

SANDNES KOMMUNE - RÅDMANNEN

Arkivsak : 201203910
 Arkivkode : E: 231 Q50 &13
 Saksbehandler : Håkon Auglend
 Transportplansjef : Håkon Auglend
 Byplansjef : Mette Paavola

Behandles av utvalg:	Møtedato	Utvalgssaksnr
Utvalg for byutvikling	19.09.12	116 /12
Formannskapet	25.09.12	/12

LOV OM KOMMUNALT PÅLEGG OM BETALINGSPARKERING (PARKERINGSLOVEN) - HØRINGSUTTALELSE

SAKEN GJELDER

Sandnes kommune har mottatt forslag til «lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering» på høring. Høringsfristen er satt til 15.09.12, men vi har fått utsatt høringsfrist til saken har vært til behandling i formannskapet.

Formålet med lovforslaget er å redusere biltrafikken. Med bakgrunn i trafikk- og miljømessige hensyn vil forslaget gjøre det mulig for kommunene å pålegge grunneiere og andre å innføre betalingsparkering.

Vedlagt følger høringsbrevet og høringsutkastet.

Rådmannen har tatt initiativ til et samarbeid med nabokommunene, og det er et felles saksforelegg som legges fram til behandling i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.

SAKSBEHANDLING

Høring sendt ut	28.06.2012
Høringsfrist	15.09.2012
Beh. i UBU	19.09.2012
Beh. i f.skap	25.09.2012
Beh. i Stavanger (KBU/F.skap)	13.09.2012/20.09.2012

Videre behandling:

Dep./Storting

BAKGRUNN FOR SAKEN

Nasjonal transportplan 2010-2019 fastlegger regjeringens mål og strategier for transportpolitikken. Samordnet areal og transport er et viktig virkemiddel for å nå målene om økt miljøvennlig transport i byområdene. Gjennom plan- og bygningsloven har kommunene

fått et godt verktøy til å føre en offensiv parkeringspolitikk. Dette vil gjelde nye plasser og plasser på offentlig grunn. Tilsvarende handlingsrom mangler for allerede etablerte plasser og plasser på privat grunn. En interdepartemental arbeidsgruppe har vurdert hvilke juridiske virkemiddel kommunene bør ha til å avgiftslegge parkeringsplasser som eies av andre enn kommunen.

På bakgrunn av dette har Samferdselsdepartementet utarbeidet forslag til ny lov som gir kommunene et nytt virkemiddel i transport- og arealpolitikken.

GJENNOMGANG AV HOVEDPUNKTENE I HØRINGSFORSLAGET

Formål

Lovforslaget skal bidra til en lokalt forankret og helhetlig trafikk- og miljøpolitikk. Lovens formål er å redusere biltrafikk. Dette skal blant annet bidra til et bedre lokalt bymiljø, redusere utslipp av CO₂ og annen forurensning. Forslaget vil også bedre framkommeligheten for kollektivtrafikk, syklist og gående, og er først og fremst et bypolitisk virkemiddel.

Hjemmel og virkeområder

I forslaget gis kommunen adgang til å vedta ved forskrift at det innføres parkeringsavgift innenfor et nærmere avgrenset geografisk område, forutsatt at det er egnet til å redusere biltrafikk. Innføring av betalingsplikt skal som hovedregel gjelde alle private og offentlige arealer som lovlig brukes til parkering, og arealer hvor parkering tilbys en nærmere angitt personkrets. Eksempel på dette kan være kjøpesenter og parkeringsplasser som arbeidsgiver tilbyr ansatte.

Det blir foreslått at parkering på bolig- eller fritidseiendom, parkering i forbindelse med levering av motorvogn til reparasjon, vedlikehold, undersøkelse eller lignende, parkering på bensinstasjoner, parkering på eiendom med ti parkeringsplasser eller mindre, parkering for funksjonshemmede og parkering for elbiler og hydrogenbiler, blir unntatt for betaling. Lovforslaget vil ikke være til hinder for innføring eller videreføring av ordninger med boligsoneparkering.

Departementet kan ved forskrift gi bestemmelser om hvilke unntak kommunale parkeringsvedtak skal eller kan inneholde, herunder innskrenke og utvide unntakene. De kan og ved forskrift gi bestemmelser om kommunens saksbehandling etter loven, herunder utvide kommunens utrednings- og informasjonsplikt etter forvaltningsloven.

For å kunne regulere et område som omfatter flere kommuner, legger departementet til grunn at kommunene kan vedta felles parkeringsforskrift. Forutsetningen må være at slik felles forskrift ikke trer i kraft før den enkelte kommune har vedtatt den, og at den enkelte kommune har adgang til å endre eller oppheve forskriften for sin del av det geografiske virkeområde.

