



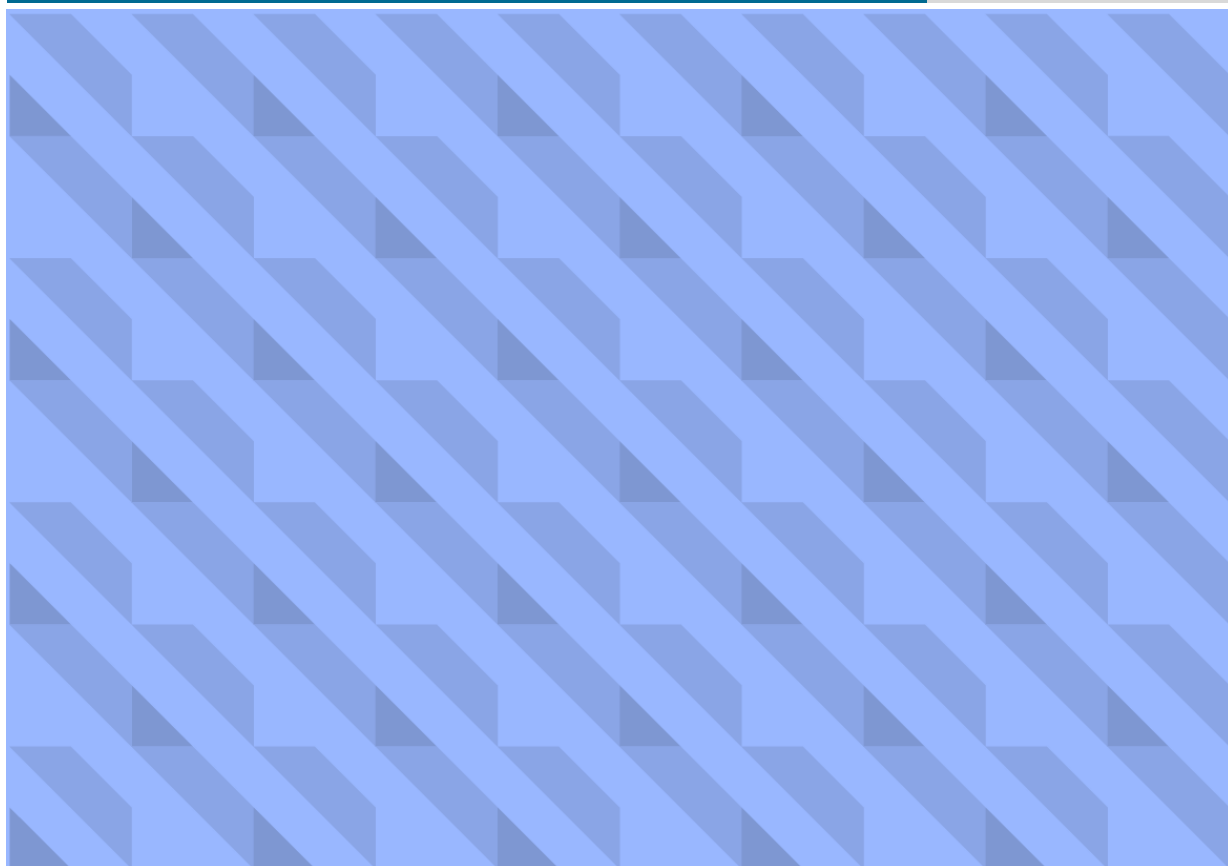
AURLAND KOMMUNE

Parkeringsstrategi og organisasjonsform

Aurland trafikk og parkering

Parkeringsstrategi og organisasjonsform som grunnlag for parkeringsregulering

Prosjektnummer:95022
Fokus websak: 19/423



Vedteken av kommunestyret 17.09.2020 sak 066/20.

Revisjons- nr.	Endring	Prosjekteigar/dato		Prosjektleder	
1	Kapittelinndeling, organisasjonsform og swot-analyse	Reinhardt Sørensen	02.10.2019	Jan Olav Å. Møller	
2	Strategiar/tiltak/framdriftsplan	Reinhardt Sørensen	18.11.2019	Jan Olav Å. Møller	
3	Strategiar/framdriftsplan	Reinhardt Sørensen	05.02.2020	Jan Olav Å. Møller	
4	Strategiar/organisasjonsform	Reinhardt Sørensen	23.06.2020	Jan Olav Å. Møller	
5	Oppdatering etter siste møte i prosjektgruppe	Reinhardt Sørensen	28.06.2020	Jan Olav Å. Møller	
6	Vedtak i kommunestyret 17.09.2020 påført	Reinhardt Sørensen	02.10.2020	Jan Olav Å. Møller	

Innhald

Bakgrunn	4
Føremål.....	4
Føringar	5
Nasjonale og regionale	5
Kommunale	6
Utgreiingar/analyser.....	6
Dagens situasjon.....	6
Kommunen sine roller:	6
Strategi	7
Overordna mål for strategi.....	7
Mål:.....	7
Strategi/tiltak:.....	7
Lokaliseringsstrategi.....	7
Strategi/tiltak:.....	7
Føresegner og avtalar.....	7
Fastsetting av parkeringsføresegner:	8
Bruk av utbyggingsavtalar:	9
Virkemiddel i arealpolitikken.....	9
Områdereguleringsplan.....	9
Mål om tilkomst, arealføremål og strukturar:.....	9
Plan- og bygningslova	10

Virkemiddel	10
Parkering i kommuneplan.....	11
Parkering i reguleringsplan	11
Utbyggingsavtaler.....	11
Frikjøp.....	12
Parkeringsnorm	12
Fastsetting av normtal for parkering.....	13
Sykkel.....	13
Organisasjonsform	14
Innkjøp:.....	14
Konkurranse:	14
Strategi for organisering av parkeringsverksemda	14
Eigarstrategi.....	14
Alternativ	15
SWOT-analyse.....	16
Myndigheit	17
Drift av parkering.....	17
Eigenreg.....	17
Kommunen som eigar og drivar av parkeringseigedom	17
Handheving og avgiftsparkering.....	18
Tilrådd organisering.....	18
Andre relevante regelverk.....	18
Lov om offentlege anskaffingar.....	18
Tilfelle som fell utanfor regelverket:	19
Nærare om eigenregi:	19
Statsstøttreglar	19
Ein «armlengd avstand».....	20
Handlingsplan	21
Strakstiltak.....	21
Tiltak på lengre sikt:	21
Vedlegg.....	21

Bakgrunn

Føremål

Kommunestyret handsama rapport med innstilling frå sakskomite for trafikk- og parkeringsløyningar i Aurland kommune i møte 25.04.2019. Rapporten «Trafikk- og parkeringsløyningar i Aurland kommune» er dagsett 10.04.2019.

KS-028/19 Vedtak: 1. Føringar i vedlagt dokument blir lagt til grunn i det vidare arbeidet. 2. Aurland kommune opprettar prosjekt «Aurland trafikk og parkering» som omtalt i prosjektmandatet i vedlagt dokument.

