



Utgreiing/prinsippframlegg:

## Avgiftsparkering i Volda sentrum.

Utarbeidd av:  
kommunegartnar Torgeir Stensø



## Innleiing/bakgrunnsopplysningar

Kommunestyret har i sak 95/0136 og i sak 143/98 gjort vedtak om å utgreie avgiftsparkering i Volda sentrum.

### k-sak 95/0136. Pkt 13:

*"Kommunestyret bed om å få framlagt ei innstilling der innføring av korttidsparkering og betalingsgebyr vert vurdert".*

### k-sak 143/98.Pkt. 26:

*"Kommunestyret bed om at administrasjonen før handsaming av neste økonomiplan tek kontakt med Ørsta kommune med tanke på utgreiing/samordning av følgjande tiltak:*

*a) Innføring og organisering av parkeringsgebyr i dei to sentra."*

Vedtaka syner at saka har vore oppe til handsaming fleire gonger, men at arbeidet med utgreiing grunna kapasitetsomsyn ikkje har vore utført.

Saka er seinast aktualisert i samband med utarbeiding av budsjettet for 2005 og for komande økonomiplanperiode.

I vedtaksformuleringa frå kommunestyret ligg signal om at ei eventuell innføring av ordning med avgiftsparkering i Volda skal munne ut i eit initiativ til samarbeid med Ørsta kommune om etablering av ei felles eller liknande ordning.

Kommunestyret i Ørsta har gjort vedtak om å greie ut sak om avgiftsparkering i sentrum, men arbeidet med dette er ikkje oppstarta.

### Metodebeskrivelse/prosess.

Utgreiinga har basis i ei registrering og vurdering av no-situasjonen når det gjeld parkeringsplassar i Volda sentrum og det er i den samanheng utarbeidd ei oversikt over areal som i dag vert disponert til dette føremålet. Området som registreringa har konsentrert seg om har i grove trekk same avgrensing som reguleringsplan for sentrum. (Ridderstrøm 1987).

For å innhente erfaringsmateriale for liknande ordningar i andre kommunar er det gjennomført synfaring/møter med m.a. representantar for Sogndal og Vågsøy (Måløy) kommunar og det er oppretta kontakt med NORPARK som er ei bransjeforening for kommunar som driv parkeringshandheving.

Ein ser føre seg ein prosess der utgreiinga i første fase vert lagt fram til ei mellombels politisk vurdering og med eventuelle korrigeringar vert sendt ut på ein høyringsrunde (offentleg ettersyn) der berørte partar får høve til å kome med innspel og merknader. Aktuelle høyringsorgan er Politiet, Statens vegvesen, Volda sentrum grendautval, Volda handelsforening, Kontoret for næringsliv. m.fl. På bakgrunn av merknader og innspel som måtte kome vil det kunne utarbeidast eit endeleg framlegg til vedtak.

### Målformulering for utgreiinga.

Utgreiinga skal drøfte kor vidt det er hensiktsmessig å gjennomføre ordning med avgiftsparkering til beste for kommunen sine innbyggjarar, forretningsdrivarar, besøkande, transportørar og andre som ferdast i området.

Dokumentet skal munne ut i eit prinsippframlegg til korleis ordning med avgiftsparkering i Volda sentrum kan organiserast.

Med bakgrunn i vegtrafikklova vil hovudmomenta i arbeidet med endra parkeringsordning elles vere å:

- ✓ Organisere parkeringsmønsteret i sentrum på ein betre måte.
- ✓ Lette presset på parkeringsareala.
- ✓ Betre trafikktryggleik.
- ✓ Hjelp næringsdrivande med å få god sirkulasjon på P-plassane. (auka parkeringsfrekvens).
- ✓ Stimulere til auka bruk av sykkel og kollektivtransport.
- ✓ Lette parkeringssituasjonen for rørslehemma.
- ✓ Gjere gatene mest mogleg framkommelege for varelevering, snørydding og renovasjon.
- ✓ Skaffe intektsgrunnlag for bygging/utvikling av nye P-plassar og til utvikling av gatemiljø.



