

**Sentralsjukehuset i Rogaland (SiR) –
utvikling av tilgjengeligheten og
parkeringstilbudet**

RF-1999/299

Vår referanse: 727/834880	Forfattere: Christin Berg, Gottfried Heinzerling	Versjonsnr. / dato: Vers. 1 /10.12.99
Ant. sider: 15	Faglig kvalitetssikrer: Arild Farsund	Gradering: Åpen
ISBN: 82-490-0005-6	Oppdragsgiver: Sentralsjukehuset i Rogaland (Rogaland fylkeskommune)	
	Prosjekttittel: Sentralsjukehuset i Rogaland (SiR) – utvikling av tilgjengeligheten og parkeringstilbudet	

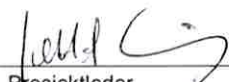
Emne:

Sentralsjukehuset i Rogaland (SiR) har engasjert RF - Rogalandforskning for å se på sykehusets parkeringssituasjon. Hensikten med prosjektet har vært å gi en beskrivelse av parkeringssituasjonen på sykehusområdet slik den er i dag og å vurdere problemer og utfordringer knyttet til denne situasjonen, for deretter å gi anbefalinger om hvordan å forbedre dagens parkeringssituasjon. Rapporten inkluderer også anbefalinger for tiltak som vil forbedre den totale tilgjengeligheten til sykehusområdet.

Emne-ord:

Parkering, transport, offentlig tjenesteyting

RF - Rogalandforskning er sertifisert etter et kvalitetssystem basert på NS - EN ISO 9001



Prosjektleder
Gottfried Heinzerling



for RF - Miljø og næringsutvikling
Kåre Netland

Innhold

1 BAKGRUNN FOR PROSJEKTET	1
2 BESKRIVELSE AV DAGENS SITUASJON	2
2.1 Antall ansatte, etterspørsel etter parkeringsplasser fordelt over dagen	2
2.2 Parkeringstilbud (bil).....	4
2.3 Parkeringstilbud sykkel	5
2.4 De ansattes bosted	5
2.5 Valg av reisemiddel.....	6
2.6 Dagens kollektivtilbud	6
3 BESKRIVELSE AV UTFORDRINGENE	8
3.1 En høy biltrafikkandel gir en totalt sett usikker, hhv. for dårlig tilgjengelighet av sykehusområdet	8
3.2 Kollektivtrafikken og sykkeltrafikken har et ikke utnyttet forbedringspotensiale	8
3.3 Forvaltningen av parkeringsarealene vil kunne effektiviseres	10
3.4 Takstene for parkeringen.....	11
3.5 Behovsgapet – behovet for en moderat utbygging av parkeringstilbudet	11
3.6 Behov for informasjons- og holdningskampanjer	12
4 FORSLAG TIL TILTAK	13
VEDLEGG 1 SESONGVARASJONER I REISEVANER (TURER TIL FOTS ELLER MED SYKKEL)	1
VEDLEGG 2 OMLEGGING AV PARKERINGSSONEN VED SENTRALSYKEHUSET (NOTAT AV STAVANGER PARKERINGSSELSKAP)	3
VEDLEGG 3 FORSKRIFT OM OFFENTLIG PARKERINGSREGULERING OG PARKERINGSGEBYR (UTDRAG)	4

1 Bakgrunn for prosjektet

Sentralsjukehuset i Rogaland (SiR) har engasjert RF - Rogalandsforskning for å se på sykehusets parkeringssituasjon. Hensikten med prosjektet er å gi en beskrivelse av parkeringssituasjonen på sykehusområdet slik den er i dag og å vurdere problemer og utfordringer knyttet til denne situasjonen. I prosjektet ses parkeringssituasjonen i sammenheng med tilgjengeligheten av sykehusområdet for alle trafikantgrupper. Mulighetene for å få økt andelen gang/sykel- og kollektivreiser til/fra sykehusområdet er derfor vurdert innenfor prosjektet. Avslutningsvis gis anbefalinger hvordan å forbedre tilgjengeligheten til sykehusområdet totalt sett og innenfor en slik ramme parkeringstilbudet spesielt sett.

Ved RF-Rogalandsforskning har Christin Berg og Gottfried Heinzerling arbeidet med prosjektet.

Arbeidet ble utført i samråd med en arbeidsgruppe bestående av:

Gorm Carlsen	Stavanger Parkeringsselskap
Berit E. Grassdal	Sentralsjukehuset i Rogaland (administrasjon)
Arne Hodne	Fylkesbyggesjefen
Lene Mikkelsen	Norske Fysioterapeuters Forbund
Egil Olsen	Norsk Kommuneforbund
Kåre Olsen	Sentralsjukehuset i Rogaland (administrasjon)

Rapporten må ses i sammenheng med en rapport som tidligere er utarbeidet av Netfact Medby Markedsanalyse AS¹. Der gjengis resultat av gruppesamtaler med ansatte ved SiR om parkeringssituasjonen ved sykehuset og hvordan den kan forbedres.

1 Netfact Medby Markedsanalyse, *Sentralsjukehuset i Rogaland (SiR) – Gruppesamtaler om Parkeringssituasjonen ved sykehuset*, Stavanger 1999.

2 Beskrivelse av dagens situasjon

For å bedre forståelsen av parkeringssituasjonen på sykehusområdet beskrives i dette kapitlet en rekke ulike forhold som har betydning. Noen av forholdene er mer av betydning for områdets totale tilgjengelighet. Disse er tatt med for å kunne forstå årsakene til dagens situasjon.

2.1 Antall ansatte, etterspørsel etter parkeringsplasser fordelt over dagen

Antall ansatte ved Sentralsjukehuset i Rogaland

Sentralsjukehuset i Rogaland (SiR) har pr 01.11.99 ca. 2.600 stillingshjemler. Siden mange av stillingene er deltidsstillinger ligger antallet ansatte på ca. 3.500.

Av disse 3.500 arbeider ca. 1.800 i turnustjenesten (pleie), ca. 900 i turnustjenesten (andre oppgaver) og ca. 800 til vanlig dagtid.

Videre arbeider ca. 200 av de 3.500 ansatte ved Stavanger og Sandnes Sykehus. Dessuten har i gjennomsnitt ca. 650 ansatte fri eller avspaserer etter vakt-/turnusplanen. Det er dermed ca. 2.650 ansatte på jobb knyttet til SiR en vanlig virkedag (ca. 800 ansatte på dagtid og 1.850 turnusstillinger).

Vaktskiftene er om morgenen i perioden mellom kl. 07.00 og kl. 08.00 (begynnelse dagvakt/-skift), om ettermiddagen ca. kl. 15.00 (begynnelse aftenvakt), og om kvelden ca. kl. 21.30 (begynnelse nattvakt).

Med en fordelingsnøkkel på 10 (dagvakter), 5 (aftenvakter) og 3 (nattvakter) fordeler turnusstillingene som følger over døgnet:

Dagturnus: ca. 1.000 ansatte, aftenturnus: ca. 500 ansatte, nattturnus: ca. 350 ansatte.

I tillegg kommer ca. 800 ansatte på dagtid som ikke jobber turnus.

Et spesielt parkeringbehov er knyttet til bedriftsbarnehagene (3 barnehager med 36 plasser hver) på sykehusets område.

Antall ansatte ved Rogaland Psykiatriske Sjukehus

Rogaland Psykiatriske Sjukehus (RPS) har pr 01.11.99 405 ansatte.

Av disse arbeider 321 i turnustjenesten og 84 til vanlig dagtid. I turnus kl. 07.30 – 1500 og kl. 08.00 – 15.30; arbeider 224 ansatte, i turnus kl. 14.15 – 21.45; 60 ansatte og i turnus kl. 21.15 – 07.15; 37 ansatte.

I tillegg kommer innleide ekstravakter ved skjerming og overbelegg.

Antall ansatte ved Legevaktsentralen

Ved Legevaktsentralen er det 36 ansatte pr. 01.11.99. Disse fordeler seg på ulike vaktskift. I perioden mandag til fredag: kl. 08.00 – kl. 15.30; 15 ansatte, kl. 15.30 – 23.00; 8 ansatte, kl. 23.00 til kl. 08.00; 4 ansatte.