Prosjektmandatet jf pkt 2 i vedtaket er følgjande:

Det vert oppretta prosjekt «Aurland trafikk og parkering» med følgjande mandat:

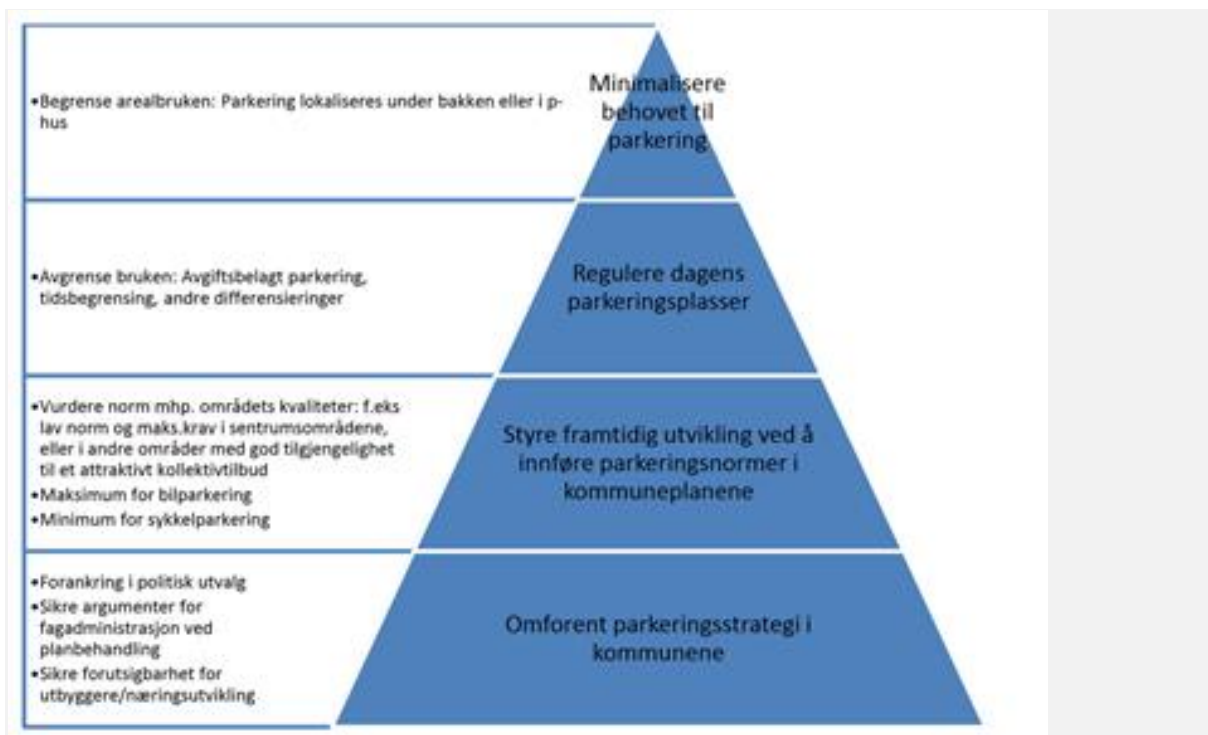
1. Utarbeide søknad og søke om mynde til å handheve «Forskrift om offentlig parkeringsgebyr» (Ulovleg parkering). Dette arbeidet inneber blant anna å få utdanna/kurse/tilsetje bemanning som er kvalifisert til å handheve forskrifta.
2. Utarbeide søknad og søke om mynde til å handheve «Forskrift om vilkårsarkering» (Tidsbasert-, betalings- og andre vilkårsbasert parkeringsformer) Dette arbeidet inneber blant anna å få utdanna/kurse/tilsetje bemanning som er kvalifisert til å handheve forskrifta.
3. Revidere/lage skiltplanar og trafikktryggleiksplan for Flåm, Gudvangen og Aurlandsvangen. Dette arbeidet inneber blant anna å legge inn alle skilt i statens vegvesen sin database og sikre at alle skilt har eit skiltvedtak.
4. Utarbeide organisasjonsform for handheving av vilkårsarkering Dette arbeidet inneber blant anna å utarbeide bom-system for parkeringsanlegg, klagebehandlingsorgan og korleis bemanning skal være organisert.
5. Prosjektet skal følge opp og koordinera føringane i dette dokument. Det vert lagt opp til at prosjektet har ei varigheit på inntil 1,5 år. Prosjektet skal fylgja PLP-metoden*, med prosjektansvarleg i form av styringsgruppe med leiar, utpeikt av kommunestyret.
6. Prosjektet blir finansiert av konsesjonsavgiftsfondet jf. Pkt. 7 i reglar for bruk av konsesjonsavgiftsfondet, ansvar 900, funksjon 32510 med kr. 400.000 for 2019 og kr. 700 000 for 2020.

I samsvar med sentralt styringsdokument for prosjektet og vedteken framdriftsplan er det utgreidd moglege organisasjonsformer. Som grunnlag skal det utarbeidast ein parkeringsstrategi.

Prosjektet har som mål å sikre ein organisering tilpassa parkering som strategisk og styringsmessig verktøy for å ivareta ein framtidretta og heilskapleg parkeringspolitikk.

For at kommunen skal ha moglegheit til å styre parkeringstilhøva i grendene er det sentralt at det blir utarbeidd ein parkeringsstrategi for korleis kommunen ynskjer å leggje til rette for parkering. Ein overordna strategi vil vera viktig både for vidare utvikling av meir konkrete parkeringsnormer, som er fastsett i sentralt styringsdokument for prosjektet. Ein slik overordna strategi er også viktig for å forankre denne politisk.

Parkeringstrategi gjev grunnlag for framtidige grep knytt til parkering i kommunen. På denne måten kan kommunen sikre at nye parkeringstiltak legg til rette for ei ynskja utvikling mot ein framtidig situasjon.



Strategien skal peike på dei virkemidla som det er opning for i lovverk og korleis kommunen kan ta desse i bruk. Ein tydeleg strategi for parkering kan gjere det enklare å få til samarbeid om gradvis utvikling av løysingar av eksisterande parkeringstilbod og løysingar for nye parkeringsplassar som del av framtidige reguleringsplanar. For å sikre at parkeringsstrategien ikkje vert avgrensa til å dekke parkering knytt til ny utbygging, kan og bør strategien forankrast i kommuneplan.

Parkeringsstrategien har konsekvensar for busetting og verksemder, trafikktryggleik, miljø og klima.

Parkeringsstrategien følgjer opp dei politiske måla som er fastsett av kommunestyret i forprosjektet, rapport dagsett 10.04.2019.

Dokumentet er eit strategidokument og er såleis ikkje juridisk bindande. Tiltak og strategiar må forankrast i overordna samfunnsplanar og arealplanar.

Føringar

Nasjonale og regionale

- Plan- og bygningslova
- Vegtrafikklova
- Parkeringsforskrifta
- Forskrift om offentleg parkeringsgebyr

Arealpolitiske føringar som er relevante for oppfølging ved val av strategiar, vidare arbeid og forankring i arealplanar, samt prosjekt knytt til større tiltak:

- Nasjonal transportplan
- Regional transportplan
- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg
- Nasjonal gå-strategi

- Nasjonal sykkelstrategi
- Statlige planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging

Kommunale

- Kommuneplan for Aurland, arealdel, av 2009
- Kommuneplanen sin handlingsdel
- Økonomiplan og budsjett
- Kommunedelplan for trafikktrygging
- Gjeldande reguleringsplanar

Utgreiingar/analyser

Interne utgreiingar/krav:

- Prosjektbestillinga frå kommunestyret av 25.04.2019.
- Prosjektbestilling frå prosjekteigar
- Sentralt styringsdokument(prosjektplan).
- «Trafikk- og parkeringsløyisingar i Aurland kommune» dagsett 10.04.2019
- Utgreiingar og analyser gjort i samband med reguleringsplanane i dei ulike grendene.

I rapport frå forprosjektet dagsett 10.04.2019 er det gjeve sentrale føringar for kva parkeringstrategiar som vert valt. Desse blir omtalt meir under kapittelet «Strategiar» i dette dokumentet.

Dagens situasjon

Kommunen har virkemiddel i plan- og bygningslova og vegtrafikklova som kan nyttast i parkeringspolitikken. Kommunen har i tillegg virkemiddel som grunneigar og vegmyndigheit. Parkeringsverksemda, uavhengig av kva organisasjonsform som vert valt, skal ivareta kommunen sine interesser innan trafikktryggleik, framkome og miljø. Dette er vegtrafikklova sitt føremål og ramme for bruk av offentlege skilt og myndigheit innan parkeringsregulering. I tillegg vil parkeringspolitikken og parkeringsverksemda sitt arbeid ha betydning for sentrums- og næringsutviklinga i kommunen.