Parkeringsavgift

Kommunal forskrift skal fastsette parkeringsavgiftenes minste størrelse. Den kan og inneholde nærmere vilkår for øvre grense for gratis parkeringstid, øvre grense for total parkeringstid og lignende bestemmelser.

Slikt kommunalt pålegg skal ikke begrense grunneiere og andres adgang til å utnytte parkeringsarealet økonomisk så lenge minimumskravene i kommunens parkeringspålegg oppfylles. Inntektene fra parkeringsavgiften vil tilfalle eiere og/eller rettighetshavere til parkeringsarealet.

Ingen kan ved direkte utbetaling, rabatter, verdikuponger eller på annen måte refundere betalt parkeringsavgift for å oppnå konkurransefortrinn for seg selv eller andre.

Kommunalt tilsyn og tvangsmulkt

Kommunen skal føre tilsyn med at ingen tilbyr parkering i strid med kommunalt parkeringsvedtak og at ingen refunderer betalt parkeringsavgift i strid med forbudet.

Kommunen kan ilegge tvangsmulkt overfor den som tilbyr parkering i strid med kommunalt parkeringsvedtak. Den ansvarlige skal varsles skriftlig og gis anledning til å uttale seg før tvangsmulkt vedtas av kommunen.

Klage

Kommunens vedtak om tvangsmulkt og overtredelsesgebyr kan påklages til fylkesmannen.

RÅDMANNENS VURDERING

Generelt om parkeringsloven som virkemiddel

Vi er en region i vekst og har tiltagende køproblemer på vegnettet. Det gir store utfordringer for kollektivtrafikken i og med at den står i de samme køene som den øvrige trafikken. Dette lovforslaget er et virkemiddel som skal brukes for å redusere biltrafikken og være forankret i regionale- og kommunale planer. Lovforslaget er godt forankret i gjeldende fylkesdelplan for langsiktig byutvikling, og i tråd med høringsutgaven av ny regionalplan for Jæren.

Dette vil være et nytt virkemiddel i areal- og transportpolitikken, som gir kommunene større mulighet for å kunne utøve en helhetlig og samordnet areal- og transportpolitikk. Så vil det være opp til kommunene å vurdere om de ønsker å ta dette i bruk og i så fall på hvilken måte. For vårt byområde, som er et felles integrert bolig- og arbeidsmarked, så vil det være naturlig at kommunene samarbeider tett dersom det blir aktuelt å ta i bruk et slikt virkemiddel.

Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg har i ulik grad tatt i bruk parkering som virkemiddel. Kommunene har i sine kommuneplaner fastsatt en parkeringsnorm, som i neste omgang følges opp i reguleringsplaner og byggesaksbehandlingen. Både Stavanger og Sandnes har avgiftsparkering i sentrum og boligsoneparkering i de sentrumsnære bydelene. I tillegg er det private parkeringsanlegg i sentrum, som ikke er offentlig tilgjengelige. For parkering i tilknytning til kjøpesenter og private plasser tilknyttet større bedrifter så varierer reguleringen i vårt byområde. Noen kjøpesenter har innført tidsbegrensning på hvor lenge en kan parkere gratis, og videre er det eksempel på bedrifter hvor ansatte må betale for parkering.

Belønningsordningen for kollektivtrafikk er under utvikling og vil bli erstattet av bypakker. I høringsuttalelsen til Nasjonal transportplan 2014-2023 så uttalte Stavanger og Sandnes at de ønsker forpliktende bypakker med staten som inkluderer restriktive virkemidler overfor biltrafikken i storbyområdet og som øker antall kollektivreisende, syklist og gående. Dersom dette høringsforslaget blir vedtatt så vil rådmannen anta at bruk av parkeringsloven kan inngå som en del av forhandlingene mellom staten og byområdet om en bypakke.

Formålet med lovforslaget er å redusere biltrafikk. Både køprising og en målrettet utformet parkeringsregulering kan være effektive virkemidler for dette, enten alene eller i en kombinasjon. Det er godt faglig dokumentert at dette er de to mest effektive virkemidlene for å redusere biltrafikk i byområdene. Regulering av private parkeringsplasser kan være et alternativ til køprising. Ved køprising så vil inntektene kunne inngå i en Jæren pakke, på samme måte som en bompengeregulering. Dette er inntekter som da kan benyttes til å forbedre

kollektivtilbudet og gang- og sykkeltilbudet i regionen. I forslaget til parkeringsloven vil inntektene fra parkeringsavgiften tilfalle eierne av arealet, mens kommunene påføres utgifter til saksbehandling og tilsyn.

