Parkering Mosjøen sentrum

- **Oversikt parkering**
- **Fortetting Mosjøen sentrum**
- **Parkeringsbestemmelser**
- **Frikjøpsordning**
- **Nok p-plasser?**
- **Parkeringsforskrift**
- **Ladeplasser El-bil**
- **Parkering forflytningshemmede**
- **Avgiftsparkering**

Dato: 20.03.2019

Innholdsfortegnelse

Parkering Mosjøen sentrum: 2
Oversikt P-plasser i sentrum: 3
Regulerte parkeringsplasser: 4
Hva har vi i dag - dagens situasjon: 5
Kommentar: 5
Endringer parkering som følge av utbygging: 6
Kommentar Parkeringsløsninger: 6
Kommunens krav til parkeringsdekning: 7
Kommentar: 7
Kommentar - Frikjøpsordningen: 8
Har vi tilstrekkelig parkeringsdekning i Mosjøen sentrum? 9
Parkering Mosjøen sentrum – parkeringsordning/parkeringsforskriften 10
Dagens situasjon: Soneparkering Mosjøen sentrum 10
Tiltak for økt rotasjon: 10
Dagens situasjon: Parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse (HC-plasser) 10
Forslag til løsning 11
Parkering tilrettelagt for ladbar motorvogn 12
Forslag til løsning: 12
Potensiale for økt antall parkeringsplasser i byen: 13
Kommentarer: 14
Kostnader knyttet til parkering: 15
Vurdering Avgiftsparkering: 16
Aktuelle tiltak 17

Parkering Mosjøen sentrum:

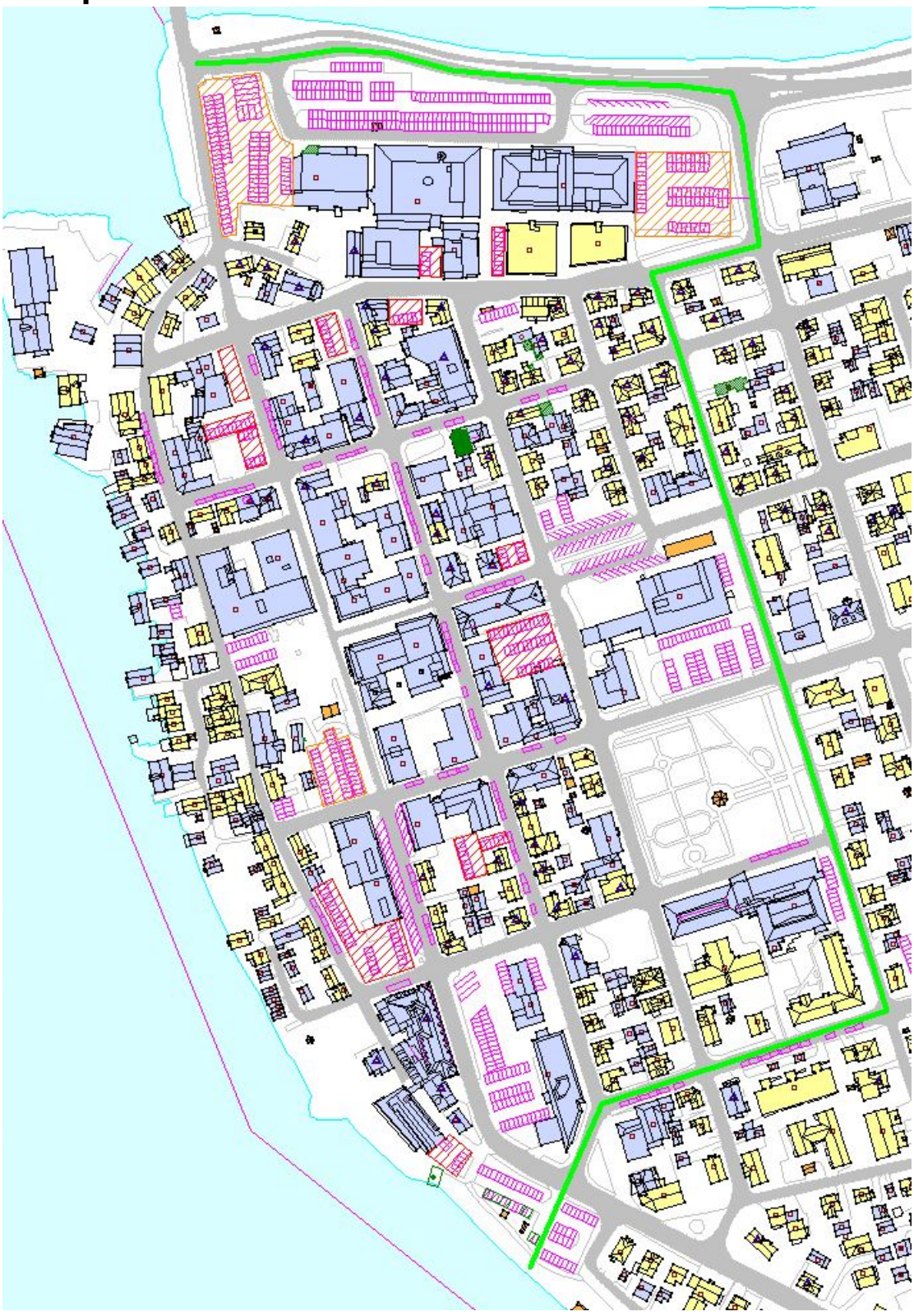
Kommunestyret vedtok mindre endringer i kommunedelplan for Mosjøen i sak 27/18 den 11.04.2018. Kommunestyret gjorde også følgende vedtak:

Ber om å få en ny sak hvor man vurderer den helhetlige parkeringssituasjonen i sentrum, også eventuell avgiftsparkering.

