



RISØR KOMMUNE
DEN HVITE BY VED SKAGERRAK

Parkeringsplan for Risør sentrum



Vedtatt 25.1.2018, av Risør bystyre

PS 3/18

Arkivsak 2017/601

Innholdsfortegnelse

VEDTAK	4
1 FORORD	5
1.1 PARKERING ER VIKTIG!	5
2 BAKGRUNN FOR PLANEN	6
2.1 FUNN I BOLIGUNDERSØKELSEN OM PARKERING:	6
2.2 HVORFOR EN HELHETLIG PLAN?	6
3 ORGANISERING OG DEFINISJONER.....	7
3.1 POLITISKE VEDTAK – HELHETLIG PARKERINGSPLAN I 2017.....	7
3.2 HOVEDMÅLSETTING FOR ARBEIDET MED HELHETLIG PARKERINGSPLAN	8
3.3 DELMÅL	8
3.4 PLANAVGRENSNING.....	8
3.5 ORGANISERING OG GJENNOMFØRING AV PROSJEKTET.....	9
3.6 MEDVIRKNING	9
3.7 ØKONOMI – UTARBEIDELSE AV PLANEN	10
4 VIKTIGE PLANER OG DOKUMENTER	10
5 PARKERING	10
5.1 PARKERINGENS VIRKNINGER	11
5.2 LOVVERK.....	11
6 RISØR SENTRUM	12
6.1 TREHUSBYEN RISØR.....	12
6.2 HANDELS- OG SERVICESITUASJONEN I RISØR.....	12
6.3 DE VIKTIGSTE BYROMMENE	14
6.4 OMRÅDER FOR BYUTVIKLING	14
6.5 DAGENS VEGSYSTEM.....	15
6.6 KOLLEKTIVTRAFIKK	15
6.7 GANG- OG SYKKEL.....	16
6.8 TRAFIKKULYKKER.....	16
7 DAGENS PARKERINGSTILBUD I PLANOMRÅDET	17
7.1 ANTALL OFFENTLIGE PARKERINGSPLASSER	17
7.2 INDRE SONE	18
7.3 BOLIGSONE.....	19
7.4 HC-PLASSER	19
7.5 ELBILPARKERING	20
7.6 MC-PARKERING	20
7.7 SYKKELPARKERING.....	20
7.8 UTLEIDE PLASSER SOM ER KOMMUNALE:	21
7.9 GRATISPLASSER	22
7.10 HVORFOR AVGIFTSPARKERING?	22
7.11 DRIFT	23
8 PARKERINGSBEHOV OG BELEGG I PLANOMRÅDET.....	24
8.1 TIDLIGERE KARTLEGGINGSARBEID	24

8.2	STATISTIKK FRA AUTOMATER 2016	24
8.3	PARKERINGSBEHOV	28
8.4	ANTATT TILLEGGSBEHOV FOR PARKERING OM SOMMEREN.....	32
9	PARKERINGSANLEGG I HUS/FJELL	32
9.1	OPPSUMMERING, ETABLERING AV P-ANLEGG.....	33
9.2	VURDERING AV P-ANLEGG HØSTEN 2017	34
10	PLANENS HANDLINGSDEL – STRATEGIER OG TILTAK	35
10.2	BYUTVIKLING – STRATEGIER OG TILTAK	36
10.3	PARKERING - STRATEGIER OG TILTAK	37
11	TILTAKSLISTE	39
12	ØKONOMISKE KONSEKVENSER	45
12.1	HVA KOSTER ENDRINGENE I PLANEN?	45
13	KART – NY PARKERINGSPOLITIKK I RISØR SENTRUM.....	46
14	EVALUERING OG RULLERING	46
15	KILDER	46
	VEDLEGG 1 VIKTIGE PLANER OG UTREDNINGER	47
15.1	KOMMUNEPLANEN.....	47
15.2	PARKERINGSFOND - FRIKJØP FRA PARKERINGSKRAV – RISØR KOMMUNE	48
15.3	ANDRE VIKTIGE POLITISKE VEDTAK	48
15.4	BOLIGUNDERSØKELSE: RISØR SENTRUM.....	49
	VEDLEGG 2: LOVVERK.....	50
	VEDLEGG 3 PARKERINGSANLEGG I HUS/FJELL	51
15.5	POLITISKE SAKER OM HELHETLIGE PARKERINGSLØSNINGER 2008 - 2014	56
15.6	NYTT PARKERINGSKORT PÅ RUTEBILTOGTA – ROSEPROSJEKTET	59
	VEDLEGG 4: FORSKRIFT OM BEBOERKORT I RISØR SENTRUM	61

Vedtak

Vedtak i bystyret 25/1-2018 saknr. 3/18

- *Parkeringsplanen med tilhørende kart (versjon 5. desember 2017) legges til grunn for Risør kommunes arbeid med parkering i Risør sentrum. Rådmannen gis fullmakt til å utarbeide ny skiltplan og nye skiltvedtak så raskt som mulig, i samarbeid med Statens vegvesen som skiltmyndighet. Ved behov for økonomiske tildelinger ut over budsjett, fremmes ny sak til bystyret.*
- *Forskrift om boligsoneparkering oppheves. Det vedtas ny forskrift om beboerparkering for Risør sentrum (vedlegg 4).*
- *Tiltakene i tabellen gjennomføres henhold til rådmannens anbefalinger. Mange tiltak må utredes nærmere før gjennomføring, og da fremmer rådmannen ny sak.*
- *Rådmannen gis fullmakt til å inngå leieavtaler med Risør Hotel, Tjenna Barnehage og andre næringsdrivende.*
- *Antall timer beholdes som i dag med 2 timer.*
- *Satsene i ytre sone økes til 10,-/t og 40,-/dag.*
- *Rådmannen bes innhente realistiske og ajourførte priser på kostnad for etablering av parkering i fjellhall i Urheia, Fløyheia og for parkeringsanlegg i Hasdalen jfr. miljøestetisk plan.*
- *Rådmann bes også sjekke muligheten for utleie/salg av parkeringsareal i fjellhall/anlegg.*
- *Rådmannen innhenter nøyaktig oversikt over antall beboerparkeringsplasser i kretsene Kamperhaug, Enghaven, Steinramla, Tangen og området Urbakken/Solsiden samt en oversikt over hvor mange nye beboerparkeringsplasser det kan lages ved fortetting og bruk av kommunalt areal. Beboere i disse områdene opplever størst utfordringer med parkering.*
- *De fem plassene foran sparebanken opprettholdes.*
- *Risør kommune innfører to timers gratis parkering i Risør for perioden 1. september til 31. mai.*

1 FORORD

Bystyret har vedtatt at det skal utarbeides en parkeringsplan for Risør sentrum.

Planen er utarbeidet som en temaplan med tiltak, men mange av tiltakene må detaljeres og utredes mer før gjennomføring. Det gjelder blant annet utarbeidelse av en skiltplan, utredning om parkeringshus/-anlegg og det videre arbeidet med båtplasser i Risør sentrum. Mange av strategiene vil være viktige for den framtidige byutviklingen.

Prosjektplanen for parkeringsplan ble vedtatt av bystyret i april 2017. I denne framgår at miljø- og teknisk komite er styringsgruppe. Det er internt i administrasjonen opprettet en arbeidsgruppe og en prosjektgruppe. Det har vært avholdt åpne medvirkningsmøter, og planarbeidet har vært omtalt på kommunens hjemmesider og i lokalpressen.

Etter at parkeringsplanen er politisk behandlet, vil Risør kommune i samarbeid med Statens vegvesen utarbeide en skiltplan for nye skiltvedtak. Det vil deretter lages nye skilt og oppmerkinger.

1.1 Parkering er viktig!

Parkering er i hovedsak et kommunalt ansvar, og parkeringspolitikken kan brukes som et virkemiddel for å nå overordnede mål på flere politikkområder. Det dreier seg ikke bare om kommunale mål, men også oppfølging av regionale og nasjonale målsettinger og føringer knyttet til areal, transport, miljø, velferd og helse. Normer som angir krav til parkeringsdekning ved ny utbygging er et viktig styringsverktøy, men det er en rekke andre forhold som også må tas opp. Det gjelder ikke minst eierskap og styringsmuligheter over både eksisterende og nye plasser, avgiftsordninger og ulike former for regulering på og utenfor gategrunn. Parkeringspolitikken må også gi føringer for hvordan det skal tilrettelegges for ulike transportbehov eller –formål og kjøretøytyper.

Alle bilturer starter og ender på en parkeringsplass. Parkeringstilbudet kan derfor ha stor betydning for valg av transportmiddel.

Det foreslås en rekke tiltak for å få en bedre parkeringspolitikk i Risør sentrum (se tiltak i kapittel 10). Imidlertid bør det **kontinuerlig** jobbes videre med flere tiltak:

- **Få flere parkeringsplasser i garasjeanlegg/p-hus**
- **Fjerne parkeringsplasser**, spesielt i enkelte boliggate og rundt indre havn for å øke den estetiske kvaliteten og bokvaliteten og redusere letekjøring
- **Tilrettelegging for økt gåing i sentrum**: blant annet fokusere på gangsoner og trafiksikkerhet i byutviklingen, spesielt utsatte/oversiktlige punkt bør utbedres, tilrettelegging for at barn kan gå til skolen, tydelig skilting (til ulike målpunkt, skilting av snarveier), fokusere på siktsoner og estetiske kvaliteter i mange byrom/gater.
- **Økt tilrettelegging for sykling**: Må tilrettelegge for flere sykkelparkeringsplasser. Trafiksikkerhetstiltak.
- **Tydelig skilting**, blant annet til innkjøringsparkeringsplassene (gjern med elektroniske skilt som viser gjestående kapasitet) slik at en reduserer bilkjøring i sentrale bygater
- **Til enhver tid oppdaterte digitale betalingsløsninger**

2 Bakgrunn for planen

I **Steds- og boligutredningen for Risør kommune** (vedtatt mars 2016¹), kommer det fram at det har vært en dramatisk befolkningsnedgang i Risør sentrum de siste 10-15 årene (10-15 % nedgang). For å belyse hvorfor det er befolkningsnedgang, bestilte bystyret en utredning om årsaker og mulige tiltak. Rådmannen brukte konsulentfirmaet Feste Grenland AS til å utarbeide en boligundersøkelse, hvor det ble gjort både kvalitative og kvantitative intervju. Hovedtrekkene i undersøkelsen må oppfattes som tydelige, og det er viktig å arbeide videre med tiltak/planer som gjør Risør sentrum mer attraktivt for beboere, næringsliv og besøkende.

2.1 Funn i boligundersøkelsen om parkering:

Parkering er et gjennomgående tema som mange er opptatt av i boligundersøkelsen.

- 90 % av respondentene mener at parkering er viktig eller veldig viktig.
- 49 % mener avgiftspolitikken på parkering er bra/veldig bra
- 58 % mener tidsbegrensningen er bra/veldig bra
- 22 % mener beboerparkeringen er bra/veldig bra
- 17 % mener parkeringskapasiteten om sommeren er bra/veldig bra
- 80 % mener parkeringskapasiteten om vinteren er bra/veldig bra

Det er tydelig at mange mener det er kapasitetsproblemer om sommeren, mens kapasiteten om vinteren er bra. Det er allikevel forholdsvis få som er fornøyde med beboerparkeringsløsningen. Det er delte meninger når det gjelder avgiftsnivå og tidsbegrensning.

Boligundersøkelsen ble behandlet i bystyret i februar 2016². Risør kommune vil på ulike måter ta funn og tiltak fra boligundersøkelsen videre, både gjennom denne parkeringsplanen, sentrumsutvalget, reguleringsplanen for sentrum (påbegynt 2016), kommende sentrumsprosjekter og kommuneplan.

2.2 Hvorfor en helhetlig plan?

Mange av temaene i planen er på et overordnet nivå som ser helhetlig på byutviklingen i Risør sentrum, både i forhold til beboere, handel/næring og besøk. Det er mange tema som henger sammen, derfor har det vært komplisert å avgrense planen til utelukkende å omhandle parkering. Parkering er viktig for attraktivitet, tilgjengelighet, transportvalg, trafiksikkerhet, miljø og folkehelse. Planen skal gi føringer for framtidige parkeringstiltak, inkludert investering i stort parkeringsanlegg, samt for arbeidet med reguleringsplanen for sentrum og andre planer/prosjekt i sentrum.

Det finnes få eksempler på mindre byer/kommuner som har utformet en helhetlig parkeringspolitikk som dekker det brede spekteret av behov og tiltak³, selv om kommuner anbefales å ha en helhetlig parkeringspolitikk. TØI hevder at en helhetlig parkeringspolitikk kan gjøre det enklere å få til samarbeid om gradvis utvikling av løsninger av eksisterende parkeringstilbud og løsninger for nye parkeringsplasser som en del av framtidige reguleringsplaner. I tillegg er en helhetlig plan nødvendig for å hindre utilsiktede effekter av parkeringsreguleringer som innføres enkeltvis eller områdevis, samt at

¹ Utredningen *Steds- og boligutvikling i Risør kommune* er tilgjengelig på kommunens hjemmesider:

<http://www.risor.kommune.no/dokumenter/kommunale-planer/>

² Boligundersøkelsen er tilgjengelig på kommunens hjemmesider:

<http://www.risor.kommune.no/utviklingsarbeid/boligundersokelse-risor-sentrum.23401.aspx>

³ TØI-rapport 2016, s. 9

en plan skal sikre at parkeringspolitikken støtter opp under målsettinger innen areal- og transportutviklingen. En samlet parkeringspolitikk gir dessuten administrasjonen hjemmel for å opptre offensivt overfor andre myndigheter og private bedrifter, og bidrar til intern samordning i kommunen⁴.

Det er også andre forhold som gjør at Risør kommune nå utarbeider en overordnet, strategisk parkeringsplan for Risør sentrum:

- Risør kommune ønsker å gjøre det mer attraktivt å bo i Risør sentrum, og oppnå kommuneplanens målsettinger om «Vi skal vokse» gjennom økt attraktivitet (delmålet «Vi skal være en kommune hvor flere flytter inn enn ut»)
- Risør kommune ønsker å bidra til et levende sentrum med mer besøk og mer handel/næring
- Dialogen kommunen har med vel-foreninger viser mye misnøye og frustrasjon med dagens parkeringsløsninger i sentrum
- Det er behov for økt parkeringskapasitet sommerstid, spesielt i forbindelse med festivalene
- Det er behov for å se på skilting av parkeringsplasser/-regulering.
 - Statens vegvesen hevder det noe usikkerhet knyttet til skiltvedtak i sentrum.
 - Mange opplever parkerings-skiltingen som skjemmende for trehusbyen.
 - Det er mange som misforstår skilting og komplisert skilting skaper usikkerhet. Kan vi forenkle og redusere skiltingen?
- Det er noen politiske vedtak om parkering som ikke har blitt fulgt tilstrekkelig opp. Gjennom en ny parkeringsplan for Risør sentrum er det en målsetting at tidligere vedtak skal «nulles», og både og politikere og rådmannen kan få en bedre oversikt over hva som skal gjøres, til hvilke tidspunkt og kostnader.
- I flere år har det vært drøftet hvorvidt det bør etableres et parkeringsanlegg i fjell i Risør sentrum. Det har vært gjort flere utredninger og kostnadsberegninger på dette. I parkeringsplanen vil det vurderes hvorvidt det er hensiktsmessig å gå videre med utredning av parkeringsanlegg i hus/fjell, eller hvorvidt andre løsninger kan være bedre med tanke på attraktivitet, tilgjengelighet og økonomi.

3 ORGANISERING OG DEFINISJONER

Prosjektplanen, inkludert organisering og definisjoner, ble vedtatt i april 2017⁵.

Planen er ikke utarbeidet i henhold til plan- og bygningslovens plantyper, og derfor står kommunen friere til selv å definere hva som skal inkluderes i planen.

Planen omhandler parkeringsplasser som er offentlig tilgjengelige, inkludert behovet for beboerparkering og besøksparkering på offentlig areal i sentrum. Parkering for privat boligbruk er ikke omtalt i planen der hvor dette dekkes av parkering på privat areal.

3.1 Politiske vedtak – Helhetlig parkeringsplan i 2017

For arbeidet med *denne* parkeringsplanen er det særlig tre politiske vedtak som er relevante:

1. Bystyret vedtok følgende i sak **103/16** (28.mai 2016) (utdrag), i forbindelse med saken om MC-parkering i sentrum:

⁴ TØI-rapport 2016, s. 9.

⁵ [Prosjektplan](#) vedtatt april 2017 (hyperkobling)

Det lages en helhetlig parkeringsplan for Risør sentrum. Dette prosjektet meldes i Handlingsplan 2017 – 2020 samt at planen føres inn som plan i planstrategien.

2. I **Planstrategien for Risør kommune 2016-2020** (vedtatt i sak **176/16**, oktober 2016) omtales planen på følgende måte:

Bystyret vedtok våren 2016 at det skulle utarbeides en parkeringsplan for Risør sentrum for å få en oppdatert og helhetlig parkeringspolitikk i sentrum. Det er behov for å utvide parkeringskapasiteten i sentrum samtidig som det gis gode løsninger for de som bor, jobber og besøker Risør. Arbeidet må blant annet sees i sammenheng med utvikling av rutebilmotna/helsehus/Risørsenteret.

3. Bystyret vedtok følgende (**sak 6/17**, februar 2017), i forbindelse med behandling av Boligundersøkelsen for Risør sentrum (utdrag):

Bystyret tar boligundersøkelsen og rådmannens vurderinger til orientering. Utredning om parkeringsfjellhall/parkeringshus - samt om salg/utleie av parkeringsplasser må gis en vesentlig plass i parkeringsplanene.

3.2 Hovedmålsetting for arbeidet med helhetlig parkeringsplan

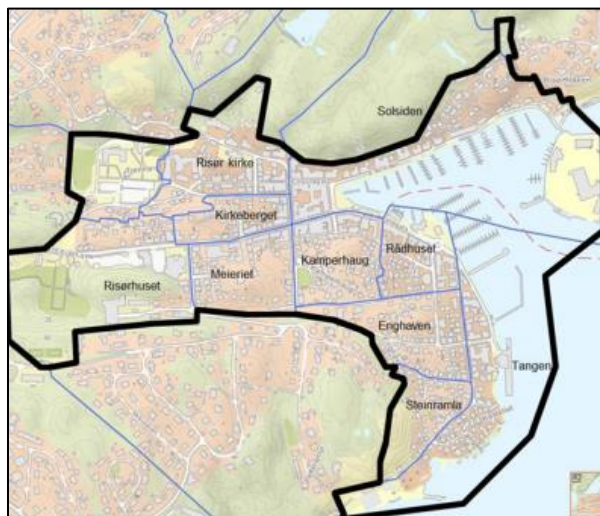
Kommuneplanens målsettinger er gjort gjeldende for Risør sentrum. Hovedmålsetting og delmål er vedtatt gjennom prosjektplanen (april 2017)

- **Planen skal bidra til at Risør sentrum blir et mer attraktivt sted for beboere, besøkende og næringsdrivende.**

3.3 Delmål

- Parkeringsplanen skal være et styringsverktøy for parkeringspolitikken i Risør sentrum
- Antall parkeringsplasser i Risør sentrum skal økes. På sikt skal antallet gateparkeringsplasser reduseres.
- Unødvendig bilkjøring skal reduseres. Det skal tilrettelegges for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtransport, inkludert flere sykkelparkeringsplasser
- Det skal etableres flere ladeplasser for elbil
- Omtrent 4 % av parkeringsplassene skal tilrettelegges som HC-plasser

3.4 Planavgrensning



Planen avgrenses i hovedsak til sentrums ti grunnkretser samt parkeringsarealet i tilknytning til Urbakken/Urheia og Tjenna-området. Det er i tillegg relevant å inkludere andre områder som har påvirkning på parkeringsforholdene i sentrum, for eksempel ved Risørhallen, i Sirisvei (Risør VGS) og ved kommunehuset fordi disse kommunale arealene kan ha konsekvenser for parkeringskapasiteten i sentrum.

Ved at planen omfatter grunnkretser, er det mye tilgjengelig informasjon om befolkning, alderssammensetting, husholdninger, bilhold osv, statistikk som kan være relevant for å vurdere parkeringsbehovet. Mange av boligene i planområdet har også sammenfallende utfordringer mellom behov for å parkere på egen tomt og besøksnæringer/sesongvariasjoner.

3.5 Organisering og gjennomføring av prosjektet

Rådmannen v/kommunalsjef Nils Martin Andersen har vært prosjektansvarlig (PA). PA har det totale prosjektansvaret og er den som initierer, endrer retning eller avbryter prosjektet dersom målene ikke nås. PA utnevner og oppretter mandat til prosjektleder (PL).

Styringsgruppe har vært miljø- og teknisk komite. PA har delegert til prosjektleder å være sekretær for gruppa, det vil si sende sakliste og underlag og skrive referat. Planen har vært behandlet i styringsgruppa fire ganger. I tillegg har styringsgruppa vært invitert på medvirkningsmøtene i mai og oktober.

Arbeidsgruppa har bestått av

- Sigrid Hellerdal Garthe – samfunnsplanlegger, **prosjektleder**
- Odd Arne Børset – eiendom/tekniske tjenester, ansvarlig for infrastruktur, parkering, havn.
- Kamilla Solheim – næringssjef
- Tine Karlsvik – prosjektleder RUV

Prosjektgruppa har bestått av

- Nils Martin Andersen – Kommunalsjef samfunnsutvikling, PA
- Jon Frydenborg – Enhetsleder eiendom og tekniske tjenester
- Einar Werner Frøyna – avdelingsleder tekniske tjenester
- Heidi Rødven – Enhetsleder plan/byggesak
- + arbeidsgruppa (4 medlemmer)

Prosjektgruppa har siden august 2017 hatt møter én gang i måneden.