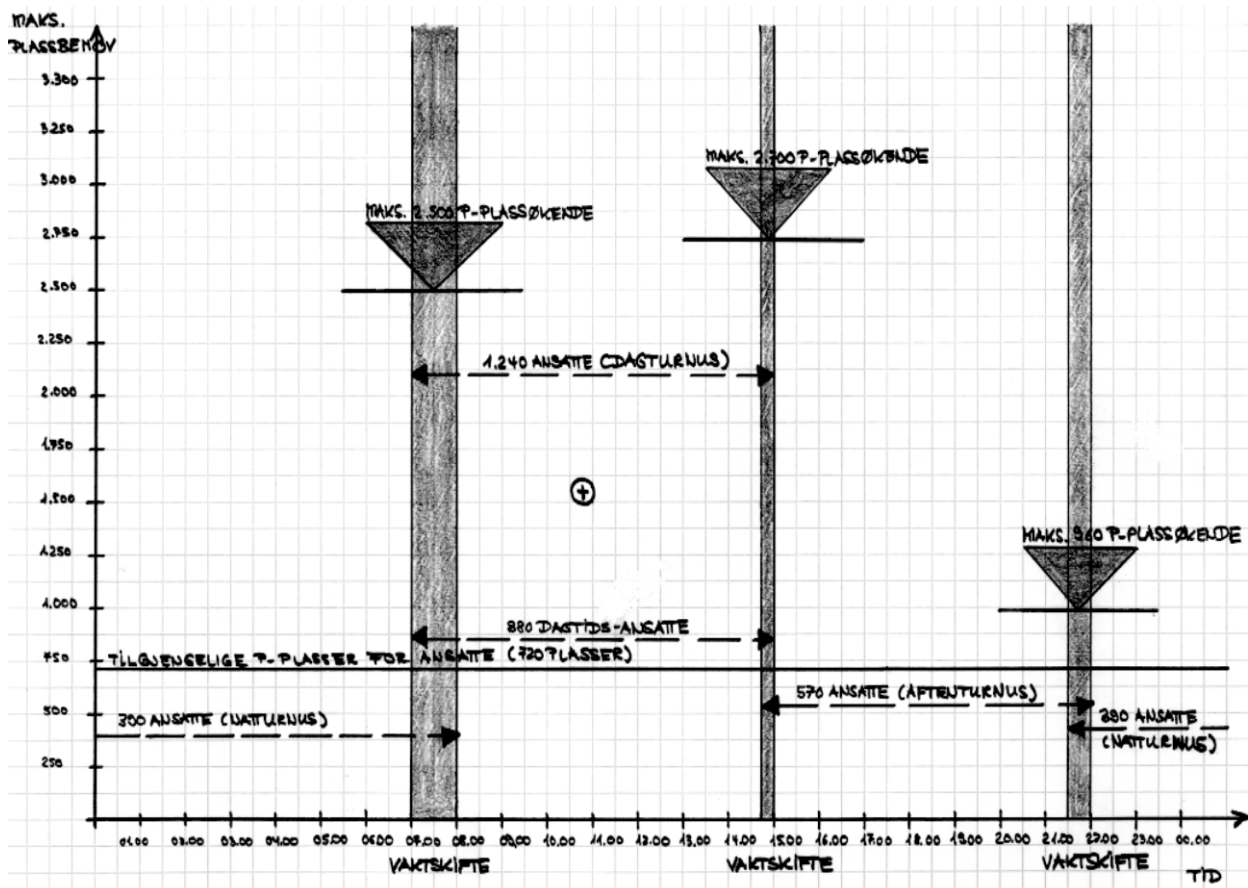
Andre rukergrupper på sykehusområdet

Utover de ansattes behov kommer parkeringsbehovet for besøkende og leveringstrafikk til de ulike institusjoner på sykehusarealet. Spesielt kan nevnes parkeringsbehovet knyttet til kursvirksomheten til RPS (opplæringslokalene til RPS har plass for til sammen 110 personer).

Maksimal etterspørsel etter parkeringsplasser fordelt over døgnet

Basert på disse opplysningene kan forløpet i etterspørselen etter parkeringsplasser over døgnet (mandag til fredag) fra de ansattes side settes opp som vist i figur 1 på neste side. Vi har lagt til grunn for beregningene at hver ansatt teoretisk sett har behov for en parkeringsplass. *Denne antagelsen er ingen realistisk vurdering av behovet for parkeringsplasser på sykehusområdet, men må oppfattes som et regnstykke for å illustrere et teoretisk maksimum.*

Toppnivåene vil gjøre seg gjeldende i periodene ved vaktskiftene. Det teoretiske maksimum om ettermiddagen (vaktskift dag/aften) ligger på ca. 2.700 parkeringsplasser, med ca. 570 ansatte knyttet til den påfølgende aftenturnus. Ved vaktskift natt/dag ligger toppnivået på ca. 2.500 parkeringsplasser, med ca. 2.100 ansatte knyttet til det påfølgende dagskiftet.



Figur 1: Teoretisk etterspørsel etter parkeringsplasser over døgnet (mandag – fredag)

2.2 Parkeringstilbud (bil)

På ulike deler av sykehusområdet er det til sammen etablert ca. 720 parkeringsplasser for ansatte ved de ulike institusjonene. Mellom 102 og 115 av disse er reservert for enkeltpersoner/biler, mens resten er tilgjengelige for alle ansatte med parkeringskort. For parkeringskortet kreves en avgift på kr 300,- pr. plass pr. år. Det er flere parkeringskort tilgjengelig enn parkeringsplasser, med den konsekvensen at de sist ankomne kan ha problemer med å finne parkeringsplass. Denne situasjonen fører til "posisjonsventing" ved vaktskiftene.

Parkeringen foregår stort sett på mark, med unntak av 249 parkeringsplasser i parkeringsanlegget i det sørvestre hjørnet av sykehusomtten. I visittidene er dette

parkeringsanlegget tilgjengelig for besøkende. 69 parkeringsplasser er utelukkende reservert for besøkende (korttid) og pårørende (langtid)².

Netfact rapporten dokumenterer hvordan de ansatte ved SiR vurderer dette tilbudet som utilfredsstillende sammenlignet med parkeringstilbud i næringsområder med gratis parkering og et stort antall tilgjengelige parkeringsplasser

I henhold til skiltforskriftene er hele sykehusområdet skiltet og regulert som parkeringssone³. Mye av skiltingen er knyttet til dagens regulering med reserverte plasser for enkeltpersoner/biler. Parkeringstilbudet håndheves av Stavanger parkeringsselskap, prinsipielt i tråd med *Forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr* (kfr. vedlegg 3).

2.3 Parkeringstilbud sykkel

Ved en rekke bygninger på området er det etablert sykkelparkering. I alt er 360 parkeringsplasser for sykkel tilgjengelig. Tilbudet er av varierende, men noe har til dels høy kvalitet inkludert værbeskyttelse.

2.4 De ansattes bosted

En oversikt over de ansattes bosted viser en spredning over hele Jæren⁴ og deler av Ryfylke (hovedsakelig Rennesøy og Strand kommune). Hovedtyngden av de ansatte bor i Stavanger, Sola, Sandnes og Randaberg kommune. *Ca. 1.500 av de 3.500 ansatte (tilsvarende omtrent 40 prosent) bor innenfor en trekilometer radius rundt SIR*⁵. *I relevant faglitteratur regnes en avstand på opptil tre kilometer som akseptabel ved gange og sykkelreiser for størsteparten av befolkningen.*

2 Parkeringssatsene (*parkeringsanlegg*) for besøkende er 5 kr. pr. time for de fire første timene, 7 kr. pr. time for de to påfølgende. Videre kreves 10 kr. pr. time for de neste fire timene. Deretter er taksten 1 kr. pr. time. Parkeringen er avgiftsfritt mellom kl. 20.00 og 06.00. Ved *markparkering* gjelder følgende satser: 1 time; 4 kr., 2 timer; 8 kr., 3 timer; 12 kr.; 4 timer; 19 kr., 5 timer; 26 kr., 6 timer; 36 kr., 7 timer; 46 kr., 8 timer; 56 kr., 9 timer; 66 kr., deretter 1 kr. /time og etter 24 timer 50 kr./døgn.

3 Sykehusområdet oppfattes som område "åpen for allmennheten" og dermed som et område der Vegtrafikkloven gjelder for trafikkarealene.

4 Jæren omfatter i denne sammenheng kommunene Randaberg, Stavanger, Sandnes, Sola, Gjesdal, Klepp, Time og Hå.

5 Følgende postnummer-områdene inngår i denne sonen: 4000, 4001, 4003, 4004, 4005, 4007, 4008, 4009, 4010, 4011, 4012, 4013, 4014, 4015, 4016, 4017, 4018, 4019, 4021, 4022, 4023, 4024, 4030.

2.5 Valg av reisemiddel

Reisevaneundersøkelsen for Jæren (Heinzerling et al 1998) viser at trafikken til/fra sykehusområdet er svært bilorientert. Tabellen nedenfor viser antall reiser til/fra denne sonen og hvordan disse gjennomføres. Til sammenligning er fordelingen av reisene på de ulike transportmidlene i Stavanger og på Jæren (inkl. Rennesøy og Strand kommune) vist i tabellen nedenfor.

