

NOTAT

Oppdrag **1350012008**
 Kunde **Stjørdal kommune**
 Notat nr. **4**
 Dato **2018/02/16**
 Til **Arild Moen**
 Fra **Kjell Ivar Ødegård**
 Kopi **Tore Rømo**
Ole Hermod Sandvik
Jan Vennatrø
Jon Uthus
Tormod Salberg
Ketil Fiskvik
Kristian Sandvik

Parkeringsordning i Stjørdal sentrum

Dato 2018/02/16

1. Bakgrunn

Stjørdal har i dag parkeringsordning på offentlige veier og flere private områder som innebærer gratis parkering med maksimal parkeringstid 3 timer.

Kommunestyret har i november 2015 gjort prinsippvedtak om innføring av avgiftsparkering i Stjørdal sentrum.

22. juni 2017 konkretiserte kommunestyret rammer for kommunens engasjement i parkering, og fastsatte policy for parkeringsordning og organisering. Vedtaket innebærer blant annet at

- a) sentrale parkeringsplasser skal tilrettelegges primært for besøkparkering og forflytningshemmede med offentlig P-tillatelse
- b) parkeringsordningen(e) skal fungere slik at brukerne alltid opplever det lett å finne ledig plass
- c) det skal etableres kundevennlige betalingsløsninger
- d) parkeringsordningen(e) skal være økonomisk bærekraftig(e), og i praksis ikke kreve økonomiske bidrag fra kommunen
- e) det skal tilstrebes avgiftsparkering med gratisperiode
- f) det skal etableres aksjeselskap (Stjørdal parkering AS) for å ivareta parkeringsordningen på enerettsområdet og områder kommunen beslutter å regulere med «skiltforskriftskilt» (typisk hvit P på blå bunn).

Kommunestyret vedtok dessuten å be rådmannen «nedsette ett arbeidsutvalg/interimstyre, som sammen med kommunen og de største gårdeierne samt representanter for det lokale næringslivet kan bistå i utarbeidingen av den endelige utformingen av en ny

Rambøll i Norge
 Mellomila 79
 PB 9420 Torgarden
 N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
 F +47 73 84 10 60
 www.ramboll.no

parkeringsordning».

Ny parkeringsordning forutsettes å løse utfordringer med gjeldende parkeringsordning, at den blir enkel for brukerne og enkel å administrere, ivaretar hele sentrums interesser og har positive virkninger for miljøet.

Dette notat omhandler parkeringsordning på enerettsområdet og andre områder kommunen velger å regulere med «skiltforskriftskilt», i hovedsak gateparkering.

Drift av parkeringsanlegget under Kimen/parken/Torgkvartalet er omtalt fordi anlegget har kommunen som deleier/leietaker, og fordi anlegget er så stort at parkeringsordning i anlegget sterkt vil påvirke parkeringsordningen på enerettsområdet.

2. Utfordringer med gjeldende parkeringsordning

Gjeldende parkeringsordning medfører unødig mye langtidsparkering i sentrum, som begrenser besøkendes muligheter for å bruke bil til sentrum. Langtidsparkering skjer typisk for arbeidsreiser med bil, som medfører unødig biltrafikk i rushtider.

Det er tidvis vanskelig å finne ledig parkeringsplass, noe som fører til unødig letetrafikk.

Ny parkeringsordning forutsettes å ivareta hele sentrums interesser; eksempelvis handel og service, annen næringsvirksomhet, frivillige og offentlige institusjoner og organisasjoner.

Gjeldende parkeringsordning er ikke økonomisk bærekraftig. Inntekter fra ilagte sanksjoner dekker ikke kostnadene ved ordningen.

Ny ordning bør bidra til redusert bilbruk i sentrum, og spesielt til redusert langtidsparkering. I dag beslaglegges en stor del av de mest sentrale biloppstillingsplassene av få brukere som langtidsparkerer.

Noen som arbeider i sentrum har ikke mulighet til å reise på jobb på annen måte enn med bil. De som har slike behov må ivaretas.

Ny parkeringsordning forutsettes å bli enkel å forstå og bruke, betalingsløsningene forutsettes å bli kundedvennlige.