Arbeidsgruppa har hatt et møte annenhver uke siden mai. Det har vært jobbet med behovskartlegging, befaringer, kart/illustrasjoner, kvalitetssikring og drøfting av tiltak.

3.6 Medvirkning

Det har vært avholdt to runder med medvirkningsmøter. I mai var det oppstartsmøter, hvor overordnede problemstillinger og kartlegging av nå-situasjonen var i fokus. I møtene i oktober var det tiltakene som var hovedsak. Vel-foreninger og Risør by AS var spesielt invitert på de åpne møtene, i tillegg til prosjektgruppa og styringsgruppa. Det har i tillegg vært møter med Statens vegvesen, Politiet, Aust-Agder fylkeskommune, Fylkesmannen, Risør By AS, Østre Agder brannvesen og RTA invitert.

På møtene holdt prosjektleder presentasjoner. Presentasjonene kan leses ved å trykke her:

[Presentasjon medvirkningsmøte mai 2017](#)

[Presentasjon medvirkningsmøte i oktober 2017](#)

I presentasjonene henvises det til en rapport om trafikk og parkering som ble utarbeidet i 2001, i forbindelse med Miljøestetisk plan. Rapporten ble utarbeidet av Asplan Viak. Rapporten kan leses ved å trykke på linken: [Rapport om trafikk og parkering 2001 \(PDF, 7 MB\)](#)

Det har vært et ekstraordinært møte med Tangen vel i begynnelsen av juli. Årsaken var at arbeidsgruppa trengte tilbakemelding på forslag om å endre praksis fra boligsone til beboerplasser/dagsparkeringsplasser.

Det har vært artikler i Aust-Agder Blad og iRisør om arbeidet med parkeringsplan. Arbeidet har hatt egen side på kommunens hjemmesider. Det har kommet flere tekstlige innspill på arbeidet. En oppsummering av innkomne innspill er lagt på kommunens hjemmeside.

3.7 Økonomi – utarbeidelse av planen

Rådmannen har ikke etablert eget budsjett for parkeringsplanen, fordi det ikke er regnet med utgifter utover bruk av interne ressurser og alminnelige møteutgifter. Det er ikke avsatt midler til konsulentoppdrag. Rådmannen har intern planleggingskompetanse og administrasjonen har selv utført kart- og planarbeidet.

De viktigste konsekvensene med parkeringsplanen er ikke de økonomiske effektene, men attraktivitet og forståelse blant beboere, næringsdrivende og besøkende. Det økonomiske perspektivet har derfor vært nedtonet i planarbeidet.

4 Viktige planer og dokumenter

Følgende planer og utredninger oppfattes som relevante for arbeidet med helhetlig parkeringsplan:

- Kommuneplanen for Risør kommune 2014-2025, inkludert utfordringsdokument, arealstrategier og bestemmelser om parkering
- Utredning om steds- og boligutvikling i Risør kommune (2016)
- Sentrumsplanen (Reguleringsplan for Risør sentrum, tidligere omtalt som «verneplanen»)
- Boligundersøkelsen fra Feste Grenland (høst 2016)

Nærmere omtale av planene/dokumentene er lagt i **vedlegg 1**. Kommuneplanen, bestemmelser og arealstrategier ligger på kommunens hjemmesider⁶.

Kommuneplanen er kommunens viktigste plandokument, og skal være førende for målsettinger og prioriteringer. I tillegg er det flere andre relevante planer i Risør kommune (noen pågående, inkludert sentrumsplanen), se kommunens hjemmeside for oversikt⁷.

Det finnes en rekke interessante statlige planretningslinjer, veiledere og håndbøker om relaterte tema: steds- og byutvikling, folkehelse, trafikk, klima/miljø, parkering, reiseliv, næring, kultur osv. Disse kan sees på www.planlegging.no.

5 Parkering

Kommunene oppfordres til å utarbeide en helhetlig parkeringsplan. Kommunene har et stort ansvar for parkeringspolitikken, som har konsekvenser for trafikkmønstre, steds- og næringsutvikling, bosteds- og besøksattraktivitet, miljø og helse. Det finnes en rekke virkemidler og tiltak som kommunene kan iverksette for å nå både egne og regionale/nasjonale mål.

⁶ <http://www.risor.kommune.no/tjenester-a-a/bolig-og-eiendom/kommunal-planlegging/kommuneplan/>

⁷ <http://www.risor.kommune.no/dokumenter/kommunale-planer/>

5.1 Parkerings virkninger

Mye areal går i dag til veger og parkeringsplasser. Dette er areal som kunne vært brukt til andre formål, f.eks. tilrettelegging for sykkel/gange, oppgradering av byrom, trivselstiltak og siktlinjer. I miljøestetisk plan (2001) pekes det på at bilen dominerer svært mange byrom i Risør sentrum, og at dette i mange tilfeller kan virke ødeleggende på de kulturhistoriske byrommene og attraktiviteten til Trehusbyen Risør.

Fra andre land er det dokumentert at det finnes mellom 3 og 5 parkeringsplasser per bil⁸. Det betyr at de fleste plassene blir dårlig utnyttet fordi de må stå ubenyttet mesteparten av tiden. Noe av grunnen til det, er at parkeringsplassene ved bolig, arbeidsplass, butikk og fritidstilbud benyttes på ulike tider av døgnet.

Alle bilturer starter og ender på en parkeringsplass. Parkeringstilbudet kan derfor ha stor betydning for valg av transportmiddel. Forskning viser at det å ha en egen parkeringsplass, påvirker bilholdet og bilbruken⁹. Det tyder på at økte avstander mellom bolig og parkering, samt det å ikke ha sin egen parkeringsplass, påvirker hvor mye du bruker bilen. Økte avstander mellom bolig og parkeringsplass hindrer ikke at bilen kan brukes, men det reduserer fordelene ved å bruke bil istedenfor gåing/sykling og kollektiv¹⁰. Risør kommune ønsker å tilrettelegge for redusert bilbruk, men samtidig er det et mål å øke attraktiviteten for beboere, næringsdrivende og besøkende.

I Risør, som i mange andre bolig- og byområder, er det utfordringer knyttet til fremmedparkerings, letekjøring og trafiksikkerhet. Parkeringspolitikken kan bidra til økt bilkjøring/letekjøring som igjen medfører lokal forurensing og støy, som også kan redusere attraktiviteten i området.

Dersom kommunen klarer å utarbeide en helhetlig parkeringspolitikk og en større forståelse og forankring blant befolkningen, kan en også få mer attraktive sentrums- og boområder. Gater og byrom kan bli mer trafiksikre når bilen ikke lenger får parkere overalt, og det kan øke framkommelighet og miljøkvaliteter. Dette kan for eksempel skje ved å samle parkeringen i større anlegg utenfor sentrumsområdene, reservere parkering til bosatte eller benytte avgift for å styre bruken¹¹.

5.2 Lovverk

Adgang til å parkere er regulert gjennom en rekke lov- og forskriftsbestemmelser, gjennom kommunale vedtak samt gjennom private avtalerettslige bestemmelser.

Litt forenklet kan man kategorisere parkeringstiltak etter to lovverk:

- Vegtrafikkloven (hvordan man kan styre og bruke eksisterende plasser)
- Plan- og bygningsloven (i hovedsak nye plasser)

Kort omtale av relevant lovverk og Risør kommunes parkeringsnormer er lagt i **vedlegg 2**.

⁸ TØI-rapport 2016, s 2, henvisning til Hjorthol/Engebretsen/Uteng, 2014. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014. TØI-rapport.

⁹ TØI-rapport 2016, s 6.

¹⁰ TØI-rapport 2016, s I og s 7.

¹¹ TØI-rapport 2016, s II.

6 Risør sentrum

6.1 Trehusbyen Risør

Da Risør sentrum ble bygget opp etter bybrannen i 1861, ble det anlagt brede gater for å forhindre nye branner. Struktur, skala og uttrykk er bevart gjennom mer enn 150 år, og gir byen en unik kulturhistorisk verdi. Reguleringsplanen fra 1991, som definerer hele Risør sentrum som spesialområde for bevaring, bidrar til å videreføre de byplanmessige bestemmelsene som ble gitt i planen fra 1861. Trehusbyen er kommunens største merkevare og attraktivitet, samtidig som det gir utfordringer for byutviklingen, spesielt knyttet til arealkrevende behov.



Mange av gatene i sentrum er smale og krever en deling av gata mellom bilister, syklistar og myke trafikanter. Det er ikke plass til parkering langs vegen. Bilde fra Øvregata, mars 2017.

I mange gater er også søppelhåndtering krevende, både plassering av dunker og framkommeligheten til renovasjonsbilene. I Risør sentrum skal det etableres flere nedgravde anlegg i løpet av de neste årene. Dette kan innebære at noen p-plasser må tas bort, men samtidig er det mange steder i sentrum hvor en ikke kan parkere fordi det står søppelkasser der.

Landskapet med sjøen og heiene definerer rammene for trehusbyen. Til tross for den orden som gatestrukturen og landskapet gir grunnlag for, finnes også innslag av mindre strukturerte bebyggelsesmønstre. Dette er gater og ferdselsveger fra før brannen i 1861, og smett, smug og trange gater på Tangen, Kamperhaug og ved Kirka/sykehuset er eksempler på dette. Her er det dårlig framkommelighet med bil og store utfordringer knyttet til parkering.

6.2 Handels- og servicesituasjonen i Risør

I Risør sentrum er det både butikker, kontorvirksomhet, servicefunksjoner, boliger¹². De viktigste publikumsrettede virksomhetene er konsentrert til kvartalet Kragsgate – Storgata – Havnegata – Torvet, og indre Havn med Solsiden og Strandgata på hver side¹³. De viktigste handlegatene er Kragsgate – Strandgata og Storgata – Havnegata – Torvet.

Innenfor de ti grunnkretsene som utgjør Trehusbyen/Risør sentrum, bor det i underkant av 900 personer (folkeregistrert pr 1.1.2017), og dette utgjør omtrent 11 % av befolkningen i kommunen.

¹² En del er boliger uten fast bosatte etter arv, jfr boplikt.

¹³ Rapporten Trafikk og parkering (Asplan Viak 2001) er brukt som kilde i dette kapittelet, men tekst/illustrasjoner er oppdatert høsten 2017.

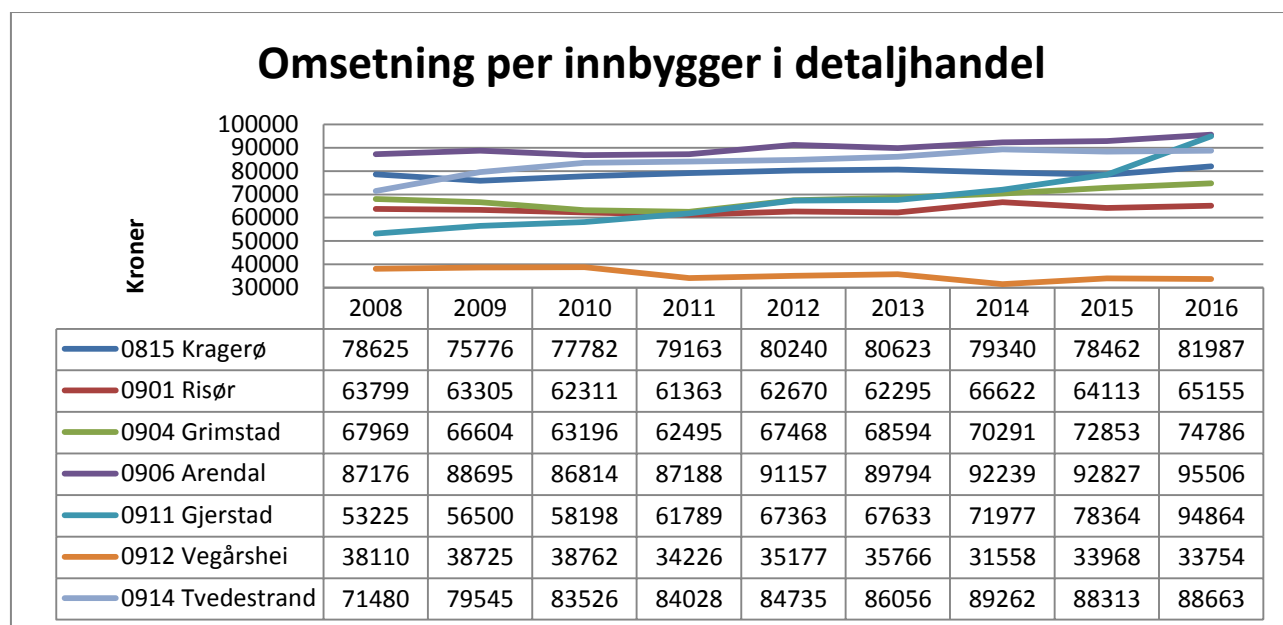


Bildet viser Storgata og krysset Storgata/Kragsgata. Det er mange hensyn og behov som skal ivaretas, og ofte blir resultatet kaotisk og utrygt. Uteserveringen stenger framkommeligheten på fortøyet, og HC-parkeringen gjør at det kan oppleves som uoversiktlig for bilister fra sør. I tillegg blir det enda vanskeligere for fotgjengere (tenk spesielt på mennesker med nedsatt funksjonsevne og barnevogner) som skal forbi. Manglende sykkelparkering gjør at sykler parkeres ved skilt/stolper, og det skaper ytterligere hindringer på fortøyet.

Forretnings- og servicetilbudet i Risør benyttes først og fremst av befolkningen i Risør og av hytte-/feriegjester. Det er i underkant av 2000 fritidshus i kommunen. Det er en tydelig trend at bruken av fritidshus øker, noe som henger sammen med økt standard og tilgjengelighet. tillegg er det mange som besøker Risør som båtturist, eller til hotell/campingplasser. De siste årene har det vært en stor økning i antallet bobil.

Risør har et kultur- og festivaltilbud som trekker publikum fra langt utenfor kommunegrensa. De største festivalene bidrar til å fylle byen til randen med liv og aktivitet, samtidig som trehusbyen Risør er en viktig ramme for arrangementene.

Det er en betydelig handelslekkasje ut av Risør kommune. Sammenlignet med våre nabokommuner har Risør lavere omsetning per innbygger. Dette har flere årsaker, blant annet stor arbeidsutpendling, at det ikke finnes kjøpesentre i Risør, tilgjengelighet, åpningstider, varetilbud/størrelse på butikker osv. Det er uvisst i hvilken grad parkeringspolitikken har betydning for handelslekkasjen.



Figuren viser omsetning per innbygger i detaljhandel for Risør og nabokommuner. Risør har – med unntak av Vegårshei kommune – hatt en svakere vekst enn de andre. Legg spesielt merke til Gjerstad kommune, som har økt fra i overkant av 50 000 kr pr innbygger i 2008 til 95 000 kr i 2016, rett under Arendal.

6.3 De viktigste byrommene

I stedsanalysen for Risør sentrum (2000) defineres viktige byrom i Risør sentrum. Disse har betydning for hvordan en bør utvikle trafikk- og parkeringsmønstre. Et byrom kan være en møteplass eller en ferdselsåre, og de benyttes i dag i varierende grad til menneskelig aktivitet.



I delrapporten om trafikk og parkering (2001) kan en lese følgende (s. 4):

Det som særpreger byrommene i Risør er at bilen er tilstedeværende i de aller fleste av dem. Byen har derfor et trivselspotensiale når det gjelder å prioritere mye trafikanter framfor bilen i enkelte viktigste byrom.

De viktigste byrommene i Risør oppfattes å være :

- Indre havn og Torvet
- Risørflekken
- Strandgata
- Kastelet
- Rådhuset
- Danielsens trapper
- Den blå parken
- Hasdalsparken
- Krysse Kragst/Storgt.
- Risør kirke
- Tjenna og Fredsparken
- Risørhuset

For byrommene konkluderer stedsanalysen med at det er viktig å ta hensyn til følgende forhold¹⁴:

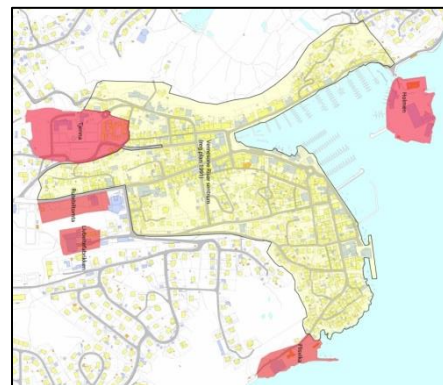
- Ta vare på de tette veggene, de små dimensjonene og de ensidig bebygde gatene mot havnen. Flere steder kan kvaliteten heves ved å utforme/understreke mindre byrom og plasser
- Sjøen kan framheves som motiv i byen
- Mennesker bør få prioritet framfor biler i enkelte viktige byrom. En må fjerne skjemmende biler og erstatte frigjort trafikkareal til miljøtiltak/trivselstiltak
- Kvaliteten på gulv og møblering bør heves. Det må tilrettelegges for sitteplasser, lek osv
- Viktige offentlige rom bør framheves bedre

6.4 Områder for byutvikling

I stedsanalysen for Risør anbefales det at en del områder i randsonen av trehusbyen bør vurderes nærmere for byutvikling: Flisvika, Holmen, Tjennaområdet, Rutebilmtomta. I tillegg pekes det på muligheter for fortetting i enkelte sentrale kvartaler i trehusbyen¹⁵

¹⁴ Hentet fra Rapport om trafikk og parkering, 2001, s 4 + 5.

Selv om stedsanalyse er nærmere 20 år gammel, er det fremdeles en oppfatning om at disse fire arealene er de viktigste for utvikling av Risør sentrum. I tillegg er det relevant å peke på Livbeltefabrikken som et mulig transformasjonsområde, siden arealet er inkludert som framtidig boligbebyggelse i kommuneplanen. Det finnes også en rekke arealer som er egnet for fortetningsprosjekt. Risør kommune har jobbet mye med de fire nevnte byutviklings-områdene, i samarbeid med grunneiere/utbyggere (for Tjennaområdet er kommunen selv grunneier). Parkering er tenkt etablert i garasjeanlegg, (med unntak av på Tjenna, som etter hvert skal gjennom en områderegerulerings-prosess for byutvikling).



6.5 Dagens vegsystem

I dagens gatestruktur er det Kragsgata, Strandgata, Storgata, Havnegata, Solsiden og Torvet som er de viktigste gatene både som sentrumsgater og adkomstgater. Dette er gater med handelsvirksomhet, kafeer, restauranter og servicefunksjoner. I svært mange av husene er det bolig i andre og tredje etasje. Kragsgate (fylkesvei 416) er den viktigste innfartsåren til Risør sentrum.

Framveksten av massebilismen har medført den mest visuelle og bruksmessige endringen i Risørs gater de siste tiårene. Økende biltrafikk og bilhold har ført til at gatene og byrommene i større grad er dominert av biltrafikken. Parkeringsbehovet legger premisser for arealbruken i gatene og «livet mellom husene». De fleste byrom har kantsteinsparkering, og nesten alle byrom har innslag av parkering¹⁶. Det ble innført avgiftsparkering i Risør sentrum i 1983.



Kartet viser fylkesveinettet i Risør sentrum. Det er en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 3600 kjøretøy i Kragsgt/Strandgata¹⁷. Rapporten om trafikk og parkering peker på at sommertrafikken er 20-25 % høyere enn årsgjennomsnittet. Det påpekes at Kragsgate/Strandgata har et trafikkbilde som oppleves som konfliktfylt med vareleveringer, ulovlig parkering, fotgjengere og atkomsttrafikken til Tangen og sentrum¹⁸. Vi har ikke trafikk tall på de kommunale gatene i Risør.

6.6 Kollektivtrafikk

Kollektivtilbudet i Risør består først og fremst av busser, med noe innslag av rutebåt (Øysangferja). Bussene har siden 1. januar 2017 startet og sluttet sin rute ved Tollboden, med Torvet som hovedholdeplass. Her er det satt opp lehus, og det planlegges å installere elektroniske

¹⁵ Se Delrapport trafikk og parkering side 5

¹⁶ Delrapport om trafikk og parkering, 2001, s. 6.

¹⁷ Norsk vegdatabank. Telling er beregnet for 2016. For Solsiden og Strandgata etter rundkjøringen er tallene hhv 1600 og 1500 ÅDT.

¹⁸ Delrapport om trafikk og parkering, 2001, s 8.

sanntidsinformasjonssystemer (SIS) her. Utbedringprosjektet i Kragsgt/Strandgata (gjennomført i 2014) har gjort at framkommeligheten for bussene har blitt noe bedre.