Reisemiddel	Antall reiser til/fra Sykehuset i Rogaland pr. virkedøgn	Prosentandel	Prosentandel ved all trafikk i Stavanger	Prosentandel ved all trafikk i undersøkelsesregionen ⁶
Til fots	1.540	9,9	16,7	13,8
Sykkel	1.018	6,6	6,3	5,5
Bil (fører)	10.466	67,5	60,6	65,3
Bil (pass.)	940	6,1	7,1	6,9
Drosje	313	2,0	0,6	0,6
Buss i rute	940	6,1	7,2	5,7
Ellers	287	1,8	1,5	2,2
Sum	15.504	100,0	100,0	100,0

Tabell 1: Fordeling av reisene på de ulike transportmidlene (kilde: Reisevaneundersøkelsen 1998)

2.6 Dagens kollektivtilbud

En rekke bussruter⁷ gir direkteforbindelser mellom sykehusområdet og områdene Våland, Åsen, Madlamark, Ullandhaug, Hinna, Forus, Stavanger Lufthavn Sola, Sandnes og Stavanger sentrum. Unntatt Flybussen (avgang hver 20. minutt) betjenes rutene med timesfrekvens i åpningsperioden ved virkedager. Ruteavgangene er ikke jevnt fordelt over timen. Antall avganger pr. time fra sykehuset i de ulike retningene er 12 + 6 (flybussen).

6 Undersøkelsesregionen består av kommunene Rennesøy, Strand, Randaberg, Stavanger, Sola, Sandnes, Gjesdal, Time, Klepp og Hå.

7 Ruter SOT: 27, 28, 49, 78, 79, 98, 99, 230 (Rv 1) og Flybussen Stavanger – Sola (Rv 1). Ruter NSB Biltrafikk: 25, 26.

Nærmeste holdeplass for lokaltog Stavanger - Egersund er Hillevåg (ca. 1 km avstand fra SiR).

Dagens takster for voksne er pr. 01.10.99 som følger (fylkeskommunens regulativ):

- *Enkeltbillett:* sone 1 + 2, 17 kr. (dekker Stavanger kommune m/unntak av Forus/Gausel), sone 3, 22 kr. (f. eks. Forus/Gausel), sone 4, 27 kr. (f.eks. Sandnes sentrum) osv.
- *Klippekort:* 13 reiser til prisen av 10 (23 prosent rabatt).
- *Periodekort:* sone 1 + 2, 420 kr., sone 3, 490 kr., sone 4, 560 kr. osv.

Vi vurderer dagens kollektivtilbud til/fra sykehusområdet som ikke særlig attraktivt, hovedsakelig på grunn av tilbudets lave frekvens og mangel på flere direkteforbindelser til viktige deler av byregionen.

3 Beskrivelse av utfordringene

3.1 En høy biltrafikkandel gir en totalt sett usikker, hhv. for dårlig tilgjengelighet av sykehusområdet

Den høye biltrafikkandelen i trafikken til/fra sykehusområdet medfører en høy etterspørsel etter parkeringsplasser. Ut over periodene med vaktskifte, som må karakteriseres som spesiell når det gjelder etterspørselen etter parkeringsplasser, ligger etterspørselen ved dagskiftet langt over det tilgjengelige tilbudet for parkeringsplasser. Dette gapet, kombinert med et lavt avgiftsnivå på parkeringskort gir i sum en usikker og for dårlig parkeringstilgjengelighet for sykehusområdet totalt sett.

Den dårlige dekningsgraden gjelder ikke bare for de ansatte men i enda større grad for besøkende på sykehusområdet.

3.2 Kollektivtrafikken og sykkeltrafikken har et ikke utnyttet forbedringspotensiale

Som allerede nevnt kan det udekkede behovet for parkeringsplasser knyttes til en høy biltrafikkandel. Denne høye andelen gjenspeiler en situasjon der kvalitetene i kollektivtilbudet ikke er tilstrekkelig utviklet. Det samme gjelder også for sykkeltrafikken. Etter vår vurdering har begge reisemidler, særlig kollektivtrafikken et stort utviklingspotensiale for transporten til/fra sykehusområdet. En utvikling av disse tilbudene vil etter vår vurdering kunne redusere andelen av bilreiser betydelig.

En videre reduksjon av antall bilreiser vil dessuten kunne oppnås med økt andel gangtrafikk. Andelen fotturer til/fra sykehuset er i dag veldig lavt. Den høye andelen ansatte bosatt relativt nær sykehusområdet tilsier at det er et potensiale for økt gangtrafikk. Men her vil en tilbudsforbedring, f. eks. et forbedret gangveinett etter vår vurdering være av mindre betydning. I denne sammenheng vil trolig restriktive tiltak, eller en bedriftsøkonomisk sett mer korrekt prising av bruken av parkeringsplassene, være mer relevant.

Forbedringspotensiale for kollektiv- og sykkelreiser forsøkes illustrert ved å beskrive aktuelle utviklingsplaner og –muligheter.

Et forbedret busstilbud i korridoren Stavanger - Sandnes

I regi av Transportplan for Nord-Jæren planlegges et forbedret bussrutetilbud i korridoren Stavanger – Sandnes som inkluderer sykehusområdet. De planlagte forbedringene vil iverksettes etappevis fra sommer 2000, parallelt med etableringen av bomavgiften på Nord-Jæren⁸.

Nedenfor beskrives det nye rutetilbudet⁹ som vil dekke sykehusområdet (med forbehold for den pågående planprosess og dermed et endelig valg av variant):

- Rute Stavanger sentrum – SiR (Rv 1) – Ullandhaugveien – HIS – Rv 44 – Sandnes sentrum (Stvg. sentrum – HIS: 10 min. frekvens, HIS – Sandnes: 20 min. frekvens).
- Rute Stavanger sentrum – SiR (Rv 1) – Oscar Wistings gt. – Tjensvoll – Madlamark – Madlakrossen (- Madlasandnes) (Stvg. sentrum – Madlakrossen: 10 min. frekvens).
- Rute Stavanger sentrum – Våland - SiR – Åsen – Auglendsbakken – Jåttåvågen/Grannes (10 min. frekvens).

Rutene vil kobles sammen med andre ruter utover Stavanger sentrum slik at det skapes helpendelruter.

I tillegg kan det være aktuelt å etablere service(mini-)bussruter på Våland som også vil betjene sykehuset.

Dagens flybusstilbud (ekspressbuss uten stopp mellom SiR og flyplassområdet i Sola) vil opprettholdes.

Antall avganger pr. time fra sykehuset i de ulike retningene vil være 36 + 6 (flybussen).

⁸ Innkrevingen av bomavgift er gitt en regional profil *hvor bomstasjonene tilnærmet er plassert på kommunegrensen og dermed ikke rammer trafikk innen egen kommune.*

For vanlige personbiler skal følgende takster gjelde:

10 kr. i perioden ma – fre, kl. 07.00 – 09.00 og 14.00 – 17.00

5 kr. i perioden ma – fre, kl. 06.00 – 07.00, 09.00 – 14.00 og 17.00 – 18.00

Gratis i periodene ellers, dvs. ma – fre, kl. 18.00 – 06.00 og lørdager og søndager

Ved bruk av abonnement gis inntil 50 prosent rabatt på ovenfor nevnte takster. Trafikantene betaler kun i en retning, kun for en passering pr. time og maksimalt 75 passeringer pr. måned.

⁹ Angivelsen av frekvens gjelder for perioden ma – fre fra ca. kl. 06.30 til kl. 18.00.

Ny holdeplass v/Strømsbrua:

Etablering av en ny holdeplass for lokaltog/bybane ved Strømsbrua er under planlegging. I forhold til Hillevåg stasjon vil gangavstanden reduseres med ca. 250 til 300 m (ca. 25 prosent).

Kollektivtakster

Fylkeskommunens budsjettsituasjon tillater på kort sikt ingen reduksjoner av takstnivået i kollektivtrafikken.

Det vil være prinsipielt mulig å inngå en særskilt bedriftsavtale mellom SiR og fylkeskommunen for å kunne tilby ekstremt lave takster for kollektivtrafikken for SiRs ansatte, sammenlignet med dagens situasjon. Forutsetningen for avtalen er at *alle ansatte* ved SiR omfattes av avtalen. *I tilfelle vil det være mulig å kunne tilby et årskort pr. ansatt gjeldende for kollektivtilbudet i hele fylket (med unntak av deler av hurtigbåttilbudet) til et beløp mellom 800 og 1.000 kr.*

En slik avtale vil kunne finansieres av de ansatte, av bedriften eller ved en kombinasjon av begge deler.

Forbedringspotensiale for sykkeltrafikken

Antallet parkeringsplasser for syklister ved de ulike bygg bør økes og standarden på sykkelparkeringen (særlig værbeskyttelse ved alle parkeringsplasser) bør høynes. I samarbeid med sykkelprosjektet i Stavanger vil forbedringer på sykkelveinettet kunne vurderes og etableres om nødvendig.