De beskrevne utfordringer er ivaretatt av kommunestyrets vedtak av 22. juni 2017.

I dette notat foreslås parkeringsordning som oppfyller kommunestyrets vedtak, konkretisert ved at

- parkeringsordningen tilrettelegger for økt besøksparkering på bekostning av parkering for arbeidsreiser
- parkeringsplassene reguleres slik at det i praksis alltid er ledig plass, det blir lettere å bruke bil for besøk i sentrum og unødig trafikk på leting etter ledig plass blir redusert
- de som ikke kan reise til/fra arbeid i sentrum på annen måte enn med bil fortsatt kan gjøre det, ved å bruke avgiftsbelagte plasser i utkanten av sentrum eller gratis plasser i litt større avstand fra sentrum
- det likevel gjøres mindre attraktivt å bruke bil til arbeidsreiser, slik at biltrafikken i sentrum reduseres

- ulike virksomheters behov ivaretas ved at korttidsparkering kan skje sentralt og parkering av lengre varighet kan skje på avgiftsbelagte plasser i utkanten av sentrum og gratis på plasser utenfor sentrum
- avgiftsparkering gir inntekter som gjør parkeringsordningen økonomisk bærekraftig, slik at den ikke påfører kommunen netto kostnader
- brukerne tilbys kundevennlig betalingsløsninger med betaling for faktisk oppholdstid og mobiltelefon som viktigste betalingsmetode, og mulighet til å betale med kontanter til et begrenset antall parkeringsautomater.

3. Hvordan oppfylle kommunestyrets vedtak?

(a) Sentrale plasser skal tilrettelegges for besøkparkering

Tilrettelegging for besøkparkering krever parkeringsordning som gir kort gjennomsnittlig parkeringstid og mange parkeringer hver dag. Kort parkeringstid kan oppnås ved å tidsbegrense parkeringen, gjennom avgiftsparkering eller ved kombinasjon av avgiftsparkering og tidsbegrensning.

Gjeldende parkeringsordning har maks P-tid 3 timer uten avgift. For at regulering uten avgift skal ivareta besøkende på en god måte må maksimal P-tid fastsettes vesentlig kortere enn 3 timer. Med kort P-tid vil ordningen bli lite funksjonell for alle andre enn de som har behov for kortvarige opphold i sentrum.

Den mest effektive måte å oppnå at plassene brukes til besøkparkering er avgiftsbelagt parkering. Sammenhengen mellom parkeringstid og avgift er godt dokumentert i andre byer i Norge og internasjonalt. Med en hensiktsmessig størrelse og innretning av takster kan det oppnås gjennomsnittlig parkeringstid kortere enn to timer, og at hver enkelt biloppstillingsplass vil bli brukt til tre eller flere parkeringer hver dag. I praksis vil de fleste plasser da bli brukt til besøkparkering.

Avgiftsparkering medfører vesentlig mindre behov for kontroll enn tidsbegrenset, gratis parkering.

Avgiftsparkering med gratisperiode ventes å føre til lenger gjennomsnittlig parkeringstid enn ordning uten gratisperiode. Avgiftsparkering med gratisperiode ventes dessuten å resultere i at flere bruker parkeringsplassene til andre formål enn besøkparkering (typisk arbeidsreiseparkering), og til at det blir færre parkeringer på hver enkelt biloppstillingsplass per dag enn ordning uten gratisperiode.

Avgiftsparkering med gratisperiode er utfordrende å kommunisere enkelt og godt på skilt. Av denne grunn har sentrale veimyndigheter tidligere ikke akseptert avgiftsparkering med gratisperiode.

For å gjøre kontroll av parkeringstiden rasjonell/effektiv må det stilles krav om at tidspunkt for start av parkeringen dokumenteres, selv om det er gratis å parkere i et tidsrom fra parkeringens start. Det kan skje ved å trekke en billett fra parkeringsautomat eller ved å starte en parkeringstransaksjon med mobiltelefon. Selv om slikt krav angis på skilt, er det

dessverre ikke uvanlig at noen unnlater å gjøre dette; enten bevisst eller på grunn av at ordningen misforstås. Det kan føre til at kontroll sanksjon ilegges selv om gratisperioden ikke er utløpt.