Kommunen sine roller:

Kommunen har i dag fleire roller knytt til trafikk og parkering. Ved fastsetting av krav til nye parkeringsplassar er det planavdelinga som planmyndigheit som har ansvaret gjennom nye reguleringsplanar og kommuneplanar/kommunedelplanar. Byggesakshandsamar som bygningsmyndigheit skal sikre at krava vert følgt opp i bygge- og delingssaker. Teknisk som vegmyndigheit på kommunale vegar handterer trafikk og parkeringsutfordringar, trafikktryggleikstiltak, fartsgrenser, avkøyrslar, skilt, skiltplanar m.m. Planmynde vert forvalta etter plandelen av plan- og bygningslova(pbl), bygningsmynde vert forvalta etter byggesaksdelen av pbl, medan vegmynde vert handtert etter veglova med forskrift/vegnormalar og eventuell lokal forskrift, lokal veg- og parkeringsnorm.

I kommunar utan parkeringsverksemd slik som i Aurland, har handhevingssmynde lege til politiet.

Tilgjengelege parkeringsplassar, framtidig situasjon og behov er vidare omtalt i forprosjekt av 10.04.2019.

Strategi

Overordna mål for strategi

Aurland kommune ønskjer å:

- Redusere parkeringsbehovet
- Redusere personbilbaserte arbeidsreiser i Aurland kommune

Sentrumsområda

Mål:

Parkeringsløysingane skal gjere det effektivt, enkelt og attraktivt for dei som kjem med bil til sentruma/tettstadane å sette frå seg bilen nærast mogleg overordna vegnett, for so å bli fotgjengarar i dei sentrale delane av sentrumsområda eller grendene. Det må leggjast til rette for gode løysingar for innbyggjarane som stimulera til å gå eller sykle.

Strategi/tiltak:

- Sentralisere parkeringsarealet til eitt enkelt området som vert lagt til rette for korttidsparkering.
- Areal utanfor sentrum, 5 – 15 min gangavstand frå sentrum, skal leggjast til rette for langtidsparkering.
- Nye bustad- og næringsareal i sentrumsområda skal utformast med parkering på eiga tomt.
- Leggja til rette for oversiktelege og effektive parkeringsplassar for dei som kjem med bil til tettstadane(grendene) og sentruma.
- Nye parkeringsløysingar må plasserast slik at dei byggjer opp om god tilgjengelegheit til dei ulike sentrumsfunksjonane.
- Det skal prioriterast trygge tilhøve og effektiv ferdsle for mjuke trafikantar, sykkelparkering, handikapparkering og varelevering. Det kan vurderast vrimlefelt i dei sentruma der forholda ligg til rette for dette.

Lokaliseringsstrategi

Arealplanlegging er eit viktig virkemiddel i arbeidet med å utvikle ein framtidig situasjon som tek omsyn til fleire ulike utfordringar og interesser. I forprosjektet er det vurdert ulike typar parkering. Sentruma i grendene vil krevje individuell tilnærming ut i frå eksisterande forhold.

Strategi/tiltak:

- I sentruma skal nye felles parkeringsanlegg lokaliserast i utkant eller i område med kort og mest mogleg direkte tilkomst frå overordna vegnett.
- Parkering skal inngå i ein samla vurdering av transportbehovet for framtidige utbyggingar.
- Det skal leggjast til rette for etablering av felles og meir effektive offentlege parkeringsanlegg for å frigjera areal.

Føresegner og avtalar

Føresegner om parkering i kommuneplan er typisk parkeringsnormer og føresegner om frikjøpsordning. I reguleringsplan kan det fastsettast parkeringsnorm som vil avvike frå kommuneplanen sine føresegner.

Parkeringsnormen kan nyttast til å byggje opp under ønskja arealbruk i ulike delar av kommunen.

Utbyggingsavtalar er eit eigna virkemiddel for å få gjennomført offentleg infrastruktur, konkret parkeringsplassar i enkelte prosjekt. Kommunen kan til dømes etablere rekkefølgetiltak som føreset at felles parkeringsplassar *skal* byggjast knytt til eit regulert område. På denne måten kan kommunen bidra til:

- At einiskilde små og mellomstore eigedomar der det elles vil vera vanskeleg og kostbart å tilretteleggja eigen parkering kan løysa sitt behov utanfor eigen tomt, t.d på kommunal grunn, slik at eigedomen kan utviklast.
- Offentlege tilgjengelege parkeringsplassar blir etablert på stadar som er riktig i høve til arealbruk og utviklinga i sentrum.
- At det blir mogleg å ta ut rasjonaliseringsgevinst ved sambruk av plassar mellom ulike arealbrukskategoriar i sentrum.

Det skal ikkje opnast for nye utbyggingar på eit område dersom parkeringskapasiteten er pressa frå før og det ikkje er løysingar for nye felles eller offentlege parkeringsplassar i arealplan, og som kan forankrast i utbyggingsavtale.

Fastsetting av parkeringsføresegner:

Parkeringsføresegner skal fastleggja om det skal tillatast individuell eller felles parkering for kva område i planen, og det kan vedtakast rekkefølgeføresegner om etablering av offentlege parkeringsplassar.

Parkeringsføresegner skal sikre at det etablerast eit tal på parkeringsplassar som står i høve til behov når bilbruken er i tråd med måla om reduksjon i personbilbasert transport.

Parkeringsnorm skal setta eit øvre tak om tal parkeringsplassar og skal omfatta parkeringsplassar for alle trafikantkategoriar, inkludert sykkelplassar, HC-plassar, el-bilplassar og ladeplassar.

Strategiar/tiltak for parkeringsføresegner:

Parkering i fortettingsområda skal planleggjast som felles parkering i parkeringshus eller parkeringsanlegg/-plassar.

Det skal opnast for å etablere ein arealmiks i parkeringsanlegga sitt nærområde som gjev moglegheit for å utnytta sambrukseffekten slik at færre plassar kan dekkja same behovet.

Parkeringsnorm for bil skal vera ein fastnorm, minimumsnorm, ein kombinasjon av minimums og maksimumsnorm, eller ein rein maksimumsnorm.

Sykkelparkering, handikapparkering og varelevering skal prioriterast.

Prioritere mjuke trafikantar og redusera parkeringsbehov i område som kjem i konflikt med «hjartesonar» rundt skulane, viktige gangstrok og møteplassar.

Frikjøpsordning, tidsregulering og parkeringsavgift skal nyttast som verkemiddel for parkeringsreguleringa i sentrum.

Det skal setjast krav til kvalitetar som materialbruk, beplantning, lyssetjing, opprusting av viktige koplingar m.m ved etablering av parkeringsanlegg.

Parkeringsnorm for sykkel skal reflektera at redusert bilbruk fører til auka behov for sykkelplassar. Sykkelparkeringa skal i størst mogleg grad vera skjerma både for vær, tjuveri og hæverk.

Tal HC-plassar må vera minst i samsvar med parkeringsforskrifta og ta høgde for tilstrekkeleg tilbud for dei som har forflyttingshemningar.

Desse plassane skal lokalisert nær offentlege og private servicefunksjonar som ut frå sin funksjon har stort behov for universell tilgjenge. Plassane skal leggast so nær inngangar som mogleg.

Bruk av utbyggingsavtalar:

Kommunen kan etter å ha fatta vedtak om bruk av utbyggingsavtalar, bidra til at heile eller delar av offentlege parkeringsanlegg i utbyggingsprosjekt blir kommunale og offentlege. Slike avtalar kan innehalde føresegner om at private betalar på forskot kommunen sin del inntil investeringa passar inn i kommunen sin økonomi.

Kommunen må finansiera det offentlege anlegget i form av ulike vederlag som kan vera eigenkapital, tomteareal, infrastruktur av ulike slag (teknisk, veg, grønt m.m) og eventuelt seinare refusjonar av private betalingar på forskot.