Sett i forhold til analyser av sesongvariasjoner i reisevaner, vil en slik satsing kunne gi relativt stabile økninger i sykkelbruken store deler av året. Som dokumentert i vedlegg 1 er reisemiddelfordelingen til/fra jobb om sommeren relativt stabil i forhold til gjennomsnittlige reisevaner for året.

3.3 Forvaltningen av parkeringsarealene vil kunne effektiviseres

Det henvises her til notatet fra Stavanger Parkeringsselskap vedrørende omlegging av parkeringssonen ved sentralsykehuset (vedlegg 2).

Et vesentlig element i notatet er vurderingen av potensiale for effektivisering av bruken av den delen av parkeringstilbudet som pr. i dag er knyttet til enkeltpersoner/biler. Ved å etablere en felles "pool" for disse parkeringsplassene forventes en økning av den faktisk tilgjengelige parkeringsplasskapasiteten for denne gruppen.

3.4 Takstene for parkeringen

Parkeringsplassene på sykehusområdet er et knapt gode. Avgiften på p-kortet kan på ingen måte regnes som prising av et knapt gode, men må oppfattes mer som et kollektiv tilgjengelig adgangskort i kappløpet om parkeringsplasser på dagtid.

Takstene for parkering må etter vår vurdering ikke ses isolert, men som integrert del av et omfattende transportkonsept for sykehusområdet. Prisingen bør derfor ses i sammenheng med et fremtidig takstnivå for kollektivtrafikken (minst like dyrt som en kollektiv takstordning som beskrevet i avsnitt 3.2). Den bør videre knyttes opp mot en mulig behovsdifferensiering for parkeringen på dagtid (mulige kriterier: avstand bolig/arbeid, spesielle behov i jobben osv.).

På denne måten vil p-kortet kunne utvikles til adgangskort for en for de ansatte forutsigbar bruk av parkeringsplassene, slik det er etterlyst av de ansatte i Netfact-rapporten.

3.5 Behovsgapet – behovet for en moderat utbygging av parkeringstilbudet

Behovet for utbygging av flere parkeringsplasser er påpekt bl.a. i Netfact-rapporten. Uavhengig av denne rapporten har fylkesbyggesjefen utarbeidet et forprosjekt for etablering av nye parkeringsanlegg på sykehusets område. I tillegg innhentet fylkesbyggesjefen pristilbud på en alternativ løsning i forhold til forprosjektet. Dette tilbudet har følgende nøkkeltall (priser pr. 01.02.99) og består av tre elementer:

1. Ny etasje på eksisterende parkeringshus. Dette gir netto tillegg på 121 plasser. Kostnad kr. 9.431.358,- (inkl. moms) (ca. 78.000 kr/plass i investeringskostnader).
2. Forlengelse av eksisterende parkeringshus. Dette gir et netto tillegg på 101 plasser. Kostnad kr 3.476.632,- (inkl. moms). (ca. 34.400 kr/plass i investeringskostnader)
3. Nytt parkeringshus på "gjesteparkeringsplassen" med 3 parkeringsnivå. Dette gir et netto tillegg på 183 plasser. Kostnad kr 14.173.511,- (inkl. moms). (ca. 77.500 kr./plass i investeringskostnader)

Fylkesbyggesjefen konkluderer med ikke å ha mottatt noe tilfredsstillende tilbud på finansiering og drift av parkeringsanleggene.

I tillegg til investeringskostnader kommer løpende drifts- og vedlikeholdsutgifter pr. parkeringsplass¹⁰.

¹⁰ "I et parkeringshus sentralt i Oslo koster en plass vel 20.000 kroner i året i driftsutgifter. En plass på åpen tomt koster ca. 8.000 kroner pr år i drift og vedlikehold. I tillegg kommer tomtkostnadene. De fleste andre steder i landet antas kostnader å være lavere enn i Oslo." S. 136 i Transportøkonomisk Institutt (Oslo), *Miljøhåndboken, del I*, Oslo 1996.

En utvidelse av parkeringskapasiteten vil være meget kostnadskreven og vil ha konsekvenser for prisingen av parkeringstilbudet.

Utgangspunktet vårt er at dagens etterspørsel etter parkeringsplasser vil kunne reduseres betydelig med en rekke tiltak. Likevel vil en etter vår vurdering til slutt stå igjen med et uløst behov på omkring 100 parkeringsplasser, for en god del knyttet til trafikken fra besøkende. Dette tilsier en moderat utbygging av parkeringskapasiteten. *Men en slikt økning bør definitivt ikke skje som isolert særtiltak. I forhold til dagens gap mellom etterspørsel og tilgjengelig parkeringskapasitet vil det fort oppstå en situasjon der en slik økning kun kan oppfattes som "en dråpe i havet".*

3.6 Behov for informasjons- og holdningskampanjer

Det ligger et potensiale for redusert bilbruk. Informasjon om parkeringssituasjonen og "parkeringspolitikken" for sykehusområdet, og om de ulike alternativene til bruken av personbil bør gis jevnlig gjennom kampanjer.

Dessuten trengs etter vår vurdering generelle informasjonskampanjer overfor de ansatte som opplyser om bakgrunnen for dagens dårlige hhv. usikre tilgjengelighet av parkeringsplasser på sykehusområdet. I slike sammenheng må det totale ressursbehovet knyttet til sikringen av tilgjengeligheten (kfr. kapittel 4) gjøres tydelig for å skape en mer nyansert forståelse for problemstillingen blant de ansatte, enn det som kommer til uttrykk i NETFACT rapporten.

I den sammenheng kan det være på sin plass å minne om at heller ikke de generelle betingelsene for biltrafikken i regionen vil være uforandret. Introdueringen av bomavgiften på Nord-Jæren og et regionalt vegnett under press fra en økende biltrafikk er begrensende rammer for utviklingen av biltrafikken her i regionen.

4 Forslag til tiltak

Med utgangspunkt i de ovenfor stående beskrivelser av dagens parkeringssituasjon og utfordringene knyttet til denne, foreslår vi en rekke tiltak for å forbedre tilgjengeligheten av sykehusområdet totalt sett.

De foreslåtte enkelttiltakene er del av et omfattende konsept for å sikre sykehusområdet en god tilgjengelighet. Enkelttiltakene er foreslått i hierarkisk rekkefølge. Det er dessuten utelukkende tiltak som SiR disponerer selv.

Som allerede nevnt før forutsetter en slik tiltakspakke en omfattende realitetsforståelse fra alle involverte part.

Følgende enkelttiltak foreslås:

1. *Effektivisering av eksisterende parkeringsarealer*

Parkeringsplassene knyttet til enkeltpersoner/biler overføres til en felles "pool" for denne kategorien parkeringsplasser. Med tiltaket forventes en økning av den faktisk tilgjengelige parkeringsplasskapasiteten for denne brukergruppen. *Tiltaket vurderes som kostnadsnøytralt.*

2. *Oppgradering av sykkelparkering*

Antall sykkelparkeringsplasser økes og standarden på disse heves totalt sett (værbeskyttelse). *Tiltaket forventes til å bidra til økt sykkelbruk. Kostnader for tiltaket er stipulert til 500.000 kr (5.000 kr. pr. ny sykkelparkeringsplass).*

3. *Introdusering av bedriftsavtale om kollektivtrafikk*

En særskilt bedriftsavtale inngås mellom SiR og fylkeskommunen for å kunne tilby ekstremt lave takster for kollektivtrafikken for SiRs ansatte. Tiltaket forventes å bidra til en markant økning i bruken av kollektivtrafikken til/fra sykehusområdet. *Forutsatt fullstendig finansiert fra SiR vil en slik ordning medfører opptil 3,5 mill. kr i årlige kostnader for SiR. De ansatte ved SiR som bruker kollektivtrafikken, vil samlet få en tilsvarende kostnadsreduksjon. I tillegg vil ansatte ved overgang til kollektivtrafikken spare store beløp i variable bilkostnader.*

4. Behovsprøving ved tildeling av p-kort (dagtid)

For å tilpasse etterspørselen etter parkeringsplasser på dagtid den fremtidige tilgjengelige kapasiteten, foreslås en behovsprøvet tildeling av p-kort. Som kriterium for behovsprøving foreslås brukt 3-kilometeravstanden mellom arbeidsplass og bosted. Tiltaket vil redusere etterspørselen etter parkeringsplasser på dagtid med opptil 40 prosent. *Det er kostnader på opptil 100.000 kr. årlig knyttet til administreringen av en slik ordning.*

5. Økt prising av parkeringstilbudet (i.f.t. evt. bedriftsavtale kollektivtrafikk)

Prisen på p-kortet settes minimum likt prisen på årskortet etter særavtalen med fylkeskommunen. Den økes dermed med minimum 500 kr./år. En regner med en såpass høy betalingsvillighet blant de ansatte at tiltaket ikke vil gi noen reduksjon i etterspørsel etter parkeringsplasser. *Med ovenfor nevnte økningsbeløp vil tiltaket gi minimum 350.000 kr i merinntekter.*

6. Moderat utbygging av parkeringsplasskapasiteten

Med utgangspunkt i fylkesbyggesjefens vurderinger (jfr. avsnitt 3.5) foreslås en økning av parkeringsplasskapasiteten ved å forlenge det eksisterende parkeringshus. Tiltaket vil gi et netto tillegg på 101 plasser og bidra til å lette på kapasitetsproblemet generelt, men særlig i forbindelse med parkeringen for besøkende. *Investeringskostnadene vil ligge ved ca. 3,5 millioner kr. (inkl. moms), dvs. ved ca. 35.000 kr/plass. I tillegg kommer løpende drifts- og vedlikeholdsutgifter.* Tomtekostnader eller kostnadsvurderinger knyttet til alternativ bruk av utbyggingsarealene er ikke tatt med i kostnadsoversikten.

