

Generelt

Med dette dokumentet ønskjer vi å ta det strategiske parkeringsarbeidet eit steg vidare og utforme eit taktisk og operativt dokument.

Dette dokumentet inneheld dei vurderingane teknisk etat treng for å starte opp, drifte og vidareutvikle parkeringsordninga i samsvar med strategien.

Det er umogleg å sjå føre seg alle scenario når parkeringsordninga vert satt i drift. Det gjeld både på kommunale parkeringsplassar og vegar, samt på nærliggande privat areal. Det er difor viktig at teknisk etat får mynde til, og gjennomfører, fortløpande endringar innan parkeringsordninga som er i samsvar med parkeringsstrategien.

Parkeringssoner

Inndeling av parkeringsområda er eit av dei viktigaste verkemidla for å få brukarane til å nytte parkeringsplassane i samsvar med strategien. I tillegg gjer det oppfølging og vidareutvikling av parkeringsordninga enklare og meir oversiktleg for teknisk etat.

Det er fornuftig å dele inn i tre sonekategoriar:

- Sentrumssoner
- Randsoner
- Utfartssoner

I **sentrumssonene** skal det leggest til rette for parkering i kortare periodar, høgare omskifting på parkeringsplassane og det skal vere dyrare å parkere over lengre tid. Normalen skal være betaling per time, nokre plassar kan ein og ha dagsbillett og nokre plassar kan ha parkering med maksimaltid. Kva for parkeringsplassar som skal ha dei ulike reguleringane vil vere gjenstand for vurdering og endring over tid.

I randsonene skal det være tilstrekkeleg med parkeringsplassar og det er her dei som skal parkere i fleire timar skal parkere. Det skal vere mogleg med times-, dags- og vekeparkering, og det skal være rimelegare å parkere over lengre tid her enn i sentrumssonene. På sikt er det ønskeleg å få alle parkerande til å nytte denne parkeringssonen.

Utfartssonene er kopla fri frå dei andre sonene. I utgangspunktet kan dei regulerast med ulike vilkår, men for å få ei heilskapleg, føreseieleg og forståeleg parkeringsregulering er det fornuftig at utfartsparkeringane får like vilkår. Her vil det vere dags- og vekeparkering. Prisane blir høgare enn for randsonene, både grunna høgare kostnad til drift samt mindre kapasitet enn for dei andre parkeringsplassane.

Skiltregulering kring parkeringssonene

Ved innføring av parkeringsordning med betaling vil heilt sikkert fleire parkere på område som det anten ikkje er lov å parkere, det ikkje burde vere lov å parkere eller på plassar som er i strid med parkeringsordninga. Å unngå dette krev aktiv oppfølging frå teknisk etat, som vil følgje opp med nødvendig skilting og informasjon slik at strategien i parkeringsordninga vert ivareteken.

Innføring av parkeringsordning kan også skape utfordringar på private parkeringsplassar. Teknisk etat vil søkje dialog med eigarane av slike plassar for å skape rammer også for desse parkeringsplassane som er i tråd med intensjonane i parkeringsordninga.

Satsar

Kostnadene for bruk av parkeringsplassar er, saman med utforming av parkeringssonene, det viktigaste grepet for å få parkeringsordninga til å fungere etter intensjonane.

Mange parkerande er prissensitive, og då vil satsane vere avgjerande for korleis parkeringsmønsteret vert.

Prisane i 2022 tek utgangspunkt i satsane for nærliggande kommunar, med mest vekt på prisane i Sogndal.

Prisane i Sogndal er vist i figurane under. I Hodlekve skisenter er parkering underlagt kommunal drift og tilsvarende utfartsparkering.

Parkeringsavgift - Kap. 19.1

Inkl. mva.

Parkeringsavgift pr. time	22
Parkeringsavgift pr. time i randsonene	18
Dagsatsar	100
Dagsatsar i randsonene	65
P-anlegg Øyane	45
Dagsparkering ute Campus	60
Dagsparkering inne Campus	120
Kostnad straum per kwh	3,8

Figur 1: Prisar parkering Sogndal kommune. Kilde: Sogndal kommune si heimeside

Pris for parkering er:		
TYPE	PRIS	(EASYPARK - TAKSTGRUPPE 6925)
Pr. time: 26 kr. (max kr. 100,- pr dag)		
Årskort, frå dato til dato (365 dagar)	1 300,-	

Figur 2: Prisar parkering ved Hodlekve skisenter. Kilde: sogndalskisenter.no

I Aurland vert satsane like i tilsvarende soner, men ulike mellom sonekategoriane. Satsane vert regulert årleg gjennom gebyrregulativet. Normal prisstigning vert samsvarande med konsumprisindeksen.