Bybussen kjører fra Torvet og ut Solsiden, mot Krana og siden Viddefjellområdet. De regionale bussene kjører mot Vinterkjær (deretter bussbytte for ekspressbuss), mot Gjerstad, Krabbesund eller Tvedestrand/Arendal. Linje 4/150, som går til Arendal, er den mest brukte bussen. Den kjører over Viddefjell både til og fra Risør. I 2015 var det nesten 140 000 passasjerer her, med en jevn vekst de siste årene. Bybussen hadde i 2015 et passasjertall på ca 3 200. Det har vært en nedgang i passasjertallene for bybussen de siste årene. Se www.akt.no

6.7 Gang- og sykkel

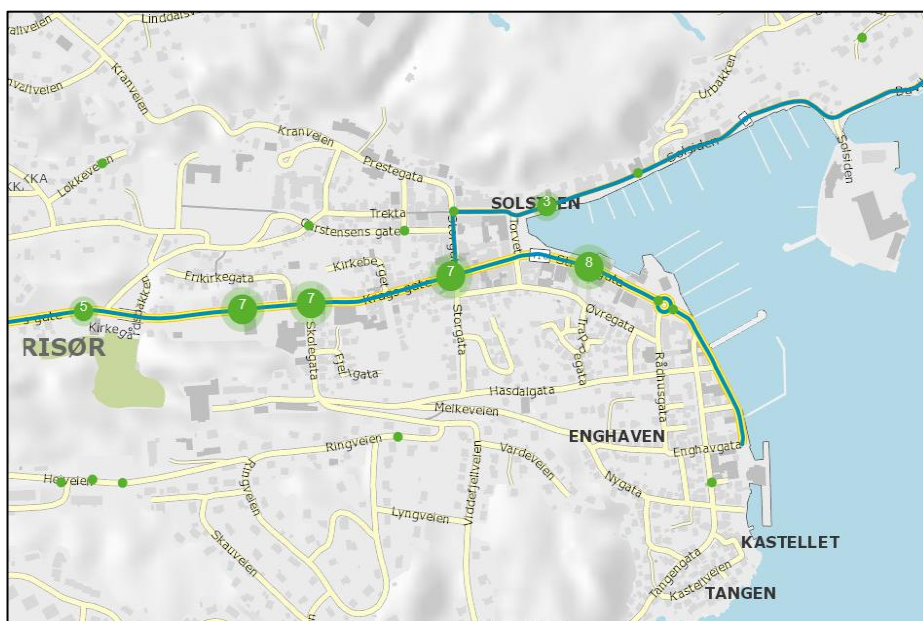
Blanding av biltrafikk, fotgjengere og syklende bidrar til et uoversiktlig trafikkbilde i Risør sentrum. Det er i liten grad tilrettelagt for syklister, så syklister bruker stor sett vegbanen. Det kan skape utrygge situasjoner, spesielt ved kantparkerte biler og i kryss. Det er fortau langs alle sentrumsgatene, men de har varierende bredde/kvalitet, og det kan være en utfordring med høye fortauskanten og ujevnt gatebelegg, i tillegg har mange butikker plassert reklameskilt i gangsonene.

Risør sentrum har mange snarveier. Disse bidrar til at gåing blir mer effektivt, samtidig som det er trivsels- og miljøskapende. Mange av snarveiene er dårlig merket, og det har også skjedd en privatisering av mange snarveier, som gjør at mange kvier seg for å bruke de gamle ferdslsårene.

Det er tidligere utarbeidet en trafiksikkerhetsplan som blant annet omtaler trafiksikre skoleveier. Bystyret har vedtatt at denne planen skal revideres, og da er det naturlig at en ser på tiltak som fremmer gåing/sykling. I mange tilfeller vil det handle om at myke trafikanter prioriteres framfor bilister, både i forhold til trafiksikkerhet og framkommelighet. Dette fremmer folkehelse og miljø.

6.8 Trafikkulykker

I vegdatabanken har Statens vegvesen registrert ulykker langs riks- og fylkesveger siden 1977. I Risør sentrum er det registrert tre ulykker siste ti år. Det har vært to sykkelulykker (2010 og 2011, til sammen 2 lettere skadd) og en bilulykke (2009, 2 alvorlig skadd, 2 lettere skadd). Ulykkene har skjedd i Kragsgata og Strandgata (én sykkelulykke i kryss og to på vegstrekning).



Kartet viser hvor det har vært registrert ulykker siden 1977. De fleste ulykkene har skjedd på fylkesveg. Det har vært til sammen fire alvorlig skadd og 17 lettere skadd. Ingen er drept. (Kilde: Vegdatabanken)

7 Dagens parkeringstilbud i planområdet

Mange av boligområdene i Risør sentrum har vanskelige parkeringsforhold for beboerne. I sentrumskjernen er det få hus som har garasje/egen parkeringsplass, og en del av gateparkeringen er forbehold korttidsparkeringsplasser i den avgiftsbelagte perioden. I bydelene som ikke ble rammet av brannen i 1861, det vil si Tangen, Kamperhaug, Urbakken og områdene ved Kirka/gamle sykehuset, er gatene smale og tomtene små. Få har egne parkeringsplasser, og det er vanskelig å få til gateparkering. I mange av områdene må beboerne belage seg på en viss avstand til parkeringsplass.

7.1 Antall offentlige parkeringsplasser

De avgiftsbelagte plassene i sentrum er definert som «indre» og «ytre» sone.

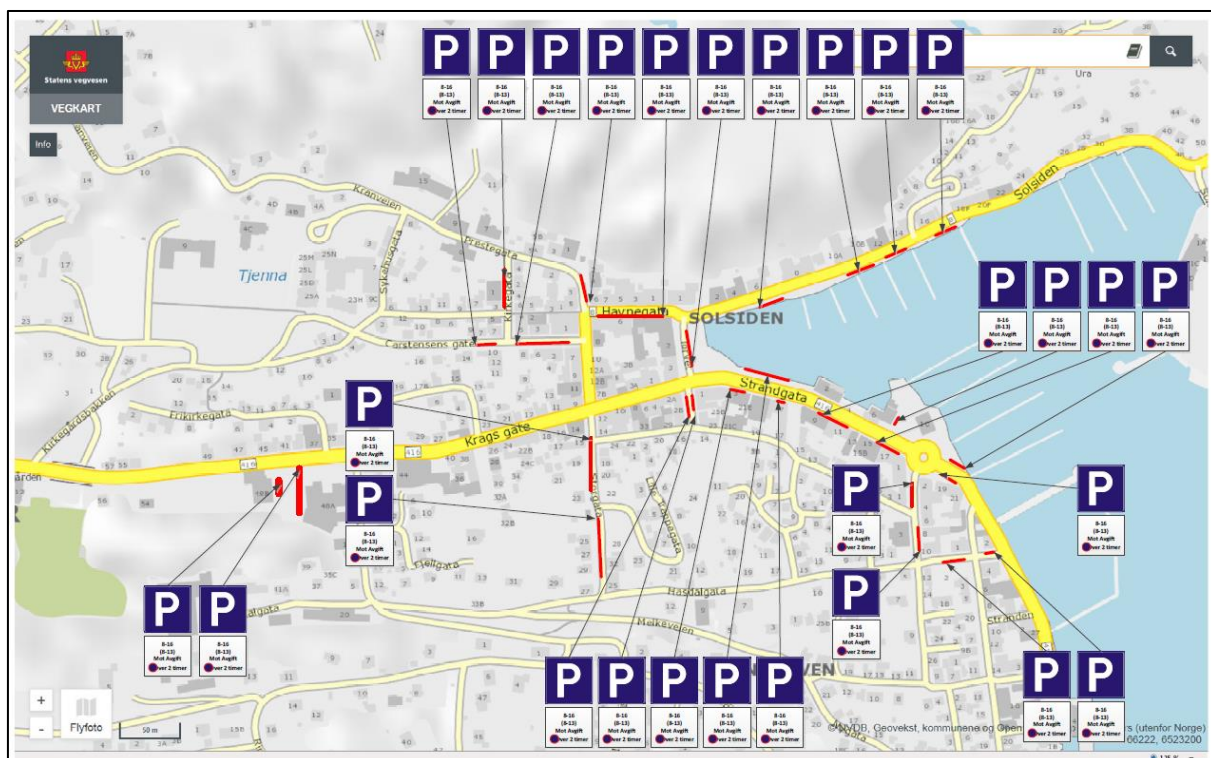
Avgiftstiden er 8-16 (8-13). Risør kommune har følgende avgiftsbelagte p-plasser:

Sted	Plasser	Sone
Rutebilstasjonen	39	Ytre
Skolegata	16	Ytre
Hasdalen	40	Ytre
Tjenna	121	Ytre
Carstensensgate	15	Indre
Storgata	14	Indre
Hukken	17	Indre
Apoteket	6	Indre
Bedehuset	16	Indre
Torvet	9	Indre
Havnegata	11	Indre
Palmen	17	Indre
Solsiden	5	Indre
Buene	5	Indre
Risørhuset	33	Indre
Sum	364	

Det er til sammen 148 plasser i indre sone og 216 plasser i ytre sone (se kart på neste side). De største parkeringsplassene er i ytre sone.

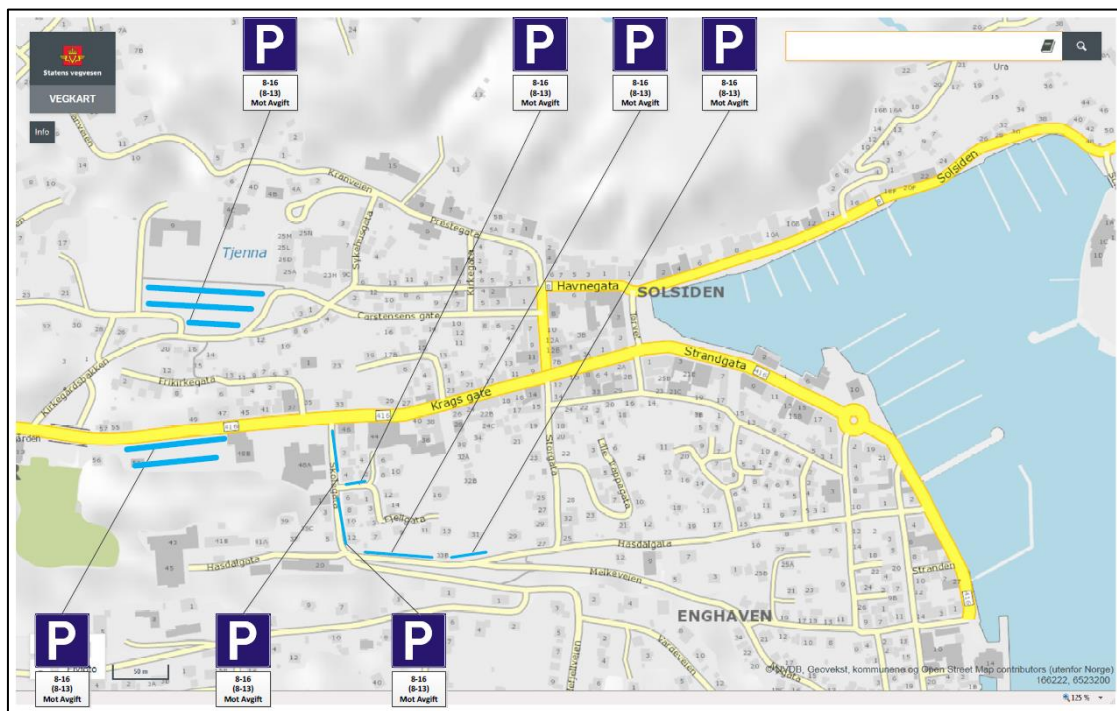
I tillegg til disse er det plasser for funksjonshemmede, ladeplasser for elbil og en del gratis plasser (f.eks. ved Kirkegårdsbrua, Urheia, ved Akvariet/Risør hotel, Hasdalen, Melkeveien samt kantparkering) og utleide parkeringsplasser.

7.2 Indre sone



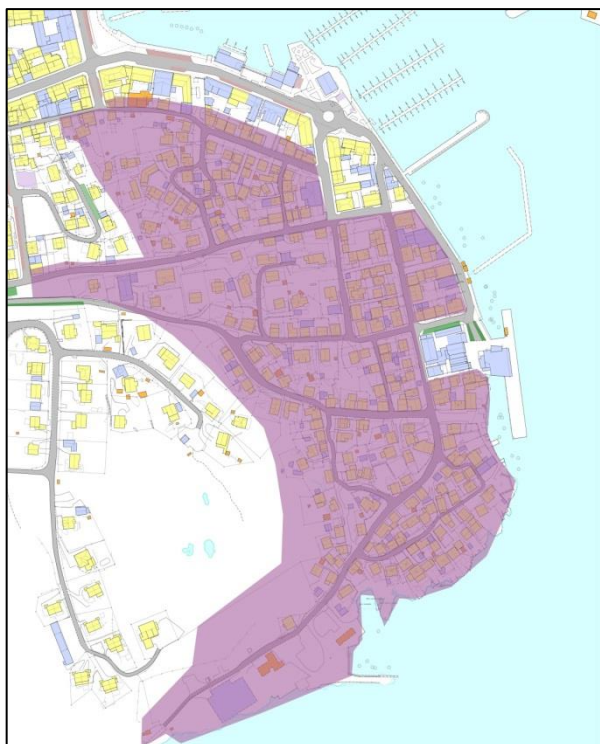
I indre sone er det i dag en maksimumsbegrensning på 2 timer. Det koster 20 kr pr time. Det er til sammen 148 plasser i indre sone. Plassene i indre sone finnes i hovedsak langs indre havn og i de mest sentrale gatene for handel/service. I tillegg er parkeringsplassen ved Risørhuset definert som indre sone. Her er belegget svært lavt, noe som antyder at betalingsvilligheten ikke er tilstrekkelig for denne plassen.

7.2.1 Ytre sone



Illustrasjonen viser plassene i «ytre sone», til sammen 216 plasser. Her er det ikke begrensning på parkeringstid. Det koster i utgangspunktet 7 kr pr time, men maksimalt 20 kr pr dag. I bystyrevedtak fra desember 2016 ble det vedtatt at prisen skal økes med 25 % i perioden 1. mai til 1. september, og halveres resten av året. Plassene i ytre sone er i hovedsak plassert ved hovedatkomstene til Risør samt i bakkant av handlegatene.

7.3 Boligsone

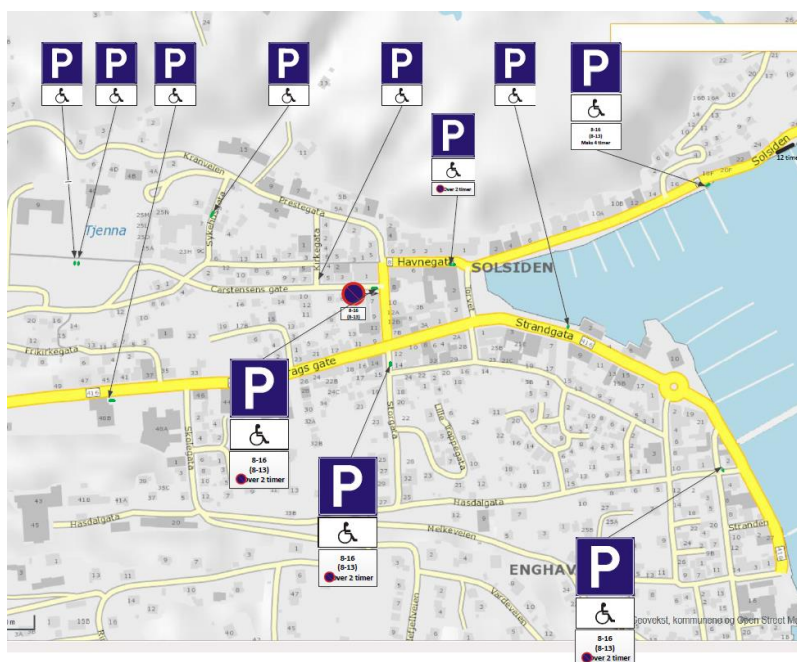


Det skraverte området viser dagens boligsoneområde på Kamperhaug og Tangen. I boligsonen må du ha boligsonekort for å parkere i perioden 8-17 og (8-13). Alle kan parkere i området utenom disse tidspunktene. For å få sonekort må du enten ha folkeregistrert adresse i boligsonen, eie bolig eller drive næringsvirksomhet. Det gis 1 til 2 kort pr husstand. Prisen for boligsonekort er 720 kr pr. år (ikke regulert siden 2002).

Boligsonen ble innført i 2002 som en toårig prøveordning for å bøte på ulovlig kantsteinsparkering samt gi beboere/boligeiere i disse bydelene prioritet fordi det er begrenset antall parkeringsplasser. Antall boligsonekort har vært ca 200 de siste årene, men det er utstedt flere boligsonekort enn det er p-plasser. Det er i tillegg mulig å kjøpe gjestekort (totalt 10 stk er tilgjengelige). Innen boligsonen er det mange som har parkeringsplass på egen tomt, da behøves ikke boligsonekort.

7.4 HC-plasser

Det finnes en rekke plasser avsatt til handikapparkering i sentrum. I henhold til parkeringsforskriften skal det avsettes et «tilstrekkelig antall plasser» tilrettelagt for forflytningshemmede med parkeringstillatelse, det vil si at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig reservert plass. I mange kommuner anses 4 % å være et tilstrekkelig antall plasser. Det er viktig at plassene har god tilgjengelighet til tilbudet plassene skal betjene.



Risør kommune har til sammen 11 reserverte HC-plasser i tilknytning til avgiftsregulerte plasser (HC-plasser har fritak). I tillegg er det 4 HC-plasser på nordsiden til NAV-kontoret, men dette er areal som kommunen har utleid. For enkelte av plassene er det tidsbegrensning (indre sone med enkelte unntak), men det tillates at forflytningshemmede med parkeringstillatelse kan stå inntil dobbel tid¹⁹. HC-plassen på Tangen torv (anlagt i 2016) har ikke gyldig skiltvedtak per dags dato (kun oppmerking) og er ikke inkludert i oversikten her, men vil bli HC-plass ved utarbeidelse av nye skiltvedtak.

¹⁹ Parkeringsforskriftens kapittel 10 (iverksatt fra 1.1.2017).

7.5 Elbilparkering

De siste årene er det etablert flere elbilparkeringsplasser med lademulighet. Risør kommune tar ikke avgift for å bruke parkeringsplassen, men bilisten må betale for eget strømforbruk ved lading.

Sted	Plasser
Risørhuset	2
NAV-bygget	2
Tjenna	6
SUM	10

Der hvor det er etablert hurtiglادere, er det en maksimumsbegrensning på 3 timers parkeringstid for å sikre sirkulasjon og tilgjengelighet. I parkeringsforskriftens § 35 framgår det at kommunen skal sørge for et tilstrekkelig antall parkeringsplasser med lademulighet, slik at det alltid er en ledig plass for å lade. Dette blir ofte beregnet til ca 4 %, men vil avhenge av andel elbiler i bilparken. Det står i forskriften at kommunen ikke er forpliktet til å etablere mer enn 6 % ladeplasser.

Flere har påpekt at det er ønskelig med offentlige ladeplasser i beboerområdene i Risør sentrum. Det kan være Tangen, Kamperhaug, Urbakken osv. Her er det mange beboere som ikke har anledning til å parkere/lade på egen tomt.

7.6 MC-parkering

Det er registrert følgende oppmerkede MC-plasser i Risør sentrum:

Sted	Plasser
Hasdalen	2
Skolegata	1
Esso	1
Hotellet	3
SUM	7

Risør kommune krever ikke avgift for disse plassene. I tillegg har motorsykler anledning til å parkere på ordinære parkeringsplasser, men da må de betale avgift.

Risør kommune har ikke statistikk som viser belegg på disse plassene. FrP foreslo våren 2016 at de fire korttidsplassene ved Torvet skulle beholdes MC. Rådmannen utarbeidet saksframlegg hvor konsekvensene ble belyst, og det ble ikke anbefalt. Bystyret vedtok å opprettholde parkeringsplassene til biler. MC-kan gjerne bruke plassene, men da mot betaling.

7.7 Sykkelparkering

Det er ikke mange tilrettelagte sykkelparkeringsplasser i Risør sentrum. I forbindelse med opprusting av Strandgata i 2014 og ved rehabiliteringen av Risørhuset i 2015, ble det tilrettelagt for sykkelparkering. Det er ikke sykkelparkeringsplasser under tak.

Sted	Plasser
Ferjeleiet/Strandgata	4
Risørhuset	5
SUM	9

7.8 Utleide plasser som er kommunale:

Risør kommune har hatt en praksis med å leie ut kommunalt areal til private, næringsdrivende og egen bruk (hjemmetjenesten osv). Dette koster ca 9 000 kr pr. plass i årlig leie.

Sted	Plasser
Kunstparken	11
Sykehuset	4
Søsterboligen	5 (til hjemmetjenesten)
NAV, Tjenngata 9	18 plasser (inkludert i leieavtale)
Tjenna bhg (ansattparkering på vestsiden)	7 (ikke leieavtale)
Stallplassen (Hasdalsparken)	10
Politistasjonen S/Tollboden	4
Kragsgt 38, ved Kortreist lykke	4
Solsiden/Urbakken	5
Buene	1 (ikke skiltet)
Storgata N	6
Kragsgt 48/ Rutebilstasjonen	5
Lille Trappegate	7
SUM	84 (59 + 18 + 7)

Det er til sammen 84 utleide plasser. Av disse er 18 plasser i tilknytning til NAV-bygget inkludert i en leieavtale, og dermed vanskelig å si opp. De 7 plassene ved Tjenna barnehage er også krevende å gjøre offentlig tilgjengelig, og det foreslås at det lages avtale med barnehagen om disponering av disse plassene. De fleste andre 59 plassene har kommunen oppsigbare kontrakter på, både med privatpersoner og næringsdrivende. Det er ikke ønskelig å si opp avtalene med legene eller politiet på grunn av at de har utrykningsansvar i tjenesten. Det er flere næringsdrivende som har leieavtale med kommunen. De har i høringsperioden meldt inn at det er av stor viktighet at disse plassene videreføres, da de næringsdrivende er avhengig av bil til varelevering/utrykning.