Virkemiddel i arealpolitikken

Kommuneplan:

Føresegner og retningslinjer:

- Prinsippvedtak om utbyggingsavtalar
- Vedta føresegner til parkeringsnorm.
- Vedta retningslinjer om lokalisering av parkeringsanlegg

Områdereguleringsplan

Alternativ for regulering:

- Byggeområde for tomte sitt hovudføremål. Det vil vera føresegner som styrer omfang og plassering. Tilkomst kan synast i kart eller vedtakast i føresegner.
- Parkeringsanlegg blir regulert inn som eige føremål, med plassering på tomte. Føresegner og/eller plankart fastsett om anlegget skal vera offentleg eller privat. Tilkomst kan synast i kart, eller bli vedteke i føresegner.

Skal kommunen sikre at anlegga blir offentleg tilgjengelege og ha kontroll over parkeringsvilkåra må anlegga regulerast til offentlege føremål gjennom plankart og føresegner.

Kommunen må ha ein restriktiv haldning til nye og utvida bruk av eksisterande tilkomstar som eit viktig virkemiddel for å bidra til å oppretthalda og betra vilkåra for å gå og sykle i sentrum. Virkemidla byggjer opp under målet om å redusera personbilbruken mellom parkeringsplassane i sentrum. I det kommunale vegnettet bør områdereguleringar ta stilling til at det ikkje kan etablerast nye tilkomstar eller utvida bruk av eksisterande tilkomstar, på dei vegane som inngår i viktige skulevegar, hovud gang- og sykkelvegnett.

Mål om tilkomst, arealføremål og struktur:

Arealføremål og føresegner skal byggje opp under ønskje om at parkering i framtida skal løysast i felles parkeringsanlegg.

Parkeringsnorm skal sikre at framtidige utbyggingar i større grad enn tidlegare løyser persontransporten med mindre bruk av personbilar enn tidlegare.

Mål om at nye parkeringsanlegg skal vera fellesanlegg skal sikrast i reguleringsplan.

Konflikt mellom gåande og syklende skal reduserast gjennom strenge reglar om avkøyrslar til parkeringsanlegg.

Strategi om bruk av tilkomst, arealføremål og vegnett

Områdereguleringsplanar/sentrumsplanar skal ha føresegner om plassering, maks tal plassar og tilkomst til nye felles parkeringsanlegg.

I detaljreguleringar skal dette handterast gjennom føresegner til om at felles parkeringsanlegg skal vera offentleg.

Områdereguleringsplanar skal ta stilling til kor det kan tillatast utvida bruk eller nye tilkomstar til parkeringsplassar og anlegg.

Konsekvensar:

Ved at kommunen vedtek føresegner om at felles parkeringsanlegg skal vera offentleg, skaffar kommunen seg moglegheit til å byggje og eiga anlegga. Ein kan då påverke den seinare bruken av anlegga.

Ved å regulera til offentleg føremål får kommunen heimel til ekspropriasjon for å gjennomføra planen, men grunneigar kan krevje også innløyasing av grunnen(jfr pbl. §15-2). Kommunen bør difor ha teke til sitt engasjement i løpet av reguleringsplanprosessen.

Prioriterte område(prioritert rekkefølge):

1. Flåm, Gudvangen
2. Vassbygdi, Aurlandsvangen
3. Undredal, Bakka/Tufto
4. Øvrige område i kommunen
 - Prioriteringslista er ikkje bindande. Einskilde område kan prioriterast dersom til dømes medfinansiering av andre aktørar blir aktuelt.
 - Langsiktige og kortsiktige tiltak i Flåm og Gudvangen er omtalt i forprosjektet av 10.04.2019.

Strategi for tilrettelegging av areal og innføring av parkeringsgebyr

- Tilrettelegging av areal og innføring av parkeringsgebyr vert gjennomført gjennom ei stegvis utbygging
- På areal som blir opna opp for større tiltak/anlegg knytt til parkering og infrastruktur, skal det leggjast til rette for ein fleksibel bruk og utbygging. Det skal leggjast til rette for parkeringsføremål kombinert med blant anna forretning, handel, næring og liknande. Dette inneber og at det vert lagt til rette for parkeringsgebyr på område over tid for å opparbeide kapital for større tiltak, parkeringshus og liknande.

Plan- og bygningslova

I plan- og bygningslova tek lovgjevar i større grad standpunkt til at lova sine føresegner skal bidra til meir klimavennlege transportløyasingar. Dette er eit viktig signal, og lova gjev det offentlege nokre fleire virkemiddel som er meint å ivareta dette målet, i høve tidlegare plan- og bygningslov av 1985.

Virkemiddel

Parkering og parkeringspolitikk er eit viktig virkemiddel i utviklinga av framtida sine miljø- og klimavennlege byar. Etter kvart som det blir viktigare å fortetta i eksisterande by og tettstadsområde, og fleire personreiser må overførast frå personbil til kollektiv, gå og sykling, vil parkering i by- og tettstadsområde vera ein avgrensa ressurs og eit offentleg fellesgode som i mindre grad enn i dag kan vera berre retta til ein skilde næringsverksemdar. Pris og andre restriksjonar på parkering er ein av dei viktigaste virkemidlane for å auke delen av gåande, syklande og kollektivbrukara. I dette kapitlet kjem det ein gjennomgang av moglege virkemiddel i plan- og bygningslova som er tilgjengeleg i høve å møte desse utfordringane. Det er særleg lagt vekt på bruken av frikjøpsordning og utbyggingsavtalar.

Dette er knytt til føresegnene om kommunal arealplanlegging i pbl og bruk av utbyggingsavtalar etter §17 i pbl.

Parkering i kommuneplan

Til kommuneplanen sin arealdel kan det etter plan- og bygningslova gjevast føresegner innanfor tre hovudområde; omsynssoner(11-8), generelle føresegner(11-9) og føresegner til arealføremål(11-10). Arealføremåla er gjennomgåande som inneber at dei har same arealføremål til kommuneplan og reguleringsplan. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er eige hovudføremål med underføremål der blant anna parkeringsplassar/-anlegg er del av. Plan- og bygningslova set krav om at ein skal fastleggja om parkering skal vera offentleg eller fellesareal gjennom føresegner. I kommuneplanen sin arealdel kan det gjevast føresegner om dette gjennom føresegner til arealføremåla. Kommunen har gjennom dette eit virkemiddel til dømes å fastsetja at parkeringskjellar i område lagt ut til sentrumsområde eller næring skal vera offentlege.

Det kan gjevast føresegner om parkering samt om frikjøp knytt til kommuneplanen sin arealdel. Føresegner vil kunne omfatta nye reguleringsplanar og byggjetiltak direkte, også i gjeldande reguleringsplanar.

Det kan vidare leggjast ut omsynssoner med forbod mot eller påbod om nærare definert transportløysing (11-8 b) før ny utbygging vert gjeve løyve til. Det kan leggjast ut omsynssoner med krav til felles planlegging av fleire eigedomar og fordeling av arealverdiar og kostnadar til fellestiltak. Parkering kan vere del av ein slik løysing.

Parkering i reguleringsplan

Det er to typar reguleringsplan, områderegulering og detaljregulering. Områderegulering ligg i all hovudsak til kommunen å utarbeide, medan detaljreguleringa også kan fremjast av private. Privat detaljregulering for privat utbygging har 5 + 2 års varigheit. Kommunal detaljregulering, eller privat fremja detaljregulering som omfattar offentlege føremål gjeld inntil dei vert avløyst av ny plan. Private aktørar etterspør difor ofte områderegulering saman med kommunen for å sikra lengre varigheit på reguleringa. Virkemidla er elles dei same for detaljregulering som områderegulering.

Etter pbl §12-7 nr 7 kan det gjevast føresegner om trafikkregulerande tiltak og parkeringsføresegner for bil og sykkelparkering, herunder øvre nedre grense for parkeringsdekning. I tillegg kan det skiljast mellom kva som skal vera offentleg føremål med føresegn(§12-7 nr 14.). I forarbeidet Ot.prp.nr 32 vert det lagt vekt på at det etter §12-7 nr.7 kan gjevast føresegner om ulike typar trafikkregulerande tiltak knytt til type trafikk, køyremønster, kollektivprioritering og bombruk, sommar og vinterbruk, inkludert rekkefølgeføresegner. Det blir og peika på at det må gjerast ei samordning i høve til vegmynde si utøving av føresegner i veglova og vegtrafikklova, politiets mynde m.fl. Det kan gjevast føresegner om parkeringsdekning og føresegner om sykkelparkering, både for private og offentlege bygningar, vanlegvis kalla «parkeringsnormer».