7. Informasjons- og holdningskampanjer

Det gjennomføres informasjons- og holdningskampanjer om ”parkeringspolitikken” for sykehusområdet og de ulike alternativene til bruken av personbil for å bidra til redusert biltrafikk til/fra sykehusområdet. Tiltaket vurderes som nødvendig ramme rundt de andre enkelttiltak foreslått ovenfor, uten å gi direkte uttelling i form av redusert biltrafikk. Ambisjonsnivået og dermed kostnader knyttet til tiltaket vil være variabel. *Vi tar utgangspunkt i kostnader på opptil 100.000 kr. årlig knyttet til gjennomføring av slike kampanjer.*

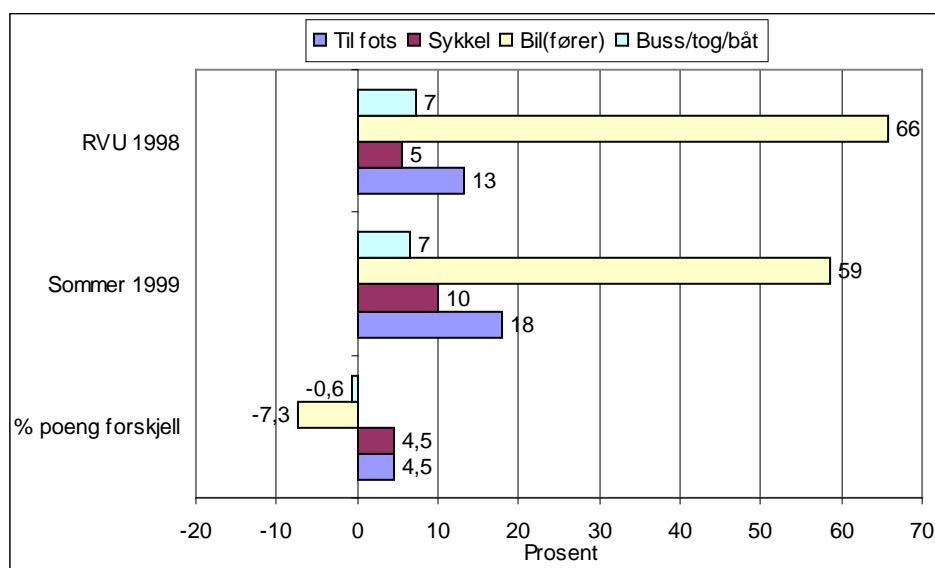
Ved gjennomføring av tiltakspakken vil en oppnå følgende resultat:

- ***Det vil oppnås en totalt sett stabil og forutsigbar tilgjengelighet til sykehusområdet, som er innenfor overkommelige økonomiske rammer for fylkeskommunen på den ene siden og de ansatte og besøkende på den andre siden.***

- *Parallelt medfører etableringen av tiltakene mer åpne og klare kommunikasjonslinjer om tilgjengeligheten av sykehusområdet og forvaltningen av parkeringsplassstilbudet overfor alle partene involvert. Det vil bidra til realistiske oppfatninger av realitetene og et redusert konfliktnivå blant de involverte partene.*
- *Tiltakspakken reduserer behovet for utbygging av parkeringsplasser til et minimum. Det innebærer store sparte utgifter i forhold til en strategi utelukkende basert på en utbygging av parkeringsplasskapasiteten, for å forbedre tilgjengeligheten.*

Vedlegg 1 Sesongvarasjoner i reisevaner (turer til fots eller med sykkel)

Sommeren 1999 ble det gjennomført en undersøkelse av sommersesongens reisevaner (RVU 1999, Transportplan Nord-Jæren). Undersøkelsen tyder på at andelen turer med bil reduseres noe i forhold til et antatt gjennomsnitt for året (RVU 1998, Transportplan Nord-Jæren), til fordel for turer til fots eller med sykkel (jf. figur 2).



Figur 2: Turer til fots, på sykkel, med bil (fører) og buss/tog/båt på Jæren (inkl. deler av Ryfylke), i prosent av totalt antall turer. Sammenligning av antatt årsgjennomsnitt (RVU 1998) og reisevaner om sommeren (RVU 1999). Kilde: RVU 1998 og RVU 1999

RVU 1999 gir ikke grunnlag for detaljerte analyser på underkommunalt nivå. Vi kan derfor ikke se på endringen spesifikt for sonen sykehuset ligger i. Det vil være rimelig å anta at en større andel av turene til og fra sykehuset på tilsvarende måte som i regionen ellers vil foregå til fots eller på sykkel i stedet for med bil (som sjåfør). Men når vi samlet sett finner at reisemiddelfordeling på turene til og fra jobb er svært stabile når vi sammenligner sommerturene med det antatte gjennomsnittet for året, tyder det på at også det samlede parkeringsbehovet på arbeidsplasser vil være stabilt. Det vil si at presset på parkeringsarealene snarere vil endres som følge av endringer i sykehusets bemanning over året enn sesongvariasjoner i reisevaner. Forutsetningen er at reisevaner til og fra jobb blant ansatte ved SiR svarer til gjennomsnittet i regionen. Dette tyder også på at dersom en gjennom motivasjon og tilrettelegging oppnår økte andeler som

benytter buss eller sykkel framfor bil generelt sett, vil en kunne skape et stabilt lavere parkeringsbehov.

**Vedlegg 2 Omlegging av parkeringssonen ved sentralsykehuset (Notat
av Stavanger Parkeringselskap)**

**Vedlegg 2 Omlegging av parkeringssonen ved sentralsykehuset (Notat
av Stavanger Parkeringssekskap)**



**STAVANGER
PARKERINGSSELSKAP**

STAVANGER KOMMUNE

Lars Hertrevigs gt. 5
4005 Stavanger

Telefon 51 50 76 72
Telefaks 51 50 70 19

Ref: gca
Ark:

Sentralsykehuset
v/driftsleder Kåre Olsen
Postboks 8100
4003 Stavanger

Sentralsykehuset Rogaland	
Saksbehandler 99/444 - 1	Løpnr. 1533/99
06 APR 1999	
Arkiv 611 Q52	Grad Brukergr.
Avd. T	Saksbet. KOL

Stavanger, 25.03.99 Kopi -
Tekn. sjet i

Omlegging av parkeringssonen ved sentralsykehuset.

Vi viser til samtaler om dette.

Vedlagt er vårt forslag til tiltak, beskrevet i notat datert 24.03.1999, samt to alternativer for inndeling av sonen.

De oppgitte tall for parkeringsplasser er dels basert på tellinger, og dels på antall angitt på kartet. Vi har funnet endel unøyaktigheter i de antall som er angitt på kartet, slik at det kan være mindre avvik mellom det oppgitte og virkeligheten.

De foreslåtte avgiftsplassene ved Nordfløyen, tilbys drevet på de samme betingelsene som plassene ved Hjertelaget, dvs. kr 2.000,- pr. plass pr. år, hvis taksten opprettholdes. Det er trolig aksept i markedet for å øke taksten noe, i så fall, kan leibeløpet også økes.

Vi er av hensyn til den vanskelige situasjonen på området, opptatt av at en omlegging kan skje raskt.

Hvis De har spørsmål vedrørende dette, vennligst ta kontakt.

Med vennlig hilsen
STAVANGER PARKERINGSSELSKAP

Gorm Carlsen
disponent

Vedlegg: Notat datert 24.03.1999
Alt A + B for inndeling av P-sonen

Ny arondering av parkeringssonen ved sentralsykehuset.

Spesielt reserverte plasser:

Det legges opp til at ikke eller kun helt unntaksvis skal ha reserverte plasser for enkeltpersoner/biler.

Det er ikke lagt opp til at antallet reserverte plasser skal reduseres.