Bildet viser de utleide plassene ved Stallplassen/Hasdalsparken. På fototidspunktet (onsdag 22.mars 2017 kl 18:06) er det 60% ledig kapasitet på plassene, som er utleid til både beboere og næringsdrivende.

Flere av de utleide parkeringsplassene befinner seg på veg som er åpen for ferdsel, og disse plassene har kommunen nå blitt gjort oppmerksom på at en ikke har anledning til å leie bort/privatisere ihht vegtrafikkloven. Dette gjelder ikke areal som er tydelig separert fra offentlig vei og skiltet som privat.

Det har tidligere vært fremmet forslag om å utvide antallet utleide parkeringsplasser i sentrum. Dette er en tankegang som ikke er i tråd med strategien om «**sambruk**», hvor målsettingen er høyest mulig utnyttelse av hver parkeringsplass. Gjennom utleie av plasser slik at plassene blir reservert en spesiell bil eller person, vil plassen stå tom og utnyttet de periodene bilen brukes. Det er heller ikke i tråd med god offentlig forvaltning å forfordle offentlige goder på denne måten, hvor noen beboere/næringsdrivende har «flaks» og vinner en loddtrekning om parkeringsplass, mens andre må stå på venteliste i årevis.

7.9 Gratisplasser

Det finnes en del **gratis parkeringsplasser** i Risør sentrum. De fleste av disse befinner seg i noe gangavstand fra sentrum/Torvet, men er mye benyttet. Med understøtte i økonomisk teori kan en hevde at behovet for parkeringsplasser vil være «umettelig» eller svært stort dersom tilbudet er gratis²⁰. Parkeringspolitikken i mange norske byer tar sikte på å dekke et «behov» etter et gratis gode som i realiteten innebærer kostnader for samfunnet. Kostnadene er både knyttet til verdien av arealet ved alternativ arealbruk, opparbeidelse og drift. Det blir dermed en subsidiering av goder for bilister.

Mulige konsekvenser av gratis parkering (uten tidsbegrensning)

- Bilister slipper å betale for parkering, og det kan bli mer attraktivt å besøke et reisemål
- Det blir dårligere tilgjengelighet til parkeringsplasser fordi flere vil parkere over lengre perioder på de «beste plassene».
- Mindre sirkulasjon fordi biler parkerer lengre på gratisplasser
- Forhindrer bruk av areal for andre brukere (barn, syklist, gående, grøntformål)
- Kommunene mister inntekter som blant annet skal dekke drift av p-plasser/p-vakt
- Dersom et gode er gratis, vil behovet i teorien være umettelig («*Et gratistilbud genererer ny etterspørsel som ikke ellers ville materialisert seg*»²¹), og det vil være behov for økning av parkeringskapasiteten. Dermed vil mer areal gå til parkering, uten inntjening.
- Transportmønsteret vil i større grad bli bilbasert fordi det tilrettelegges for biltransport. Gratis parkering stimulerer til økt bilisme og transport med bil, ofte på bekostning av tilrettelegging for gående og syklist.

(Mer om gratisparkering i planens handlingsdel, kapittel 10).

7.10 Hvorfor avgiftsparkering?

Det er flere faglige argumenter for hvorfor det er hensiktsmessig med parkeringsavgift i sentrumsområder:

- Avgifter kan medføre at antall bilturer til et område reduseres/begrenses, og dermed positive konsekvenser for trafiksikkerhet, støy, luftforurensing, trivsel²². Parkeringsavgift kan bidra til

²⁰ Delrapport trafikk og parkering, 2001, kapittel 5.1.

²¹ TØI-rapport Kommunenes inntektsbortfall ved at el-biler har betalingsfritak på avgiftspliktige kommunale parkeringsplasser, 2014. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40465>

²² TØI-rapport 2016, Parkering – virkemidler og effekter, s 36.

reduisert bilbruk, men også økt handelslekkasje ved at kunder kan velge å kjøre lengre til andre handelssteder med gratisparkering. Samtidig vet vi at kunder vektlegger flere ting enn kun parkeringspolitikken når de bestemmer hvor de vil handle, for eksempel utvalg, prisnivå, åpningstider, tilgjengelighet, klima, opplevelsesverdi osv.

- Avgifter kan medføre at gjennomsnittlig parkeringstid reduseres, noe gir økt sirkulasjon og bedre tilgjengelighet for flere. Gratis parkering kan i flere tilfeller være nesten ensbetydende med å fjerne parkeringsplasser fordi de blir okkupert av langtidsparkerende.
- Avgiftsparkering bidrar til at de som har behov for parkering og kan betale, får bedret sin tilgjengelighet til sentrum fordi sannsynligheten for å finne en parkeringsplass øker.
- Avgiftsparkering kan gi inntekt til kommunen. Denne inntekten kan brukes til lokale miljøtiltak eller til finansiering av parkeringsanlegg utenfor gategrunn.
- Håndheving og kontroll av at betaling faktisk skjer, er en forutsetning for at parkeringsordningen skal fungere²³. Håndhevingen kan gjøres selvfinansierende gjennom bruk av parkeringsavgift og illeggelse av gebyr/kontrollsanksjon.

7.11 Drift

God drift og kontroll av de avgiftsbelagte plassene er avhengig av at kommunen driver en parkeringstjeneste. Denne skal påse at det er betalt avgift for alle kjøretøy som er parkert innenfor den avgiftsbelagte tidssonen, og at kjøretøy følger gjeldende forskrifter. Tjenesten følges opp av kommunens ansatte. Politiet har et ansvar for å håndheve parkeringsbestemmelser dersom det er en alvorlig hindring. I tillegg følges parkeringsbestemmelsene opp av Østre Agder Brannvesen dersom fare for brann sikkerheten i sentrum oppstår som følge av feilparkering²⁴.

De siste årene har det vært en parkeringsvakt i 50 % tjeneste. Som et prøveprosjekt er denne utvidet til 100 % stilling høsten 2017. Resultatene viser:

- Økt kontroll av parterte biler
- Færre feilparkeringer
- Økt bruk av sanksjoner.

Fra 1. januar til 19. oktober 2017 er det ilagt **432 kontrollsanksjoner** og **271 parkeringsgebyrer**.

Det er ilagt flest kontrollsanksjoner i Strandgata (95), Kragsgata (44) og Rådhusgata (39).

Det er ilagt flest parkeringsgebyrer i Melkeveien (51), Hasdalgata (39) og Tangengata (35). Her er gebyret 900 kr. Det er usikkerhet hvor det kan parkeres og hvor krysset begynner.

Mange av dem som får sanksjoner/gebyr, velger å klage. Ut fra parkeringsklagene kan en se følgende:

- Forutsigbarhet i parkeringspolitikken er viktig (lik politikk gjennom hele året)
- Endringen om gratis/betaling gjør at folk ikke får med seg når betalingsperioden inntreffer og får illeggelse pga ikke betalt
- Endringene i takstene gjør at de betaler for lite i sommer perioden
- Parkerende fortsetter å betale «for sikkerhets skyld» i gratisperioden på Tjenna.

²³ TØI-rapport 2016, Parkering – virkemidler og effekter, s 37

²⁴ Hentet fra Notat om sentrumparkering, 2016, s. 3.

- Risør har i dag 5 ulike takstperioder for betaling/ikke betaling av parkeringsavgift, noe som skaper forvirring.
- Dårlig skilting/vegmerking skaper usikkerhet og feilparkering

8 Parkeringsbehov og belegg i planområdet

8.1 Tidligere kartleggingsarbeid

Fra år 2000 har det vært gjort flere registreringer av parkeringsbelegg i Risør sentrum. Funn fra undersøkelsen er gjengitt nedenfor, og viser at det stort sett er svært god parkeringskapasitet i Risør sentrum, med unntak av deler av juli, og spesielt under festivalene.

8.1.1 Delrapport trafikk og parkering, 2001

I forbindelse med arbeidet med Miljøestetisk plan for Risør sentrum (1997-2002), ble det nedsatt en egen arbeidsgruppe som skulle jobbe med teamet trafikk og parkering. I arbeidet ble det vurdert følgende:

- *Tiltak i sentrumsgatene*
- *Parkering i sentrum, i sommersesong og utenom høysesong*
- *Lokalisering av et eventuelt nytt parkeringsanlegg i fjell.*

Det ble beskrevet en del **utfordringer** som gjelder trafikk og parkering:

- *Å kombinere hensynet til den gamle trehusbyen og dens bevaringsverdi med ønsket om fortsatt utvikling av en moderne småby.*
- *Å øke folketallet i planområdet til tross for mangelen på ubebygde arealer i sentrumsområdet som kan bebygges uten at det bryter med byens særpreg og kvaliteter. Risør sentrum framstår på mange måter som en «ferdig» by.*
- *I den mest hektiske sommersesongen oppfattes trafikkmengden i sentrumsgatene som et problem*
- *Viktige byrom benyttes til parkering, noe som estetisk og miljømessig er uheldig*
- *Utenom de mest travle sommerdagene har byen svært god tilgjengelighet med bil, både vurdert ut fra kapasiteten i gatenettet og antall parkeringsplasser. Det er derfor svært enkelt å velge bilen framfor mer miljøvennlige transportformer på turer til sentrum. Å øke bruken av mer miljøvennlige transportmidler er en utfordring for byen.*

8.2 Statistikk fra automater 2016

På de avgiftsbelagte plassene kan det hentes ut statistikk over bruk i de avgiftsbelagte periodene, det vil si mandag til fredag kl. 8 – 16 og lørdag kl. 8 – 13. I tillegg foregår ca 10 % av betaling med Risør kommunes parkeringsapp. Disse innbetalingene registrerer kun indre/ytre sone, og ikke nøyaktig parkeringssted, men må legges til i beregning av kapasitet på indre/ytre sone. Desember er ikke tatt med på grunn av 2 timer gratisparkering.

8.2.1 Indre sone

Det er totalt 148 plasser i indre sone, men bilister kan selv velge hvilken betalingsform og automat de vil bruke, derfor kan bruken av automat variere. Tabellen viser at belegget i gjennomsnitt er 20 %. Snittet i juli er 34 %, noe som er forholdsvis lavt. Tabellen skiller ikke mellom ukedag og tidspunkt på dagen.

Prosenttall	Indre havn*	Carstensensgt	Storgata sør	Havnegata	Hukken	Risørhuset	Total
Inntjening	kr 560 444	kr 146 406	kr 146 406	kr 112 038	kr 36 405	kr 156 133	kr 1 157 832
Januar	16	17,1	11,9	31,6	2,7	8,8	13
Februar	19,4	22,6	16,2	36,4	4,8	10,1	17
Mars	20,5	22,5	18,4	39,4	6,6	9,3	18
April	20,6	17	19,2	37,6	5,2	9,4	17
Mai	25,6	22,5	20,7	40,5	8	9,6	20
Juni	31,5	28,4	24,4	37,9	13	11,6	25
Juli	40,4	35,8	32,4	60,3	19	22,2	34
August	21,9	24,2	20,8	30,9	9,6	11,8	19
September	19,8	21,1	18,3	33,1	5,8	9,2	17
Oktober	20,1	22	19,7	36,5	6,8	11,6	18
November	17,5	22,5	17,9	36,3	4,8	10,1	16
GJ.SNITT	23,1	23,4	20	38,2	7,9	10,4	20

Tallene er vist i prosentandel belegg (beregnet av faktisk inntjening/teoretisk inntjening). I tillegg til dette kommer bruk av parkeringsapp, som er ca 10 %. *Indre havn er samlebetegnelse for følgende automater: Buene, Solsiden, Palmen, Bedehuset, Apoteket, Torvet

Av de detaljerte innbetalingene (ikke vist her) kan vi se at svært få starter parkeringen kl 8. Bruker av plassene øker når butikkene åpner ca kl 10. Vi kan også se at lørdag er den mest populære dagen å parkere i indre sone (se tabell over max-time).

8.2.2 Ytre sone

Det er totalt 216 plasser i ytre sone. Det er større avstand mellom parkeringsplassene og automatene, og bilistene betaler sannsynligvis på automaten som står på parkeringsplassen hvor de har parkert. I tillegg bruker en del app (ca 10 % av inntjening kommer fra app).

	Tjenna	Rutebilmotmta	Skolegata	Hasdalen	Total
INNTEKT -16	kr 220 342	kr 74 646	kr 46 361	kr 73 364	kr 414 713
Januar	20 %	23 %	52 %	25 %	24 %
Februar	19 %	25 %	53 %	21 %	23 %
Mars	22 %	29 %	45 %	20 %	24 %
April	21 %	29 %	50 %	16 %	24 %
Mai	28 %	30 %	56 %	32 %	31 %
Juni	50 %	42 %	54 %	42 %	47 %
Juli	101 %	81 %	74 %	79 %	91 %
August	39 %	37 %	53 %	39 %	39 %
September	21 %	21 %	41 %	25 %	23 %
Oktober	19 %	30 %	44 %	32 %	25 %
November	16 %	27 %	45 %	28 %	22 %
GJ.SNITT	32 %	32 %	52 %	33 %	34 %

Tabellen viser at belegget i gjennomsnitt er 34 % på ytre sone (basert på faktisk inntjening/teoretisk inntjening). I juli er belegget hele 91 %. Imidlertid er det en del usikkerhet knyttet til tallmaterialet på grunn av betalingsatsen. I 2016 kostet det 7 kr pr/time, men maksimalt 20 kr pr dag å parkere i ytre sone. Det innebærer at statistikken – som er basert på inntjening – ikke sier noe om hvor lenge bilene har stått på parkeringsplassen. Så lenge bilisten har betalt mer enn 19 kroner, har vedkommende betalt for parkering i ett døgn. På grunn av den lave betalingsnivået og -systemet er det sannsynligvis mange som betaler for lengre tid enn de faktisk står. Risør kommune har ikke gjort trafikktegnninger, og vet ikke den nøyaktige bruken av hver parkeringsplass. I planen foreslås det å øke antallet plasser i ytre sone.

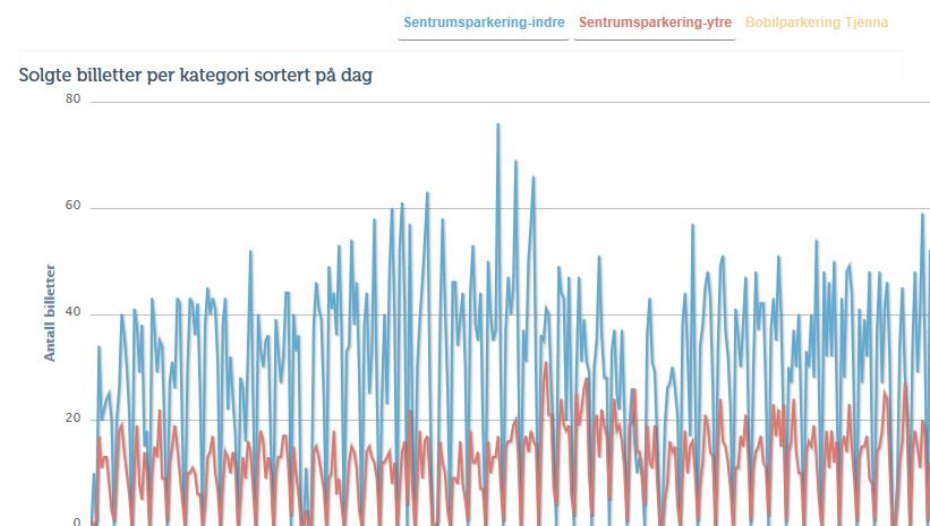
Det er hentet ut statistikk over hvor mange som har betalt opp til 19 kr, og hvor mange som har betalt over 20 kr på hver av p-plassene i ytre sone:

Innbetaling	Opp til 19 kr	20 kr eller mer
Tjenna	47 %	53 %
Hasdalen	34 %	66 %
Storgata	46 %	54 %
Rutebiltomta	48 %	52 %
Total	45 %	55 %

For alle plassene i ytre sone er det flest som har betalt for tre timer parkering eller mer. Hasdalen har flest langtidsparkerte biler. Tallene viser at mange bruker ytre sone til kortere ærend. Dette har nok sammenheng med lavt betalingsnivå.

8.2.3 Bruk av app

Risør kommune har siden 2014 benyttet en app som heter «Risør parkering». Fra appen kan bilistene betale for indre og ytre sone samt bobilparkering. Risør kommune har ikke detaljert oversikt over inntjening fra indre/ytre sone.



Tabellen viser at det i gjennomsnitt er solgt under 20 billetter i ytre sone pr dag. For indre sone er tallene noe høyere, ca 35. Bruken av app er høyest på lørdager. De høyeste blå søylene viser 10., 17, og 24 juni. Det er uvisst hvorfor bruken er så høy akkurat disse lørdagene.

Totalt i 2016 var det nesten 10 000 innbetalinger for parkering i indre sone, og nesten 4000 i ytre sone. Til sammenligning var det nesten 15 000 innbetalinger på automaten på Tjenna i 2016.

8.2.4 Totalbruk av indre og ytre sone

Tabellene viser at det gjennomsnittlige belegget for avgiftsbelagte plasser i Risør sentrum i 2016 var lavt, i gjennomsnitt 20 % på de 148 plassene i indre sone og 34 % på de 216 plassene i ytre²⁵. Det betyr at i gjennomsnitt står ca 3 av 10 parkeringsplasser ledige. Det er noen parkeringsplasser som er mer benyttet enn andre, for eksempel parkeringsplassen ved Torvet/Strandgata, hvor det er over 50 % belegg.

²⁵ På grunn av betalingsordningen er belegget sannsynligvis unaturlig høyt (7 kr/t, maksimum 20 kr/døgn)

Fra andre, større byer vet vi at belegget bør være atskillig høyere før en snakker om kapasitetsproblemer. Fra parkeringsplanen til Kristiansand heter det at: «For at det skal oppleves lett å finne ledig parkeringsplass, bør det alltid være ledig minst 1 av 20 biloppstillingsplasser (belegg i maksimaltime 95 %). Gjennomsnittsbelegg for 4-timers periode på gruppe av biloppstillingsplasser bør ikke overstige 85 %» Parkeringssituasjonen i Risør er langt unna dette scenariet, og burde hatt et høyere belegg på sine parkeringsplasser for å forsvare arealbruken.

For at bilistene skal oppfatte at det er god tilgjengelighet til sentrum, kreves det at det alltid er et minimum av ledige parkeringsplasser godt fordelt. Når bilistene erfarer at det alltid er ledig plass, stimuleres bruken av bil til sentrum. Dette kan muligens redusere unødvendig letekjøring, samtidig som det totalt sett sannsynligvis øker biltrafikken i sentrum fordi det tilrettelegges for bil på både korte og lange reiser.

Totalt er det en årlig inntekt på ca 1,5 mill. kr. fra parkering i indre og ytre sone. I tillegg kommer inntekter fra app (ca 150 000 kr). Den teoretiske maksimumsinntjeningen ved 100 % belegg er 6,9 mill kr, fordelt på 5,7 mill. kr i indre sone og 1, 2 mill kr. fra ytre sone med dagens prisnivå.

8.2.5 Max-time

I oversikten over **parkeringsbelegget i max-timen** (i prosent) framgår det at det er mye ledig kapasitet på de avgiftsbelagte plassene. Max-timen er beregnet til lørdag mellom 11 og 12²⁶,

max-time lørdag	2016														
(kl 11-12)	02.01	09.01	04.06	11.06	18.06	25.06	02.07	09.07	16.07	23.07	30.07	06.08	13.08	Sum belegg /mnd (utenom 9.juli og 6.aug)	
Risørhuset	0	4	12	12	9	13	18	1	15	13	10	0	8	7,9	
Skolegata	18	0	38	25	25	50	95	43	50	50	40	95	35	39	
Hasdalen	0	0	20	30	58	84	64	19	100	72	74	84	34	45,5	
Tjenna	1	1	61	60	66	93	119	12	205	159	86	0	69	66,1	
Carstensensgate	3	2	37	30	68	58	48	1	50	57	62	42	44	35,6	
Storgata	1	6	28	28	25	34	23	5	21	22	26	3	21	17,6	
Hukken	0	0	3	15	9	19	6	3	19	18	14	0	21	9,7	
Apoteket	12	2	87	58	75	70	62	10	58	68	60	26	50	46,9	
Bedehuset	1	3	20	18	12	27	23	6	17	22	30	0	21	13,4	
Torvet	2	16	86	106	106	107	91	2	102	111	62	0	68	64,2	
Havnegata	8	16	46	43	0	74	67	6	43	46	43	0	57	30,8	
Palmen	0	0	10	12	6	6	8	0	12	9	9	0	1	5,1	
Solsiden	0	0	36	14	46	20	42	2	0	0	0	0	0	10,7	
Buene	0	0	2	23	12	17	8	17	30	13	42	21	3	12,5	
Rutebilstasjonen	0	0	39	47	37	51	41	7	113	64	55	0	8	33,3	
SUM	3,1	3,3	35,0	34,7	36,9	48,2	47,7	8,9	55,7	48,3	40,9	18,1	29,3	29,2	

I tabellen over belegg i max-timen er det gitt fargekoder ut fra belegg. Jo høyere belegg, desto mer rødt. Grønn angir lavt belegg. Årsaken til at 9 juli og 6. august framstår med lavt belegg, er at parkeringsbetjeningen er overlatt til foreninger under Villvinmarkedet og Trebåtfestivalen. Betaling skjer da direkte til klubben, ikke på automat/app. I tabellen framgår det at de mest brukte parkeringsplassene i max-timen er Tjenna, Apoteket og Torvet. Enkelte lørdager vises et belegg på over 100 %. Dette betyr at en del har betalt for lengre tid, evt full dag (20 kr i stedet for 7 kr pr time på ytre sone), og dratt før tiden har utløpt.