## Vurdering av parkeringssituasjonen i sentrum 2005.

Parkeringssituasjonen i sentrum av Volda anno 2005 kan karakteriserast som lite strukturert. Tilhøva er i dag prega av at det ikkje er utarbeidd og gjennomført ein heilskapeleg parkeringsplan med tilhøyrande skilting/vegmerking.

I samband med bygging av nye fortau samt andre miljøtiltak i Hamnegata vart det på 90-talet oppsett skilt der bruken av parkeringsplassane fekk tidsavgrensing på 1 time – såkalla korttidsparkering. Under arbeid med miljøtiltaka/gateroveringa såg ein føre seg at dei same parkeringsvilkåra skulle gjelde for ein større del av Volda sentrum etter kvart som nye prosjekt vart gjennomført. Dei siste åra er det ikkje realisert nye miljøprosjekt i området og utviklinga når det gjeld skilting og merking av parkeringsplassar har derfor stagnert. Dette har ført til den uheldige situasjonen at ein i deler av sentrum har innført tidsavgrensa parkering og i andre deler ikkje.

Det er elles eit betydeleg problem at dei skiltvedtaka som er iverksett i området ikkje vert handheva i tilstrekkeleg grad, noko som gjer at det i praksis er fritt fram både for plassering av bilar og for tidsrommet dei vert ståande.

Konsekvensane av denne situasjonen er at respekten for vegmerking og trafikkskilt vert redusert, bilar opptek sentrale parkeringsplassar i mange timar – opptil heile dagar, redusert trafikktryggleik, vanskar med varelevering, snørydding, renovasjon m.m.

Inntrykket av parkeringsmønsteret i sentrum er elles prega av at svært mange av dei som har arbeidsplassen sin i området også har bilen sin parkert der. Dette utgjer paradoksalt nok ein meir eller mindre permanent disponering av parkeringsplassar som istaden kunne vere nyttbare for potensielle kundar. Handelsnæringa gjev sjølv uttrykk for at dette er ein uheldig situasjon og dei fleste av desse ønskjer - slik ein har fått inntrykk av - eit tilbod om parkering for dei tilsette på areal som ligg i periferien av sentrumskjerna.

Det er òg grunn til å rette fokus på køyremønsteret billistane har når dei ferdast i dette området. Inntrykket er at mange billistar sirkulerer i sentrumsgatene på leit etter parkeringsplass og ser gjerne etter ein plass så nær butikkdøra der dei skal handle som mogleg – gjer unna handelen – flyttar bilen til neste butikkdør – handlar der osb. Mange av trafikkantane som kjem med bil til Volda sentrum er slik sett ikkje vandt med gangavstand mellom parkeringsplass og staden dei skal til.

I samband med teljing/registrering av tal parkeringsplassar i sentrum er det registrert i underkant av 1000 parkeringsplassar. I teljinga har ein teke med alle kategoriar; private, offentlege, regulerte, ikkje regulerte. Det er i tillegg ei rekkje areal som ikkje er merka og skilta som parkering som vert nytta til føremålet. Eit døme på det er området mellom Lothebygget og Snippa.

Behovet for å auke parkeringsdekninga i Volda sentrum er eit stadig tilbakevendande tema, poengtert både frå politisk hald, publikum og dei næringsdrivande. Gjennom planprosessane som vedkjem arealutnyttinga i Volda sentrum er det derfor uttrykt ei brei semje om at denne sida av infrastrukturen bør vektleggast.

Tettstaden Volda har eit intimt og etter måten tett utnytta sentrumsmiljø. For ein del aktivitetar/funksjonar/bedrifter kan disponibelt areal utgjere marginale premisser for eksistensen. Samstundes utgjer knappheit på areal eit av fleire karaktertrekk som gjev denne staden ein eigen og spesiell identitet.