I samarbeid mellom brann- og redning, teknisk drift og plan og utvikling er dette grunnlagsdokumentet utarbeidet. Følgende spørsmål har vært sentrale for å gi en best mulig utredning:

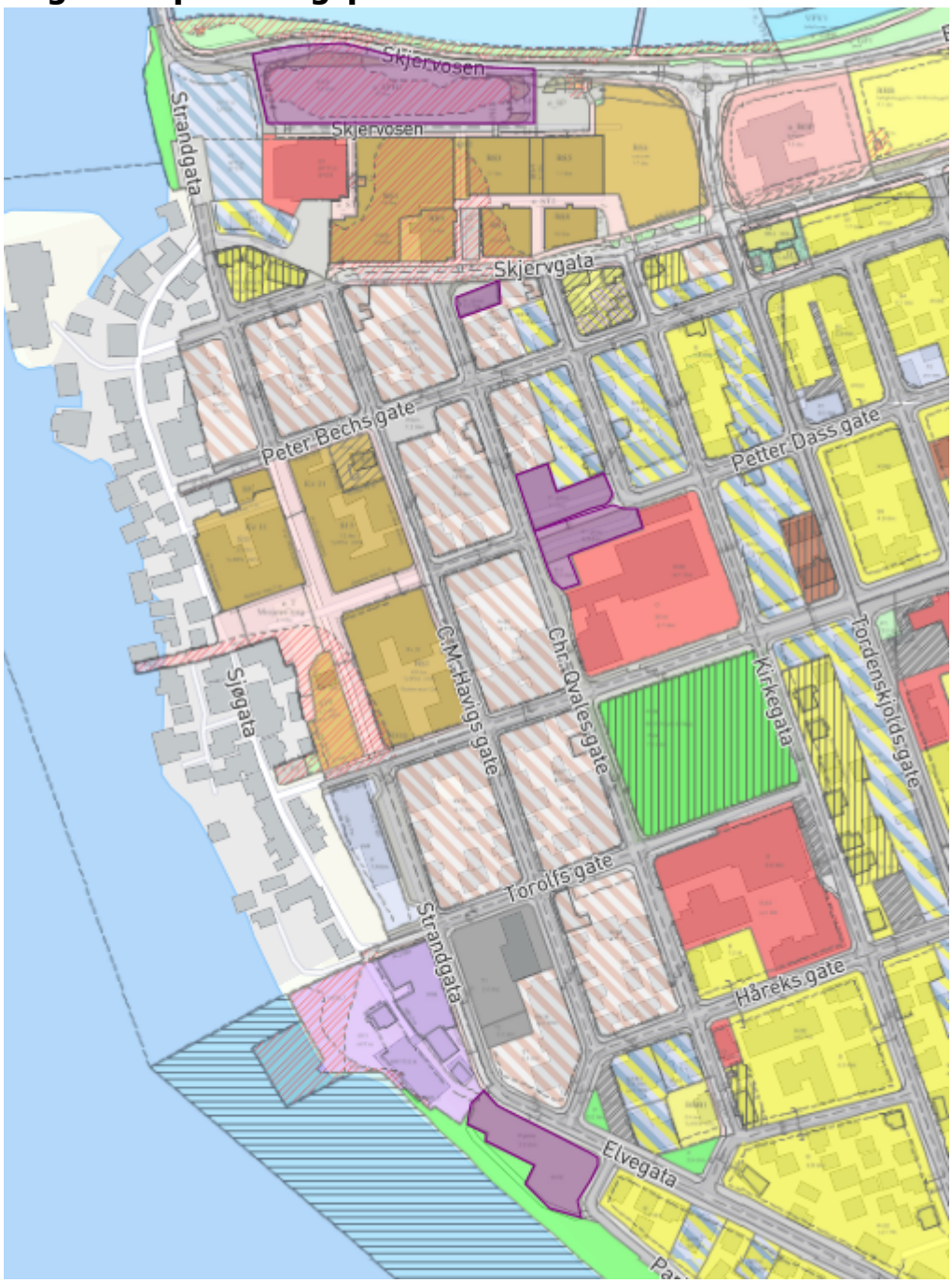
- Hva har vi i dag – dagens situasjon?
- Har vi nok p-plasser i sentrum? Hvor trenger vi eventuelt nye plasser.
- Hva sier kommunens krav til parkeringsdekning – behov for revurdering?
- Hvordan fungerer dagens parkeringsordning i sentrum?
- Hvilke forskriftskrav gjelder for parkering? (forskrift om vilkårsparkering, plasser for bevegelseshemmede, p-plasser med ladepunkter).
- Hvor og hvordan kan det etableres parkeringsplasser i byen?
- Kostnader til utbygging p-plasser, p-kjeller og p-hus og hvordan kan disse finansieres?
- Finnes det gode alternativer til økt parkeringsdekning, aktiv transport, sykkelbruk, kollektiv transport?

Oversikt P-plasser i sentrum:



Kartskisse viser oversikt over p-plasser innenfor det som er definert som sentrum i kommunedelplan for Mosjøen. Grønn strek markerer sentrumsgrensen.

Regulerte parkeringsplasser:



Utsnittet viser regulerte områder i byen, der regulerte offentlige p-plasser er markert i kartet. P-plass Sjøsiden, P-plass kryss Skjervgt/ChrQvalesgt, P-plass ved vidr skole og P-plass Elvebakken er de eneste p-plassene som er regulert til formålet. Det er også gjort prinsippvedtak om regulering av den nedlagte bussterminalen over for Fru Haugans hotell. Øvrige offentlige p-plasser er gateparkering. Private plasser som er tilgjengelig for allmenheten er p-plasser som er opprettet i forbindelse med bygging og etablering av bygningsmasse og tilhørende parkeringskrav fra Vefsn kommune.