Prisar for parkering frå 2022 vert:

Tid	Sentrum	Randsone	Utfart
Time	20	17	-
Dag	100*	60	80
Veke	-	*	300
Månad	-	-	1000

*= gjeld berre einskilde parkeringsplassar

Tidsperiode for betaling

Periodar for betaling regulerast med underskilt til parkeringsskiltet (552).

I sentrumsområde er det normalt at det er same tidsperiode for betaling måndag til fredag, eigen tidsperiode laurdag og ikkje betaling sundag. Ved spesielle behov, til dømes kring kino, legevakt og andre som har avvikande opningstider, kan det vere spesielle tidsperiodar for betaling.

På utfartsparkeringar er det vanlig med betaling heile døgnet.

Det vert følgjande tidsperiodar for betaling:

Sentrum- og randsone: måndag til fredag 8-17, laurdag 8-15, sundag gratis.

Utfartsparkering: Heile døgnet, heile året.

Betalingsmåtar

Det er i utgangspunktet to alternative måtar å krevje betaling for parkering på. Dette anten gjennom lukka eller opne anlegg.

Parkeringsforskrifta §32 først ledd står det:

«I åpne anlegg skal det tilbys en universelt utformet betalingsautomat og en betalingsløsning som ikke forutsetter bruk av automat eller annen fysisk innretning på parkeringsstedet, men som den parkerende ved hjelp av mobiltelefon eller annen teknologi kan betjene fra motorvognen».

Vidare står det i §32 tredje ledd:

«I lukkede anlegg skal det tilbys en betalingsløsning som ikke innebærer behov for manuell betjening av kortleser, automat eller lignende, men hvor kontroll ved inn- og/eller utpassering skjer automatisk, for eksempel ved bruk av særskilt brikke eller kjennemerkegjenkjenning».

Lukka anlegg er ofte omtala som ANPR - Automatic Number Plate Recognition. Det finns også løysingar med fysisk bom, men dette går ein meir og meir bort ifrå.

Fordelen med ANPR-anlegg er at alle, automatisk, må betale for å nytte parkeringsplassane. Dette då bilen vert gjenkjent ved inn- og utkøyning, og at faktura vert sendt automatisk om ikkje parkering er betalt ved utkøyning. Dette gjer og at ein ikkje treng å kontrollere

parkeringsplassen manuelt, noko som er positivt ved mange parkeringsplassar plassert i eit stort geografisk område.

Ulempa med ANPR-anlegg er at dei er dyrare å installere. Dette gjeld både sjølve ANPR-systemet, og nødvendig fysisk tilrettelegging på parkeringsplassen for at sikre at det er mogleg å registrere inn- og utkøyningar. Vidare er det nødvendig med system for fakturering. Dette reduserer inntening på kvar parkering. Kostnad for dette er avhengig av kor stor del som betalar på staden. Det er også ein risiko for at bilar registrert i utlandet ikkje betalar, og at faktura ikkje vert betalt i etterkant.

Ved behov for kontroll av parkeringar utanfor parkeringsanlegget, til dømes på vegar i området, fell fordelene med at ein ikkje treng å reise til parkeringsplassen bort.

Det er mogleg å flytte ANPR-anlegg, men det er relativt kostbart og tidkrevjande.

I opne anlegg er det betaling på parkeringsautomat og via applikasjon på mobiltelefon. Betalingsautomatar er rimelegare enn ANPR-anlegg, dei kan dekke fleire parkeringsområde og det er ikkje behov for fysisk tilrettelegging av parkeringsplassane på same måte.

I opne anlegg er det behov for kontrollar for å sikre at alle betalar. Sjølv med hyppige kontrollar er det ikkje mogleg å oppnå 100% betaling. Reduksjon i betaling vert mest truleg oppveie av inntektene på kontroll sanksjonar.