Dei naturgjevne premissane med fjorden, fjell, elv og vatn dannar ilag med dei menneskeskapte strukturane ei tett ramme rundt kommunesenteret og det er ei stor utfordring i denne situasjonen å utvikle tettstaden slik at dei ulike arealbehova vert stetta på ein ballansert måte.



### Innføring av avgiftsparkering.

Lovheimel for innføring av avgiftsparkering finn ein i vegtrafikklova og er nærare utgreid i *forskrift om avgiftsparkering*. (vist til høgre).

Kommunen kan ifølgje forskrifta gjere vedtak om å innføre betalingsordning for parkeringsplassar på bestemte stader i kommunen.

For å kunne gjennomføre ei slik ordning skal politiet høyrast og ha akseptert tiltaka som vert iverksett.

Kommunen fastsett sjølv avgiftssatsane og er ansvarleg for å innføre eit system som fungerer.

Aktuelle oppgåver som forskrifta seier noko om i tilknytning til innføring og drift av parkeringsordning er:

- ✓ kunngjering/publikumskontakt
- ✓ innkjøp og vedlikehald av utstyr
- ✓ rettleiing
- ✓ tilsyn og klagehandsaming

Ansvar for å utføre desse oppgåvene kan ligge hjå kommunen sjølv eller dei kan overførast til eit parkeringsselskap. Selskapet må i så fall vere eigd av kommunen.

Forskrifta regulerer også korleis ordninga kan handhevast:

### Kommunal handheving av parkeringsforskrifta.

Dersom ein kommune vel å innføre avgiftsparkering må kommunen søkje vegdirektoratet om mynde til å kunne ilegge bøter.

Vegdirektoratet har på den måten høve til å gje kommunen politimynde innanfor det området i vegtrafikklova som gjeld parkering. Inntektene frå dette vil tilfalle kommunen.

Ein føresetnad for å få dette innvilga er at myndet skal handhevast i heile kommunen og ikkje berre i avgrensa område der avgiftsparkeringa gjeld.

For å kunne handheve parkeringsforskrifta vil det vere naudsynt å innføre ei ordning der det berre er tillate å parkere der det er skilta og plassane er oppmerka.

Døme på aktuell bøtlegging utanom sentrumsområdet er bilar som står parkert på snuplassar og vegkantar i bustadområde og er til hinder for renovasjon, snørydding, tilkomst for brannbil.o.l. Eit arbeid som i dag berre kan gjerast av politiet.

### Forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr.

I medhold av vegtrafikkloven.

#### 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 veien.

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

##### § 3. Administrasjon

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

Ansvar for overføringen til et eget parkeringsselskap, dersom dette eies helt av kommunen.

##### § 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.

##### § 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,-.

### § 18. Kommunal håndheving

Vegdirektoratet kan, etter søknad fra en kommune, tildele kommunen myndighet til å ilegge 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.

(Utdrag fra parkeringsforskrifta)



---

### Skulering/utdanning av tilsette.

Det er krav om at personell som vert sett til arbeidet med å forvalte ei parkeringsordning skal vere uniformert etter bestemte retningslinjer og dei skal ha gjennomgått opplæring/utdanning. Erfaringane frå andre som har parkeringsavgiftsordning er at personell som har ansvar for drift og administrasjon av ordninga må ha relevant skulering/utdanning. Dette er viktig for at handhevinga vert utøvd med eit smidig og rettferdig handlingsmønster i god dialog med publikum/trafikkantane.

### Aktuelle selskapsformer.

Kommunen kan velje mellom ulike former for selskapsorganisering i samband med innføring av avgiftsparkering:

#### Resultateining (etat)

Organisasjonsform som vert plassert innanfor den kommunale administrasjonen. Resultateininga vert leia av ein leiar som ikkje er underlagt noko styre, men rapporterer direkte til administrasjonssjefen, som igjen har ansvar for å legge fram regnskap og andre saker av prinsipiell karakter for politiske organ.