Hva har vi i dag - dagens situasjon:

Kartutsnittet med inntegnede –plasser viser dagens parkeringssituasjon i Mosjøen sentrum. Det er talt opp og kartfestet 978 tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum (forbehold om feil). Sentrum er her definert på samme måte som sentrum i kommunedelplan Mosjøen som vist på kartskisse. Private p-plasser tilknyttet boliger og andre som ikke er tilgjengelig for allmenheten er ikke medregnet i denne sammenhengen, kun p-plasser som er tilgjengelig for besøkende. Som kartskissen viser er gateparkering i Håreksgate og p-plass på Elvebakken medregnet i oversikten da de ligger i grensen til sentrumsområdet. P-kjeller Sjøsiden, Bakkengården og Fru Haugans er ikke talt med i denne oversikten.

Parkering inne i området til kvartal 20 er ikke tatt med i oversikten, på grunn av vurdering av pågående byggeprosjekt.

P-plassene fordeler seg som følger:

Offentlige p-plasser: 612
Private p-plasser: 159
Midlertidige p-plasser: 207

21 % av tilgjengelige p-plasser er usikre plasser i og med at parkeringsflatene er regulert til utbyggingsformål.

De midlertidige p-plassene som kan bortfalle ved utbygging/realisering av reguleringsplan er i hovedsak som følger:

- Næringsforeningas tomt ved Mosjøen kulturhus
- Tomt mellom Sjøsiden og Justisbygget
- P-plasser foran Torgpaleet (dispensasjon er utgått, regulert torg) og p-plasser for kvartal 10 (regulert utbygging)

Kommentar:

De aller fleste tilgjengelige p-plassene er innenfor parkeringssonen med 2 eller 4 t parkering eller på andre plasser med tidsbegrensning. De midlertidige plassene har ingen begrensninger og dekker et heldagsbehov for mange som kjører bil til og jobber i sentrum. Bortfall av disse plassene vil sannsynligvis medføre et problem for heldags parkering. Bortfall av midlertidige plasser gjør at kun p-plass Elvebakken og p-plass for Mosjøen videregående skole vil være igjen uten tidsbegrensninger. (I tillegg kommer p-kjellere Bakkengården, Fru Haugans og Sjøsiden som er utenfor kommunens kontroll). Ansatteparkering i bykjernen kan by på store utfordringer framover.

Endringer parkering som følge av utbygging:

Pågående og planlagte byggeprosjekter innenfor sentrumssonen og i tilknytning til denne, vil påvirke parkeringssituasjonen i byen. Under listes de viktigste og største prosjektene som er under planlegging og oppføring.

- Helgeland Handelspark etablerer ca 13000 m2 forretningsareal på «veveritomta» like utenfor sentrum. Her etableres det 240 nye private p-plasser. Dette vil øke antall p-plasser nord i byen i Nervollanområdet.
- Dersom Helgeland Skylift blir etablert vil det måtte bli etablert enda flere private p-plasser i nord like utenfor sentrum.
- Eierne av Sjøsiden senter hadde opprinnelig ferdige planer for bygging av p-hus, men har kullkastet dette av økonomiske årsaker. Det jobbes med en mindre omfangsrik utbygging, som uansett vil bygge ned område som i dag brukes til midlertidig parkering. Omfang av utbygging og hvordan Sjøsiden skal møte parkeringskravene er ikke kjent, men det er regulert p-kjeller i de opprinbnelige planene.
- Mosjøen Næringsforening har signalisert at de vil legge ut tomta si ved kulturhuset for salg. Utbygging av denne tomta vil gi et «tap» av 83 midlertidige p-plasser. Utbygging vil måtte svare for p-plasser ihht krav i kommunedelplan Mosjøen.
- Ny videregående skole på Kippermoen vil fjerne dagparkering av elever og lærere i sentrum. Ny aktivitet som ikke er avklart vil muligens ikke være like parkeringsintensiv. Dette avhenger av hva tomt/bygningsmasse skal benyttes til.
- Bygging i kvartal 10 vil påvirke antall p-plasser nær torget og fjerne alle midlertidige p-plasser på gatenivå. Reguleringsplan stiller krav til p-kjeller.
- Opprusting av torget vil påvirke de 18 plassene som er foran Torgpaleet. Disse er gitt på midlertidig dispensasjon som er gått ut.
- Utbygging av kvartal 20 vil sannsynligvis medføre økt parkeringsbehov i området. Vil også bli påvirket av kvartal 10. Utbygger av kvartal 20 har ytret ønske om å benytte frikjøpsordning.

Kommentar Parkeringsløsninger:

Utvikling av nærings- og boligbygg i bykvartalene betinger parkeringsløsninger i kjeller eller p-hus. Dette er svært dyre løsninger. Det er antydet enhetskostnader på ca 350.000,- pr plass i P-kjeller, mens plass i p-hus er antydet å være noe mindre kostbart. Utnyttelsesgrad som i kvartal 10 og 20 tilsier at det er minimalt med areal igjen til bakkeparkering. Økt parkeringsbehov kan ikke løses med ordinære p-plasser og må da løses med p-kjeller, p-hus eller mer gateparkering.

Kommunens krav til parkeringsdekning:

Ble sist revidert ved vedtak av kommunedelplan for Mosjøen. Dette etter at staten har krevd at gamle vedtekter etter tidligere PBL § 69 skulle opphøre og innarbeides i kommunens planverk. Kommunen har også krav til sykkelparkering i kommunedelplanen.