Poenget er at det ofte er en del reserverte plasser ledig. Så lenge plassene er resevert en bestemt person eller funksjon, vil en ved misbruk og korvarig underkapasitet få akutte parkeringsproblemer for den enkelte.

Ved å samle alle i en "pool", vil en oppnå større fleksibilitet, og dermed unngå en rekke av disse problemene.

Disse plassene er foreslått plassert med adkomst fra Armauer Hansens vei, og vil da få 2 adkomster, og fremstå som 2 uavhengige soner. Det er mulig å tildele P-kort for den enkelte sone hvis man ønsker det. Dette vil redusere fleksibiliteten noe, men reduserer tidsforbruk til letekjøring i pressede situasjoner, f. eks. ved innkallinger og utrykninger.

Ansatte forøvrig:

Øvrige ansattes parkering opprettholdes syd for bygningene på sykehuset, samt ved Barnehagen og varmesentralen, samt "blokk G".

Vi forventer at letetraffikken vil bli redusert ved at sonene vil være sammenhengende og oversiktlige.

Vedlagte tabell i 2 alternativer, viser omlag hvordan parkeringstilbudet i sonen fordeler seg melleom de forskjellige formål før og etter, ved gjennomføringen av vårt forslag. De korresponderende kartskissene viser soneavgrænsning som da forslås.

I Alt. A, opprettholdes antallet reserverte plasser i den nye "reserverte sonen".

I Alt. B, Økes antallet noe, på bekostning av plasser for vanlige P-kort.

Besøkende:

Besøkende til sykehuset har i dag endel spesielle problemer i tillegg til kapasiteten generelt. Ett problem er å komme nær opp til inngangene ved besøk av kortere varighet, - henting og bringing etc. Særlig ved inngangene mot Armauer Hansens vei er dette problematisk. Det er en rekke korte besøk til poliklinikker oa. her, med store parkeringsproblemer, og konflikt med reserverte plasser.

Mot Armauer Hansens vei foreslås det derfor etablert avgiftsbelagt korttidsparkering, med maksimaltid f. eks. 1 eller 2 timer. Antall plasser bør være ca 10.

Pårørende m/kort:

Et annet problem er blandingen av ansatte og besøkende med P-kort for langtidspårørende. Pårørende med P-kort må få et eget reservert område, og vi foreslår at dette etableres ved innkjøringen v.a.v. den lukkede avgiftsparkeringen.

Stavanger Parkeringsselskap

Det åpnes for innkjøring fra øst, og settes av det antallet plasser som er nødvendig.

Dette vil lette informasjonsoppgaven overfor disse brukerne, og man unngår at disse kjører rundt på måfå innen sonen for å lete etter plass.

Hvis det så er fullt, vet vedkommende at man enten må benytte den store avgiftsplassen eller parkere utenfor området.

Skilting:

Forutsatt at alle enkeltskilt med angivelse av reservasjonsbetingelser fjernes, kan ca. 105 av disse skiltene tas ned, og erstattes med soneskilt.

Videre kan en del skilt som kun gjentar sonereguleringen for hele området fjernes.

Etter vårt forslag vil det da være tilstrekkelig å etablere 4 - 5 steder med soneskilt. Innenfor den enkelte sone vil det kun være behov for å etablere skilting ved de plassene som skal avsettes til helt spesielle formål, f. eks. servicebiler ol.

Omleggingen vil muliggjøre en betydelig praktisk og estetisk oppryddig på skiltfronten.

De nye skiltene kan etableres i stort format og med kvalitetsmessig godt oppsettingsutstyr, slik at inntrykket av området bedres. I dag har området rent skiltmessige et svært uryddig preg.

I den sammenheng kan det også være hensiktsmessig å gi det enkelte avgrensede parkeringsområde et nummer eller en bokstavbetegnelse. Dette vil lette orienterbarheten og for forvalter og brukere.

Organisatoriske forhold:

Det bør nøye vurderes å redusere antallet P-kort for de ansatte på dagtid.

Mye tyder på at en god del ansatte som i dag har P-kort, ville kunne gjøre seg nytte av kollektivtransport eller sykkel på dagtid. Busstilbudet er selvsagt dårligere på kvelds og nattetid, samtidig som det også er mindre attraktivt å sykle på kvelds/nattetid.

Vi forslår derfor i første omgang at en utsteder egne kort som kun gjelder på kveld/natt, og at det innføres strengere kriterier for tildeling av P-kort på dagtid. Kriteriene kan f.eks. gå på reiseavstand og kollektivdekning. Det finnes anvendbare modeller for hva som kan ansees som et akseptabelt kollektivtilbud mhp. frekvens og gangavstander, og hva som vil være en akseptabel gang/sykkeldistanse.

Informasjon:

Vi ser i vår klagebehandling at enkelte avdelinger og poliklinikker gir god informasjon om parkeringsproblemer i sine innkallinger til pasientene. Dette er svært nyttig for brukerne, og gir dem muligheten til å være tidligere ute for å finne plass etc.

Mange avdelinger gjør imidlertid ikke dette. Vi foreslår at dette innføres som en standard opplysning i alle pasientinnkallinger fra sykehuset.

Tiltaket vil redusere konfliktnivået i forbindelse med håndhevingen.

Stavanger Parkeringsselskap

Konklusjon:

- Alle reserverte enkeltplasser samles i 2 soner uten reservering av enkeltplasser, hvor alle tildeles P-kort. Kapasiteten beholdes i prinsippet.
- All øvrig ansatteparkering i sonene, samles i områder med felles sonebestemmelser.
- Pårørende med P-kort får egen plass v/innkjøringen til området.
- Det etableres avgiftsbelagt korttidsparkering nord for bebyggelsen.
- Antallet P-kort på dagtid reduseres.
- Informasjonen til brukerne bedres ifb. med innkallinger til undersøkelse/behandling.

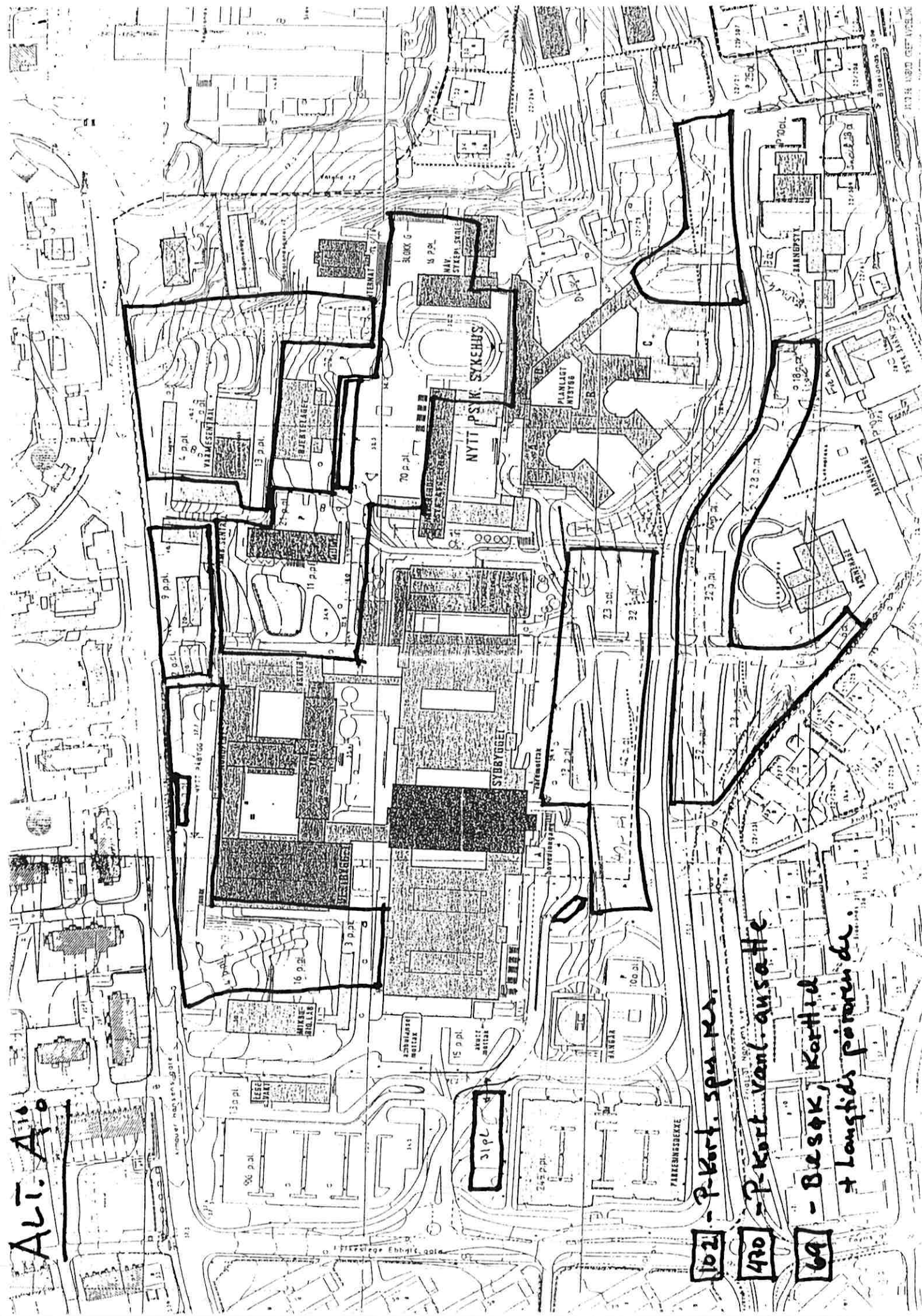
Stavanger, 24.03.1999, GC.