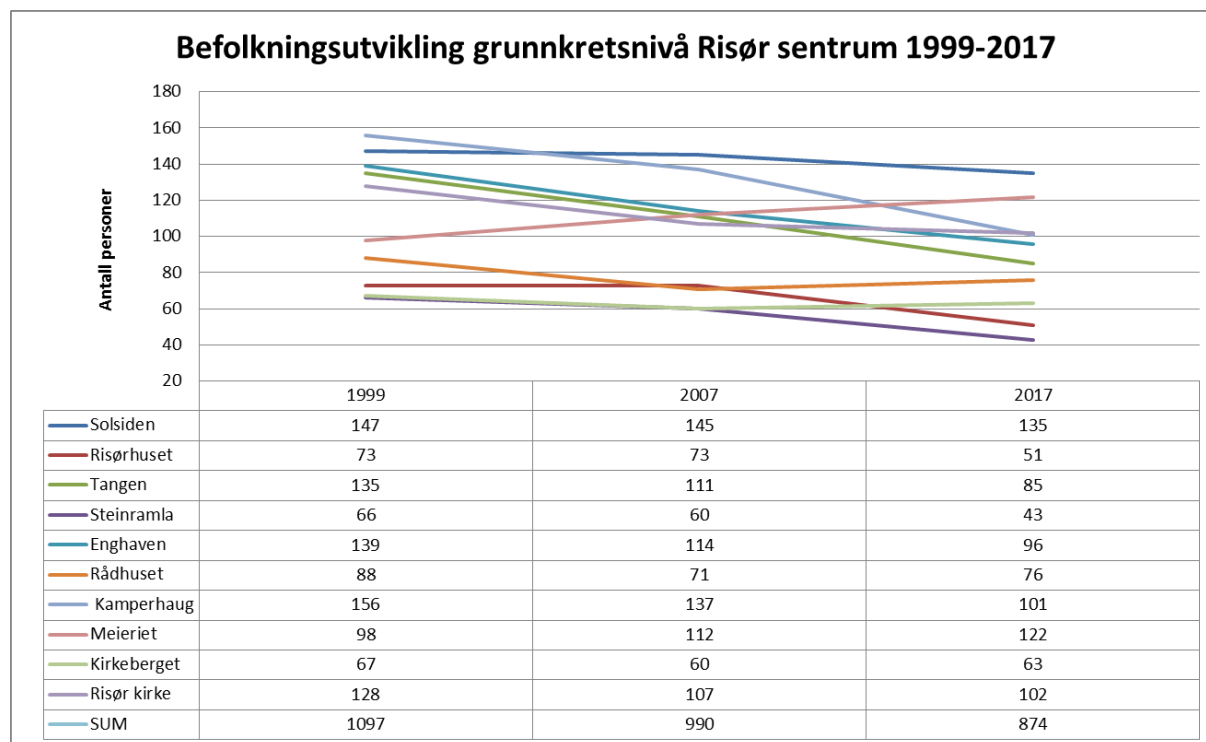
²⁶ Definert av Enhet for eiendom og teknisk i sitt notat om sentrumparkering fra 2016.

Oversikten viser at enkelte parkeringsplasser har et belegg over 95 % i max-timen, men dette er unntaksvis. Gjennomsnittsbelegg gjennom året (utenom festivallørdagene) er ca 30 %.

8.3 Parkeringsbehov

8.3.1 Boliger

Det kan gjøres teoretiske vurderinger av hva som er parkeringsbehov i tilknytning til boliger, handel, virksomheter osv. Det er ikke gjort noen undersøkelser med huseiere eller virksomheter om hva de anser som sitt parkeringsbehov på henholdsvis offentlige og/eller private plasser. Mange beboere og virksomheter dekker sine egne parkeringsbehov i Risør sentrum.

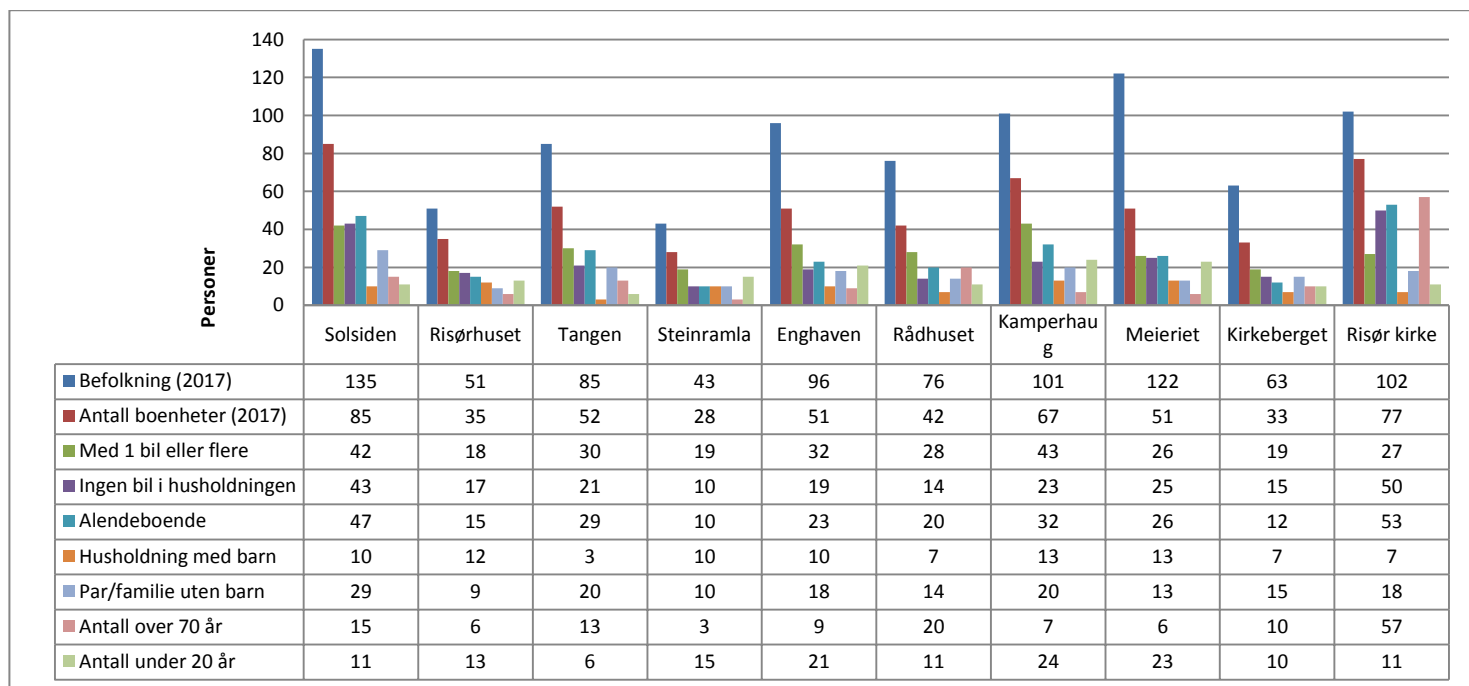


Diagrammet viser befolkningsutviklingen i grunnkretsene i Risør sentrum i perioden 1999-2017, basert på tall fra Statistisk sentralbyrå. Det har vært en nedgang på 223 personer siden 1999, noe som utgjør 20 %. Det er dramatisk, og Risør kommune har vært opptatt av å finne ut årsaken til reduksjonen i antall bosatte. Samtlige grunnkretser, med unntak av Meieriet, har hatt nedgang. Størst nedgang er det på Tangen, Enghaven og Kamperhaug, med totalt nesten 150 personer.

Befolkningssammensetning i Risør sentrum

Gjennom folke- og boligtellene (2011/2013) er det registrert mye informasjon om de bosatte i Risør sentrum, og mye av informasjonen er relevant for parkeringsbehovet²⁷.

²⁷ Bolig- og folketellingene gjennomføres hvert tiende år, sist i 2011, publisert i 2013. www.ssb.no



Søylene viser kjennetegn ved befolkningen i Risør sentrum. De fleste tallene er hentet fra folke- og boligundersøkelsen, men supplert med oppdaterte befolkningstall og antall boenheter fra 2017. Oversikten viser at det er mange av husholdningene i Risør sentrum som ikke har bil (mer om dette nedenfor). I tillegg er det mange husholdninger som kun består av én person.

Tabellen nedenfor er en oppsummering av kjennetegn ved befolkningen i Risør sentrum²⁸.

	Antall personer	Prosent
Befolkning (2017)	874	
Antall boenheter (2017)	521	
Med 1 bil eller flere	284	54,4 %
Ingen bil i husholdningen	237	45,5 %
Aleneboende	267	51,2 %
Husholdning m/barn	92	17,7 %
Par/familie uten barn	166	31,9 %
Antall over 70 år*	146	16,7 %
Antall under 20 år*	145	16,6 %

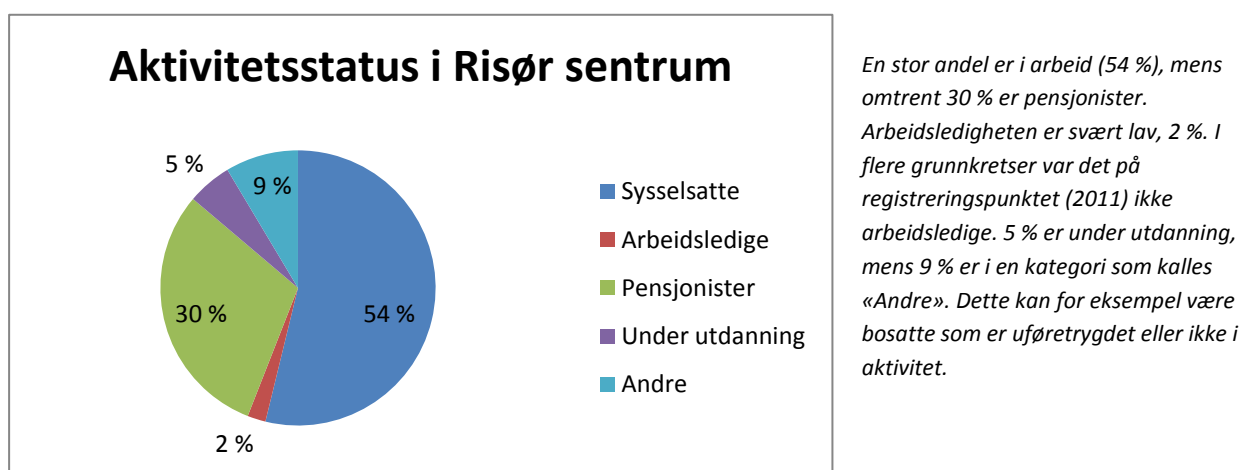
Det er verdt å merke seg at 45,5 % av husholdningene i Risør sentrum IKKE har bil. Dette er et svært lavt tall. Reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 viser at det i landet gjennomsnittlig er 11 % som ikke har bil. For fylket er disse tallene 5 %. Til sammenligning er det 31 % av husholdningene i Oslo som ikke har bil. For grunnkretsen «Risør kirke» vet vi at det bor mange eldre og delvis pleietrengende på Tjennasenteret.

Korte avstander som tilrettelegger for gåing/sykling er nok en av årsakene til lavt bilhold i Risør sentrum. Vanskelige parkeringsforhold er sannsynligvis også en årsak, både fordi letetekjøring etter parkeringsplass kan være tidkrevende, men også avstand til parkeringsplass, betalingssystem og tidsbegrensning kan ha betydning.

²⁸ Tallene er hentet fra bolig- og folketellingen fra 2013 (SSB.no). Registrering foretatt i 2011.

I Risør sentrum er det få personer pr hushold. Tallene ovenfor viser at det bor i gjennomsnitt 1,67 personer pr. hushold i sentrum. Gjennomsnittet for Risør kommune er 2 personer. Gjennomsnittet i Norge er 2,3 personer. Dette har konsekvenser for hvor mange bosatte som befinner seg i et område, men også for bilhold. Det er logisk at jo flere som bor i husholdningen, jo flere biler disponeres, selv om det ikke er gjort noen tellinger av dette.

I diagrammet nedenfor er det vist et gjennomsnitt av aktivitetsstatusen til bosatte over 15 år i de ti sentrumsgrunnkretsene (2011-tall).



8.3.2 Behovet for boligparkering

I Delrapport Trafikk og parkering er det gjort beregninger på behovet for boligparkering ut fra antall husholdninger og avstand til sentrum. Det settes lavere krav til parkeringsplasser for bosatte i indre sentrum enn for mer spredtbygde områder. Det vises til at håndboka (017, Statens vegvesen, nå utgått) setter 0,5 parkeringsplass som krav for god parkeringsdekning i indre sentrum. Dette ble i Delrapport Trafikk og parkering (2001) utvidet til 0,7 plass pr. husholdning fordi det er dårlig kollektivtilgjengelighet og mye arbeidspendling. Dette må balanseres mot funn om bilhold og antall personer pr hushold, og 0,7 vurderes fremdeles som et brukbart nivå.

Behovet for boligparkering i Risør sentrum blir dermed:

521 hushold * 0,7 plass pr hushold = ca. 365 plasser.

Dette betyr at dersom en ønsker å legge til rette for en boligparkering som dekker det teoretiske behovet, bør det finnes ca. 365 parkeringsplasser til dette formålet i Risør sentrum. Legg merke til at disse plassene dekkes opp av både private og offentlige plasser. Mange har garasjer eller oppstillingsplass på egen tomt, og det er ikke alle som behøver offentlige parkeringsplasser.

Teoretisk sett er det ikke et stort gap mellom behov og tilgjengelige plasser, men parkeringsutfordringene har en geografisk side. I mange beboerområder er det vanskelig å få en parkeringsplass i nærheten av boligen, noe som kan redusere attraktiviteten for bosatte i området. Mange opplever det som for langt å parkere på Tjenna/Rutebiltomta/Hasdalen dersom boligen ligger på Solsiden/Urheia/Tangen.

8.3.3 Næring

Tall fra 2014 viser 2549 sysselsatte i Risør kommune²⁹. Det er bosatt 3158 arbeidstakere i Risør kommune. Av disse arbeidstakerne er det 1892 personer som er bosatt og arbeider i Risør kommune (74,2 %). Det har vært en økning i pendlingen ut av Risør kommune, spesielt mot Arendalsregionen.

Tall fra Aust-Agder fylkeskommune viser at det i 2014 var 117 bedrifter med 466 ansatte i Risør sentrum (se kartutsnitt nedenfor). Tidligere var det flere som drev med plasskrevende varer i sentrum, men mange av disse har flyttet ut eller lagt ned. Arbeidsplassene i sentrum består i stor grad av (små)handel, servicefunksjoner, restaurant/kafe/hotell og kontorarbeidsplasser.



Kartutsnittet viser at det er virksomheter i alle de mest sentrale sentrumsgatene, med hovedvekt rundt sentrumskvartalet og Strandgata. Prikkene viser til en virksomhet, ikke antall ansatte.

Det beregnes ofte et parkeringsbehov på 0,4 plasser pr. ansatt. Behovet for ansattparkering i Risør sentrum blir dermed:

466 ansatte * 0,4 p-plass = 186 p-plasser for ansatte. Det er viktig å ta med i beregningen at de ansatte ikke nødvendigvis jobber på samme tidspunkt. De fleste jobber nok på dagtid, men mange har kvelds- og helgearbeid.

Plassene i ytre sone vil være svært godt egnet for ansatte og næringsdrivende.

8.3.4 Kundeparkering/besøksparkering

Mange kunder ønsker å parkere så nær butikken/servicefunksjonen som mulig. Dette gjelder spesielt i de tilfellene kundene kjøper plasskrevende/tunge varer, men også fordi de ønsker å spare tid og krefter. Enkelte bedrifter har kundeparkering på egen grunn, men de fleste må basere sin

²⁹ www.ssb.no. Kartlagt i forbindelse med kommunereformen.

kundeparkering på offentlige parkeringsplasser. Vi må anta at de offentlige parkeringsplassene brukes til mange ulike typer næringer/besøk, og at det dermed legges opp til sambruk. For eksempel har butikker, kontorer, kino og restauranter ulike behov. Noen har behov for korte besøk, andre må ha lengre parkeringstid.

Det har ikke vært tilgang på statistikk som viser hvor stort behovet er for kundeparkering/besøksparkering i planområdet, og vurdering av hele kommunens parkeringsbehov vurderes ikke som relevant. Basert på parkeringsbelegget i Indre sone, som i stor grad skal imøtekomme behovet for handel/kunde/besøk, må en anta at antall parkeringsplasser er tilstrekkelig store deler av året.

8.4 Antatt tilleggsbehov for parkering om sommeren

Mange har behov for parkeringsplasser om sommeren, inkludert langtidsparkering. Dette behovet er avhengig av flere faktorer:

- Aktivitet i sentrum (festivaler, arrangementer osv)
- Antall fritidsboliger i sentrum, inkludert utleie/hotell
- Værforhold
- Antall båtplasser i sentrum
- Kollektivtransport (tilgjengelighet, frekvens, pris)
- Besøk til beboere

Særlig for turistene er det viktig med parkeringsplasser som er lette å finne. Det er også grunn til å tro at tilreisende aksepterer noe lengre gangavstand fra parkeringsplassen til sentrale sentrumsfunksjoner³⁰.

I Delrapport Trafikk og parkering (2001) anslås et ekstra parkeringsbehov om sommeren til å være 100 – 150 plasser. I og med at det har vært en økning i antall besøkende til Risør, at det er flere fritidsboliger (både i Risør sentrum, i kommunen og i regionen), økt hotellkapasitet, mer boligutleie, flere båtplasser, større og flere arrangementer, antas dette behovet som for lavt for å dekke dagens behov. Dette vil antakelig forsterkes dersom boligsonen oppheves og huseiere som er feriegjester ikke lenger vil få tilgang på beboerkort (se tiltak, kapittel 10).

Det vurderes at behovet for økt parkeringskapasitet om sommeren er ca 300 plasser daglig. Dette bør dekkes inn gjennom langtidsparkeringsplassene ved kommunehusets parkeringsplasser (60), ved Sirisveg (Risør VGS, 40 plasser på kommunal grunn) og ved Risørhallen/skolene (ca 60 plasser). I tillegg vil nok mange bruke parkeringsplassene i Ytre sone til dette, hvor betalingssatsen er lav (ca 270 etter tiltak i kapittel 10).

9 Parkeringsanlegg i hus/fjell

Diskusjonen om parkeringshus i Risør sentrum har pågått gjennom flere år. Det er gjort flere utredninger om temaet, og det er mange politiske vedtak. Det har vært stor usikkerhet knyttet til behov, plassering og kostnad.

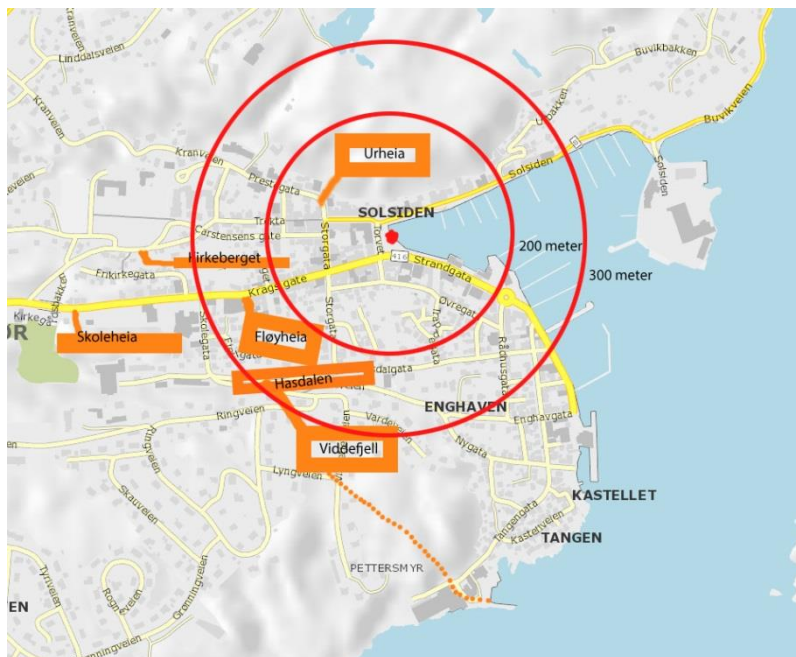
I 2001 ble det i forbindelse med delrapport Trafikk og parkering utredet **fem alternativ for fjellanlegg og et utvendig anlegg/p-hus** (Hasdalen), inkludert kostnader og konsekvenser for byutvikling.

³⁰ Delrapport Trafikk og parkering, 2001, kapittel 5.5.

I rangeringen til Asplan Viak over fjellanlegg kommer et parkeringsanlegg i Fløyheia best ut, med Skoleheia og Urheia på en delt andre plass, med Kirkeberget rett bak. Alternativet i Viddefjell kommer dårligst ut.

For anlegget i Hasdalen ble det tegnet tre ulike alternativer, fra utvidelse av dagens gateparkering til et fireetasjes parkeringshus.

Etter at Miljøestetisk plan ble ferdigstilt i 2002, ble det igangsatt utredningsarbeid om Fløyheia og



Urheia. Det viste seg at overdekkingen på anlegget i Fløyheia ikke var tilstrekkelig, noe som har store kostnadsmessige konsekvenser. Dette alternativet ble derfor forkastet, og parkeringsanlegg i Urheia og en utvidelse av kapasiteten i Hasdalgata ble drøftet videre.