9.2 Hvis man ved fortettingsprosjekter i etablert bymiljø ikke kan oppfylle krav til parkering på eget areal, skal det utarbeides en utbyggingsavtale som ivaretar tilgang til og påregnet økt belastning på offentlig parkering.

9.3 For avkjørsel og parkering av biler, motorsykler og sykler for bebyggelsens behov gjelder følgende regler:

9.3.1 Boligbebyggelse skal ha plass til en garasje pr. leilighet. Inntil garasjen blir bygget, skal plassen være opparbeidet som oppstillingsplass.

9.3.2 Enebolig med eller uten sekundærleilighet og to-mannsbolig skal dessuten ha en oppstillingsplass pr. leilighet for besøkende. **For annen boligbebyggelse skal det være plass til en garasje pr. leilighet og 0,20 bilplasser pr. leilighet for besøkende.**

9.3.3 For rene **hybelbygg skal det anlegges 0,2 plass pr hybel.**

9.4 Bebyggelse til næringsformål skal ha oppstillingsplass på egen tomt eller på fellesareal for flere tomter etter følgende fordeling:

9.4.1 For forretnings- bevertning- og kontorarealer skal det for **de rene salgs- og kontorarealene, samt personalrom o.l. anlegges minst en plass pr. 50 m² bruksareal – BRA, men ikke mer enn maks en plass pr 40 m2.**

9.4.2 For det resterende bruksareal, som trapperom, lager i kjeller, dusj og garderober o.l., skal det anlegges minst en plass pr. 100 m² bruksareal – BRA, men ikke mer enn maks en plass pr 80 m2 bruksareal.

9.4.3 For industri- og lagerarealer skal det anlegges minst en oppstillingsplass pr. 100 m² bruksareal, men ikke mer enn maks en plass pr 80 m2 bruksareal. For slik bebyggelse kommer nødvendig arealfor av- og pålessing for vare- og lastebiler i tillegg.

9.4.4 Institusjoner, hoteller, forsamlingslokaler, idrettsanlegg m.v., samt andre bygningsanlegg hvor spesielle forhold gjør seg gjeldende, skal ha oppstillingsplass for biler og ut- og innkjøringsforhold som kommunen i hvert enkelt tilfelle krever.

Kommentar:

Vi ser allerede at parkeringskravene medfører utfordringer for utbyggere. Både Sjøsiden og Kvartal 20 har utfordringer med å løse parkeringsdekning i sine prosjekt.

Kvartal 20 har lagt opp til p-kjeller men er i grunnen avhengig av frikjøpsordningen for å dekke krav til parkeringsdekning. Sjøsiden ønsket i utgangspunktet å bygge p-hus på den kommunale p-plassen foran kjøpesenteret, men dette ble for dyrt når det ikke er inntjening på p-plassene. Det samme utsagnet er kommet fra kvartal 20.

Fortetting vil sannsynligvis også medføre utfordringer for å dekke p-behov for boligbebyggelse. Ofte løses dette med p-kjeller, som igjen gir dyre leiligheter.

Innenfor definert sentrum bor det i dag 453 personer, fordelt som følger: (matrikkeldata, viser ikke studenter og andre som ikke har folkeregistret adresse innenfor området)

Alder	**Antall**
0-6	15
6-12	8
13-15	1
16-18	8
19-34	105
35-66	158
+67	158

I sentrumskjernen er således 35 % av innbyggerne over 67 år. Sammenlignet med Olderskog andel over 67 år på 21 %, Kulstadlia 9 % og Dalenget/Halsmoen-området 22 %.

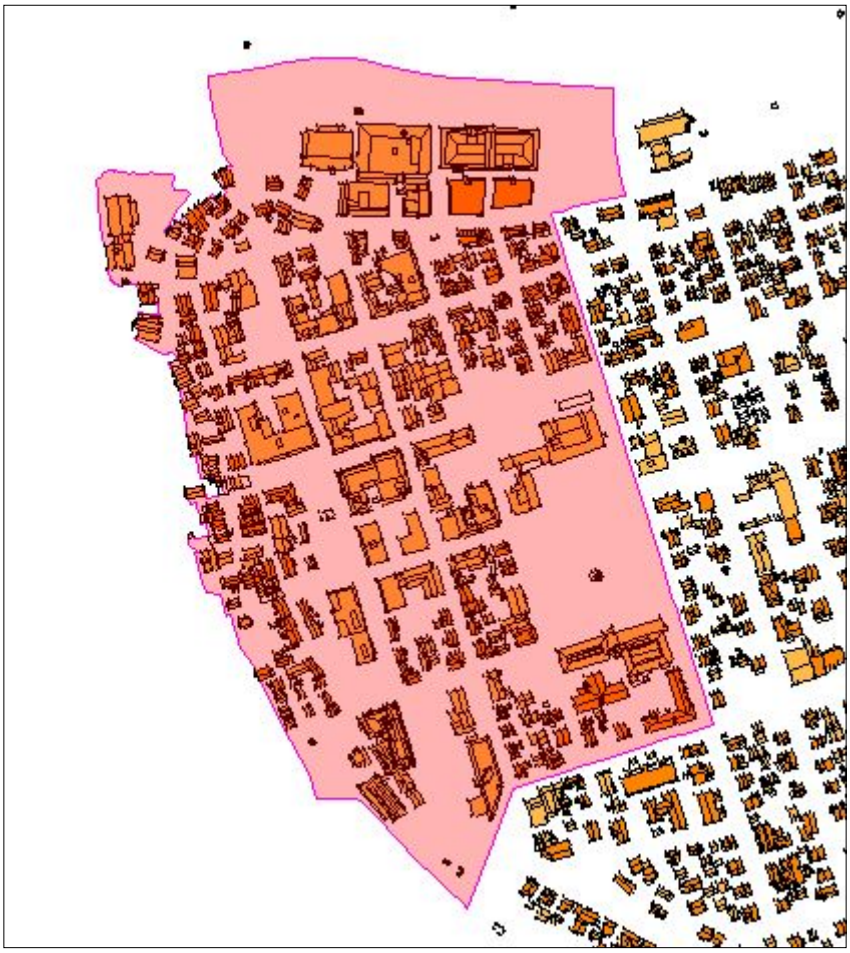
Vi ser at antall innbyggere i sentrumskjernen er lavt og at andelen over 67 år er nesten dobbelt så stor som andre deler av byen. Det kan antas at behovet for bil og biltettheten er lavere i sentrumskjernen. Dette kan være et argument for differensiering av p-krav slik at krav til boligparkering er mindre i sentrumskjernen. Lavere krav til p-dekning for næring og bolig i sentrum vil imidlertid gi økt forventning til offentlig tilgjengelige p-plasser. En eventuell bysykkelordning kan muligens også redusere bilbruk og dermed behov for p-plasser.