Vedlegg: Inndeling, Alt A + B

Fordeling av plasser, sonen på sentralsykehuset. ALT.A.

Sted	Res.	P-kort	Serv. bil	HC	Blodg.	Besøk	Sum i dag	Sum forsl.
Nordfløy	28	11		2	8		49	
	0	29		2	8	10		49
Vest for adm. bygg	2	6	7	1		1	17	
	8	0	7	1		1		17
Øst for adm. bygg	4	17					21	
	21	0						21
v/Psykiatrisk/Hjertel.	2	34		1		20	57	
	36	0		1		20		57
I bakken v/internat	10	4		1			15	
	0	14		1				15
v/Innkj. Arm. H. vei		32				1	33	
		32				1		33
v/Varmesentral	0	13					13	
	0	13						13
v/Snekkerverkst.	2	4	2				8	
	0	6	2					8
v/Mikrob. lab.	4	16					20	
	0	20						20
Vestbygget			3				3	
			3					3
Ambul. mottak	4						4	
	4							4
Ambul. sentral	17	0					17	
	17	0						17
Sydbygget	12	0					12	
	0	12						12
P-områder syd	0	340					340	
	0	340						340
Hovedinng.	1	0		2		6	9	
	0	0		3		6		9
Psyk. vareinng.	2	2		1			5	
	0	4		1				5
v/G-blokk	16	0					16	
	16	0						16
	104	479	12	8	8	28	639	
	102	470	12	9	8	38	0	639

Aut. A.



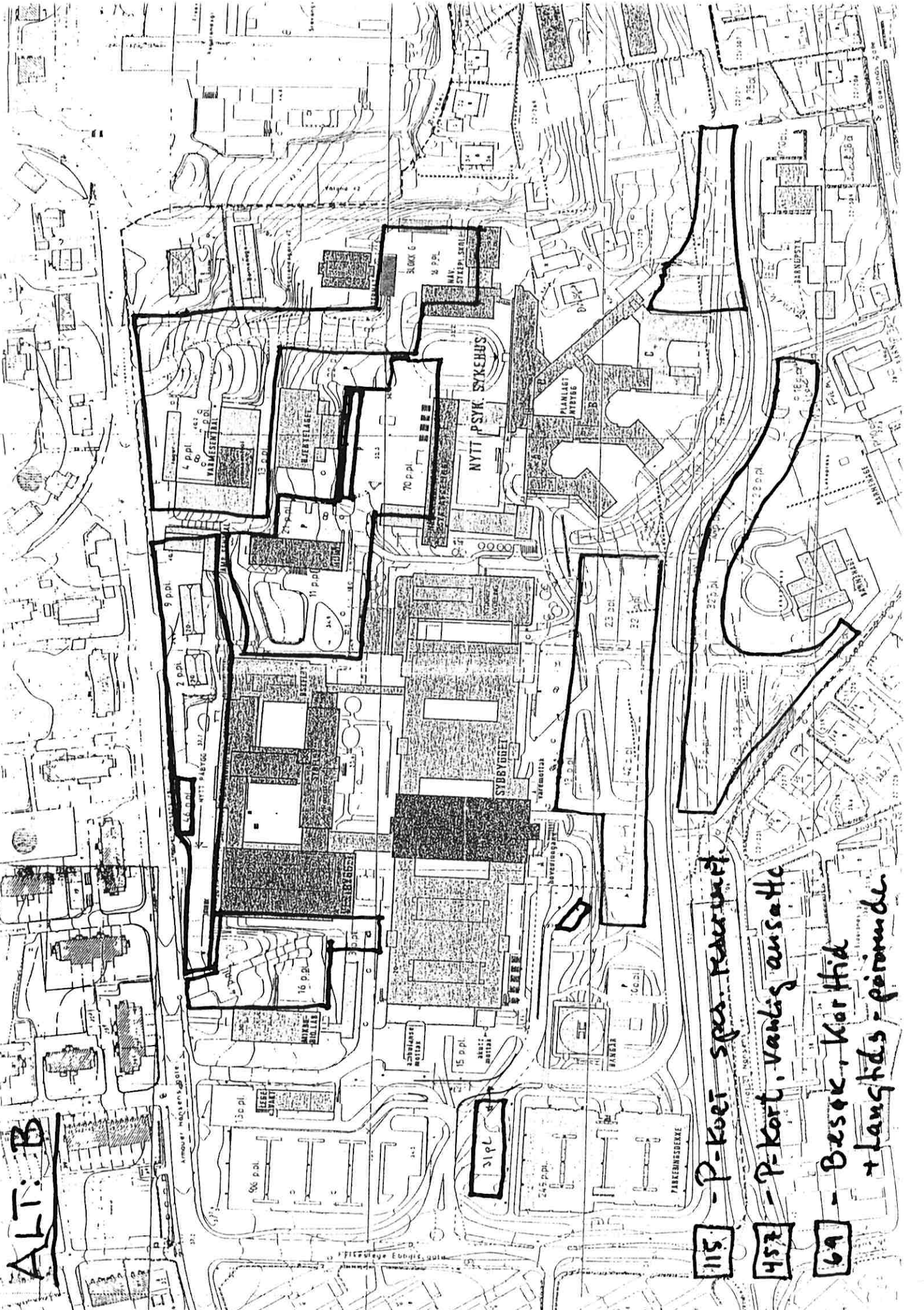
[102] - P-kort. spm. m.

[470] - P-kort. vanh. ains. Hc

[69] - B-esök, kortid + lauslids pöytäkirja

Fordeling av plasser, sonen på sentralsykehuset. ALT.B.								
Sted	Res.	P-kort	Serv. bil	HC	Blodg.	Besøk	Sum i dag	Sum forsl.
Nordfløy	28	11		2	8		49	
	29	0		2	8	10		49
Vest for adm. bygg	2	6	7	1		1	17	
	8	0	7	1		1		17
Øst for adm. bygg	4	17					21	
	21	0						21
v/Psykiatrisk/Hjertel.	2	34		1		20	57	
	36	0		1		20		57
I bakken v/internat	10	4		1			15	
	0	14		1				15
v/Innkj. Arm. H. vei		32				1	33	
		32				1		33
v/Varmesentral	0	13					13	
	0	13						13
v/Snekkerverkst.	2	4	2				8	
	0	6	2					8
v/Mikrob. lab.	4	16					20	
	0	20						20
Vestbygget			3				3	
			3					3
Ambul. mottak	4						4	
	4							4
Ambul. sentral	17	0					17	
	17	0						17
Sydbygget	12	0					12	
	0	12						12
P-områder syd	0	340					340	
	0	340						340
Hovedinng.	1	0		2		6	9	
	0	0		3		6		9
Psyk. vareinng.	2	2		1			5	
	0	4		1				5
v/G-blokk	16	0					16	
	0	16						16
	104	479	12	8	8	28	639	
	115	457	12	9	8	38	0	639

ALT: B



115 - P-koet spes. reservedt.

457 - P-kort, vanlig ansatte

69 - Besøk, kort tid + langtid - parrende

**Vedlegg 3 Forskrift om offentlig parkeringsregulering og
parkeringsgebyr (utdrag)**

§ 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.

III. Tillatelse til særskilt parkering**§ 5. Reservert parkering**

Kommunen kan utstede tillatelse til parkering på parkeringsplass for bestemte kjøretøy, kjøretøygrupper eller personer med behov for særskilt parkeringsadgang, jf bl.a. forskrift om parkering for bevegelseshemmede. Skiltmyndigheten avgjør i hvilken grad slike parkeringsplasser skal opprettes.

§ 6. Unntak fra maksimaltid

Kommunen kan gi bruker med særskilt behov tillatelse til å parkere kjøretøy ut over eventuell maksimaltid på steder regulert for parkering med skiltene 552 «Parkering» eller 376.1 «Parkeringsone».

§ 7. Boligoneparkering

Kommunen kan i nærmere avgrensede områder etter behovsprøving reservere parkering for personer bosatt i området eller for andre med særlig behov for slik parkering.