De største trafikale utfordringene har vi i dag på Forus - Lura området, men og tiltagende problemer i Tananger og på Universitetet blant annet. Kollektivtrafikken påføres i dag forsinkelser i store deler av byområdet.

For Forus - Lura området er det startet opp en interkommunal kommunedelplan for parkering med formål å redusere parkeringsnormen og legge til rette for fellesanlegg. Gjennom arbeidet er det registrert rundt 21 000 parkeringsplasser. Området er viktig som næringsområde med rundt 35 000 arbeidsplasser og et område med mye handel. Det arbeides med en rekke planer som vil gjøre framkommeligheten for kollektivtrafikken bedre i området (bl.a. kollektivfelt på fv. 44, kollektivbru over E39, kollektivprioritering i Lagerveien). Målet er å få på plass et høyverdig kollektivtilbud. I tidsperioden fram til det kan avgift på parkeringsplasser i være godt egnet som virkemiddel, for å redusere trafikkbelastningen og styrke framkommeligheten for kollektivtrafikken. Dette vil kunne være et mer dynamisk virkemiddel enn eksempel en reguleringsplan.

Stavanger og Sandnes sentrum har tapt markedsandeler til kjøpesenter utenfor bykjernene. Samtidig er det disse to sentraene som har det beste kollektivtilbudet i regionen, og en høy kollektivandel med 25 % for trafikk til og fra Stavanger sentrum og tilsvarende for Sandnes sentrum 12 % (Regional reisevaneundersøkelse 2005). Både gjennom arbeidet med regionalplanen for Jæren og kommuneplanene arbeides det med å styrke Stavanger og Sandnes sentrum og kommunesentraene. En bieffekt av avgift på private parkeringsplasser kan være at konkurransevilkårene i byområdet blir utjevnet, og at det bidrar til å styrke handel og næring i de historiske bysentraene.

Konkret om lovforslaget og saksbehandlingen

Lovforslaget er noe utydelig på hvordan prosessen og offentligheten rundt saksbehandlingen skal foregå. En ryddig tilnærming burde vært at det var krav til at dette var koblet opp mot kommuneplanen. Da ville temaet kommet opp ved behandling av planprogrammet og senere planforslaget. En ville da sikret en god og grundig prosess rundt forslaget, og samarbeid på tvers av kommunegrensene ville vært enklere.

For å regulere et område som omfattes av flere kommuner, legges det til grunn at to eller flere kommuner skal kunne vedta felles parkeringsforskrift. Departementet kan videre med forskrift gi bestemmelser for kommunens saksbehandling etter loven, herunder utvide kommunens utrednings- og informasjonsplikt etter forvaltningsloven. Rådmannen skulle gjerne sett at disse bestemmelsene var utarbeidet og var en del av høringsgrunnlaget. Det kan oppstå uenighet mellom kommuner om hvilken regulering som skal gjelde for et felles område som strekker seg utover kommunegrensene. Det burde vært utdypet hvordan uenighet i slike tilfeller skal løses.

Dersom kommunene skal iverksette dette så vil det kreve en omfattende utredning og god prosess i forhold til berørte. Dette vil kreve kompetanse og saksbehandlerkapasitet i kommunene.

Kommunene skal tilføre tilsyn slik at ingen tilbyr parkering i strid med kommunalt parkeringsvedtak etter loven og at ingen refunderer betalt parkeringsavgift i strid med loven. For at ikke kommunene skal få store utgifter til tilsyn bør kommunene ha mulighet for å

dekke kostnadene til dette gjennom en andel av parkeringsinntektene som ordningen genererer. Dette burde vært utdypet i lovforslaget.

KONKLUSJON

Rådmannen støtter lovforslaget. Dette er et nytt virkemiddel i areal- og transportpolitikken som gir kommunene en langt større mulighet for å utøve en helhetlig og samordnet areal- og transportpolitikk. Så vil det være opp til den enkelte kommune om en ønsker å ta dette i bruk og på hvilken måte.

Forslag til

VEDTAK:

1. Sandnes kommune støtter forslag til lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering.
2. Kommunene må få mulighet til dekke inn kostnadene til tilsyn gjennom en andel av parkeringsinntektene.
3. Sandnes kommune anbefaler at regler for saksbehandling blir utarbeidet i samråd med kommunene før de vedtas.

RÅDMANNEN I SANDNES, 31.08.2012

Tore Sirnes
rådmann


Kristin Barvik
kommunaldirektør

Vedlegg:

1. Høringsbrev
2. Forslag til Lov om kommunalt pålegg om betalingsparkering (Parkeringsloven)

Kopi til:

Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 Oslo
Rogaland fylkeskommune v/Samferdsel, Pb. 130, 4001 Stavanger