I prinsippet vert all mynde liggande hjå kommunestyret og kva mynde leiaren har baserer seg på graden av delegasjon. (Sogndal kommune har ei slik organisering)

#### Kommunalt føretak

Føretaket vil vere eit sjølvstendig rettssubjekt, men vil vere ein del av kommunen sin juridiske person. Til liks med resultateining er det ikkje noko skilje mellom kommunen sin økonomi og føretaket sin. Eit føretak kan etter delegasjon frå kommunestyret operere noko friare enn ei resultateining men kommunen står ansvarleg for føretaket sine forpliktelsar.

#### Aksjeselskap

Aksjeselskap er eit eige rettssubjekt skild frå kommunen. Det betyr at selskapet sin økonomi ikkje er ein del av kommunen sin økonomi og kommunen sitt ansvar er derfor normalt avgrensa til aksjekapitalen. Denne selskapsforma tillet fleire aktørar på eigarsida. Døme på dette kan vere at fleire kommunar går saman.

(Vågsøy kommune har si ordning organisert gjennom eit aksjeselskap: Vågsøy Parkering AS)

### Aktuelle oppgåver som eit selskap skal handtere.

- ✓ **Utarbeiding av plan for skilting, oppmerking og utstyr for betaling av P-avgift.**
- ✓ **Merking, skilting og oppsetting av billettautomatar.**
- ✓ **Innkrevjing av avgift for kortidsparkering.**
- ✓ **Utføring av gebyr for feilparkering (både manglande betaling og/ eller parkering i strid med trafikkreglane)**
- ✓ **Handsaming av klagesaker.**
- ✓ **Drift og vedlikehald av eksisterande plassar.**
- ✓ **Innkrevjing av beløp for manglande parkeringsplassar etter frikjøpsordninga. Skiping av parkeringsfond.**
- ✓ **Planlegging, prosjektering og oppføring av nye parkeringsanlegg finansiert gjennom parkeringsfondet.**

### Finansiering av investeringar og drift.

Dersom ein vel å etablere eit AS eigd av kommunen vil det i utgangspunktet vere behov for løyving frå kommunen sitt budsjett med midlar til ein aksjekapital på kr 50.000,-. Selskapet vil i ein startfase måtte ta opp lån for å kunne gjennomføre dei oppgåvene nemnt ovanfor.