Kundevennlig betalingsløsning og begrensning av kostnader til anskaffelse og drift av parkeringsautomater tilsier at betaling med mobiltelefon blir hovedløsning. Betaling med mobiltelefon har den fordel og utfordring at det er svært enkelt å starte og avslutte parkeringstransaksjoner. Betalingsløsning beskrives nærmere i punkt c nedenfor. Ved bruk av mobiltelefon vil det bli mulig å avslutte betalingstransaksjonen før gratisperioden utløper, og deretter starte ny transaksjon. Dermed blir det teknisk mulig å parkere gratis inntil angitt maksimal P-tid utløper.

Det vil ikke være hensiktsmessig eller lovlig å forby/hindre gjentatte parkeringstransaksjoner innenfor maksimal tillatt P-tid. Brukere vil kunne ha legitime grunner til å parkere flere ganger etter hverandre (f. eks. ny parkering på annet sted i samme parkeringssone, eller fordi vedkommende har behov for ny parkering etter å ha glemt å gjøre et ærend). Parkeringsforskriften gir ikke hjemmel for å forby gjentatte parkeringer innenfor tillatt maksimal P-tid.

Kombinasjon av gratisperiode og kundevennlig betaling med mobiltelefon vil medføre lengre gjennomsnittlig parkeringstid enn ordning uten gratisperiode. Parkeringsordning med gratisperiode vil dermed gjøre det vanskeligere å oppnå målet om økt andel besøksparkering.

Etter siste møte i arbeidsgruppa ble det fra kommunens side lansert avgiftsparkering med 30 minutters gratisperiode. Utfordringene med misforståelser vil gjelde også med så kort gratisperiode. Det vil også med 30 minutters gratisperiode bli mulig å parkere gratis i hele parkeringstidens lengde ved å starte gjentatte transaksjoner med mobiltelefon. Omfanget av slike handlinger må imidlertid påregnes å bli mindre enn for parkeringsordning med lang gratisperiode.

Fordi det fram til 1. januar 2017 ikke var mulig å etablere avgiftsparkering med gratisperiode på gate er virkninger av slike ordninger ikke dokumentert. Vi er heller ikke kjent med avgiftsparkering med så kort gratisperiode som 30 minutter på private plasser. Virkningene av avgiftsparkering med 30 minutters gratisperiode kan derfor ikke forutses, de kan bare finnes ved å prøve slik ordning.

(b) Parkeringsordningen(e) skal fungere slik at brukerne alltid opplever det lett å finne ledig plass

God tilgjengelighet («alltid» ledig plass) for besøkende i det offentlige parkeringstilbudet (gateparkering) oppnås gjennom antall tilbudte plasser, tidsbegrensning og parkeringsavgift.

Med et stort antall biloppstillingsplasser kan det sikres at det alltid er ledig plass uten at parkeringen reguleres med maksimaltid eller avgift. Dette har vært situasjonen i Stjørdal sentrum inntil for få år siden.

Det må også i Stjørdal sentrum antas at parkeringstilbudet på og utenfor gater over tid vil bli redusert. Dette som følge av bygging på ubebygde tomter og behov for gateareal til

andre formål enn parkering. God tilgjengelighet kan derfor ikke påregnes opprettholdt ved å sikre (gratis) parkering for alle som ønsker det.

Tidsbegrenset parkering som eneste virkemiddel er effektivt for å oppnå høy sirkulasjon, forutsatt at maksimal parkeringstid settes svært kort (1-2 timer). Kort tillatt parkeringstid gir liten fleksibilitet for variable behov, og er dessuten meget ressurskrevende å håndheve. Tidsbegrenset parkering uten avgift gir dessuten ikke inntekter som dekker administrasjon og drift av parkeringsordningen.

