyr eller tilleggsavgift kan påklages innen tre uker etter illeggelsen. For beregning av fristen for øvrig gjelder reglene i forvaltningsloven § 29 og § 30. Klagen utformes i samsvar med forvaltningsloven § 32.

Klagen skal sendes kommunen der gebyret eller tilleggsavgiften er ilagt. Der det ikke er kommunal håndheving, eller gebyr er ilagt ved bruk av blanketter fra Statens Innkrevingssentral skal klagen sendes politiet på stedet.

Kommunen/politiet behandler klagen, og gir skriftlig begrunnelse dersom klageren ikke får medhold. Dersom særlige grunner tilsier det kan kommunen/politiet ettergi ilagt gebyr eller tilleggsavgift.

Klage på ilagt gebyr eller ilagt tilleggsavgift som ikke gis medhold, kan innen tre uker etter at klageren er underrettet om resultatet kreves forelagt tingretten. Krav om foreleggelse for tingretten sendes gjennom kommunen eller politiet, jf. annet ledd.

- Endret ved forskrift 13 des 2002 nr. 1642 (i kraft 1 jan 2003).

§ 20. Behandling i tingrett av klage på gebyr

Tingretten på stedet der gebyret er ilagt, behandler klagen, med mindre retten av særlige grunner mener klagen bør behandles av en annen tingrett.

Klageren skal innkalles til rettsmøte ved stevning. Klagen kan likevel avgjøres uten slikt rettsmøte, dersom retten finner det ubetenkelig.

Klageren trenger heller ikke kalles inn når det bare skal avsies kjennelse. Dersom klageren eller vitne blir innkalt til rettsmøte, skal også kommunen eller eventuelt politiet varsles.

Når det er bedt om oppreisning for oversittelse av klagefristen i sak som skal behandles av tingretten, kan tingretten samtidig avgjøre selve saken.

Ellers gjelder reglene i straffeprosessloven, herunder reglene i kap. 30 om saksomkostninger så langt de passer, jf også vegtrafikkloven § 31 a fjerde ledd. Reglene i straffeprosessloven kap. 9 om offentlig forsvarer gjelder ikke. Forkynnelse i klagesaker kan utføres av en polititjenestemann.

0 Endret ved forskrift 13 des 2002 nr. 1642 (i kraft 1 jan 2003).

§ 20a. Behandling i tingrett av klage på tilleggsavgift

Ved behandling i tingrett av klage på ilagt tilleggsavgift gjelder reglene i tvistemålsloven og lov om rettsgebyr så langt de passer.

- Tilføyd ved forskrift 13 des 2002 nr. 1642 (i kraft 1 jan 2003).

IX. Ulike bestemmelser

§ 21. Fjerning av kjøretøy

Vegdirektoratet kan etter søknad fra den enkelte kommune tildele kommunen myndighet til å fjerne eller forvare kjøretøy, jf vegtrafikkloven § 37 annet ledd. Uttalelse fra vedkommende politimester må være vedlagt søknaden.

Hvis det er ilagt gebyr eller tilleggsavgift, skal klage som bare gjelder fjerning av kjøretøyet, behandles etter klagereglene for gebyr i §§ 19 og 20.

§ 22. Endringsfullmakt og instruksjonsmyndighet m.m.

Samferdselsdepartementet kan gjøre endringer i forskriften.

Vegdirektoratet kan gi nærmere bestemmelser til utfylling og gjennomføring av disse forskrifter.

§ 23. Ikrafttredelse og overgangsbestemmelser

Denne forskriften gjelder fra 1. januar 1994.

Samtidig blir følgende forskrifter opphevet:

- Forskrift om gebyr for visse parkeringsovertredelser m.v. fastsatt ved kgl.res. av 16. mars 1973.
- Forskrift om parkeringsgebyrets størrelse m.v. fastsatt av Samferdselsdepartementet 22. oktober 1986 nr. 2152.
- Forskrift om avgiftsparkering fastsatt av Samferdselsdepartementet 28. mars 1967.
- Midlertidig forskrift om parkeringsregulering i Oslo fastsatt av Samferdselsdepartementet 8. august 1989 nr. 778.
- Parkeringsbestemmelser for Stavanger fastsatt av Stavanger politikammer 30. januar 1960 og opprettholdt ved vegtrafikkloven § 44 annet ledd.
- Parkeringsbestemmelser for Drammen fastsatt av Samferdselsdepartementet 5. oktober 1961 og opprettholdt ved vegtrafikkloven § 44 annet ledd.
- Parkeringsbestemmelser for Harstad fastsatt av Senja politikammer 14. mai 1963 og opprettholdt ved vegtrafikkloven § 44 annet ledd.