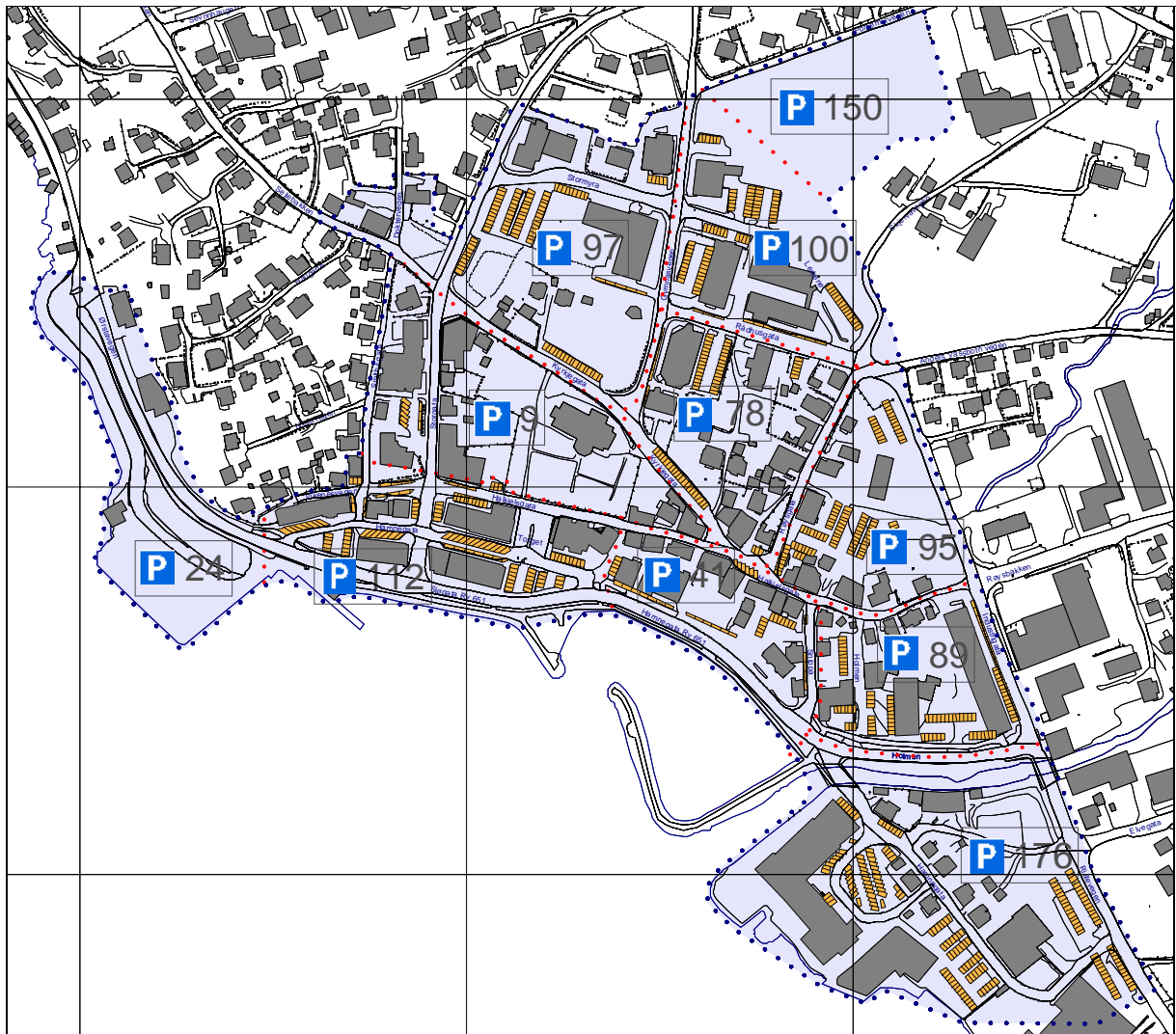
## Registrering av P- plassar i sentrumsområdet.

I samband med utgreininga er det gjennomført ei registrering av parkeringsareal i sentrumsområdet. Kartet nedanfor gjev eit oversyn over desse.

Ein del av plassane er enno ikkje realisert, men er kalkulert inn med bakgrunn i reguleringsplan/ bebyggelsesplan.

I framstillinga er det gjort skilnad med fargeskravur (sjå vedlegg) mellom private og offentlege parkeringsplassar.

Det kan nemnast her at erfaringar frå Måløy og Sogndal viser at det ved innføring av avgiftsparkering er gunstig for eigarane av private parkeringsplassar å inngå avtale med parkeringsselskap/kommunen om drifting av desse. (Eigarane får her utbetalt ein viss del av overskotet ved avgiftsordninga og parkeringsselskapet/kommunen tek ansvar for vedlikehald, snørydding, gatereinhold o.l.)



Aktuelt området for avgiftsparkering (soneparkering) er vist med stipla omraming og skravering. Innanfor dette arealet er det registrert i underkant av 1000 parkeringsplassar. Anslagsvis 60 % av desse vert definert som offentlege plassar medan dei resterande 40 % er private.

Området som skal dekkast av avgiftsparkering må vurderast inngående og kan gjerne ha ei anna avgrensing enn det som er skissert her.