Avgiftsparkering er et effektivt virkemiddel for å oppnå høy utskifting (mange parkeringer per dag). Avgiftsparkering med gratisperiode er utfordrende ved at det ved betaling med mobiltelefon blir mulig å starte gjentatte parkeringstransaksjoner med varighet tilsvarende gratisperiodens lengde. Også progressiv tariff med lav avgift på første trinn vil være utfordrende når elektronisk betaling brukes i stor grad. Lineær tariff anses derfor mest aktuell.

(c) Parkeringsordningen(e) skal være økonomisk bærekraftig(e)

Økonomisk bærekraft forutsetter at parkeringsordningen ikke krever tilskudd fra kommunen. Økonomisk bærekraft sikres gjennom effektiv organisering og drift (blant annet ved rasjonell ordning for innkreving av parkeringsavgift og ordninger som krever lite håndheving), og gjennom parkeringsavgiftens størrelse og innretning.

Både for å tilby kundevennlighet og for å begrense kostnadene bør betaling for faktisk oppholdstid ved bruk av mobiltelefon bli det viktigste elementet i betalingsløsningen. Parkeringsforskriften krever i tillegg at det tilbys mulighet for å betale til fysiske automater, som av kostnadshensyn bør begrenses til et minimum.

Med lineær takst på et nivå som er vanlig i andre kommuner kan det påregnes at ordningen vil bli økonomisk bærekraftig. Parkeringsordning med gratisperiode gir usikkerhet om økonomisk bærekraft, med størst usikkerhet ved lang gratisperiode.

(d) Det skal tilstrebes parkeringsordning med gratisperiode før avgift innkreves

Den nye parkeringsforskriften, som ble gjort gjeldende fra 1. januar 2017, har ikke eksplisitte bestemmelser om avgiftsparkering med gratisperiode. Vegdirektoratet har imidlertid avklart at det nå (i motsetning til tidligere) kan etableres avgiftsparkering med gratisperiode på alle områder med vilkårparkering, også for gateparkering (enerettsområdet).

Parkeringsordning med gratisperiode vil bidra mindre effektivt til å endre bruken av parkeringsplassene i retning besøksparkering/korttidsparkering enn ordning med avgift fra parkeringstidens start. Oss bekjent finnes det ennå ingen dokumentasjon av virkningen av slike reguleringer på enerettsområdet.

Arbeidsgruppen for ny parkeringsordning har tidligere vurdert avgiftsparkering med gratisperiode 2-3 timer. Slik ordning er utfordrende både når det gjelder funksjonalitet og økonomisk bærekraft. For at avgiftsparkering med så lang gratisperiode på de mest sentrale plassene skal gi noen mening antas at maksimal P-tid må settes til 5 timer eller mer. Det vil tilrettelegge for parkering av lengre varighet enn det som er ønskelig for å oppnå at sentrale gateparkeringsplasser i hovedsak skal brukes til besøksparkering/korttidsparkering.

Avgiftparkering med 2-3 timers gratisperiode vil medføre så lave inntekter at parkeringsordningen ikke kan påregnes å bli økonomisk bærekraftig. Dette fordi mer enn halvparten av de som parkerer må ventes å oppholde seg i kortere tid enn gratisperiodens lengde. Dessuten vil noen av de som parkerer ut over gratisperioden i det hele tatt ikke betale for parkeringen, ved å starte ny (gratis) transaksjon når gratisperioden utløper.

Vi er ikke kjent med at noen kommuner har etablert avgiftparkering med gratisperiode så kort som 30 minutter, og med elektronisk betaling med smarttelefon som viktigste betalingsmåte. Konsekvensene av slik ordning når det gjelder funksjonalitet og økonomisk bærekraft er umulig å forutsi. Det kan bare avklares ved å prøve og evaluere ordningen i praksis.

Kommunestyret har besluttet å organisere den offentlige parkeringsvirksomheten som aksjeselskap, Stjørdal parkering AS. Kommunestyret forutsetter at virksomheten skal være økonomisk bærekraftig. Sikring av økonomisk bærekraft er av betydning eksempelvis for vilkår ved låneopptak. Uten økonomisk bærekraft vil virksomheten på sikt risikere å gå konkurs. Kravet om økonomisk bærekraft gjør at virksomheten ikke varig kan baseres på tilførsel av ny aksjekapital fra kommunen.