Utbyggingsavtalar

Ein utbyggingsavtale er ein avtale mellom kommunen og grunneigar/utbygger om utbygging av eit område som har grunnlag i kommunen sin planmynde, og som gjeld gjennomføring av kommunal arealplan. Reglane definerer føresetnadar som må vera på plass for at kommunen kan forhandla fram utbyggingsavtale, rammer for innhald og prosess.

Utbyggjar kan berre ta på seg ein forholdsmessig del av utbyggingstiltak når dei er naudsynte for gjennomføringa av sin eigen utbygging.

Kommunestyret må fatta prinsippvedtak for å kunne forhandla utbyggingsavtalar, dette kan ein ta inn som føresegner til kommuneplanen sin arealdel.

Kommunen kan som planmynde fritt setja krav til parkering og offentlege parkeringsplassar gjennom føresegner til kommuneplanen sin arealdel og reguleringsplan. Regulering til offentlig parkering føreset i utgangspunktet at kommunen eller andre offentlege myndigheiter må finansiera utbygginga av parkeringsplassane. For areal avsett til offentlig parkering i kommuneplanen sin arealdel og reguleringsplan vil grunneigar, med visse avgrensingar, kunne krevje innløyning.

Dersom ein privat utbyggjar tek på seg å byggje eit visst tal offentlege parkeringsplassar i utbyggingsavtale, må kommunen sørge for at det skjer ein lik fordeling ved at til dømes kommunen kostar utbygging av grønt struktur eller annan teknisk infrastruktur som motyting.

Kommunen kan ikkje bruke endringar i planløyninga som forhandlingsressurs for å få utbyggjar til å dekke offentlege parkeringsplassar. Utbyggjar kan gjennom utbyggingsavtale forskottere offentlege parkeringsplassar. Det føreset då at kommunen overtek parkeringsanlegget når det er ferdigstilt. Inntektene frå drift av parkeringsanlegget må takast med i avtaleforhandlingane og tilbakebetalingsplanen.

Utbyggjar kan i utbyggingsavtalen sikrast ein tidsavgrensa tilgang til eit visst tal offentlege parkeringsplassar. I praksis vil dette kunne tolkast som ein dispensasjon frå reguleringsplan dersom tilhøvet ikkje er regulert gjennom føresegner i reguleringsplan. Ei løysing kan vera at det kan nyttast eit høve til å regulera føremål eller føresegn med tidsrekkefølge. T.d at delar av reguleringsanlegget blir regulert til privat parkering med t.d 10 års tidsavgrensing. Uansett bør det vera ein utbyggingsavtale der desse tilhøva blir avtalt.

Frikjøp

Ved aktiv bruk av frikjøpsordning vil ein bidra til at ein rekke små og mellomstore P-anlegg ikkje blir bygd, og at kommunen i staden etablera finansiell styrke til å byggje større, meir attraktive og rasjonelle parkeringsanlegg. Samstundes gjev det utbyggjar moglegheita til å utnytte, avgrensa tomteareal på ein meir tenleg måte når det gjeld det primære føremålet, t.d bustad, handel eller anna næring. Bruk av ordninga gjer det mogleg å etablere felles parkeringsanlegg som erstatning for privat parkering på eigen grunn. Ein føresetnad for dette er at eit slikt felles areal er forankra i gjeldande kommuneplan/reguleringsplan og at gjennomføring av dette arealet er realistisk. Ordninga legg til rette for ein planmessig og koordinert utvikling og meir tenleg bruk av det offentlig parkeringstilbodet og vegnettet.

Frikjøpsordninga vert fastsett som planføresegn i kommuneplanen, jfr plan- og bygningslova §28-7.

Parkeringsnorm

Parkeringsnorm er eit offentlig virkemiddel som er heimla i plan- og bygningslova. Ved utbygging av eigedom set norma nærare krav til etablering av parkeringsplassar. Den knyt seg særskild til etablering av nybygg, som gjev grunnlag for trafikk, som vil setja krav om parkering. Parkeringsnorm i kommuneplan/reguleringsplan vil vera avgjerande for byggesaka. Skal kommunen sette krav om parkeringsdekning i byggesak, må dette kravet vera heimla i kommuneplan/reguleringsplan. Det er ikkje rettsleg grunnlag for å stille krav til parkeringsnorm basert på norm i til dømes andre tilgrensande reguleringsplanar eller andre delar i kommunen.

Ein nyttar parkeringsnorm særskilt i høve føremåla bustad, næring, handel, kontor osv. For ein del andre offentlege bygg og anlegg, må parkeringskrav vurderast nærare. Ein nyttar parkeringsnorm både for bil og sykkel.

I område med høg kollektiv-, sykkel- og gangtilgjengelegheit kan normkrava til parkering for personreiseintensiv arealbruk vera låg og restriktiv. I dette ligg det at ein har avgrensa parkeringsplassar pr eining/verksemd. I område med lågt kollektiv-, sykkel- og gangtilgjengelegheit kan normkrava til parkering vera noko høgare. Det er viktig å sjå areal- og transportpolitikken i samanheng og ikkje etablera personintensiv arealbruk i område med dårleg tilgjenge for gåande, syklande og kollektivtrafikanter.

Parkeringsnorm vert utforma som minimumsnorm, fastnorm og maksimumsnorm, eller ein kombinasjon av maksimumsnorm og minimumsnorm.

Minimumsnorm blir brukt utanfor sentrumsområde, sentrale område, store arbeidsplass- og/eller handelsområde. Denne blir nytta når tilgjengelegheit til og frå område primært er avhengig av bil. I dette ligg det at gang-, sykkel- og kollektivtilgjengelegheita til og frå område ikkje er særleg god.

Fastnorm, maksimalnorm eller kombinasjonar vert nytta for sentrumsområde, sentrale område, store arbeidsplass- og/eller handelsområde kor det er større behov for å avgrensa bilbruk og effektivisera arealbruken.

Fastsetting av normtal for parkering

For større utbyggingar kan *areal* nyttast som eit måltal. Døme på dette er ein parkeringsplass pr 100 kvm bygd golv, BRA. Fordelar med denne måten å rekne ut måltal for parkering er at den er enkel og eintydig å halde seg til. Denne blir nytta uavhengig av arealføremål. Ein ulempe er knytt til større leilegheitsprosjekt med mange små bustadeiningar, der ein fort kan stå utan parkeringsplassar.

Fastsetting av parkering pr eining er eit mål som treng nærare detaljering knytt til storleiken på bustadeininga. Ein fordel er at den kan tilpassast for ulike storleikar på bustadeiningane og arealføremål. Ein ulempe er at det kan bli stor mengde variantar av normar tilpassa ulike type føremål, handel, kontor osv. Detaljeringa kan bli større enn moglegheita til å treffa parkeringsbehova til ulike føremål.

Ei løysing kan vere å knyta norm til areal for næringsføremål, og eining for bustadar, med differensiering mellom store og små leilegheiter. For særskilte føremål som idrettsanlegg, forsamlingslokale m.m bør parkeringskravet fastsettast på bakgrunn av kartlegging av tal personreiser for føremålet, når behovet oppstår, og om det er mogleg å bruke parkeringsplassar saman med andre føremål, når behovet er gjeldande til ulike tidspunkt på døgnet og i veka.

Parkering skal tilretteleggjast for innbyggjarar, tilsette, gjester og kundar. For bustadeigedomar vil t.d gjesteparkering berre utgjera i storleik 20% av parkeringa på dagtid.

Sykkel

Det må setjast av tilstrekkeleg tal plassar, riktig lokalisert og av høg standard når det gjeld sykkelparkering knytt til næringsføremål.