---

Aktuelle problemstillinger knytt til innføring av avgiftsparkering i Volda sentrum.

- ✓ "Handelslekkasje".

Mange er uroa over at ei oppretting av avgiftsordning i Volda sentrum vil føre til eit konkurransefortrinn for dei handlande i Ørsta. Eit klart svar på dette vil ein ikkje kunne ha utan å ha prøvd ordninga i praksis, men truleg vil vinsten med å få ein høgare parkeringsfrekvens og fleire ledige plassar vege opp for dette.

I eit noko enkelt reknestykke kan ein òg tenkje seg t.d. at dersom ein må betale 10 kr for å stå i 1 time på p-plass i Volda heller gjer det enn å bruke 20 kr i drivstoff på å køyre til nabokommunen for å handle fordi der er gratis parkering.

I denne samanheng kan det nemnast at i Sogndal kommune har innføring av avgiftsordning ført til ein auke i parkeringsfrekvens på 30-50%. Kommunen har hatt slik ordning i drift sidan 1986.

Den ideelle ordninga i høve denne problemstillinga vil nok likevel vere at begge kommunane iverksett avgiftsparkering anten kvar for seg eller aller helst gjennom ei felles organisering.
- ✓ Parkeringsbehov for tilsette.

For å kunne frigjere parkeringsplass for kundane i sentrum vil det i samband med utarbeiding av parkeringsplan måtte leggast til rette for at dei tilsette i sentrum har alternativ parkering utanfor dei mest sentrale forretningsstroka. Dette vil vere ei utfordring som bør finne si løysing i ei ny parkeringsplan.
- ✓ Alternativ parkering utan avgift.

Dersom ein finn det mogleg vil areal i periferien av sentrum der ein kan parkere gratis vere eit positivt tilbod for trafikkantane. Det vil vere naturleg å vurdere dette i samband med utarbeiding av ny parkeringplan.
- ✓ Offentlege/private plassar.

Mange parkeringsplassar i sentrum er privateigde. Kommunen har sjølv sagt ikkje høve til å innføre parkeringsavgift på desse. Erfaringane både i Vågsøy og Sogndal tilseier at det er gunstig for dei private eigarane å inngå avtale med kommunen eller eit selskap om investering og drift av desse areala. Avtalen kan t.d. gå ut på at eigaren får utbetalt ein bestemt del av inntektene frå parkeringsordninga mot at kommunen syter for snørydding, gatefeing og anna vedlikehald. Erfaring har vist at når avgiftsordning vert innført vil det oppstå eit press på alle areal som ikkje er ein del av ordninga. Dette gjer at mange private eigarar ønskjer å inngå slik driftsavtale, noko som vil vere med på å utvikle eit meir heilskapeleg parkeringstilbod og bidra til at flest mogleg areal vert stilt til disposisjon for publikum/kundar.