Basert på kommunestyrets føring om avgiftparkering med gratisperiode, og krav om at parkeringsordningen skal være økonomisk bærekraftig tilrår vi, som en prøveordning, at det etableres avgiftparkering med 30 minutters gratisperiode.

Vi har vurdert om ordning med gratisperiode bør gjelde alle plasser med avgiftparkering, eller begrenses til å gjelde noen av plassene. Det vil gjøre ordningen ytterligere utfordrende å formidle til brukerne dersom ordningen ikke gjøres gjeldende for alle avgiftsbelagte plasser. Avgiftparkering med gratisperiode bør derfor gjelde all avgiftparkering innenfor enerettsområdet/plasser som reguleres med «skiltforskriftskilt».

Prøveordningen må evalueres når det gjelder funksjonalitet og økonomisk bærekraft. Dersom det ikke oppnås ønsket funksjonalitet og/eller økonomisk bærekraft, må ordningen endres. Aktuelle endringer kan da bli økt avgift etter gratisperioden, endring slik at det kreves avgift fra parkeringens start, eller gjeninnføring av gratis, tidsbegrenset parkering.

Parkeringsavgiften skal i henhold til kommunestyrets vedtak fastsettes slik at belegget på grupper av biloppstillingsplasser ikke overstiger 85 % i gjennomsnitt for firetimersperioder, og i høyest belastede enkelttimer ikke overstiger 95 %. Ved etablering av ny avgiftparkering er det ikke mulig å angi hvilke takster som må brukes for å nå de fastsatte målene. Fastsetting av takster må derfor skje ved å prøve seg fram.

Andre byer i den nordre del av Trøndelag har slike parkeringsavgifter i sentrum (alle takster inkl. mva.):

- Levanger: Kr 15, kr 16 og kr 18 per time. Noen plasser har maksimaltakst per døgn kr 45 og kr 90.
- Steinkjer: Kr 26 per time på plasser for korttidsparkering, kr 19 per time på plasser for langtidsparkering. Langtidsplasser har maksimaltakst per døgn kr 38.
- Namsos: Kr 15 per time og maksimaltakst per døgn kr 60.

Kommunene er gitt rett til å bestemme om det skal kreves parkeringsavgift av kjøretøyer som drives elektrisk eller med hydrogen. Samferdselsdepartementet har nettopp hatt utkast til forskriftsendring på høring. Utkastet innebærer at det på kommunale vilkårsparkerings-

parkeringsplasser maksimalt kan kreves 50 % av ordinær parkeringsavgift. Dersom dette blir gjennomført, kan det få betydning for fastsettelse av parkeringsavgift; det kan bli nødvendig å fastsette høyere avgift for å unngå langtidsparkering med elektrisk og hydrogendrevne kjøretøyer).

Avgiftsparkering i sentrum må påregnes å føre til fremmedparkering i gater som ligger nær avgiftsbelagte områder. For å unngå uønsket fremmedparkering kan det derfor bli nødvendig å regulere parkeringen nærmest de avgiftsbelagte områdene. Mest aktuell regulering antas å være tidsbegrenset parkeringsforbud (f. eks. på dagtid hverdager og lørdager) og regulering av parkering med kort maksimal P-tid.

Dersom slik regulering ikke fungerer tilfredsstillende, kan det etableres boligsoneparkering, som reserverer parkering for bosatte og andre med særlige behov. Boligsoneparkering krever lokal forskrift, og medfører kostnader som normalt dekkes av brukerne. Boligsoneparkering bør derfor bare etableres når et flertall av bosatte og virksomheter i aktuelle områder ønsker det.

4. Parkering utenfor enerettsområdet

For drift av parkering utenfor enerettsområdet, på kommunal og privat grunn har kommunestyret vedtatt at selskapet for offentlig parkering – Stjørdal parkering AS – kan etablere et heleid datterselskap. Et datterselskap vil blant annet kunne få oppgaver som drift av parkeringsanlegget i tilknytning til Kimen, og andre parkeringsanlegg og –områder utenfor offentlige ferdselsårer.