I **vedlegg 3** er det lagt en oppsummering av utredningene samt de viktigste politiske sakene om parkeringsanlegg, inkludert vurdering av behov for å kjøpe kommunale parkeringsplasser på rutebilmonta.

9.1 Oppsummering, etablering av p-anlegg

Det har blitt gjort utredningsarbeid om et parkeringsanlegg i Urheia, men dette har strandet på grunn av antakelser om manglende finansiering. Rådmannen har gjennom vedtak i Handlingsprogram/økonomiplan vært tydelig på at Risør kommune ikke alene kan stå for hoveddelen av investeringen og risikoen. Gjennom utredninger og vedtak er det påpekt at hensikten med etablering av parkeringsanlegg først og fremst er for å tilrettelegge for en «grønnere» og mer trivelig by, fordi dette muliggjør en reduksjon av gateparkeringsplasser og kan redusere trafikk/letekjøring og tilrettelegge for handel/besøk i sentrumskvartalet.

Oppsummert positive konsekvenser av parkeringsanlegg:

- Økt attraktivitet/byutvikling i området med fotgjengerutgang.
- Bedre tilgjengelighet til handel/attraksjoner (avhengig av plassering)
- Mer kapasitet til å håndtere økt belastning på sommeren/ved arrangementer
- Huseiere/feriegjester kan leie/kjøpe plass. Mange har ikke garasje/biloppstillingsplass ved bolig. OBS! Avstand p-hus til boligområder har sannsynligvis stor betydning her.
- Muliggjør en fjerning eksisterende plasser og erstatte arealet med miljøtiltak, inkludert fortetting/byutvikling på store p-plasser i randsonen (f.eks Risørhuset, Tjenna)
- Kan redusere leteskjøring og trafikk i en del sentrumsgater som ikke ligger i tilknytning til p-anlegget
- Kan få flere nærmest bilfrie bolig- og handlegater
- Bedre tilgjengelighet til parkering ved båtplasser

Oppsummert, negative konsekvenser ved etablering av p-anlegg:

- Lav betalingsvilje for parkering i Risør gjør investeringen risikabel.
- Store sesongvariasjoner vil påvirke bruken/belegget
- Er det egentlig behov? Lavt parkeringsbelegg 11 av 12 måneder i året.
- Vil måtte innføre økt pris på andre offentlige parkeringsplasser på grunn av en helhetlig prispolitikk som skal styre trafikk inn i p-anlegg
- Fjerning av gateparkeringsplasser vil medføre dårligere tilgjengelighet til andre målpunkt i Risør sentrum (men bedre tilgjengelighet nær anleggets inngang/utgang).
- Lengre avstand og økt pris for bosatte i Risør sentrum som er avhengig av offentlige parkeringsplasser, siden mange av disse blir fjernet.
- Økt trafikkbelastning i området ved p-anleggets inn- og utkjøring.
- Omfattende investeringskostnad og lang nedbetalingstid
- Lav investeringsvilje blant private investorer (ikke undersøkt markedssituasjonen for privatpersoner til å kjøpe/leie p-plass)

9.2 Vurdering av p-anlegg høsten 2017

Utredninger og valg av løsning for ett parkeringsanlegg i Risør sentrum har vist seg svært komplisert, både i forhold til behov, plassering og kostnad.

Hovedutfordringen er at det er forholdsvis lav etterspørsel etter parkering store deler av året, inkludert lav betalingsvilje. Risør opplever kapasitetsproblemer noen uker om sommeren, men det alene kan ikke forsvare den store investeringen et p-anlegg i fjell vil innebære.

Det har vært utfordrende for beboere, handelsstand og interesseforeninger å samle seg om hvor et anlegg skal plasseres. Et parkeringsanlegg vil være svært positivt for butikker og beboere i nærheten av inngang/utgang, men betyr ikke nødvendigvis at hele sentrum får et bedre parkeringstilbud. Økte avstander til parkeringsplass og økte kostnader vil oppleves som negativt for mange.

Prosjektgruppa mener at det ikke er et umiddelbart behov for et parkeringsanlegg på 260 plasser for å dekke kapasitetsutfordringer i Risør sentrum. Tvert i mot viser kartleggingen at i gjennomsnitt står 3 av 10 offentlige parkeringsplasser tomme (med unntak av boligsonen, som ikke er inkludert i de siste kartleggingene). Et hovedargument for hvorfor parkeringsanlegg skal vurderes, må være at det ønskes en «grønnere» by med mindre innslag av parkering og trafikk i alle gater og byrom.

Attraktivitet for beboere og kunder og handlende tilsier imidlertid at det er behov for økt parkeringskapasitet. Prosjektgruppa og at det bør etableres et mer «desentralisert» alternativ for etablering av parkeringsanlegg i sentrum. Det innebærer for eksempel at det etableres flere, mindre anlegg, slik at flere får nærhet til p-anlegg.

Ved alle framtidige utbyggingsprosjekt bør det vurderes hvordan en kan øke parkeringskapasiteten, uten at det øker antallet parkeringsplasser på gatenivå. For eksempel kan en se etter løsninger investorer/beboere og kommunen bidrar til å finansiere flere parkeringsplasser enn det kommuneplanens bestemmelser skulle tilsi.

Spesielt er det relevant å se etter muligheter for parkeringsanlegg i områdene hvor det er knapphet med parkeringsplasser for beboerne:

- Urbakken/Solsiden³¹
- Kamperhaug/Strandgata
- Tangen
- Sentrumskvartalet og gatene rundt

Det kan etableres private (eventuelt privat/offentlige) samarbeid om leie/kjøp av flere parkeringsplasser, eventuelt kan beboere kjøpe hver sin reserverte p-plass.

Mange boområder har i dag god tilgang på parkeringsplasser gjennom de offentlige plassene. Dette gjelder naboer til Tjenna, Kjerrgårdsbrua, Rutebilstomta og Hasdalen. Her er god kapasitet, selv om det under spesielle arrangement (festivalene) om sommeren kan være noe krevende å få plass.

10 Planens handlingsdel – strategier og tiltak

Parkeringsplanen er et omfattende dokument som inkluderer mange perspektiver, både om byutvikling, trafikk, folkehelse, miljø, tilgjengelighet, kulturminner og attraktivitet. I planens handlingsdel presenteres forslag til strategier og tiltak, sortert etter to tema:

1. Byutviklingstiltak, inkludert tiltak for sykkel/gange/kollektiv (kapittel 10.1)

2. Parkeringstiltak: soneinndeling, tidsbegrensing, betaling (kapittel 10.2)

De konkrete tiltakene er sammenstilt i et skjema i kapittel 11.

Risør kommune vil, etter at planen er vedtatt, utarbeide skiltplan i samarbeid med Statens vegvesen som er skiltmyndighet. I henhold til skiltforskriften er trafikkskilt og vegoppmerking bare gyldig når det er plassert etter vedtak av vedkommende myndighet. Oppdatert skilting skal bidra til tydelighet i parkeringspolitikken, færre misforståelser og mindre frustrasjon. Det legges opp til en parkeringspolitikk uten sesongvariasjoner for økt brukervennlighet.

10.1.1 Avveininger - tiltak

I valg og utforming av strategier og tiltak er det mange avveininger som må tas fordi det er mange interessekonflikter.

Avveie tilgjengelighet og avstand til parkeringsplass mot folkehelse og attraktivitet

Risørs attraktivitet som reiselivsdestinasjon og opplevelsesarena, skulle i prinsippet tilsi en tilrettelegging for en nærmest bilfri bykjerne. Dette ville sannsynligvis gi økt besøk og trivsel om sommeren, spesielt for de som har reist langt. Imidlertid ønskes det at Risør sentrum skal ha god tilgjengelighet, at den skal være enkel å bruke, og at Risør skal være en «hverdagsby» hvor kundene kan gjøre enkle ærend uten å bruke for mye tid, noe som vektlegges av mange beboere og dem som driver næring i sentrum. Tidsklemma er også et kjent begrep fra tilbakemeldinger fra innbyggere, hvor mange ønsker at det skal være mulig å ta et kjapt ærend.

³¹ Det har ikke vært drøftet om det er mulig for kommunen eller privatpersoner å kjøpe parkeringsplass i garasjeanlegget som planlegges på Holmen. Anlegget er dimensjonert til 1,25 p-plass pr boenhet.

Avveie tilrettelegging for bil vs. sykkel/gange/kollektiv

Dagens bruk av gater og byrom bærer preg av en prioritering av biler, ofte på bekostning av de myke trafikantene. Vegareal og parkeringsareal krever store områder i Risør, områder som i teorien kunne vært brukt på grønne tiltak, trivselstiltak, tilrettelegging for penere byrom, siktsoner, tilrettelegging for sykkel og gange. En økt tilrettelegging for sykkel/gåing/kollektiv innebærer at biltiltak nedprioriteres i de mest sentrale by- og bolig gatene. Dette er også det mest helsevennlige alternativet, hvor en både tilrettelegger for mer bevegelse (sykkel/gange), samtidig som trafiksikkerheten og trivselen økes som en konsekvens av færre biler, mindre støy og uro.

Det finnes ikke ett enkelt svar på hva som er den riktige balansen i disse forenklete avveiningene. En kan også se for seg flere andre avveininger, for eksempel mellom avgiftsnivå og attraktivitet. Politisk vilje og tilbakemeldinger fra beboere, kunder og turister er med på å påvirke hva som prioriteres. Miljøestetisk plan er tydelig på at det er *for* mange byrom som brukes til parkering, og at det er mye unødvendig bilkjøring i Risør sentrum.

10.1.2 Sambruk

Sambruk er valgt som en gjennomgående strategi i arbeidet med parkeringsplanen. Gjennom sambruk skal hver parkeringsplass utnyttes mest mulig, gjennom hele døgnet. Hensikten med sambruk er å spare areal og kostnader, men også øke antallet tilgjengelige parkeringsplasser. Det innebærer færrest mulige reserverte plasser, slik at hver parkeringsplass kan brukes av ulike grupper til ulike tider av døgnet. Ofte kan for eksempel beboere og næringsdrivende/ kunder ha behov for parkeringsplass på ulike tidspunkt.

10.2 Byutvikling – strategier og tiltak

Dette temaet handler om hvordan en kan tilrettelegge for en grønnere og mer trivelig by, inkludert strategier og tiltak for sykkel/gange/kollektiv. Kapittelet er relevant for parkeringsplanen fordi hovedmålet for planen er å gjøre det mer attraktivt å bo, besøke og handle i Risør sentrum, og prioritering av biler/parkering er en vesentlig del av utfordringsbildet for byutviklingen. Parkeringspolitikken i en by har stor påvirkning for byutviklingen, men byutviklingen kan også legge viktige premisser for parkeringspolitikken. Spesielt er det viktig å tilrettelegge for gående, syklist og kollektivbrukere:

Det er flere grunner til at det er ønskelig at flere reiser foretas med gåing/sykling

- Bilveier og parkeringsplasser opptar verdifulle areal kan brukes til andre ting
- Det er trafiksikkerhets- og trivselsgevinster ved å ha færre biler i gatene
- Trehusbyen Risør er et unikt kulturminne som framstår best uten trafikk og trafikkerte biler/trafikkskilt
- Folkehelsegevinster – mer bevegelse gir bedre helse
- Klima/miljø: mindre utslipp, mindre støy/svevestøv.

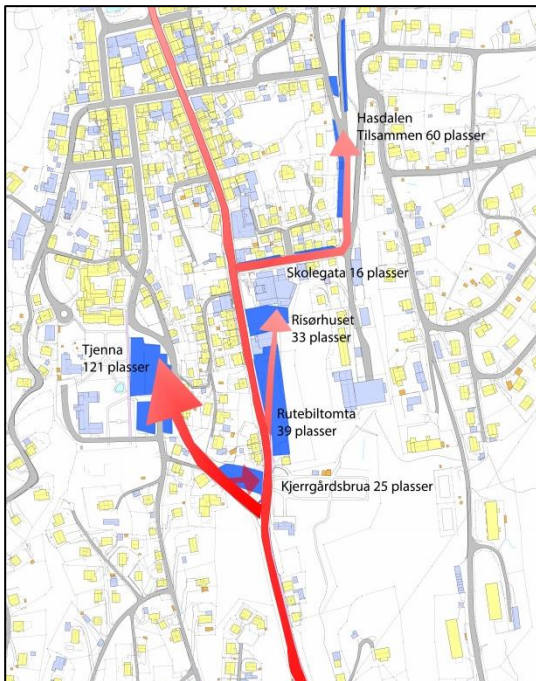
10.2.1 Strategier som må legges til grunn for byutviklingen i Risør

Strategiene vil ha betydning for andre byutviklingsplaner og – prosjekter og for kommuneplanen.

- Prioritere gående og syklist i byutviklingen
 - a. Legge til rette for gåing/sykling slik at «dør-til-dør»-reisetid blir kortere enn med bil.
 - b. Etablere sykkelfelt langs hovedveiene (spesielt relevant er fv. 416 fra Frydendal til sentrum)
 - c. Tilrettelegge for sykling gjennom trygg sykkelparkering

- d. Etablere trafikksikre veier for gående og syklister, inkludert trygge skoleveier for barn og unge. Tilrettelagte gangveier mellom sentrum og skoler/fritidstilbud/de største boligområdene.
- e. Tilrettelegging og skilting av snarveier
- f. Økt bruk av gatetun gjør at biltrafikken blir på de myke trafikantenes premisser.
- g. Fjerne spredt gateparkering i sentrum og bruke frigjorte trafikkareal til miljøtiltak/fotgjenger- og sykkelprioritering. Kan begrense letetekjøring og det kan bli mindre trafikk i boliggate.
- h. Bedre skilting/informasjon om innkjøringsparkeringsplasser kan redusere trafikk i sentrumskvartalene og boområdene (se illustrasjon)**

- Trehusbyen – skjermene noen byrom/gater for trafikk og parkering
- Redusere antallet gratis parkeringsplasser i sentrum (se punkt 7.8)



En viktig strategi i planen er å tilrettelegge for økt bruk av de store parkeringsplassene i ytre sone, ved innkjøringen til Risør sentrum. Her er det god kapasitet og lavt prisnivå. Økt bruk av disse plassene kan redusere trafikk og friggi parkeringsplasser i andre deler av sentrum.

10.2.2 Tiltak: Tiltakene er beskrevet i tabellen i kapittel 11.

1. Sykkelparkeringsplasser
2. Trafikksikkerhetstiltak for økt tilrettelegging for gående og syklister
3. Ta bort parkeringsplasser og redusere biltrafikk
4. Båtplasser i indre havn
5. Bilfri gate på Torvet
6. Parkeringsanlegg i hus/fjell

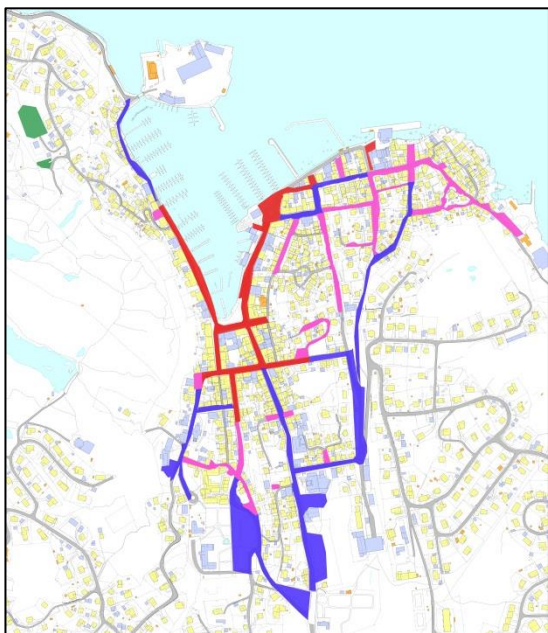
10.3 Parkering - strategier og tiltak

I kapittelet omtales forslag til ny parkeringspolitikk i Risør sentrum, inkludert soneinndeling, tidsbegrensning og betaling. Mye vil videreføres fra dagens ordninger, men det foreslås også å gjøre en del forenklinger og forbedringer. Strategiene vil være vesentlige for andre byutviklingsplaner og – prosjekter og for kommuneplanen.

Etter at parkeringsplanen er politisk behandlet, vil Risør kommune i samarbeid med Statens vegvesen utarbeide en skiltplan for nye skiltvedtak. Det vil deretter lages nye skilt og oppmerkinger.

10.3.1 Strategier som må legges til grunn for parkeringspolitikken i Risør

- En forutsigbar og enkel parkeringspolitikk: Én felles politikk gjennom hele året
- Tilrettelegg for beboere gjennom beboerkort. Boligsonen oppheves.
- Tilrettelegging for god tilgjengelighet og sirkulasjon for handlende og besøkende gjennom korttidsparkeringsplasser i indre sone
- **Økt tilgang til parkeringsplasser i ytre sone og flere beboerparkeringsplasser i boligområder**
- Tilrettelegging for høyest mulig utnyttelse av parkeringsplasser (sambruk), blant annet ved at Risør kommune sier opp kontrakter om leie av privatiserte parkeringsplasser.
- Tilrettelegging for de som parkerer ofte gjennom årskort.
- Tilrettelegging for elbiler, spesielt i boligområder



Inndelingen i indre og ytre sone er vist på kartet med hhv røde og blå gater. De rosa feltene er beboerparkeringsplasser.

Reguleringen av plassene foreslås slik:

Indre sone 20 kr/t, max 3 timer. Avgiftsbelagt periode: 9 – 16, (9-13). Unntak: Plassene ved Risør hotel har ikke maksimumsbegrensning på tid.

Ytre sone: 10 kr/t, max 40 kr pr dag. Avgiftsbelagt periode 9 – 16, (9-13).

Det kan betales på ulike måter: På automat, ved bruk av app eller ved kjøp av årskort eller smart park.

10.3.2 Tiltak: Tiltakene er beskrevet i tabellen i kapittel 11

1. Boligsonen oppheves og erstattes med beboerparkering i hele Risør sentrum
2. Innføre tilbud om årskort for ytre sone
3. Tydelig skilting av innkjøringsparkeringsplassene i ytre sone FØR sentrum, fortrinnsvis elektronisk
4. Utleid areal gjøres om til ytre sone, evt beboerparkering.
Unntak: Næringsdrivende med utrykningsplikt, enkelte næringsdrivende med spesielle behov for nærhet til bil i utøvelsen.
5. Maksimumsbegrensning for indre sone utvides fra 2 til 3 timer. Høyt avgiftsnivå opprettholdes.
6. Den avgiftsbelagte tiden i indre og ytre sone endres til kl 9 – 16 og (9-13).
7. Prisen for parkering i ytre sone heves til 10 kr/t og maksimum 40 kr/dag.
8. Justeringer av parkeringstilbudet
9. Det etableres noen flere automater
10. Vurdere innføring av annen parkerings-app for betaling for å oppnå økt brukertilfredshet.
11. Langtidsparkering om sommeren
12. Handikapparkeringsplasser (HC) – noen justeringer.
13. Flere elbil-ladepunkt
14. Fortsette bobilparkering på Tjenna, men heve betalingssatsen

11 Tiltaksliste

Tiltakene samsvarer med foreslåtte tiltak i kapittel 10 og parkeringskartet. Tiltakene er inndelt etter to kategorier: Byutviklingstiltak og Parkeringstiltak.