Kommentar - Frikjøpsordningen:

Vefsn kommune har etablert frikjøpsordning og satsene for frikjøp er justert slik at frikjøp nå koster 150.000,- pr plass. Frikjøpsordningen har eksistert i nær 30 år, men har blitt brukt bare et fåtall ganger. Pr i dag står det ca 1 mill kroner på fondet som skal benyttes til p-plasser. Uttak av fondet er tidligere blitt brukt ved opparbeidelse av p-plass Elvebakken (tidlig 90-tall), og ved etablering av off parkering mellom Mosjøen vidr skole og «Bredesen».

Basert på omfang av bruk, vil neppe bruk av «frikjøpsfondet» kunne bidra til å avhjelpe behovet for flere parkeringsplasser.

Har vi tilstrekkelig parkeringsdekning i Mosjøen sentrum?



Ved hjelp av matrikkeldata er det gjort en analyse av bebygd areal i Mosjøen sentrum. Dataene greier ikke å skille mellom forretningsareal og kontor/lager og blir derfor ikke eksakte tall. Innenfor det skraverte feltet er bruksareal «annet» i sentrum. 79.781 m2 av totalt areal 130.718 m2. Parkering for bolig er ikke med i denne oversikten.

Hvis vi tar utgangspunkt i at halvparten av dette er forretningsareal (1 p-plass pr 50 m2), og halvparten er kontorer, fellesareal etc (1 p-plass pr 100 m2), vil dette tilsi 797 p-plasser for forretningsareal, og 398 p-plasser for annet næringsareal, sum 1195 p-plasser. Tallet framkommer ved å ta utgangspunkt i kommunedelplanens krav til parkeringsdekning. I forhold til tilgjengelige p-plasser (978), kan det antydes en underdekning samtidig som analysen som er gjort er heftet med stor usikkerhet.

Parkering Mosjøen sentrum – parkeringsordning/parkeringsforskriften

Soner – tilgjengelighet – håndheving

Samferdselsdepartementet har utarbeidet «*Forskrift om vilkårsparkering for allmenheten og håndheving av private parkeringsreguleringer*» (parkeringsforskriften FOR-2016-03-18-260). Her vies oppmerksomhet til det forskriften sier om forflytningshemmede og lademuligheter for elbil (gjelder både for offentlige og private p-plasser).

Dagens situasjon: Soneparkering Mosjøen sentrum

Mosjøen sentrum er en parkeringssone og her er det to forskjellige tider å forholde seg til: 2 og 4 timers parkering. I tillegg har parkering Sjøsiden, Bakkengården, Rutebilstasjonen og Parken Bo tidsbegrensning via skiltvedtak (disse er ikke en del av parkeringssonen). Ved rutebilstasjonen er det vedtatt 6-timersparkering etter ønske fra Fru Haugans hotell.

Soneparkering slik Vefsn kommune praktiserer det, fungerer slik at det oppnås rotasjon. Like fullt er det velkjent at parkerende flytter bilen til et nytt sted når tiden er løpt ut for å unngå p-bot på grunn av mangel på plasser der man kan stå lengre. Det å ha ulik tidsbegrensning innenfor et lite område gjør at det området som har lengst tid blir det som får høyest belasting. Rotasjon blir mindre, noe som kan være uheldig. På større p-plasser er det ansett som svært uheldig med forskjellige tidssoner på samme området.

Tiltak for økt rotasjon:

Det finnes mange måter å sørge for økt rotasjon på parkering. Avgiftsparkering er et effektivt virkemiddel, men også redusert parkeringstid vil fremme rotasjon slik at det blir lettere å finne ledig parkering. «Kjøpesentermodellen» der man har gratis parkering i et gitt tidsrom, eks 1 eller 2 timer før det må betales er også en mulighet.

Dagens situasjon: Parkeringsplasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse (HC-plasser)

Det er i dag tilrettelagt for forflytningshemmede på følgende steder innenfor parkeringssonen:

- C.M. Havigsgate ᵛ/Apoteket – 2 plasser
- C.M. Havigsgate ᵛ/Chaplin – 2 plasser
- Strandgata ᵛ/Helgeland sparebank – 2 plasser
- Petter Dassgate ᵛ/Torgpaleet – 2 plasser (skal avvikles?)

I sentrum utenfor parkeringssonen (plasser med skiltvedtak)

- Sjøsiden senter – 6 plasser
- Bakken gården (Helsestasjonen/NAV) – 2 plasser
- Gamle rutebilstasjon – 4 plasser

Parkeringsforskriften sier følgende:

§ 61.Reservering av plasser for forflytningshemmede med parkeringstillatelse

På alle parkeringsområder omfattet av § 3 første ledd, skal det avsettes et tilstrekkelig antall plasser tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse. Med tilstrekkelig antall menes at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig reservert plass. Plassene skal utformes og plasseres i samsvar med bestemmelsen i dette kapittelet.