I tillegg til parkeringsautomatar er det nødvendig med betalingsløysing via applikasjon. Den normale løysinga per i dag er at kunden vert belasta med eit gebyr frå applikasjonselskapet for å betale via applikasjonen. Typisk gebyr er 10-15% av parkeringskostnaden. I Sogndal har dei nytte ei alternativ løysing der kunden betalar det same uavhengig av betalingsmedium. Kostnaden for bruken av applikasjonen har då vært ein avtale mellom kommunen og applikasjonselskapet. Fordelen med ei løysing slik kommunen har det er at fleire betalar via applikasjonen, noko som gjev mindre arbeid for kommunen, og veldig stor tilfredsheit hjå brukarane. Den ekstra kostnaden for kommunen med ei slik løysing, kan takast att i ein dyrare takst.

Oppsummert vert det følgjande løysingar:

- Opne anlegg med automat og betalingsapplikasjon
- Betalingsapplikasjon utan påslag for kunden

Unntaksordningar

Noko av det viktigast for å kunne drifte ein parkeringsordning er at ein har tydelege retningslinje, og at ein føl retningslinjene «firkanta». Dette gjeld både for utøvande kontroll, handsaming av klagar og for overordna vurderingar av unntaksordningar. Retningslinjene må vere tydelege for brukarane, tredjeperson og ikkje minst for alle i eigen organisasjon.

Det er ikkje ønskeleg med unntak frå kravet om at alle skal betale, anna enn for bilar nytta som del av den kommunale drifta og der parkeringsplass er ein viktig del av dette.

Dette gjeld parkering for:

- Driftsbilar til teknisk drift
- Bilar til heimesjukepleia

Teknisk må ha parkering til sine bilar både på driftsbygget og ved kvart bygg der det er nødvendig for drift av bygget. Plassane ved kvart må skiltast må vanleg måte.

Heimesjukepleia er avhengig av bilar til si drift. Parkering ved sjukeheimen må skiltast slik at plassane vert reservert til heimesjukepleia. Ved teneste i felt må ein følgje vanlege parkeringsreglar. Dette inneber betaling for parkering i samsvar med reglane.

I Parkeringsforskriften er det i §33 gjeve betalingsfritak for forflytningshemma. Dette fritaket kan opphevast ved skilting, men fritaket vert oppretthalde i Aurland.

I Parkeringsforskriften §34 er det gjeve opning for kommunen til å gje fritak for avgift for elektriske bilar og bilar drivne av hydrogen. Dette fritaket vert ikkje innført og det vert betalingsplikt for alle typar bilar.

Samarbeid med andre

I strategidokumentet er vedteke at vi skal samarbeide med private aktørarar som ønskjer det. Etter at parkeringsordninga har satt seg, vil det truleg vere fleire private aktørar som vil vurdere eit samarbeid. Hovudårsaka er at dei som skal parkere vil sjå seg om etter plassar å parkere der det enten er gratis eller mindre sannsyn for sanksjon. Dei parkerande bryr seg sjeldan om plassane er offentlege eller private. I tillegg vil truleg andre aktørar sjå at kommunen har ei fungerande ordning som dei da ønskjer å vere med på.

Teknisk etat vil gå i dialog med dei som ønskjer eit samarbeid. Det er ønskjeleg for kommunen at det vert ei parkeringsordning i heile kommunen, og ikkje andre parkeringsoperatørar i tillegg til kommunen.

Eit samarbeid bør ta utgangspunkt i følgjande prinsipp:

- Parkeringsløysing skal vere felles for alle plassar der kommunen er part
 - o Felles betalingssatsar
 - o Kommunal drift av parkeringsløysinga
 - o Kommunal standard for fysisk drift – brøyting, strøing, feiing, merking osv.
- Fordelingsnøkkel for inntekter etter at driftsutgifter er trekt ifrå skal gå fram av parkeringsavtalen.

Igangsetting

Tabellen under syner plan for igangsetting av parkeringsordning for dei ulike områda

Vassbygdi	Mai 2022
Undredal	Mai 2022
Flåm	Mai 2022
Gudvangen	Mai 2022
Aurland sentrum	Mai 2023

Vedlegg:

Kart over parkeringsområde med parkeringsregulering:

1. Aurlandsvangen
2. Vassbygdi
3. Flåm sentrum
4. Flåm - Brekke
5. Flåm kyrkje
6. Undredal
7. Gudvangen