Det vil tilligge datterselskapet, med styring av eier Stjørdal parkering AS i datterselskapets generalforsamling, å fastsette parkeringsordninger utenfor enerettsområdet.

Med unntak for parkeringsanlegget under Kimen, parken og Torgkvartalet berøres ikke parkeringsordning utenfor enerettsområdet nærmere i dette notatet.

5. Parkeringsordning i P-huset under Kimen, parken og Torgkvartalet

Parkeringsanlegget under Kimen, parken og Torgkvartalet vil ligge utenfor den «offentlige» parkeringsordningen (gateparkering), og forutsettes drevet som «privat» parkeringsanlegg.

Eventuell takst i parkeringsanlegget vil i praksis få betydning for gateparkeringsordningen, siden antallet plasser som tilbys her utgjør en betydelig andel av det totale antallet parkeringsplasser i sentrum. Gratis parkering eller svært lave takster i anlegget vil påvirke avgiftsfastsettelsen for gateparkering (og private plasser utenfor gate). Driften av parkeringsanlegget under Kimen, parken og Torgkvartalet vil dermed indirekte få betydning for funksjonalitet og økonomisk bærekraft for parkeringsordningen på enerettsområdet.

Takst for eventuell avgiftsparkering i anlegget kan av hensyn til konkurranselovgevingen ikke samordnes med gateparkering, og driften kan ikke subsidieres med inntekter fra avgiftsparkering på gate.

Fordi det er ønskelig å få god utnyttelse av parkeringsanlegget (slik at det alltid blir ledige plasser på gateplasser) må taksten i anlegget settes lavere enn for nærliggende gateparkering. Det vil også være nødvendig fordi mange erfaringsmessig foretrekker gateparkering framfor parkering i innendørs parkeringsanlegg.

Det forutsettes at parkeringsanlegget under Kimen og parken driftes slik at det oppnås kompensasjon for merverdiavgift ved bygging av parkeringsanlegget. Vennatrøgruppen og kommunen har innhentet juridiske utredninger for å avklare om måten anlegget drives på har betydning for kompensasjon for merverdiavgift for byggekostnad.

Det vises til utredninger fra BDO (Vennatrøgruppen) og Arntzsen de Besche (kommunen). Det synes avklart at merverdiavgift kan kreves kompensert for alle ordninger og driftsløsninger som har vært drøftet i arbeidsgruppa (utleie/framleie til Vennatrøgruppen/Torgkvartalet, avgiftsparkering med/uten gratisperiode og ulike ordninger for avgiftsparkering med rabatt). Den praktiske håndteringen for å oppnå kompensasjon av merverdiavgift vil imidlertid bli forskjellig avhengig av driftsmodell. Hensynet til kompensasjon for merverdiavgift antas dermed ikke å få direkte betydning for hvordan parkeringsanlegget driftes. For å være trygg på at en ikke taper kompensasjon av merverdiavgift forutsettes at problemstillingen utredes konkret og kvalitetssikres før driftsmodell besluttes.

Adkomster, logistikk og behov for hensiktsmessig betalingsløsning tilsier at parkeringsanlegget under Kimen, parken og Torgkvartalet bør drives som ett anlegg. Eventuell inndeling av parkeringsanlegget i delområder med ulike ordninger vil forvirre brukerne, og må påregnes å føre til misforståelser. Det vil dessuten være utfordrende å etablere velfungerende tekniske løsninger for områder med ulike ordninger.

Vennatrøgruppen/Torgkvartalet ønsker primært at parkeringsanlegget skal tilbys for gratis parkering, men har som et kompromiss tilkjennegitt aksept for avgiftsparkering med tre timer gratisperiode.

Vennatrøgruppen/Torgkvartalet har muntlig tilbudt å leie de delene av parkeringsanlegget som disponeres av kommunen (parkering under Kimen og parken), med formål å tilby gratis parkering og å sikre refusjon av merverdiavgift.

Ved utleie/framleie vil kommunen miste eller få redusert innflytelse på hvordan parkeringsanlegget drives, eksempelvis når det gjelder åpningstider og regime for avgiftsparkering. Kommunen må vurdere om det er hensiktsmessig å leie ut/framleie parkeringsanlegget.