På parkeringsområder med 50 plasser eller mer, er virksomheten likevel ikke forpliktet til å reservere mer enn fire prosent av plassene til forflytningshemmede med parkeringstillatelse. På parkeringsområder med opptil 50 plasser, er virksomheten ikke forpliktet til å reservere mer enn to plasser.

Virksomheten kan ikke sette opp skilt etter § 16 før kravet i første ledd er oppfylt, jf. også § 62.

Forslag til løsning

Sett fra dagens antall plasser og lovverkets bestemmelser (minimum 4% av et parkeringsområde skal tilrettelegges forflytningshemmede) må Vefsn kommune etablere flere plasser i sentrum. Dagens fordeling er ujevn og det bør etableres flere plasser.

Det foreslås følgende:

HC-plasser som i dag

- C.M. Havigsgate v/Apoteket – 2 plasser
- C.M. Havigsgate v/Chaplin – 2 plasser
- Strandgata v/Helgeland sparebank – 2 plasser
- Sjøsiden senter – 6 plasser
- Gamle rutebilstasjon – 4 plasser
- Bakkengården – 2 plasser
- Petter Dass gt. v/Torgpaleet – 2 plasser (opprettholdes)

Nye HC-plasser

- Sjøsiden senter (parkeringskjeller) – 4 plasser (skiltvedtak/plan utarbeides i samarbeid med Sjøsiden senter)
- C.M. Havigsgate v/kaffistova - 2 plasser
- Strandgata v/Tannlege Kvitnes - 2 plasser
- Chr. Quales gt. v/NAVA sport - 2 plasser
- Chr. Quales gt. v/gamle vinmonopolet forbeholdt Taxi) - 1 plass (byttes ut med plass

Ved å gjennomføre disse tiltakene vil det være 31 plasser tilgjengelig i Mosjøen sentrum. (3% av det totale antall på 978, men dersom midlertidige plasser ikke medregnes er vi innenfor 4 %)

Parkering tilrettelagt for ladbar motorvogn

Vefsn kommune innehar pr i dag ingen egne plasser med ladestasjoner. Det finnes på p-plass ved Fru Haugans Hotell (Elvebakken) ladestasjon for Tesla (6 plasser) samt Fortum sin ladestasjon, riktig nok på kommunal grunn der offentllige p-plasser er omgjort til ladeplasser. Ut over dette er det kun lading på enkelte bensinstasjoner.

Parkeringsforskriften sier følgende:

§ 35.Lademulighet

"På parkeringsområdet skal det tilbys lademulighet for ladbar motorvogn på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, det vil si at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet. Virksomheten har likevel ikke plikt til å tilby lademulighet på mer enn seks prosent av det totale antallet plasser.

Statens vegvesen kan gjøre unntak fra kravet i første ledd dersom investerings- eller driftskostnadene blir urimelig høye."

Forslag til løsning:

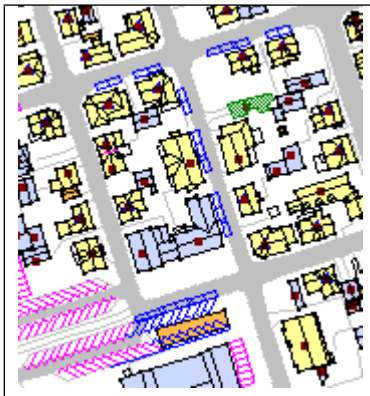
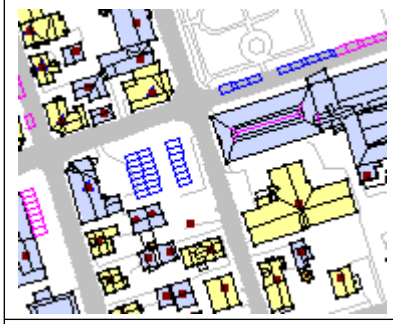
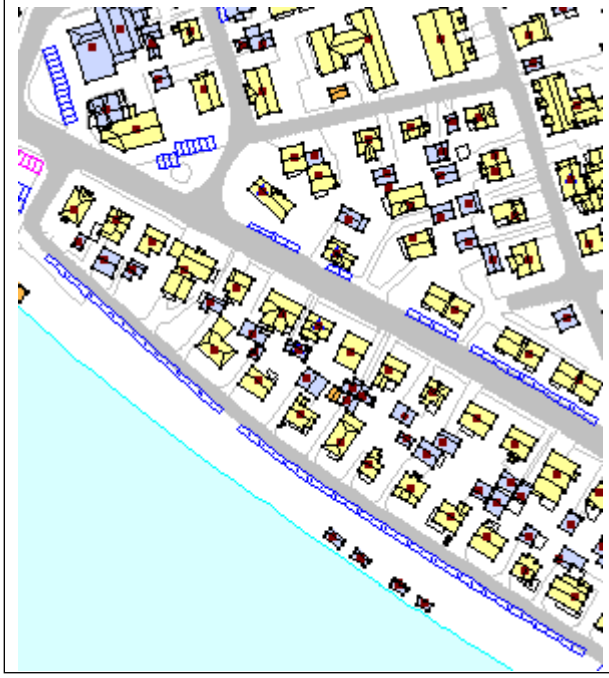
Vefsn kommune må fremover starte arbeidet med å opparbeide p-plasser som er tilrettelagt for ladbar motorvogn og samtidig stille strengere krav til ladepunkter ved etablering av parkeringsplasser i tilknytning til næringsetableringer (krav i delplan og reguleringsplaner). Det er i forskriften beskrevet at det til enhver tid skal være ledig plass med lademulighet men at det maksimalt kan kreves 6% av det totale antall plasser. Her kan det også søkes om unntak fra kravet dersom investerings- eller driftskostnadene blir urimelig høye.