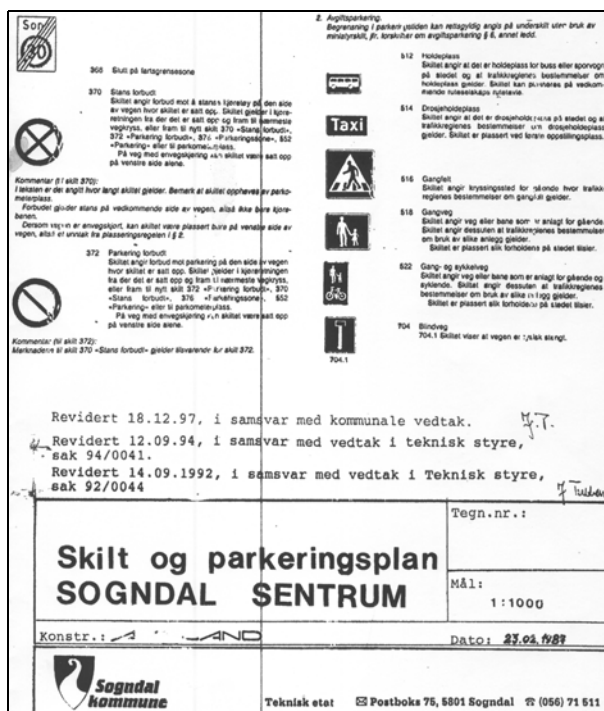
**Erfaringsdata:**

Mange kommunar har innført ordningar med avgiftsbetalt parkering. Forutan dei fleste store og små byane har mange "relativt små" kommunar innført slik ordning. Her kan nemnast: Alta, Brønnøy, Fauske, Flekkefjord, Flora, Holmestrand, Lenvik, Levanger, Namsos, Rana, Ringerike, Røros, Ski, Sogndal, Steinkjer, Stord, Vefsn, Voss, Vågsøy.

I samband med utgreiinga er det gjennomført vitjing av Sogndal og Vågsøy kommunar. I det følgjande er det sett opp nokre stikkord og nøkkeltal frå desse kommunane.

**Sogndal kommune**

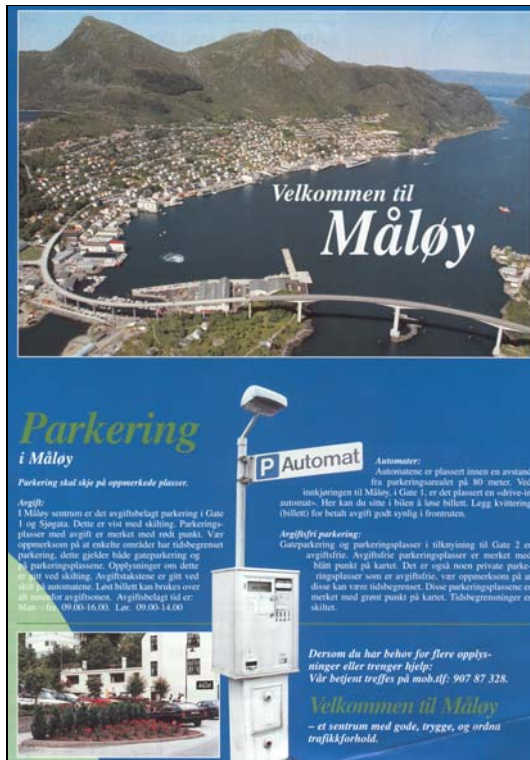
- ✓ 1984: Vedtak om innføring av avgiftsparkering.
- ✓ 1986: Ordninga innført.
- ✓ Antall p-plassar i sentrum: ca 970. Sogningen Storsenter eig 300 av desse.
- ✓ Samarbeid mellom kommunen og private om ordninga. Eigarane av dei private plassane får ein viss del av inntektene frå parkeringsordninga. Kommunen tek på seg vedlikehaldet (brøyting etc.)
- ✓ Inntekter: 4 mill
- ✓ Utgifter: 2,5 mill
- ✓ Avsett på fond: 1,5 mill
- ✓ Praktisk gjennomføring/drift av ordninga er lagt til kommunalteknisk avdeling. Turnusordning mellom dei tilsette der. Ein tilsett er leiari for ordninga.
- ✓ Det er utarbeidd skilt- og parkeringsplan.
- ✓ Auka praktisk parkeringsfrekvens etter innføring av avgiftsparkering: 30-50%.
- ✓ Det er fleire soner med ulike satsar.
- ✓ Ordninga gjeld i tidsrommet 08:00 – 17:00 (man-fre), 09:00 – 15:00 (laurdag)
- ✓ Ordninga omfattar òg handheving av parkeringsgebyr i heile kommunen (kommunen har politimynde vedr. parkering).
- ✓ Avgiftssats 2005: kr 12,- pr time inkl. mva.
- ✓ Dei som jobbar i sentrum og har med bil dit må betale. Desse har tilbod om parkeringsplass utanfor parkeringssona. Årskort kan kjøpast.
- ✓ Overskotet av parkeringsordninga vert nytta til å vidareutvikle infrastruktur i sentrum (t.d. bygging av nye parkeringsplassar, miljøtitak.
- ✓ Medlem av NORPARK. NORPARK vart etablert 1987 etter initiativ frå Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet og er ei bransjeforening for kommunar som driv parkeringshandheving.