Tiltak	Beskrivelse/konsekvenser	Rådmannens vurdering
BYUTVIKLINGSTILTAK		
1. Sykkelparkeringsplasser	Det bør etableres trygge sykkelparkeringsplasser flere steder i sentrum.	Må detaljplanlegges før gjennomføring (antall plasser, plassering, fasiliteter/kostnad) Aktuelle steder: Ved Esso, på Solsiden, ved Torvet, ved Rådhuset, i Strandgata/Hotellet? Må komme tilbake til bystyret med kostnadsoverslag dersom tiltak går ut over tilgjengelige budsjettmidler.
2. Trafikksikkerhetstiltak for økt tilrettelegging for gående og syklist	Trygge og attraktive veger/stier er viktig for å tilrettelegge for økt mye trafikanter, spesielt barn/ungdom. Det fokuseres på tiltak for økt trafikksikkerhet; trygghet/belysning, siktsoner, krysningspunkt, etablering av fortau/gang- og sykkelveg osv.	Må detaljplanlegges før gjennomføring, tidsplan ikke avklart. Håndteres i hovedsak gjennom trafikksikkerhetsplanen. Må komme tilbake til bystyret med kostnadsoverslag.
3. Ta bort parkeringsplasser og redusere biltrafikk	Det foreslås at følgende gater og byrom i større grad skjermes for trafikk og parkering: ○ Torvet - fjerne fire korttidsparkeringsplasser ○ Lillevardsgata - stenge for bilkjøring ○ Steinramla - stenge nederste del for bilkjøring ○ Kamperhaug – Tydeligere merking av gatetun. Forlengelse av gatetunet til å gjelde hele Øvregata. ○ Danielsens trapper – ikke parkering på friområdet ○ Færre p-plasser på kommunens arealer ved Esso og Tollbodparken (både ved Politistasjonen og Strandgata) ○ Vurdere p-plass nederst i Skolegata pga sikt/trafikksikkerhet	Tas i dialog med Statens vegvesen om ny skiltplan/skiltvedtak. Fjerning av plassene på Torvet vil sees i sammenheng med Torvet-prosjektet (evt. midlertidige tiltak).
4. Båtplasser i indre havn	Risør kommune leier ut over 630 båtplasser i sentrum. Båtplassene beslaglegger store arealer i havna, men medfører også et parkeringsbehov (teoretisk 210 plasser). Det må utredes om Risør kommune skal redusere det totale antallet båtplasser i sentrum, og/eller om båtplasser skal forbeholdes beboere i	Tiltaket må utredes nærmere før gjennomføring. Rådmannen kommer tilbake med ny sak til bystyret (organisering, involvering, framdriftsplan, økonomi).

	sentrum (evt gåavstand til sentrum, ca 1 km). En reduksjon av antall utleide plasser kan muliggjøre en forbedring av gjestehavna, f.eks. ved at flere båter får plass på innsiden av moloen i Strandgata og vil ligge mer stabilt. Tiltaket må utredes nærmere, f.eks konsekvenser for andre kommunale og private båtanlegg.	
5. Bilfri gate på Torvet	Torvet er selve «hjertet» i Risør sentrum. Bystyret har vedtatt at Torvet skal rustes opp. Utredningsarbeid er igangsatt, og det har kommet inn mange innspill. Det bør utredes om Torvet skal stenges for biltrafikk, evt reguleres som «shared space». Det kan bidra til et roligere byrom med kan tilrettelegges for menneskelig aktivitet, f.eks rekreasjon, lekeapparater, benker, pop-up-utstillinger, opplevelser, beplantning osv., men har konsekvenser for trafikk og parkering i Havnegata. Tiltaket og konsekvensene bør utredes nærmere, spesielt med tanke på kollektivtransport, varelevering, beredskap, gjennomføring av arrangement/konsserter/festivaler. Samarbeidsparter i et utredningsprosjekt vil være Risør by AS, Politiet, Statens vegvesen, fylkeskommunen og Agder kollektivtrafikk.	Tiltaket må utredes nærmere før gjennomføring. Rådmannen kommer tilbake med ny sak til bystyret (organisering, involvering, framdriftsplan, økonomi)
6. Parkeringsanlegg i hus/fjell	Dersom kommunen skal investere i et p-anlegg på kommunal grunn, bør det etableres i Hasdalen. Her kan det etableres rimeligere parkeringsplasser på et areal som er nær sentrum og hvor det ikke forhindrer andre byutviklingsprosjekter. Ved å tilrettelegge for utgang for fotgjengere nær Storgata, oppnås en god nærhet til sentrumskvartalet, samtidig som biltrafikken ikke belaster sentrum fordi bilene kan bruke Skolegata som innkjøringsvei. Dette alternativet har også en bedre plassering i forhold til boligområdene på Kamperhaug og Tangen, hvor det er spesielt vanskelig å tilrettelegge for økt parkeringskapasitet. Tiltaket i Hasdalen bør utredes nærmere for å få oppdaterte kostnadsoverslag samt vurdere kapasitet/størrelse/høyde på anlegget og konsekvenser for trafikken i området, inkludert myke trafikanter og mulighet for elbilparkering.	Planen anbefaler at parkeringsanlegg i Hasdalen utredes nærmere fordi dette har en gunstig plassering i forhold til trafikkbildet, nærhet til sentrum og beboerområder samt kostnadsnivå. Rådmannen kommer tilbake med ny sak til bystyret (organisering, involvering, framdriftsplan, økonomi).
PARKERINGSTILTAK		
7. Boligsone oppheves og erstattes med beboerparkering i hele Risør sentrum	Ordningen med boligsoneparkering på Kamperhaug og Tangen ble innført i 2001, men foreslås nå opphevet fordi ordningen ikke fører til optimal utnyttelse av parkeringsplassene, og det oppleves som noe tilfeldig hvilke hus som er innenfor/utenfor ordningen. Det er heller ingen garanti for	Foreslått pris er 1500 kr/år. Forskrift vedtas gjennom bystyrevedtak. Skilting håndteres gjennom skiltplanen. Utstedelse av kort håndteres av Enhet for eiendom/teknisk.

	parkeringsplass selv om bileier har boligsonekort. Det er mange misforståelser og stor usikkerhet rundt ordningen. Både beboere og huseier har fått tilgang til boligsonekort, noe som medfører stor parkeringsbelastning om sommeren, da mange av feriegjestene (huseiere) også har tilgang til å få boligsonekort. Boligsone erstattes med beboerkort, noe som krever en forskrift som gir tillatelse til at folkeregistrerte beboere kan parkere i ytre sone og egne beboerparkeringsplasser til redusert pris. Beboere vil få et forhåndsbetalt kort som legges i bilruta. Det foreslås at pris på beboerkort holdes lav fordi ordningen skal være et gode for beboere i Risør sentrum. Forslag til forskrift er lagt i vedlegg 4.	
8. Innføre tilbud om årskort for ytre sone	Det foreslås å innføre en forenkling av betalingsordningen på ytre sone, et årskort. Det innebærer en forhåndsbetalt avgift som gir et kort som skal plasseres i bilruta. Det skal være en forenkling av parkering for dem som parkerer mye i Risør sentrum.	Foreslått pris er 4 000 kr/år. Utstedelse av kort håndteres av Enhet for eiendom/teknisk.
9. Tydelig skilting av innkjøringsparkeringsplassene i ytre sone FØR sentrum, fortrinnsvis elektronisk	Mange byer har store parkeringsanlegg i fjell ved innkjøring til byen. I Risør finnes det ikke fjellanlegg, men det er flere store parkeringsplasser ved innkjøringsvegen til byen, fv. 416. Det bør skiltes og informeres om disse plassene, gjerne med elektroniske skilt som viser tilgjengelig kapasitet. Det bør i tillegg opplyses om disse på kart, nettsider og i p-app. Økt bruk av innkjøringsparkeringsplassene kan redusere bilkjøring til sentrum	Skilting håndteres av Enhet for eiendom/teknisk. Må også vurdere teknisk løsning.
10. Utleid areal gjøres om til ytre sone, evt beboerparkering. Unntak: Næringsdrivende med utrykningsplikt, enkelte næringsdrivende med spesielle behov for nærhet til bil i utøvelsen.	Risør kommune har i mange år leid ut offentlige parkeringsplasser til private og næringsdrivende, hvor tildeling har skjedd etter loddtrekning. Dette viser seg i flere tilfeller å være en ulovlig praksis, både fordi mange av plassene ligger langs offentlig ferdselsåre, og fordi det innebærer en forfordeling av offentlige goder. Ved å omgjøre til ytre sone/beboerparkering, får flere tilgang til plassene. Risør kommune ønsker ikke å si opp kontrakt om reserverte plasser for utrykningskjøretøy (leger, politi osv) og med næringsdrivende som har spesielle behov for nærhet til bil i tjenesten.	Oppsigelse av kontrakter håndteres av Enhet for eiendom/teknisk. Ny skilting tas i skiltplanen. Næringsdrivende som få leie reserverte plass gjennom hele året må betale samme avgift som i dag (ca 9 000 kr).
11. Maksimumsbegrensning for indre sone utvides fra 2 til 3 timer. Høyt avgiftsnivå opprettholdes.	Data fra parkeringsautomat/app viser at det er svært god kapasitet i indre sone (gjennomsnitt 20 % belegg, 34 % i juli). Det foreslås å utvide maksimumstiden for å parkere i indre sone for å øke brukertilfredsheten. Sirkulasjon og tilgjengelighet sikres ved at avgiftsnivået holdes høyt.	Skilting håndteres gjennom skiltplanen.
12. Den avgiftsbelagte tiden i indre og	Hensikten med tiltaket er å tilrettelegge for beboere i sentrum. Data fra	Skilting håndteres gjennom skiltplanen.

ytre sone endres til kl 9 – 16 og (9-13).	automat/app viser at der er få innbetalinger mellom kl 08 og 09 (spesielt i indre sone), og tiltaket vil ikke ha store økonomiske konsekvenser. De som parkerer for en hel dag i ytre sone, vil uansett betale maksimumssats.	
13. Prisen for parkering i ytre sone heves til 10 kr/t og maksimum 40 kr/dag.	Prisnivået på ytre sone vurderes fremdeles som lavt, sammenlignet med andre byer. Tiltaket vil gi økt inntjening til Risør kommune. Hovedhensikten med tiltaket er likevel å redusere bruken av ytre sone som langtidsparkering om sommeren. De som parkerer ofte i sentrum (beboere, næringsdrivende/ansatte), vil få tilbud om hhv. beboerkort og årskort.	Skilting håndteres gjennom skiltplanen.
14. Justeringer av parkeringstilbudet	Tiltakene er illustrert på kartet. 1. Boligsoneplasser omgjøres til ytre sone og/eller beboerparkering 2. Parkeringsplassene ved Risørhuset omgjøres fra indre til ytre sone 3. Gratisplassene i Melkeveien inngår i ytre sone 4. Gratisplassene under Kjerkegårdsbrua inngår i ytre sone 5. Andre gratisplasser omgjøres til ytre sone eller beboerparkeringsplass (bortsett fra de tre levere-/henteplassene ved Tjenna barnehage). 6. Storgata: Plassene nærmest Hasdalgata omgjøres til ytre sone. De tidligere utleide plassene ved Baptistkirka omgjøres til beboerplasser. 7. Råtomta ved Dalen (Urheia) opparbeides til parkeringsplass. Skilting/regulering vurderes etter hvert. 8. Dagens gratisplasser ved Risør Hotel/Akvariet gjøres om til indre sone uten tidsbegrensning. 9. Der det er plass og trafiksikkerhets-/beredskapsmessig forsvarlig, oppmerkes nye parkeringsplasser langs kommunal vei på Tangen og Kamperhaug (gjelder noen få plasser).	Skilting håndteres i skiltplanen. Plassering av nye automater vurderes av Enhet for eiendom/teknisk. Plassen ved Dalen gruslegges og det avklares rettigheter til grunn. Det er behov for tilleggsbevilling i 2018: 150 000 kr. Det er i dag gratis parkeringsplasser ved Risør Hotel, noe som er krevende for hotelldriften. Hotellet eier ikke p-plassene foran hotellet og i bakken, men et p-areal i Hasdalgata. Det foreslås å inngå en langsiktig leieavtale med Hotellet om de plassene som ligger inntil hotellets kjellerinngang. Dette er ca 5 plasser. Det foreslås at de offentlige plassene i Enghavgata og ved Akvariet avgiftsbelegges med 20 kr/timen, slik at betalingen kan virke begrensende for beboere og andre feriegjester. Det foreslås å unngå tidsbegrensning fordi en maksimumsbegrensning på to timer er lite hensiktsmessig for hotell- og konferansegjester.
15. Det etableres noen flere automater	Oppheving av boligsone og etablering av avgiftsparkering medfører behov for noen flere automater for å sikre brukervennlighet. Muligens kan noen eksisterende automater flyttes.	Nøyaktig plassering håndteres av Eiendom/Teknisk.
16. Vurdere innføring av annen parkerings-app for betaling for å oppnå økt brukertilfredshet.	Det har kommet flere innspill på at Risør kommune bruker en app for betaling av parkering som ikke er så mye brukt ellers i landet/internasjonalt. Mange opplever det tungvint og tidkrevende å laste ned og installere	Pågår. Håndteres av Enhet for eiendom/teknisk.

	programvare og kredittopplysninger ved bruk av p-appen i Risør. Appen som benyttes i Risør tar lavere gebyr enn mange andre. Imidlertid vurderes brukervennligheten som lavere, og mange er misfornøyde. Dette gjelder spesielt utenlandske turister, siden ikke appen er på andre språk OG det har vært utfordringer knyttet til oppdateringer.	
17. Langtidsparkering om sommeren	Det må være tydelig skilting og god informasjon om at langtidsparkering sommerstid skal foregå på gratisplasser ved Risørhallen, kommunehuset og Risør VGS. Tiltaket kan frigi kapasitet i Risør sentrum om sommeren.	Håndteres av Enhet for eiendom/teknisk. Risør by AS involveres.
18. Handikapparkeringsplasser (HC) – noen justeringer.	Kan være aktuelt med noen større plasser, samt noen mindre endringer av plassering. Ingen store kostnader knyttet til tiltaket. Forskriften tilsier at «et tilstrekkelig antall» plasser skal reserveres bevegelseshemmede med parkeringstillatelse. Ofte regnes dette som 4%, noe som er et delmål i dette planarbeidet. Det er i dag 11 offentlige plasser oppmerket som HC-parkering i Risør sentrum, i tillegg er det 4 plasser ved NAV-bygget (Tjenngata 9). Av totalt 364 avgiftsbelagte plasser utgjør 15 HC-plasser 4,1% Det foreslås at HC-plassen ved Brassieriet i krysset Storgata/Kragsgata tas bort. Parkeringsplassen gjør at krysset blir svært uoversiktlig og trafikkfarlig, og det gjør at myke trafikanter har dårlig/ingen framkommelighet og ved parkert bil på plassen, må en bevege seg langt ut i gata/krysset for å komme forbi. Se foto i kapittel 8.2. Det er heller ikke nedsenket kantstein for kryssing av vegen. Det foreslås at HC-plassen erstattes av ny HC-plass i Storgata. Det bør etableres en ny HC-plass ved Risør Akvarium/Risør hotel, i Strandgata. Den vil gi bedre tilgjengelighet for bevegelseshemmede til blant annet hotellet, akvariet og serveringsstedene i Strandgata.	Enhet for eiendom/teknisk vurderer plassering/størrelse. Håndteres i skiltplanen.
19. Flere elbil-ladepunkt	Det skal tilrettelegges for flere parkeringsplasser med lademulighet, også for beboere. Kommunen kan søke en tilskuddsordning for støtte til etablering av flere elbilparkeringsplasser, men må iberegne en egenandel. Risør kommune har ikke tatt betaling for at elbilene kan parkere på ladeplassene, men ved lading må bileier betale for strøm (gjennom Grønt Punkt).	Må detaljplanlegges før gjennomføring (plassering, antall ladepunkt, kapasitet på strømmettet, kostnad). Det er avsatt midler til dette i HP/ØP.
20. Fortsette bobilparkering på Tjenna, men heve betalingssatsen	Risør kommune etablerte parkering for bobiler i ved å reservere grus-/idrettsplassen på Tjenna i 2015. Betaling håndteres på automaten til parkeringsplassen, 100 kr. pr døgn. Havnevertene har i 2016 og 2017	Håndteres av Enhet for eiendom/teknisk.

	levert gratis rundstykker på samme måte som i havna. I 2017 ble tilbudet utvidet til også å inkludere strøm, men betalingssatsen ble ikke hevet. Det er prosjektert et toalett/service-bygg, men dette er ikke blitt bygget på grunn av kostnadsnivå. Bobilparkeringen er godt besøkt og mange besøkende er svært fornøyde med plasseringen nær sentrum (selv om de også hadde ønsket havutsikt). Det har ikke vært rapportert om bråk/uro i tilknytning til bobilparkeringen. Det foreslås at betalingssatsen heves til kr. 250 pr døgn for å hensynta konkurransesituasjonen i næringen samt øke inntjening.	
--	--	--

Det har i tillegg kommet innspill på flere mindre tiltak i forbindelse med planarbeidet. Disse små tiltakene vil vurderes av Enhet for eiendom/teknisk. Det fremmes politisk sak ved behov.

12 Økonomiske konsekvenser

I planen har de økonomiske perspektivene vært nedtonet. Målsettingene med planen er først og fremst knyttet til attraktivitet for beboere, næringsdrivende og besøkende.

Risør kommune har avgiftsparkering, noe som generer ca 1,5 mill. kr i inntekter årlig. I tillegg får kommunen inntekter i form av kontrollgebyr og parkeringssanksjoner.

Det er en rekke utgifter knyttet til å parkering:

- Lønn til ansatte (både kontrollfunksjon, klagehåndtering, planlegging/forvaltning, saksbehandling, utstedelse av kort).
- Innkjøp av automater og annet utstyr
- Drift av automat og app, inkludert vedlikehold
- Drift og vedlikehold av plasser: Oppmerking, rydding, brøyting, strøing, grusing osv
- Opparbeidelse av nye plasser

12.1 Hva koster endringene i planen?

I planen foreslås omfattende grep som har betydning for inntekter og utgifter. Det er ikke mulig å gjøre nøyaktige anslag på de økonomiske konsekvensene av tiltakene i parkeringsplanen fordi det er så stor usikkerhet knyttet til bruk og belegg:

Dette er tiltak som gir **økt** inntekt for Risør kommune

- Etablere parkeringsavgift på gratisplasser
- Økt avgiftsnivå på ytre sone (til 10 kr/timen, 40 kr/dag)
- Økt bruk og dermed økt inntekt fra indre sone som følge av heving av maksimumstid fra to til tre timer
- Heving av betalingssats for bobilparkering til 250 kr pr døgn
- Etablering av indre/ytre sone og beboerparkering gir økt inntjening i dagens boligsoneområder.
- Økt inntjening på grunn av noen nye leieavtaler (Risør hotel, Tjenna barnehage, i tillegg til at 5-6 avtaler opprettholdes).

Dette er tiltak som gir **redusert** inntekt for Risør kommune

- Etablering av noen nye automater samt nye parkeringsskilt over hele sentrum har en kostnadsside (hver automat koster ca 100 000 kr, inkludert montering. Behov for 3-4 automater?).
- Oppheving av boligsone medfører bortfall av inntekter (200 kort a 720 kr)
- Etablere beboerkortordning med store rabatter (gir tap sammenlignet med å betale på ytre sone hver dag)
- Etablere årskortordning med rabatter (gir tap sammenlignet med å betale på ytre sone hver dag)
- Mer enhetlig parkeringspolitikk med tydeligere skilting bidrar sannsynligvis til færre kontrollsanksjoner (bøter) og dermed bortfall av inntekt.
- Innføring av ny app innebærer at det tas et 15%-gebyr på innbetalingene
- Fjerning av parkeringsplasser i indre sone gir redusert inntjening
- Endring av plasser fra indre sone til ytre sone/beboerparkering gir redusert inntjening
- Oppsigelse av leieavtaler om «private» parkeringsplasser medfører inntektsbortfall

Det må framlegges saker til bystyret før kostnadskrevenne tiltak gjennomføres. Flere av tiltakene som må utredes nærmere har store økonomiske konsekvenser.

I planen er det ikke de økonomiske konsekvensene som har vært utslagsgivende for valg av tiltak, men attraktivitet for beboere, næringsdrivende og besøkende.

13 Kart – ny parkeringspolitikk i Risør sentrum

Kartet (sist oppdatert 5. desember 2017) er vedlagt planen som eget dokument (minimumsstørrelse A3) og skal legges til grunn for tiltak og utarbeidelse av skiltplan/skiltvedtak.

14 Evaluering og rullering

Parkeringsplanen gir et bilde av dagens parkeringssituasjon i Risør sentrum, og foreslår tiltak for å nå planens målsettinger. Rådmannen foreslår at det gjennomføres en evaluering ca ett år etter at ny skilting er iverksatt slik at effekten kan måles. Dette kan gjøres på ulike måter, avhengig av ressursbruk og behov. Statistikk over parkeringsbelegg og inntjening må brukes. En kvantitativ oppfølging av Feste-rapporten kan vurderes, men god dialog med vel-foreninger og andre sees også på som viktig i en evalueringsprosess. Det må vurderes justeringer av soner/pris osv etter evalueringen.

Rådmannen foreslår at planen rulleres i neste bystyreperiode for å vurdere situasjonen og foreslå ytterligere tiltak, spesielt for å vurdere parkeringsbelegg og beboertilfredshet.

15 Kilder

- Kommunal- og moderniseringsdepartementet: Byrom – en idehåndbok. Hvordan utvikle byromsnettverk i byer og tettsteder. Veileder fra kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016.
- Reisevaneundersøkelsen 2013/2014, RVU: TØI <https://www.toi.no/rvu>
- Risør kommune: Miljøestetisk plan, 2002
- Risør kommune: Delrapport om trafikk og parkering, Delrapport utarbeidet i forbindelse med Miljøestetisk plan, Asplan Viak 2001.
- Risør kommune: Stedsanalyse for Risør sentrum, 2000. Utarbeidet av Asplan Viak.
- Risør kommune: Utredning om steds- og boligutviklingen, 2016
- Risør kommune: Boligundersøkelse for Risør sentrum, 2016. Utarbeidet av Feste Grenland AS.
- Risør kommune: Kommuneplan 2014-2025 inkludert utfordringsdokument og arealstrategier
- Vegdatabanken (beregning av årsgjennsnitt, trafikkulykker osv) <https://www.vegvesen.no/fag/teknologi/Nasjonal+vegdatabank/Kart>
- Risør kommune: Notat om parkering i Risør sentrum. Utarbeidet av enhet for eiendom/tekniske tjenester høsten 2016, basert på bruk av parkeringsautomat/-app.
- Statistisk sentralbyrå: Bolig- og folketellinger, sist gjennomført i 2011, publisert i 2013. www.ssb.no
- TØI Transportøkonomisk institutt, 2015. Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingseffekter og effekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler Christiansen et al.
- TØI Transportøkonomisk institutt, 2016 TØI-rapport 1493/2016. Parkering – virkemidler og effekter. Christiansen et al.
- TØI Transportøkonomisk institutt, 2014. TØI-rapport 1340/2014. Kommunenes inntektsbortfall ved at el-biler har betalingsfritak på avgiftspliktige kommunale parkeringsplasser. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=40465>

Vedlegg 1 Viktige planer og utredninger

Det er spesielt disse planene og utredningene som er relevante for arbeidet med helhetlig parkeringsplan:

- Kommuneplanen for Risør kommune 2014-2025, inkludert utfordringsdokument, arealstrategier og bestemmelser om parkering
- Risør kommunes parkeringsfond
- Vedtak om sentrumsplanen (oppstart meldes i løpet av høsten 2017)
- Boligundersøkelsen fra Feste Grenland (høst 2016)

Det er også gjort mye kartleggingsarbeid om parkering tidligere, hvor en både ser på byutvikling, belegg på parkeringsplasser og framtidige behov:

- Delrapport Trafikk og parkering, Asplan Viak 2001. Laget i forbindelse med miljøestetisk plan
- Notat om parkering i Risør sentrum. Internt dokument utarbeidet høsten 2016
- Kartlegging og verdsetting av friluftsområder i Risør kommune (<http://kart.naturbase.no/>)

15.1 Kommuneplanen

Alle planer som vedtas i Risør kommune skal bidra til å oppfylle kommuneplanens målsettinger.