Kommune som ved denne forskrifts ikrafttredelse bare har betalingsordning basert på parkeringskort, brikke o.l., må innen 1. januar 1995 i tillegg innføre betalingsordning med parkometer eller parkeringsautomat, jf § 4. Departementet kan etter særskilt søknad forlenge fristen.

Kommune som har innført avgiftsparkering, må innen 1. januar 1995 ha søkt om myndighet til å håndheve parkeringsbestemmelsene, jf §§ 2 og 18.

Gebyr og tilleggsavgift ilagt før denne forskrifts ikrafttredelse behandles etter gjeldende regler på ileggelsestidspunktet.

Innføring av avgiftsparkering og overtakelse av håndheving av parkeringsbestemmelsene gjort før denne forskrifts ikrafttredelse skal fortsatt gjelde. Håndheving skal skje etter nye regler.

Kommunen har adgang til å bruke blanketter og satser tilknyttet de gamle forskriftene, inntil 1/2 år etter at denne forskrift er trådt i kraft.

Vedlegg 4: Bilder



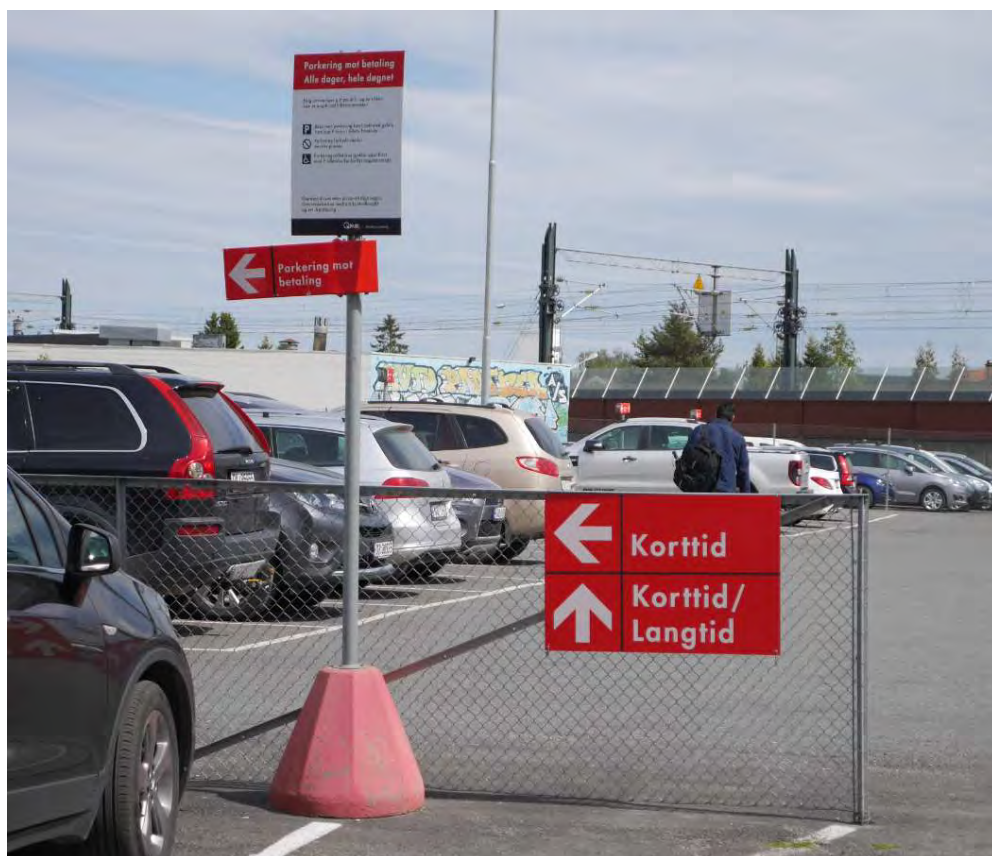
Byhaven parkeringshus driftes av datterselskapet



Lillestrøm torv – privat anlegg (driftes av Q-park)



*Plasser på rivetomter i Voldgata 3 driftes av Romerike Parkering AS iht privatrettslige regler
(kr 20 per time opp til maks kr 120 per døgn - inntil 3 døgn)*



På Meierikvartalet tilbys både vanlig avgiftsparkering mot avgift og månedsleie