### Vågsøy kommune (Måløy)

- ✓ Utgangspunktet for innføring av avgiftsparkering: problem med at dei som jobba i sentrum opptok dei beste og mest sentrale p-plassane. Dårleg struktur på parkeringstilhøva. Handelsforeninga tok initiativ til å få gjennomført tiltak.
- ✓ Det vart utarbeidd parkeringsplan for Måløy sentrum.
- ✓ Aksjeselskapet Vågsøy Parkering AS oppretta i 1995. Selskapet er eigd av kommunen.
- ✓ Budsjett 2004: 1,5 mill, nettoresultat: kr 600.000,-.
- ✓ Kommunen – ved Vågsøy Parkering AS, har fått mynde til å handheve skiltforskrifter og del av vegtrafikklova som gjeld parkering.
- ✓ Gratisparkering på p-plassar utanfor sentrumsgata.
- ✓ Parkeringsautomatar er montert med avstand om lag 80 m.
- ✓ Avgiftssats 2005: kr 4,- pr time inkl. mva.(billegast i landet).
- ✓ Tilsette i selskapet:1 trafikkbetjent + dagleg leiar (deltid).
- ✓ Vågsøy Parkering AS har delegert mynde frå kommunen til å administrere parkeringsordninga. Klagehandsaminga vert gjort av dagleg leiar.
- ✓ Vågsøy Parkering AS har bygd 200 nye parkeringsplassar sidan selskapet vart stifta.
- ✓ Overskotet av parkeringsordninga vert nytta til å vidareutvikle infrastruktur i sentrum (t.d. bygging av nye parkeringsplassar, miljøtitak, gateløys.
- ✓ Selskapet har kjøpt feiemaskin til å utføre reinhald av gater og fortau. Vedlikehaldet av grøntanlegga tilknytta p-areala vert betalt og organisert av selskapet.
- ✓ Selskapet har lagt vekt på utdanning/skulering av parkeringsbetjent og leiing. Dette er viktig for å redusere mengda av klager og for å få etablert eit godt tilhøve til publikum.
- ✓ Selskapet har ein aktiv strategi når det gjeld informasjon til publikum. (Det er utarbeidd informativt brosjyremateriell).
- ✓ Medlem av NORPARK. NORPARK vart etablert 1987 etter initiativ frå Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet og er ei bransjeforening for kommunar som driv parkeringshandheving.



Informasjon utarbeidd av Vågsøy Parkering AS. Inne i foldaren er det kart over sentrum med orientering om p-plassar samt generell turistinfo om kommunen.





---

Konklusjon/tilråding.

På bakgrunn av utgreiingsarbeidet og sett i lys av dei positive erfaringane som er gjort av andre kommunar når det gjeld innføring av avgiftsparkering er det grunn til å tru at ei slik ordning også vil kunne fungere for Volda kommune sin del.

Ut ifrå dei gode erfaringane dei har m.a. i Vågsøy kommune vil ein tilrå ei løysing med oppretting av eit kommunalt eigd aksjeselskap til å iverksette og administrere ei slik ordning.

På dette stadium av sakshandsaminga vil det likevel vere naturleg å gjennomføre ei offentleg høyring for kunne fange opp innspel og behov som eventuelt ikkje er avdekka i utgreiinga før det vert gjeve ei endeleg innstilling.

Volda den 21 januar 2005

Torgeir Stensø  
kommunegartner