Organisasjonsform

Kommunen si parkeringsverksemd må drivast innanfor reglar i forskrift om vilkårsparkering for ålmenta og handheving av private parkeringsreguleringa, også kalla parkeringsforskrifta.

Parkeringsforskrifta fastlegger rammer for organisering og krav til parkeringsverksemd, samt innanfor kva rammer oppgåvene skal utførast. Det er ikkje høve til å tilby vilkårsparkering til ålmenta utanfor dette regelverket.

Forskrifta inneheld reglar om:

- Godkjenning av verksemda
- Krav til kompetanse og opplæring av personell
- Krav til ulike kvalitetar i parkeringstilbodet
- Krav om registrering av parkeringsplanar
- Skiltreglar

Forskrift og parkeringsgebyr omhandlar myndigheitsutøving som berre kan utøvast av politiet og kommunale tenestefolk. Det vert med dette stilt bestemte krav til parkeringsverksemda si tilknytning til kommunen. Utøving av mynde er avgrensa til vilkårsparkering på offentleg veg som også er ein integrert del av ferdselsåre langs offentleg veg, samt handheving av gebyrforskrifta.

Innkjøp:

Innkjøpsregelverket stiller krav om konkurranse i dei tilfelle der det blir føreteke eit innkjøp. I situasjonar der kommunen legger underliggjande verksemdar oppgåver kan dette i nokon tilfelle falla inn under innkjøpsregelverket, slik at det underliggjande selskapet må konkurrera om oppgåvene noko som kanskje ikkje var hensikta.

Konkurranse:

Når kommunen går inn i parkeringsverksemd som ikkje er myndigheitsutøving, vert dette definert som næringsverksemd i ein konkurransemarknad. Konkurranselova og EØS-regelverket har reglar for korleis slik konkurranse skal skje. Viktig punkt i denne samanheng er skatt. Kommunen betalar ikkje skatt, og har difor ein konkurransefordel. Konkret betyr dette at dersom kommunen tek på seg oppgåver *utover* handheving av offentleg veg (einerettsområde), må verksemda i praksis organiserast som eit aksjeselskap.

Strategi for organisering av parkeringsverksemda

Kva som er moglege modellar for organisering er styrt av parkeringsregelverket, samt må vera i samsvar med innkjøpsregelverk, EØS-avtala sine statstøttereglar, samt reglar i konkurranseelova.

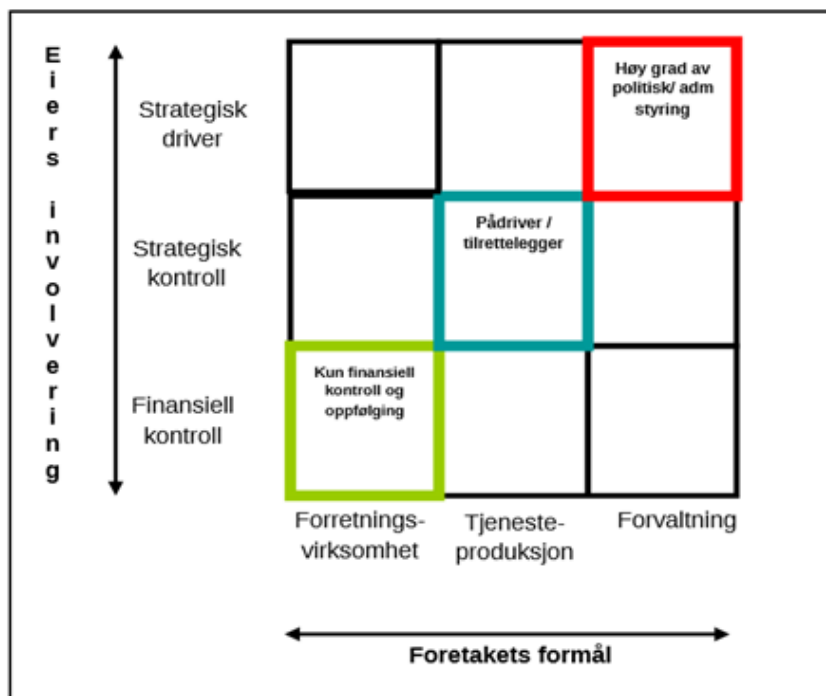
Eigarstrategi

Dersom kommunen vel å organisera parkeringsverksemda i eit eige selskap eller kommunal føretak er det naudsynt å ha eit bevist forhold til korleis kommunen som eigar skal halde seg til den underliggjande verksemda. Reint strategisk, vil kommunen sin interesse variere med oppgåvene verksemda har. Dette vil vera styrande for både grad og type involvering i verksemda frå eigar si side.

For føretak med hovudsaklege forvaltningsmessige oppgåver, vil kommunen ha nytte av ein betydeleg politisk involvering, og ein bør difor også velje organisasjonsform som er tilrettelagt for ein slik involvering.

Selskap som driv tenesteproduksjon, utfører oppgåver for kommunen, og eigar vil ønskje å ha noko som ein kan kalle for ein «tilretteleggjar og pådrivarrolle».

Eit selskap som i hovudsak driv forretningsverksemd i konkurranse med private selskap, vil kommunen primært ha fokus på finansiell kontroll og oppfølging.



I sentralt styringsdokument for prosjektet er følgjande mål fastsett:

«Prosjektet har som mål å sikre ein organisering tilpassa parkering som strategisk og styringsmessig verktøy for å ivareta ein framtidretta og heilskapleg parkeringspolitikk.»

Kommunen legg med dette opp til å vera ein strategisk drivar med høg grad av politisk og administrativ styring, og må velje ei organisering som er tenleg i høve dette målet.

Alternativ

Ved vurdering av organisasjonsform er det følgjande alternativ som er vurdert:

1. Organisering som kommunalt føretak(KF).
2. Organisering som aksjeselskap(AS).
3. Organisering som del av kommunal organisasjon.
4. Trinnvis organisering og utviding, der ein startar med organisering som del av kommunal organisasjon og eventuelt går vidare til aksjeselskap eller kommunal føretak når ein finn dette tenleg i høve formål, kontroll og økonomi. Likeeins ser ein løysinga for trinnvis prioritering av grendene jf valt strategi i forprosjektet.

Det er viktig å organisera verksemda slik at ein unngår mistanke om at kommunen ikkje utøver sitt mynde på ein tilstrekkeleg nøytral måte. Dersom parkeringsverksemda berre skal omfatta utøving av mynde, vil det vera mindre behov for eit organisatorisk skile.

SWOT-analyse

Prosjektgruppa har gjennomført swot-analyse for organisasjonsform 01.10.2019:

Organisering som KF/AS:

Styrker <ul style="list-style-type: none">- Har ofte gode avgjerdsprosedyrar, korte avgjerdslinjer- Administrative og politiske representantar har nærleik til aktivitetane. Eit styre som har god kjennskap til parkeringsverksemda i KF/AS.- Nærleik til leiar	Moglegheiter <ul style="list-style-type: none">- Lite innblanding i styring og strategiske val av kommunen sjølv m.fl. Er difor lettare å tilpasse seg nye moglegheiter som måtte dukka opp. Har lettare for å inngå avtalar og samarbeid. Kan tilpasse drifta i høve behova til innbyggjarar/brukarar.
Svakheit <ul style="list-style-type: none">- Kan få mangelfull dialog og samarbeid om parkering på strategisk nivå mellom KF/AS og einingar i kommunal organisasjon.- Kan få ein lite heilskapleg og overordna plan for parkeringspolitikken. Ansvar er fragmentert og delt utover i KF/AS, i tillegg til ulike avdelingar i kommunen.- KF/AS kan bli «gløymt» i enkelte saker/prosesser der dei skulle ha vore med.- Oppdeling av oppgåver som gjer det utfordrande å ha oversikta. Små fagmiljø- Smådriftsulempjer og økonomisk risiko- Utfordrande å vera tilpassa rolla i høve utøving av mynde	Truslar <ul style="list-style-type: none">- Politisk leiing vil ha utfordring i høve å få på plass ein heilskapleg parkeringspolitikk. Kan hindre at ein nyttar parkering som eit strategisk og styringsmessig virkemiddel for å oppnå politiske målsettingar.- Uforutsigbarheit i høve politiske prosessar og avgjerder sentralt, regionalt og lokalt, i høve rammer og føringar som kan påverke føretaket/aksjeselskapet utan å ha vore involvert i prosessen.- Usikkerheit i høve ein framtidig økonomisk situasjon. Kan måtte gå åleine gjennom større omstillingar utan å ha naudsynte ressursar og reservar.