Mest aktuelle betalingsløsning i parkeringsanlegget er kjennemerkegjenkjenning med automatisk belastning for aktuell oppholdstid (ANPR – Automatic Number Plate Recognition). Dette er en kundenvennlig løsning, som i praksis fjerner behovet for håndheving/sanksjonering. Ordningen kan etableres slik at det blir mulig å betale med kort til automat, med kontanter i kiosk/forretning i nærheten, ved bruk av app for smarttelefon med avtale om automatisk belastning av kredittkort og på web-side innen 48 timer etter utkjøring. Dersom ingen av disse betalingsmåter brukes vil bileier få faktura i posten.

ANPR betalingsløsning gir mulighet for å gi rabatt på parkeringsavgiften. Det kan skje som en *generell* gratisperiode (f. eks. tre timer) eller rabatt for begrenset tidsrom eller over tid, eller som *spesiell* betinget (f. eks. krav om handel over et visst beløp) eller ubetinget rabatt/gratisperiode som gis av bestemt(e) virksomhet(er), eksempelvis Kimen, Torgkvartalet eller forretninger/virksomheter andre steder i sentrum.

Generell rabatt vil oppnås av alle som bruker anlegget, uavhengig av formål med reisen. Vanligvis gis generell rabatt av eier eller driver av parkeringsanlegget.

Spesielle rabatter kan gis til bestemte brukere, f. eks. besøkende i virksomheter for handel og service, og kinobesøkende. Rabatten kan gjøres betinget av innkjøp av en viss størrelse, eller kan knyttes til medlemskap i kundeklubb eller lojalitetsprogram.

Med spesielle rabatter er det naturlig å legge til grunn at fordelene av gratis eller rabatterte parkering dekkes av virksomheten(e) som gir rabatten. Med slik ordning vil eier/driver av parkeringsanlegg ikke få tap av parkeringsinntekter.

6. Forslag til parkeringsordning på enerettsområdet

Vi foreslår å regulere gateparkeringen i Stjørdal sentrum i tre grupper: Plasser sentralt med høy etterspørsel (A), plasser i sentrum med moderat etterspørsel (B) og perifere plasser (C):

A. Sentrale plasser med høy etterspørsel

På de mest sentrale plassene tillates ikke langtidsparkering.

Forslag til regulering:

- Maksimal parkeringstid innenfor avgiftsbelagt tid: 3 timer.
- Innkrevningstid hverdager kl. 08-17, lørdager kl. 10-15.
- Avgiftsparkering med gratisperiode 30 minutter, deretter kr 18 per time inkl. mva. (parkering i 3 timer vil koste kr 45).
- Betalt parkeringstid innenfor maksimaltiden kan overføres til etterfølgende hverdag/lørdag.

B. Plasser i sentrum med moderat etterspørsel

Ordningen bør tilrettelegges slik de som har behov for parkering hele dagen gis mulighet til det. Taksten bør likevel fastsettes slik at den ikke stimulerer til parkering av lang varighet.

Forslag til regulering:

- Maksimal parkeringstid innenfor avgiftsbelagt tid: 9 timer.
- Innkrevningstid hverdager kl. 08-17, lørdager kl. 10-15.
- Avgiftsparkering med gratisperiode 30 minutter, deretter kr 12 per time inkl. mva., maks kr 60 per døgn inkl. mva.
- Betalt parkeringstid innenfor maksimal kan overføres til etterfølgende hverdag/lørdag. Bruker kan på hverdager la bilen stå i 24 timer fra start av parkering, på lørdager fram til klokkeslett mandag 4 timer senere enn start av parkering på lørdag.

