
Oppdragsgiver:	Porsgrunn Kommune
Oppdrag:	518054 – Parkeringsordning i Porsgrunn
Del:	3 – Felles avgiftspolitik
Dato:	2009-11-02
Skrevet av:	Gorm Carlsen
Kvalitetskontroll:	Ivar Fett

FELLES PARKERINGSPOLITIKK PORSGRUNN OG SKIEN, DEL 3, AVGIFTSPOLITIKK

INNHold

1	Innledning.....	1
2	Avgiftsregulering.....	1
2.1	Prinsipiell tilnærming	2
2.2	Måleparametre	2
2.3	Forholdet mellom gateparkering og P-anlegg.....	3
2.4	Avgiftsregime	3
2.5	Privat parkering/kjøpesentre.....	3
3	Avgiftssatser.....	5

1 INNLEDNING

Porsgrunn og Skien kommuner har som intensjon å etablere en felles avgiftspolitik for parkering. Denne skal omfatte en felles oppfatning av bruk av avgift og hvordan avgift skal regulere etterspørsel, etablere et avgiftsskille mellom gateparkering og parkeringshus og etablere koordinert informasjon og service for god og enkel og mest mulig lik kundeservice i kommunene.

I denne omgang ønsker kommunene å etablere et felles avgiftsregime. Spørsmålet om organisering og kundeservice er ikke behandlet her.

2 AVGIFTSREGULERING

Felles parametre for fastsetting av avgifter vil legge grunnlaget for å oppnå den regulerende effekt som tilstrebes i regelverket for gateparkeringen.

Frykt for konkurransevridning mellom byene synes i dag å hindre at avgiftene settes slik at den tiltenkte regulerende effekt oppnås. Felles styringsverktøy i form av en felles avgiftspolitik skal bidra til å redusere dette hinderet. Kommunene oppnår større mulighet for å ta helhetlige grep/hensyn og samtidig hindre handelslekkasje.

Et godt fungerende avgiftsregime vil også bidra til å redusere søketrafikken i gatenettet og styrke grunnlaget for lønnsom drift i P-husene.

2.1 Prinsipiell tilnærming

Når man innfører parkeringsavgift i offentligrettslig parkering er denne begrunnet i et behov for å regulere bruken av parkeringsplassene.

I dette tilfellet er begrunnelsen at man ønsker å gjøre parkeringsplassene mindre attraktive for langtids arbeidsparkering og derved oppfordre til større bruk av kollektive reisemidler.

Kommunene har også et ønske om at all parkering skal reguleres slik at flest mulig reiser skjer kollektiv, eller pr sykkel eller til fots. Man ønsker derfor at private parkeringsplasser skal reguleres etter de samme målene, noe som et minimum vil innebære reguleringer for å redusere langtidsparkeringen. Et effektivt regime for avgiftsparkering vil underbygge også et slikt mål.

Andre trafikale begrunnelser som at etterspørselen er større enn tilbudet i deler av døgnet, at parkeringstiden er lenger enn ønsket osv. er også viktige.

Et hovedpoeng med avgiftsfastsettelsen er at den skal oppfylle det reguleringsbehovet som ansees å være tilstede. Dette betyr eksempelvis at områder hvor man ønsker korttidsparkering eksempelvis på gaten, bør ha høyere avgift enn plasser som er akseptert som langtidsparkeringsplasser, eksempelvis i større P-anlegg.

En felles avgiftspolitikken innebærer ikke nødvendigvis eksakt like avgifter. På den annen side har tilgjengelighetsanalyser av bysentrene vist at muligheten for å komme til med alternative reisemidler i sum er nokså like i begge byene, slik at vi vårt forslag vil være et likt avgiftsnivå i begge byene.

2.2 Måleparametre

Ved vurdering av tilgjengelighet for korttidsparkering til et område vil plassene oppfattes som lite tilgjengelig når beleggsprosenten er over 85%. Mange brukere vil da ha problemer med å finne plass.

Med en slik beleggsprosent, vil plassen i deler av tiden vil være full, og derved utilgjengelig.

En fornuftig parameter for fastsetting av avgift, vil derfor være å etterstrebe en beleggsprosent på opptil 85%, og at avgiften skal sørge for at belegget ikke overstiger dette.

Ved en overskridelse av 85% belegg bør avgiften vurderes økt, slik at den regulerende effekten oppnås.

Er belegget vesentlig lavere, kan en vurdere å redusere antallet plasser for å oppnå andre forbedringer i gatemiljø og trafiksikkerhet.

2.3 Forholdet mellom gateparkering og P-anlegg

Det er et mål å opprettholde god tilgjengelighet for kortere parkeringsbesøk ifb. med handel og servicevirksomhet. Dette oppnås best ved å ha en effektiv korttidsparkering på de mest attraktive plassene.

Parkeringsplasser på gaten oppleves som mer attraktive enn plasser i P-hus, særlig for korte og mellomlange besøk. For avgiftsfastsettelsen innebærer dette at avgiften på gategrunn alltid bør være høyere enn i konkurrerende parkeringsanlegg som er tilrettelagt også for noe lengre parkeringstider.

En felles avgiftspolitikkk bør derfor bl.a. innebære at kommunene fastsetter høyere avgift i korttidsparkeringen, typisk på gaten, enn i konkurrerende P-hus.

2.4 Avgiftsregime

For både Porsgrunn og Skien kommuner er det foreslått takststruktur for avgiftsparkering som skal effektivisere korttidsparkeringen og lokalisere langtidsparkering til bestemte områder.