§ 8. Utstedelse av særskilt parkeringstillatelse

Tillatelse etter §§ 5 til 7 utstedes for det tidsrom kommunen mener det er behov for. Når tillatelsen løper ut, skal kommunen foreta en ny behovsvurdering. Tillatelsen skal inneholde navnet på kommunen, og kjøretøyets kjennemerke eller navnet på person eller næringsbedrift som tillatelsen gjelder for.

Ved misbruk, endrede forutsetninger, omdisponering av areal e.l. kan kommunen trekke tillatelsen tilbake.

Den som har særskilt parkeringstillatelse, har plikt til å underrette kommunen om endrede forhold som kan ha betydning for tillatelsen.

Avslag på søknad om særskilt parkeringstillatelse kan påklages til kommunestyret eller en særskilt klagenemnd oppnevnt av kommunestyret. Vegdirektoratet er likevel klageinstans når vedtak om avslag er truffet i kommunestyret.

§ 8 a. Avgiftsfri parkering for elektrisk bil

Elektrisk bil kan, på plass der det er innført avgiftsparkering etter § 2, parkeres uten at det betales avgift.

På plasser med tidsbegrensning, må urskrive brukes for å dokumentere at parkeringen skjer i henhold til tidsbegrensningen.

Tilføyd ved forskrift 19 jan 1999.

IV. Førerens plikter**§ 9. Plassering av kjøretøy**

Kjøretøyet skal plasseres som anvist ved skilt eller oppmerking, og innenfor oppmerket felt der dette finnes.

Ved parkering langs fortauskant, eller ved skrå- eller tverrparkering der det er oppsatt parkometer, skal kjøretøyet plasseres inntil det parkometer som er bestemt for vedkommende felt. Dersom det er to parkometer på samme stolpe, gjelder stolpen som skille mellom parkeringsfeltene.

§ 10. Betaling

Betaling skal skje umiddelbart etter at kjøretøyet er stillt på plass.

Eventuell kvittering for betalt avgift skal, om ikke annet framgår av kvitteringen, plasseres godt synlig bak frontruten. Har kjøretøyet ikke frontrute plasseres kvitteringen på et annet godt synlig sted. Det samme gjelder tillatelse som nevnt i § 8.

§ 11. Parkeringstid

Senest når parkeringstiden løper ut, må plassen frigris ved at kjøretøyet fjernes. Er parkeringsplassen avgiftsbelagt kan forlengelse av parkeringstiden skje før den har løpt ut, men samlet parkeringstid må likevel ikke overstige en eventuell maksimal parkeringstid på stedet.

§ 12. Undersøkelsesplikt

Senest 24 timer etter at parkeringsregulerende skilt er oppsatt, må fører/eier av kjøretøyet rette seg etter de nye bestemmelsene.

V. Tilleggsavgift og gebyr**§ 13. Tilleggsavgift**

På steder der avgiftsparkering er innført, jfr § 2, kan tilleggsavgift ilegges ved overtredelse av §§ 9 til 12.

Er kvitteringen ikke plassert godt synlig, eller er det oppgitt feil tid ved parkering i område eller på plass der det er bestemt at fører av kjøretøyet selv skal oppgi tid for parkering ved gjennomhulling eller merking av kvittering eller lignende, kan det også ilegges tilleggsavgift.

Det kan bare ilegges en tilleggsavgift for samme overtredelse, uten hensyn til hvor lenge kjøretøyet har stått parkert eller om flere bestemmelser er overtrådt.

Tilleggsavgiften er kr 300, -.

§ 14. Gebyr

Gebyr kan ilegges ved stans eller parkering i strid med vegtrafikkloven § 3, trafikkløvlene § 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, -.

Formannskapet myndighet gjelder ikke for skilting for kommunal veg, på kryssende riksveg eller fylkesveg. Vegsjefen kan delegerer myndighet til vedkommende organ i den utstrekning han finner det hensiktsmessig.

2. Politiet kan for et tidsrom av inntil 14 dager sette opp fareskilt dersom hensynet til trafikkkavviklingen tilsier det.

§ 30. Myndighet for trafikklyssignal og vegoppmerking.

Vegdirektoratet kan treffe vedtak om å sette opp og ta ned trafikklyssignal for offentlig og privat veg. Myndigheten kan delegeres til vegsjefen eller kommunalt organ.

Vegsjefen treffer vedtak om oppmerking på kjørebane og om annen oppmerking av hensyn til trafikksikkerheten. Myndigheten kan delegeres til kommunalt organ.

Kap XIV. Særlige bestemmelser

§ 31. Tekniske bestemmelser (skiltnormaler) m.m.

1. Nærmere tekniske bestemmelser og retningslinjer (skiltnormaler) for anvendelse, utforming, størrelse og plassering av offentlige trafikkskilt, herunder om plassering på prøve, om når bedrifters navn kan nyttes på serviceskilt, og om trafikklyssignaler og vegoppmerking, gis av Vegdirektoratet. Slike bestemmelser anses ikke som forskrifter etter forvaltningsloven. Bestemmelsene er bindende for skiltmyndighetene.

2. For skrivemåten på stedsnavn på vegviser m.m. gjelder bestemmelsene i Kronprinsregentens resolusjon av 21. mai 1957.

§ 32. Skiltregler.

Vegdirektoratet kan bestemme at vedkommende skiltmyndighet skal føre et register over offentlige trafikkskilt som er satt opp på offentlig og privat veg. Vegdirektoratet gir nærmere regler om føring av skiltregisteret.

§ 33. Skiltutgifter.

Utgifter til offentlige trafikkskilt, trafikklyssignaler og vegoppmerking dekkes som vegutgifter etter reglene i veglova av 21. juni 1963, dersom det ikke med hjemmel i § 34 blir truffet vedtak om at den ansvarlige for privat veg skal dekke utgiftene.

Utgifter til serviceskilt og lokalvegvisning til bedrifter m.v., og til skilting i forbindelse med tilstelninger av enhver art, kan likevel pålegges dekket av vedkommende virksomhet eller arrangør etter nærmere regler fastsatt av Vegdirektoratet.

§ 34. Trafikkskilting for private veger.

1. Dersom den ansvarlige for privat veg vil nytte offentlige trafikkskilt, må han ha tillatelse av vedkommende skiltmyndighet. Skiltmyndigheten kan sette vilkår for bruken. Utgifter til oppsetting, endring, vedlikehold eller fjerning av offentlige trafikkskilt og feste for slikt for privat veg, bæres i så fall av den ansvarlige for vegen. Vegsjefen kan i særlige tilfelle helt eller delvis frita den ansvarlige for å dekke utgiftene.

Dersom trafikken på privat veg som er åpen for alminnelig ferdsel tilsier det, kan vedkommende skiltmyndighet bestemme at en bestemt vegstrekning skal skiltes med offentlige trafikkskilt. Utgiftene til dette skal i så fall dekkes av den

ansvarlige for den private veg, med mindre vegsjefen bestemmer at utgiftene skal dekkes som for skilting av riksveg.

2. Når offentlige trafikkskilt er tillatt eller påbudt brukt for privat veg, skal plassering av skiltene så vidt mulig skje i samsvar med tekniske retningslinjer etter § 31. For den vegstrekning skiltene er nyttig, må det ikke plasseres private skilt eller annen oppmerking som kan forveksles med offentlige trafikkskilt, eller hindre den frie sikt langs vegen eller til slike innretninger for den vegfarende.

§ 35. Ikräftredelse, overgangs- og utfyllingsbestemmelser, unntak m.m.

1. Disse forskrifter trer i kraft 1. mai 1981, med unntak av bestemmelsene i § 8 om skilt 366 og 368 som trer i kraft 1. november 1980. Skiltregler fastsatt av Samferdselsdepartementet 28. mars 1967 oppheves fra 1. mai 1981.

2. Vegdirektoratet kan gi nærmere utfyllende bestemmelser til forskriftene og overgangsbestemmelser. Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra forskriftene.

1 okt. 1993 nr. 921

Forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr.

Fastsatt ved kgl.res. av 1. oktober 1993 med hjemmel i vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4 §§ 4, 5, 8, 31, 31a, 37, 43 og lov av 10. februar 1967 om behandlingmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 28 tredje ledd. Fremmet av Samferdselsdepartementet. Endret 3 des 1993 nr. 1083, 19 jan 1999.

I. Innledning

§ 1. Virkeområde

Denne forskrift gjelder for stans og parkering av motorvogn eller tilhenger til motorvogn, på veg åpen for alminnelig ferdsel, jf trafikkreglene § 1.

II. 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 vegkontoret. Kommunal avgiftsparkering på privat veg forutsetter samtykke fra eier av vegen.

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 rettleddning, tilsyn og klagebehandling, jf § 19.

Ansvarret kan overføres til et eget parkeringsselskap, dersom dette eies helt av kommuner.