C. Perifere plasser

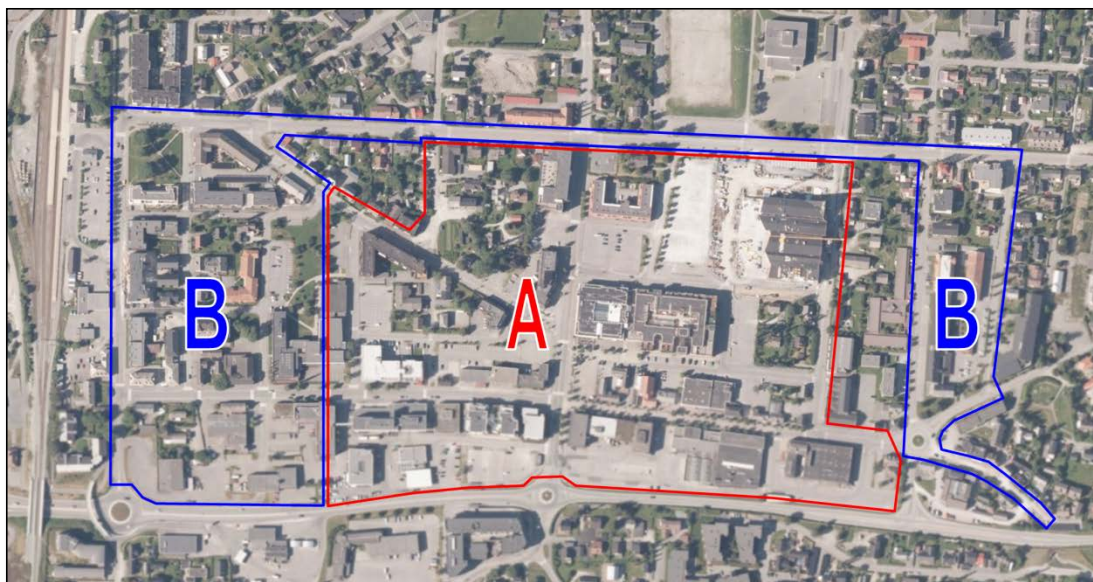
Dette er plasser perifert som tilrettelegges for å gi parkeringsmulighet av lengre varighet (f. eks. for reiser til arbeid og skole), og for besøkende til sentrum som aksepterer større gangavstand mot å kunne parkere gratis. Maksimal parkeringstid bør

fastsettes slik at langtidsparkering f. eks. i forbindelse med flyreiser ikke blir mulig, men ikke så kort at den hindrer heldags parkering.

Forslag til regulering:

- Maks P-tid 23 timer.
- Ingen avgift.
- Det kreves bruk av parkeringsskive for å dokumentere parkeringens varighet.

Kartet under viser forslag til inndeling i A- og B-områder.



Forslag til områder med avgiftparkering på offentlige ferdselsårer og kommunale områder som reguleres med «skiltforskriftskilt».

Sykkelfelt, vareleveringssoner, holdeplasser for buss og taxi mv gjør at det ikke kan etableres avgiftparkering på alle gatestrekninger innenfor områdene A og B. Private arealer innenfor områdene A og B kan fortsatt reguleres slik grunneierne ønsker det, forutsatt at det ikke er i strid med kommuneplan eller reguleringsplan.

På offentlige ferdselsårer utenfor områdene A og B skal parkering være gratis. Av hensyn til blant annet trafiksikkerhet og framkommelighet, kan det være nødvendig med parkeringsforbud på enkeltstrekninger.

Større parkeringsplasser med gratis parkering (C) opprettholdes ved fjellhallen (Fossli), ved Ole Vig videregående skole og ved gamle Sentrum renseanlegg.

Inntil sentral forskrift eventuelt bestemmer noe annet kreves det full, ordinær avgift også for parkering av biler som drives elektrisk eller med hydrogen.

Ved parkering på avgiftsbelagte plasser med gratisperiode skal det ved parkeringens start kreves dokumentasjon av parkeringens varighet kreves ved registrering med mobiltelefon eller billett fra automat.

Parkeringsordningen evalueres med hensyn til funksjonalitet og økonomisk bærekraft etter om lag et år. Deretter evalueres parkeringsordningen annethvert år, for å vurdere behov for endring av takst, tidsbegrensing og avgrensing av A-, B- og C-områder.

Stjørdal parkering AS gis myndighet til å endre parkeringsordningen slik at mål for ordningen fastsatt av kommunestyret 22. juni 2017 oppfylles.