Disse forslagene er relativt sammenfallende, ved at de baserer seg på progressive takster som skal hindre langtids parkering på sentrale parkeringsplasser. Prinsippet gjør det unødvendig å benytte korte maksimaltider, eller maksimaltider over hodet.

Dette gir en fleksibel bruk av plassene, på den måten at trafikanter med et prekärt behov, - eksempelvis parkering knyttet til levering av utstyr til forretninger og kontorer som krever og montering og litt lengre opphold kan gjøre dette, men med en noe høyere pris.

For en ønsket maksimal P-tid på ca 2 timer, fastsettes en "normal" P-avgift, hvoretter taksten økes betydelig for de som står lenger.

En slik "progressiv takst" løser altså behovet for å ha korte maksimaltider, og har samtidig den fordel at den gir et lavt konfliktnivå i forhold til kunder med sporadiske, men påtrengende behov for å stå parkert noe lenger.

En felles avgiftspolitikkk bør derfor etter vår oppfatning innbære bruk av progressiv avgift fremfor maksimaltider som reguleringsform i gateparkeringen.

2.5 Privat parkering/kjøpesentre

Reguleringen av parkeringstilbudet på kjøpesentrene vil kunne ha en litt annen profil enn for gateparkeringen. Kjøpesentrene vil ønske avgiftsfrihet, for å opprettholde en lav terskel for å komme og parkere ved butikkene.

Vi har i tråd med dette lagt opp til at den første 2 timene er avgiftsfrie, men at man deretter følger avgiftsprofilen for den offentlige parkeringen.

Kommunene kan foreløpig ikke innføre eller pålegge avgift på private parkeringsplasser, slik at dette inntil videre er å betrakte som en anbefaling og forhandlingsutspill overfor kjøpesentrene.

Det vises imidlertid til Norsk Transportplan (NTP- kap 9), hvor Stortinget har vedtatt at det skal utredes regler som gjøre det mulig for kommunene etter eget tiltak å pålegge innføring av avgiftsparkering på private parkeringsplasser, eller selv avgiftsbelegge eierne av slike anlegg. Jfr. forkortet utdrag av NTP nedenfor.

"Imidlertid er handlingsrommet overfor allerede etablerte plasser i privat eie sterkt begrenset. Det gjelder både private plasser som er offentlig tilgjengelig (f.eks. i tilknytning til kjøpesentre) og private plasser med reservert bruk (f.eks. i tilknytning til arbeidsplasser).

Samferdselsdepartementet ser det derfor som mest hensiktsmessig å utvide det lokale virkemiddelapparatet, slik at kommunene gis bedre adgang til å kontrollere eksisterende private parkeringsplasser.

I samråd med Samferdselsdepartementet og Kommunal- og regionaldepartementet foretar derfor Miljøverndepartementet en juridisk vurdering for å tilpasse lovverket slik at kommuner i sin samordnede areal- og transportpolitikk etter egen vurdering skal kunne avgiftslegge eiere av eksisterende private parkeringsplasser."

Det er derfor grunn til å anta at kommunene i overskuelig framtid blir gitt virkemidler til å sikre at alle parkeringsplasser som tilbys allmennheten innenfor samme område blir behandlet etter samme avgiftspolitik.

3 AVGIFTSSATSER

Begge byer har drøftet avgiftsnivåer på rundt 10 kr pr time, økende til 20 og 25 kr pr time. Vårt forslag nedenfor er i tråd med dette, og antas å gi den ønskede regulerende effekt.

Timesatser	Offentlig korttidsparkering	Offentlig langtidsparkering	Privat parkering/kjøpesentre
Dagtid:			
1. time	10	10	0
2. time	15	15	0
3. time	20	5	20
Deretter	20	5	20
Merknader:	Maks P-tid 24 t Dagtid er 0800-1800	Maks P-tid 24 t på gaten. Ingen maks tid i P-hus Dagtid er 0800-1800	Dagtid er lik åpningstid
Kveld natt:	5	5	

Figur 1 Viser forslag til felles avgiftsnivå for Porsgrunn og Skien kommuner.

Vi har her skilt mellom langtidsparkering og korttidsparkering. Korttidsparkeringen har en sats økende fra 10 kr for første time til 20 kr pr time for 3. og etterfølgende timer. 2 timers parkering, som bør være et ønsket maksimum for avgiftsbelagt korttidsparkering, vil koste 25 kroner, mens 4 timer vil koste 60 kroner.

For langtidsparkering har vi foreslått en avgift som følger satsen på korttidsparkering de første to timene, for deretter å ha en lavere sats. Satsen for langtidsparkering tar høyde for at det tross alt er korte gangavstander her, slik at alle anleggene kan benyttes for korttidsparkering, og således bør reguleres likt de første to timene.

Vi antar at lange parkeringstider reguleres tilstrekkelig med en relativt lav sats fra 3. time og utover. 8 timers parkering vil etter forslaget koste 55 kroner, mens ett døgn vil koste 135 kroner

Kombinasjonen av de to satsene bør bidra til at langtidsparkeringen skjer i større P-anlegg og på mer perifere plasser, mens de sentrale korttidsplassene får sirkulasjon og god tilgjengelighet. Hvis belegget i langtidsparkeringen overskrider 85%, bør satsen for parkering fra 3. time økes, slik at andelen langtidsparkering reduseres.