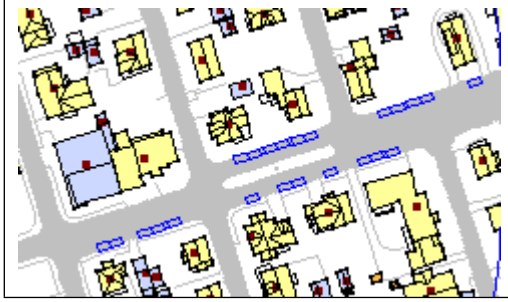
Vefsn kommune kan innregne etablerte plasser på Elvebakken som en del av disse plassene for ladbar motorvogn. Med det høye antall ladbare biler som selges i Norge, vil det måtte rettes fokus mot forskriftens krav. Det kan være mulig for kommunen å søke tilskudd til ladepunkter, men det vil sannsynligvis uansett påløpe kostnader som ikke dekkes av andre.

Potensiale for økt antall parkeringsplasser i byen:

Teknisk drift har med utgangspunkt i en radius på 500 m med utgangspunkt i Helgeland Sparebank sett på potensialet for å øke antall parkeringsplasser ved økt bruk av gateparkering. Det er kartlagt ca 160 potensielle p-plasser i det aktuelle området.

Under vises og kommenteres noen av disse som eksempler. Ved å endre bredde på de bredeste gateløpene kan antall p-plasser sannsynligvis økes enda mer.

	«Gymnasplassen»: Dagens sykkelskur benyttes ikke til sykler men til bilparkering. Fjerning av dette og forlengelse av eksisterende p-plass med skråparkering samt noe gateparkering vil gi 24 nye p-plasser. På den annen side er det tatt til orde for bedre sykkelparkeringer i byen. Dagens regulering er et kompromiss med NFK.
	Ungdomslokalet: Ubebygd plass ved ungdomslokalet var satt av som lekeområde/grøntanlegg. Nå som byparken er opparbeidet kan det evt vurderes å endre dette. Ungdomslokalet har lite parkering og kan tenkes å inngå en avtale med Vefsn kommune. Plassen samt økt gateparkering mot parken kan gi 28 nye plasser
	Elvegata og Parkvegen. Elvegata er bred og her er det plass til et 20-talls p-plasser ved å asfaltere ut til siden. Gateløpet her vil ha godt av en oppstramming. I parkvegen er det etablert midlertidige p-plasser i parkbeltet. Disse må selvsagt vurderes på nytt. Det er plass til svært mange biler her i nærheten av hotellet. I og med at dette er ei ren boliggate vil det kunne være uheldig å etablere permanent parkering her.

	Håreksgate: Bred gate (branngate). Utsnittet er i nærheten av Comfort og illustrerer potensialet for økt parkering langs de bredeste gatene. Skissen viser 23 nye p-plasser, alle innenfor 500 m radius fra banken.

Kommentarer:

Økt bruk av gateparkering i sentrumsgatene vil sannsynligvis være den rimeligste møten å etablere parkering på, selv om det vil påløpe kostnader til justering av kjørebane der dette er nødvndig, evt breddeutvidelse og asfaltering og merking/skilting av p-plasser.

Alternativt er erverv av egnet grunn for oppføring av parkeringshus. Alle eventuelle tiltak vil utfordre kommunens økonomi dersom de ikke kan finansieres på annen måte.

Dersom antall p-plasser på gategrunn skal økes, bør det utarbeides en ny og helhetlig gatebruksplan for Mosjøen og gjøres nærmere prioriteringer av aktuelle tiltak.

I større byer er gateparkering for beboere utstrakt brukt, såkalt boligsoneparkering. I parkeringsforskriften er dette beskrevet i § 29

Boligsoneparkering:

Kommunen kan i nærmere avgrensede områder på kommunale vilkårsparkeringsplasser, etter behovsprøving, reservere parkering for parkerende bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering.

Foreløpig er ikke Mosjøen så fortettet at det kan være et generelt behov for en slik ordning, men Sjøgataområdet er et område med utfordringer knyttet til boligparkering. Sjøgataområdet kan derfor være en aktuell «pilot» for å prøve ut en slik ordning i Mosjøen.

Kostnader knyttet til parkering:

Pris pr plass i parkeringshus i flere etasjer eller kjeller er ca 350 000 ut fra opplysninger fått fra potensielle utbyggere. Det har også fremkommet opplysninger om pris i parkeringshus ned mot 150 000 kr pr plass. Det antas at dette er i en enkelt etasje. I tillegg vil kostnader til innkjøp av tomt tilkomme. Dette er imidlertid usikre tall.

Det går ca 30-35 biler pr daa parkeringsareal på bakken. Vi kan regne med 30 biler pr daa for å ta høyde for arealer med uheldig arrondering.

Teknisk drift gav et tilbud på opprustning av parkeringsplassen fremfor Sjøsiden. Med den som utgangspunkt kan man se på noen kostnader:

Sjøsiden		Vedlikeholdskost
Sum tilbud	1500000	
Areal (pr daa)	5800	kr 258 620,69
Antall plasser (pr pl)	200	kr 7 500,00
Avskrivningstid (pr pl pr år)	15	kr 500,00

Teknisk drift opplyser at vedlikeholdskostnader pr plass (brøyting, lett vedlikehold) regnes gjennomsnittlig til ca 10 000 kr pr år. Videre bør plassen asfalteres minst hvert 15nde år. Etableringskostnad i sentrumsområdet vil også innebære en del grunnarbeid før asfaltering kan starte, og dette vil være et tilsvarende beløp som selve asfalteringen.