Organisering under kommunal organisasjon(Teknisk eining):

Styrker <ul style="list-style-type: none">- Redusera risiko og usikkerheit knytt til framtidig økonomisk situasjon- Større fagmiljø, breitt kompetansemiljø, tydelegare myndigheitsutøving.- Trygghet for tilsette ved å vera ein del av eit større system.- Stordriftsfordelar- Lettare å skile mellom offentlege parkeringsareal og private parkeringsareal	Moglegheiter <ul style="list-style-type: none">- Større moglegheit for ein heilskapleg parkeringspolitikk- Større og breiare politisk påverknad på parkeringspolitikken. Meir forutsigbarheit i høve politiske vedtak.
Svakheit <ul style="list-style-type: none">- Parkering blir ein del av svært mange oppgåver som skal utførast og ein kan kanskje miste litt av «trykket» eller fokus. Dette kan kompensast med meir reindyrking av oppgåver til parkering på eininga.	Truslar <ul style="list-style-type: none">- Vedtaksprosessar kan ta lenger tid ved at fleire nivå skal involverast. Kan kompensere gjennom delegasjonsreglement ned til utval, evt adm.

Tabell: SWOT-analyse, prosjektgruppa 01.10.2019.

Myndigheit

Med utøving av mynde er det meint oppgåver og vedtak som kommunen utfører med heimel i lov og i kraft av sitt samfunnsoppdrag. Kommunen står fritt til å organisera dette som ein sjølv vil. Kommunen kan utføre oppgåvene i eigen administrasjon, kommunalt føretak(KF), som ein del av kommunen som juridisk person, (eller eit aksjeselskap).

I samarbeid med andre kommunar kan det etablerast eit interkommunalt selskap(IKS) eller AS.

Aurland kommune kan i tillegg til å ta ansvar for forretningsmessig drift av parkeringsplassane, søke om å ta ansvar for utøving av mynde.

Oppgåvene knytt til utøving av mynde er handheving av gebyrregelverk, forvaltning av forskrift om parkering for funksjonshemma, samt forvaltning og drift av eventuelle bustadsoneordningar.

Utøvinga av mynde er kjenneteikna med at kommunen etter regelverk utøver offentlege kjerneoppgåver, blant anna ilegging av gebyr, innvilgar eller avslår søknadar om parkeringssløyve m.m. Parkeringsdrifta kan sjåast på som rein næringsverksemd og vil omfatta drift av kommunale parkeringsverksemdar som er skilt frå offentleg veg og drift av parkeringshus.

Myndigheitsoppgåvene må bli i kommunen. Kommunen kan organisera denne verksemda som ein vil, t.d avdeling/eining eller KF.

Drift av parkering

Alternativ for drift av parkeringsverksemda av kommunen sjølv er eigenregi, eller sal/utleige til eit eige kommunalt aksjeselskap.

Eigenregi

Eigenregi er oppgåver som kommunen vel å utføra i eigen organisasjon eller ved direkte tildeling av oppdrag til selskap som kommunen sjølv eig. Aktuelt for dette er vilkårsarkering på dei kommunale plassane eventuelt parkeringsanlegg/-hus.

Organiseringa står i kontrast til «felles selskap», t.d interkommunale selskap. Føremålet med at kommunen vel å gå for aksjeselskap i eigen regi kan vera at det blir vurdert som enklare å ivareta kommunen sine interesser gjennom eigarpresentasjon i eit eige selskap i staden for kontraktstyring mot private selskap m.m.

Kommunen som eigar og drivar av parkeringseigedom

Aurland kommune eig areal rundt om i dei ulike sentra. I tillegg er det regulert inn offentleg areal i reguleringsplanar der det er intensjonar om at kommunen skal erverve grunn. Desse kan ligge på eller utanfor vegggrunn. Areala er regulert til trafikkføremål eller inngår i byggeområde. Som hovudregel vil kommunale parkeringsplassar vera regulert til trafikk/parkering.

For Aurland er det aktuelt å engasjere seg i bygging av nye parkeringsanlegg, åleine eller i samarbeid med private aktørar.

Det er viktig at eit slik engasjement skjer enten gjennom eit tydeleg skile i organisasjonen mellom drift og forvaltning, eller gjennom eit selskap/KF som er skilt frå kommunen sitt forvaltningsavdeling. Dette for å unngå at det vert stilt spørsmål ved rollefordelinga mellom kommunen som ¹aktør, driftar, samt eigar av anlegg/eigedom og rolla som ²plan- og bygningssmyndigheit.

Handheving og avgiftsparkering

Myndighetsoppgåvene må bli i kommunen. Kommunen kan organisera denne verksemda som ein vil, t.d avdeling/eining i kommunal organisasjon eller KF. Kommunen må ha tilgang til handhevingskompetanse for ivaretaking av gebyrordninga. Dette må løysast gjennom eigne tilsette eller tilsette i eit eigenregiselskap.

Ved å etablera myndigheit etter gebyrforskrifta i eigenregi bør handhevingskompetansen etablerast i kommunen(i kommunal organisasjon eller KF).

Tilrådd organisering

1. Det blir tilrådd å gå for ei trinnvis organisering og utviding, der kommunen startar med organisering som del av kommunal organisasjon og eventuelt går vidare til aksjeselskap eller kommunal føretak når ein finn dette tenleg i høve føremål, kontroll og økonomi.

Tilrådinga er grunngjeve med:

- Parkeringsordning skal vera eit strategisk og styringsmessig vertkøy for å ivareta ein framtidretta og heilskapleg parkeringspolitikk.
- Større grad av politisk og administrativ styring.
- Inntekter av ordninga går rett inn på eit kapitalfond som kan nyttast til nye parkeringsareal og ny infrastruktur.
- Lite tilgjengeleg og etablert parkeringsareal i kommunen.
- Store sesongvariasjonar
- Større moglegheit for ein heilskapleg parkeringspolitikk.
- Reduserer risiko og usikkerheit knytt til framtidig økonomisk situasjon.
- Større fagmiljø, breitt kompetansemiljø og tydelegare myndigheitsutøving
- Tydelegare skile mellom offentlege parkeringsareal og private parkeringsareal.

Andre relevante regelverk

Viktige tilhøve i generell lov og regelverk som gjeld uavhengig av parkeringsforskrifta:

Lov om offentlege anskaffingar

Regelverket om offentlege anskaffingar vert gjeldande for offentlegrettslege organ. Kommunen i seg sjølv er eit offentlegrettsleg organ. Eit selskap eigd av kommunen oppretta for å drive forretningsmessige verksemd, til dømes vilkårsarkering, vil ikkje falle inn under begrepet, og kan gjennomføre anskaffingar som det vil, eller som bestemt av eigar. Dersom selskapet i tillegg har hand om gebyrhandhevinga, vil dette ikkje vera forretningsmessig verksemd med utøving av mynde, og selskapet må då følgje regelverket om offentlege anskaffingar.

Dersom kommunen ynskjer å kjøpe tenester innan vilkårsarkering, vil dette falle inn under reglane om offentleg anskaffing.

Når eit offentlegrettsleg organ gjennomfører eit innkjøp av varer eller tenester frå private, vert dette alltid definert som ei anskaffing i samsvar med regelverket. Dersom ein gjennomfører kjøp frå eit selskap det offentlegrettslege organet sjølv eig, vil det kunne sjåast på same måte som at ein sjølv utfører oppgåvene, i eigenregi, og då vert ikkje reglane om offentlege anskaffingar gjort gjeldande.