I den grad man skal kjøpe land til etablering av parkering har plan- og utvikling fått følgende opplysninger. Prisen på tomt varierer fra ned mot 1000 kr pr m^2 og opp mot 2000 kr pr m^2. Området ved Sjøsiden har størst verdi. Vi regner med at gjennomsnittet på 1500 kr kan være representativt. Dette tar imidlertid ikke hensyn til eventuelle andre kostnader knytting til rivning av bebyggelse el.l.

Nyetablering av parkeringsplass vil da kunne få ca. følgende kostnader:

Priseksempel 1 daa		
innkjøp:	1500	1500000
grunnarbeid		kr 260 000,00
Asfalt/skilt		kr 260 000,00
tot		kr 2 020 000,00
pr bil	30	**kr 67 333,33**

På 30 år vil en enkelt plass på bakken få følgende totalkostnad:

Etableringskostnad		kr 67 333,33
Nyasfalt pr 15 år		kr 7 500,00
Årlig vedlikehold	kr 10 000,00	kr 300 000,00
Tot 30 år.		**kr 374 833,33**

Vurdering Avgiftsparkering:

Vefsn kommune har tidligere i flere omganger hatt avgiftsparkering oppe til vurdering, da med mål om å øke kommunens inntekter. Det har ikke vært politisk ønske om å innføre parkeringsavgift. Det har også kommet negative signaler fra næringslivet som hevder gratis parkering er et fortrinn for handel.

Fra enkelte utbyggere av større prosjekter er dette synet nå ikke like tydelig. Etablering av kostbare p-kjellere under bakken eller p-hus er for dyrt å bygge uten at det genereres inntekter – altså en form for parkeringsavgift.

De forholdene som er beskrevet i denne utredningen:

- Bortfall av en rekke midlertidige p-plasser
- Utfordringer knyttet til parkering ut over tidsbegrensningene
- Etablering av flere plasser for forflytningshemmede
- Etablering av flere ladepunkter for et økende antall elbiler
- Kostnader knyttet til etablering og drift av parkeringsplasser

må finansieres på en eller annen måte – og utfordrer kommunens økonomi.

Det kan innføres en generell parkeringsavgift for sentrumsområdene uten tidsbegrensning, eller man kan innføre en «kjøpesentermodell» med fritak eks den første timen og så løpende parkeringsavgift.

Inntekter fra en eventuell parkeringsavgift kan da øremerkes byutvikling gjennom p-plasser og forskjønnelse av byrommet, så vel som bilreduserende tiltak med tilrettelegging for sykkel, sykkelparkering, bysykkelordning etc.

Parkeringsavgift vil sannsynligvis også ha bieffekter som at flere vil reise kollektivt, noe som sannsynligvis vil kunne gi et økt kollektivtilbud, redusert bilbruk og mindre parkeringsbehov.

Det er hevet over enhver tvil at avgiftsparkering øker rotasjon i parkeringsbildet.

Samtidig er det mulighet å parkere utenfor sonen og dermed unngå betalt parkering for dem som måtte ønske dette (normal gateparkering).

Aktuelle tiltak

1. Økt utbygging i sentrum vil legge beslag på utbyggingsområder som i dag benyttes til parkering. Det foreslås utarbeidet ny helhetlig gatebruksplan for Mosjøflata for å se på trafikkmønsteret i byen, og der økt bruk av gateparkering gis fokus.

2. For å møte utfordringene med fortetting i Mosjøen sentrum og behov ut over korttidsparkering, foreslås det at Vefsn kommune, gjerne i samarbeid med private aktører, ser etter mulige arealer som egner seg til etablering av parkeringshus.

3. Vefsn kommunes krav til parkeringsdekning medfører utfordringer for utbyggere, både arealmessig og økonomisk. Eventuell økt bruk av frikjøpsordningen vil gi kommunen en utfordring i å skaffe til veie p-plasser. Befolkningssammensetning og korte avstander i handelssentrum tilsier at Vefsn kommune bør vurdere å differensiere krav til parkeringsdekning satt i kommunedelplanen for Mosjøen, slik at p-kravene i sentrum reduseres.

4. I forbindelse med forslag om ny gatebruksplan må Vefsn kommune også sette fokus på ladeplasser for elbil og parkering for forflytningshemmede, jfr «parkeringsforskriften. I plansammenheng må forskriften også legges til grunn ved behandling av reguleringsplaner.

5. Sjøgata i Mosjøen med sine små tomter har utfordringer knyttet til parkering og trafikk. Det foreslås at Vefsn kommune i forbindelse med ny gatebruksplan og reguleringsplan for Sjøgata vurderer «boligsoneparkering» i området slik det praktiseres bl.a i Trondheim for å lette parkeringsutfordringene i området.

6. Parkeringsavgift har tidligere blitt vurdert og forkastet i Vefsn kommune, men da som ledd i økonomiske tiltak for å styrke kommunens økonomi og finansiere annen drift. Innføring av parkeringsavgift, med eller uten fritaksperioder (kjøpesentermodell), vil kunne være et virkemiddel for byutvikling gjennom nye p-plasser, forskjønnelse av byrommet, så vel som bilreduserende tiltak med tilrettelegging for sykkelparkering, bysykkelordning etc. Sammen med eventuell økt bruk av frikjøpsordning vil inntekter fra parkeringsavgift kunne bidra til finansiering av eksempelvis nytt parkeringshus.