Tilfelle som fell utanfor regelverket:

- Handheving av offentleg regelverk som parkeringsordningar, er ikkje ei anskaffing; det er utøving av offentleg mynde.
- Når kommunen sjølv driv vilkårsparkering utanfor einrettsområde, følgjer det at dette i seg sjølv heller ikkje er nokon anskaffing; det er utøving av forretningsmessig verksemd i eigenregi.
- Kjøp og leige av fast eigedom fell utanfor reglane om offenlege anskaffingar. Kommunen kan difor selje eller leige ut parkeringsinfrastruktur til underliggjande selskap utan at dette løyser krav om anbod.

Nærare om eigenregi:

For vilkårsparkering vil det vera slik at dett er næringsverksemd som pågår i eit konkurransemarked, slik at kommunen som ynskjer å drive i eigenregi, likevel må organisera verksemda slik at konkurransen skjer på like vilkår, og ikkje stir mot EØS-regelverket. Reglane om offentlege anskaffingar er ikkje til hinder for at kommunen/offentlegrettsleg organ, i eigenregi, utfører tenester som elles ville omfattast av regelverket. Dersom tenestea blir utført av kommunen sjølv, skjer det ingen anskaffing.

Føresetnaden for at kommunen kan anskaffe drifta av vilkårsparkering direkte frå eit selskap utanfor kommunen som rettssubjekt, er at selskapet får alle eller større del av sine oppdrag frå kommunen.

Eit underliggjande aksjeselskap som berre driv verksemd på kommersiell basis(vilkårsparkering) og ikkje får tildelt oppdrag/tenester frå kommunen eller motteke anna støtte, vil falle utanfor reglane om offentleg anskaffingar, sjølv om det er eigd av kommunen. Dette inneber at eit kommersielt selskap også fritt kan kjøpe tenster frå både kommunen og eit kommunal føretak, so lenge det skjer med «armlengdes priser»(markedspriser). Dersom aksjeselskapet også er tildelt oppgåver med vilkårsparkering eller å handheva gebyrføresegnene, vil det vera eit eigenregitilfelle, og selskapet vil då vera eit offentlegrettsleg organ, som ikkje kan direkte anskaffe tenester frå verken eigar eller andre.

Konkurranselova

Ein kommune, eller eit kommunal selskap er likestilt med andre verksemdar i den grad kommunen eller selskapet driv erverv verksemd. I denne samanheng er drift av vilkårsparkering å rekna som erverv verksemd.

Dersom kommunen utnyttar sin posisjon, ved til dømes å operera med lågare prisar enn konkurrentane på grunn av skattefritak og synergieffekt med parkeringa i einerettsområde osv, vil dette kome inn under konkurranselova. Det same gjeld for å skaffe seg kontroll over markedet ved å regulera eigen eigedom til trafikkføremål og etablara parkeringshus med gunstig plassering og hindre andre aktørar, jf også omsyn til integritet i forvaltninga. Denne problemstillinga kan skje spesielt i større bykommunar. Pålegg av opphøyr av slike konkurransevridande tilhøve kan fremjast.

Statsstøttereglar

Statsstøttereglane reiser fleire, sentrale og praktisk viktige problemstillingar for kommunar og kommunale selskap som driv både innanfor og utanfor einerettsområde. EØS-avtalen artikkel 61 om forbod mot konkurransevirande statsstøtte er implementert i norsk rett gjennom «lov om offentleg støtte» og er det regelverket som her vert gjort gjeldande.

Statstøtteomgrepet må tolkast breitt og omfattar alle ytelsar og vilkår som vert gjeve til betre vilkår enn alminnelege markedsvilkår. Direkte tilskot/subsidiering vert omfatta av regelverket.

Det same gjeld rentefordelar, avgiftsfordelar, lån og garantiar på ikkje-kommersielle vilkår, krysssubsidierting frå utøving av mynde(einerettsområde) m.m.

Kommunal skattefridrag vil vera eit konkurransefortrinn for t.d eit kommunal føretak dersom det vert drive vilkårsparkering.

EØS-avtala er næringsnøytral. Det blir ikkje skilt mellom offentleg og privat næringsverksemd. Eigenregi er difor ikkje relevant i høve til desse reglane. Dette er ein hovudgrunn til at det blir konstatert at all vilkårsparkering utanfor «einerettsområde»(kommunegrensene) bør skje i eit aksjeselskap. På same måte vil andre fordelar av kommunale fasiliteter, som personalressursar(støttefunksjonar), materiell(lokal m.m.), samt generelle samdriftsfordelar ved til dømes optimal utnytting av tilsette i kombinert offentleg og kommersiell parkeringsverksemd, kunne kome i strid med reglane.

Ein «armlengd avstand»

Eit overordna prinsipp for kommunen ved tilrettelegging av parkeringsverksemda er «ein armlengd avstand» prinsippet frå selskapsrett(aksjelova og finanseringsverksemd). Alle transaksjonar mellom «nærstående» skal gjennomførast til alminneleg markedsmessige/forretningsmessige prinsipp. Dette må gjelda mellom ulike delar av kommunal verksemd, inkludert kommunale føretak og selskap. Dette omsynet vert ivareteke til dømes gjennom å organisera utøving av mynde og vilkårsparkering i ulike rettssubjekt.

Oppsummering

Kommunen kan drive næringsverksemd i eigen regi. Utøving av forretningsverksemd, til dømes vilkårsparkering(utanfor einerettsområde(kommunegrensar) i parkeringsforskrift kan drivast av kommunen i eigenregi i samsvar med regelverk om offentlege anskaffingar. Kjøp av tenester frå eit eige kommunalt selskap og føretak eller ana type leverandør som opererar i konkurransemarkedet med meir enn om lag 20% av sin samla verksemd, vert ikkje rekna som eigenregi og fell difor innanfor regelverk om offentlege anskaffingar.

Eit kommunal aksjeselskap som ikkje får tildelt oppdrag frå kommunen er unnateke frå reglane om anskaffing. Det kan leigast parkeringseigedom og kan fritt kjøpe tenester frå t.d kommunen.

Kommunar, kommunale selskap og andre er likestilt med omsyn til konkurranseregelverket, inkludert statstøtterregelverket. Om kommunen utkonkurrera andre frå parkeringsmarkedet ved hjelp av skattefritak, reguleringsvedtak, kryss subsidierting, synergieffektar m.m, vil dette kunne vera brot på konkurranselova i tillegg til lov om offentleg støtte.

Prinsippet om «ein armlengd avstand» frå selskapsretten må ivaretakast mellom kommunale selskap. Det vil seie eit organisatorisk skilje, og økonomiske transaksjonar må vera til markedspris.

Link til lover

Konkurranselova: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2004-03-05-12?q=konkurranseloven>

Lov om offentlege anskaffingar <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2016-06-17-73?q=lov%20om%20offentlige%20anskaffelser>

Parkeringsforskrifta: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-03-18-260?q=parkering>

Forskrift om offentleg parkeringsgebyr <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-03-18-261?q=parkering>

Handlingsplan

Strakstiltak

1. Søke om mynde til handheving, opplæring.
2. Rullere kommunedelplan for veg og trafikktrygging – handlingsprogrammet, hovudrullering i samsvar med vedteken kommunal planstrategi.
3. Vedta parkeringsnorm og innarbeide desse ved rullering av kommuneplan for Aurland.
4. Utarbeide skiltplanar fortløpande etter kvart som parkeringsareal vert klare.
5. Starte forhandlingar om kjøp av grunn til parkeringsareal, følgje opp vedtekne reguleringsplanar.
6. Forankring i nye arealplanar

Tiltak på lengre sikt:

- Realisere større parkeringsanlegg/-hus

Vedlegg

- Vedlegg 1: Trafikk- parkeringsløyisingar i Aurland kommune, vedteken av kommunestyret 25.04.2019.
-