Kommuneplanen for Risør kommune 2014-2025 ble vedtatt i september 2014, og figuren viser målstrukturen.



Spesielt relevant for parkeringsplanen er de to delmålene i satsingsområdet «attraktivitet», nemlig:

- *Vi skal være en kommune hvor flere flytter inn enn ut*
- *Vi skal ha mer besøk*

De to gjennomgripende temaene **klima/miljø** og **folkehelse/levetår** har også betydning for planarbeidet.

Utfordringsdokumentet til kommuneplanen

I forbindelse med kommuneplanarbeidet ble det laget et **utfordringsdokument** som beskriver de største utfordringene for kommunen. Relevant for parkeringsplanen er hovedutfordringene for Risør

sentrum:

RISØR SENTRUM	• få til både utvikling og vern av et levende sentrum med møteplasser, butikker, flere arbeidsplasser og boliger • videreutvikle destinasjonen Risør, inkludert Trehusbyen/det historiske Risør • begrense handelslekkasjen • legge til rette for flere parkeringsplasser uten at det går ut over bymiljøet
--------------------------	---

Arealstrategier – bindeleddet mellom kommuneplanens samfunns- og arealdel

Det er også vedtatt **arealstrategier** (februar 2013). Arealstrategiene skal gi føringer for arealutviklingen i Risør kommune. Relevant for parkeringsplanen er følgende arealstrategier:

1. *Risør sentrum skal styrkes ved å tilrettelegge for flere boliger, flere arbeidsplasser, gode kulturtilbud og møteplasser, flere handelstilbud og bedre parkeringstilbud.*
4. *Antall parkeringsplasser i Risør sentrum skal økes, uten at det går på bekostning av areal på bakkeplan. På sikt bør antallet gateparkeringsplasser reduseres.*
5. *I Risør sentrum skal en ivareta og sikre grøntstrukturer, nærfriluftsområder, grønne lunger og snarveier samt tilgang til sjø, både i planarbeid og i eksisterende områder. I enkelte tilfeller må kommunen vurdere å erverve eiendom for å få dette til. Barn, unge og myke trafikanter skal ha særlig oppmerksomhet.*

Bestemmelser om parkering

I kommuneplanen framgår også **bestemmelser om parkering**. De gjengis her:

§ 2-7 Parkering (pbl § 11-9 nr. 5)

Gjelder ved etablering av ny bebyggelse eller vesentlig utvidelse og endret bruk

- a) *Boligbebyggelse skal ha oppstillingsplass på egen tomt og/eller tinglyst plass på nærliggende areal tilsvarende minimum 1,5 plasser for enebolig, 1,0 plasser for rekkehus/leiligheter og 0,5 plasser for hybler.*
- b) *For forretninger, kontorer og allmenne bygg skal det være 1 parkeringsplass pr. 50 m2 bruksareal, for varehus 1,5 plasser pr. 50 m2 bruksareal.*
- c) *For industri skal det være 1 parkeringsplass pr. 100 m2 bruksareal.*
- d) *For kaféer/restauranter skal det være 0,3 parkeringsplasser pr. sitteplass.*
- e) *Der det ikke er mulighet for parkering på egen grunn eller på fellesareal skal det innbetales et beløp pr. manglende plass, jmf. pbl § 28-7. Beløpet fastsettes årlig av Risør bystyre.*
- f) *For småbåthavner skal det være:*
 1. *For opp til 50 båtplasser: 0,7 parkeringsplasser pr. båtplass*
 2. *50-100 båtplasser: 0,5 parkeringsplasser pr. båtplass*
 3. *For mer enn 100 båtplasser: 0,3 parkeringsplasser pr. båtplass*

15.2 Parkeringsfond - Frikjøp fra parkeringskrav – Risør kommune

I henhold til § 2-7 e skal det innbetales et beløp som kompensasjon for manglende parkeringsplass på egen eiendom og/eller fellesareal. Dette er en engangssum pr. plass, i medhold av PBL § 28-7 og kommuneplanens bestemmelse § 2-7 e. For 2017 er dette beløpet 30 000,- kr pr plass.

Kommunen har et eget parkeringsfond hvor disse pengene innbetales. Det står ingen midler på dette fondet nå. Det ble brukt en del fra fondet i forbindelse med oppgradering til miljøgate i Tangengata.

15.3 Andre viktige politiske vedtak

15.3.1 Sentrumsplanen (Reguleringsplan for sentrum)

Det pågår arbeid med rullering av reguleringsplanen for Risør sentrum (tidligere kalt «Verneplanen»). Prosjektplanen er vedtatt av bystyret og det er avholdt oppstartsmøter. Miljø og teknisk komite er styringsgruppe for planen.

Parkeringsplanen og sentrumsplanen har omtrent sammenfallende grenser, og mange felles problemstillinger. Det er tenkt at parkeringsplanen vil gi viktige innspill til sentrumsplanen, og det må sikres god dialog i planprosessene. Planene har felles styringsgruppe (miljø og teknisk). Flere av deltakerne i planutarbeidelsene deltar i begge prosjektgruppene, inkludert prosjektledere.

15.4 Boligundersøkelse: Risør sentrum

I konsulentrapporten fra Feste Grenland (høst 2016³²) blir det sett på hvorfor det bor færre mennesker i byen, men også på hvilke tiltak som kan bidra til økt trivsel, flere beboere og mer besøk. Dette blir nevnt som noen av årsakene til befolkningsnedgang i sentrum:

- *Arv. I forbindelse med arv blir flere og flere hus benyttet som sommerhus.*
- *Få hus til salgs.*
- *Når det blir færre barnefamilier i sentrum, blir det mindre attraktivt for andre barnefamilier. Dette skaper en nedadgående spiral.*
- *Nærhet til skole, friluftsområder gjør at mange velger å bosette seg andre steder.*
- *Utrygghet på grunn av mye trafikk.*
- *Misnøye med parkeringsløsningene i sentrum.*
- *De eldre er en gruppe som ønsker å flytte til sentrum. Denne gruppen vil ofte ha moderne leiligheter eller lettvinte hus, men mange tiltrekkes også av trehusbyen og de «gammeldagse» husene.*
- *Alle informantene uttrykte på ulike vis at trivsel og fokus på beboerne i sentrum var viktig for å utvikle et godt bomiljø i sentrum. Beboerfokus, og spesielt på de som bor i sentrum hele året, er viktig for å opprettholde en levende by.*

15.4.1 Boligundersøkelsen: Parkering og trafikksikkerhet

Parkering og beboerparkering var et gjennomgående tema i tilbakemeldingene. De fleste mente at det er store mangler i parkeringsordningen, og at dette var grobunn til stor frustrasjon og misnøye, og var i en del tilfeller grunnen til at man valgte å IKKE bosette seg i sentrum. Mange formulerte seg i sterke ordelag i forhold til parkeringsløsningen som er i dag, og mente at det var kaos deler av året. Mange mente at beboerne ikke ble hensyntatt nok i parkeringsordningen.

Disse kommentarene var gjennomgående i intervjuene:

- *Vanskelig for folk som kommer på besøk å forstå parkeringssystemet*
- *Det er boligsoneparkering i en del områder, men der er det ikke mange nok plasser til alle.*
- *I mange bydeler er det ikke tilrettelegging for beboere i det hele tatt.*
- *Mange bruker tid på letetekjøring, og tid er kritisk i en travel hverdag.*
- *Barnefamilier må ha enkelhet i hverdagen, og da er tilgjengelig parkering viktig.*
- *Det kommer forslag om at de som er fast bosatt er sikret parkering og helst gratis.*
- *Mange var også opptatte av trafikksikkerheten. Mange mente det ikke var nok skilt og fartsdumper i veien. Trafikksikkerhet er viktig for beboere, og spesielt barn.*
- *Noen av informantene ønsker seg et bilfritt sentrum, og at dette kan gi en mer attraktiv og trygg by.*

Innspillene er drøftet i prosjektgruppa og danner et viktig bakteppe for prioritering av tiltak. Forslag til tiltak for å bedre parkeringssituasjonen omtales i planens handlingsdel.

³² <http://www.risor.kommune.no/utviklingsarbeid/boligundersokelse-risor-sentrum.23401.aspx>

Vedlegg 2: Lovverk

Adgang til å parkere er regulert gjennom en rekke lov- og forskriftsbestemmelser, gjennom kommunale vedtak samt gjennom private avtalerettslige bestemmelser.

Litt forenklet kan man kategorisere parkeringstiltak etter to lovverk:

- Vegtrafikkloven (hvordan man kan styre og bruke eksisterende plasser)
- Plan- og bygningsloven (i hovedsak nye plasser)

15.4.2 Parkeringsmyndighet etter vegtrafikkloven

Vegtrafikkloven (fra 1965, sist endret 21. juni 2017) gjelder for all trafikk med motorvogn. Den gjelder også annen ferdsel, men da bare på veg eller område som har alminnelig trafikk med motorvogn. Fra 1. januar 2017 gjelder to nye nasjonale forskrifter som begge omhandler trafikanter og parkering.

1. Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)

I forskriften er det gitt regler om kommunenes adgang til å innføre avgiftsparkering på vei åpen for alminnelig ferdsel. I den nye forskriften gjelder samme regler og forutsetninger på kommunale offentlige parkeringsplasser og private parkeringsplasser som er åpen for allmennheten.

2. Forskrift om offentlig parkeringsgebyr

Denne forskriften gjelder overtredelser av bestemmelser om stans og parkering på veg åpen for allmennheten.

15.4.3 Plan- og bygningsloven (PBL)

I loven beskrives temaer som kommunen kan knytte juridisk bindende bestemmelser til. Dette gjelder blant annet parkering og frikjøp av parkeringsplasser. I tilknytning til bestemmelsene kan det også gis mer detaljerte føringer for hvordan parkering skal behandles i forbindelse med regulerings- og byggesaker. Dette gjør at loven gir kommunene et vesentlig større handlingsrom når det gjelder å styre antall, lokalisering, utforming og bruksformål for nye parkeringsplasser³³.

15.4.4 Risør kommunes parkeringsnormer

Det er definert minimumskrav for antall parkeringsplasser i Risør kommunes veinorm fra 1988. I dette dokumentet er det også anbefalinger til utforming og plassering av parkeringsanlegg. Det presiseres at parkering bør ivaretas utenfor offentlig veigrunn.

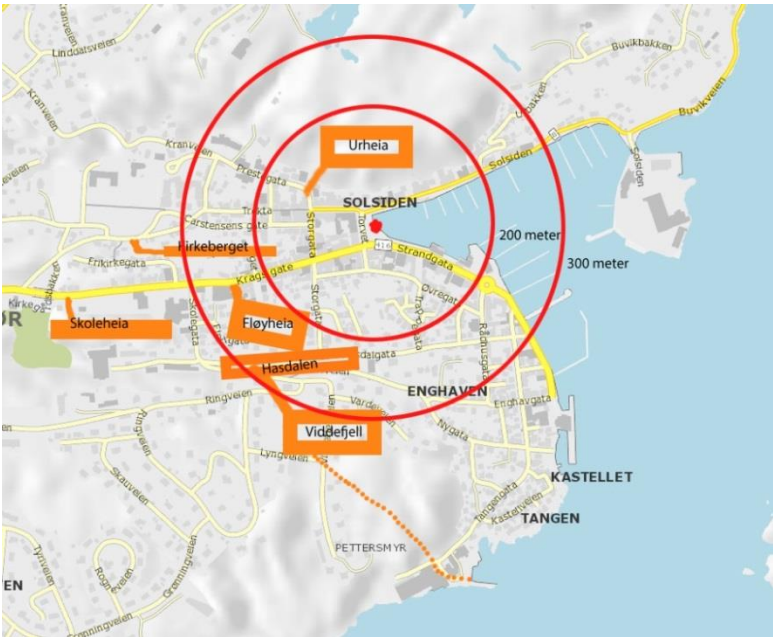
³³ TØI-rapport 2016, s. 12.

Vedlegg 3 Parkeringsanlegg i hus/fjell

Diskusjon om parkeringshus i Risør sentrum har pågått gjennom flere år. Det er gjort flere utredninger om temaet, og det er mange politiske vedtak. Det har vært stor usikkerhet knyttet til behov, plassering og kostnad.

I 2001 ble det i forbindelse med delrapport Trafikk og parkering utredet fem alternativ for fjellanlegg, inkludert kostnader og konsekvenser for byutvikling.

I forbindelse med Miljøestetisk plan og Delrapport Trafikk og Parkering fra 2001, ble det utredet 5 ulike alternativer for parkeringsanlegg i fjell.



Følgende faglige tema ble vurdert:

- Geologi
- Atkomst
- Avstand handlegate
- Avstand Torvet
- Antall p-plasser
- Utvidelsesmuligheter
- Kostnader
- Vurdering - byutvikling

I 2001 ble det utredet fem ulike alternativer for parkeringsanlegg i fjell. Ringene viser avstand fra Torvet, hhv 200 og 300 meter. (Illustrasjon er laget av Sigrid H. Garthe).

Det ble utarbeidet en enkel oversikt med konklusjon på de ulike kriteriene:

1. Viddefjell – vurdering fra 2001	
Geologi	Relativt bra fjellkvalitet. Middels overdekning.
Bilatkomst	Via Skolegata/Hasdalgata
Gangatkomst	Via ramper til Hasdalgata/Storgata
Gangavstand Kragsgate (handlegate)	260 m
Gangavstand Torvet	400 m
Antall parkeringsplasser	260 plasser
Utvidelsesmuligheter	Uendelig
Mulig avlastning av Kragsgt	
Kostnader totalt	40 mill. kr
Kostnader pr. parkeringsplass	154 000 pr. plass
Vurdering brukerattraktivitet	6 av 15 poeng
Trafikkonsekvens	3 av 6 poeng
Byutvikling	4 av 6 poeng
Teknisk/økonomi	8 av 9 poeng
Total rangering	Nummer 5 – måloppnåelse 1, 75 av 3 p.
2. Fløyheia	
Geologi	Bra fjellkvalitet. God overdekning
Bilatkomst	Fra Kragsgate via Meierigården
Gangatkomst	Via rampe til Kragsgt og/eller Storgata
Gangavstand Kragsgate (handlegate)	75 m
Gangavstand Torvet	325 m

Antall parkeringsplasser	260 plasser
Utvidelsesmuligheter	50 plasser
Mulig avlastning av Kragsgt	
Kostnader totalt	39,2 mill. kr.
Kostnader pr. parkeringsplass	151 000 pr. plass
Vurdering brukerattraktivitet	13 av 15 poeng
Trafikkonsekvens	5 av 6 poeng
Byutvikling	4 av 6 poeng
Teknisk/økonomi	7 av 9 poeng
Total rangering	Nummer 1 – måloppnåelse 2, 42 av 3 p.
3. Kirkeberget	
Geologi	Meget lav overdekking. Krever 1. etasje på kote -6.
Bilatomst	Via Kirkegårdsbakken og Tjenna
Gangatomst	Via trapper/heis til Carstensensgata og Storgata
Gangavstand Storgata (handlegate)	95 m
Gangavstand Torvet	245 m
Antall parkeringsplasser	260 plasser
Utvidelsesmuligheter	Ingen
Mulig avlastning av Kragsgt	
Kostnader totalt	44,2 mill. kr.
Kostnader pr. parkeringsplass	170 000 kr/pl.
Vurdering brukerattraktivitet	12 av 15 poeng
Trafikkonsekvens	6 av 6 poeng
Byutvikling	6 av 6 poeng
Teknisk/økonomi	3 av 9 poeng
Total rangering	Nummer 4, måloppfyllelse 2,25 p av 3 p.
4. Urheia	
Geologi	Bra fjellkvalitet. God overdekking.
Bilatomst	Fra Storgata N ved trafostasjon
Gangatomst	Ramper til Solsiden
Gangavstand Solsiden (handlegate)	65 m
Gangavstand Torvet	145 m
Antall parkeringsplasser	260 plasser
Utvidelsesmuligheter	Uendelig
Mulig avlastning av Kragsgt	
Kostnader totalt	42,7 mill. kr.
Kostnader pr. parkeringsplass	164 000 kr/pl.
Vurdering brukerattraktivitet	13 av 15 poeng
Trafikkonsekvens	3 av 6 poeng
Byutvikling	6 av 6 poeng
Teknisk/økonomi	6 av 9 poeng
Total rangering	Nummer 2 – måloppnåelse 2,33 av 3 p.
5. Skoleheia	
Geologi	Bra fjellkvalitet. God overdekning
Bilatomst	Fra Kragsgate via rutebilstasjonen
Gangatomst	Via rampe til p-plassen ved Kulturhuset og Kragsgate
Gangavstand Kragsgate (handlegate)	210 m
Gangavstand Torvet	505 m
Antall parkeringsplasser	232 plasser
Utvidelsesmuligheter	Ingen
Mulig avlastning av Kragsgt	
Kostnader totalt	33,7 mill. kr.

Kostnader pr. parkeringsplass	145 000 kr/pl.
Vurdering brukerattraktivitet	10 av 15 poeng
Trafikkonsekvens	6 av 6 poeng
Byutvikling	5 av 6 poeng
Teknisk/økonomi	7 av 9 poeng
Total rangering	Nummer 2 – måloppfyllelse 2,33 av 3 p.

I rangeringen til Asplan Viak kommer et parkeringsanlegg i Fløyheia best ut, med Skoleheia og Urheia på en delt andre plass, med Kirkeberget rett bak. Alternativet i Viddefjell kommer dårligst ut.

Dersom kriteriet om **brukerattraktivitet** vektet høyere, kommer Fløyheia og Urheia best ut.

Dersom kriteriet om **trafikkonsekvens** vektet høyere, kommer Fløyheia og Skoleheia best ut.

Asplan Viak har følgende konklusjoner³⁴:

- Fløyheia peker seg ut som det mest interessante alternativet, men forutsetter at privat eiendom erverves.
- Urheia peker seg ut som et annet interessant alternativ, men bidrar ikke til å redusere trafikken i Kragsgate og Storgata.
- Kirkeberget ville vært et meget interessant alternativ hvis fjelloverdekkingen hadde vært bedre
- Skoleheia kunne også vært et interessant alternativ hvis gangavstanden til Torvet hadde vært kortere
- Bruk av andre prioriteringer og vektorer kan gi andre konklusjoner.

I sin konklusjon anbefalte Asplan Viak å etablere fjellanlegg i Fløyheia, samtidig med at det ble anbefalt å gjennomføre en rekke «grønne» tiltak i Risør by samt fjerne en rekke kant- og gateparkeringer. De foreslo i tillegg at tre gater ved sentrumskvartalet ble envegskjørt (Storgata (fra sør) – Havnegata (fra vest) og Torvet (fra nord)).

Hasdalen

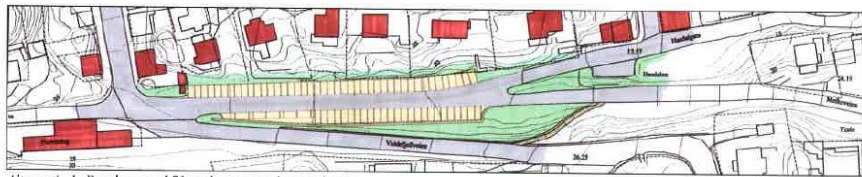
I Delrapport Trafikk og parkering fra 2001 ble det også sett på Hasdalen som område for et parkeringsanlegg.

I 2001 besto parkeringsplassene i Hasdalen vest av blikkgarasjer tilhørende beboere i området, noe som bidro til lav arealutnyttelse og liten grad av sambruk. Foto: Aust Agder Blad, 2005.

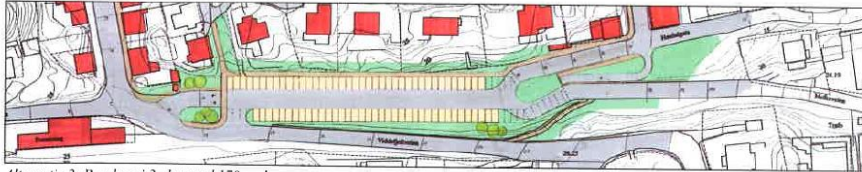


I rapporten ble det utarbeidet tre alternativer til parkeringshus, som alle innebar en fjerning av blikkgarasjene.

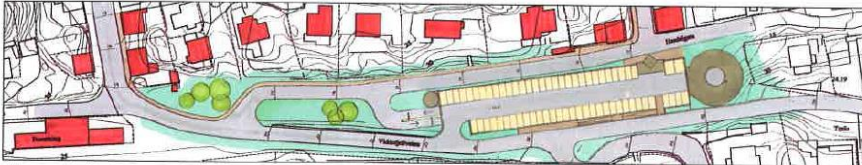
³⁴ Delrapport Trafikk og parkering, 2001. Kapittel 9.6.



Alternativ 1: P-anlegg med 73 p-plasser som kantparkering.



Alternativ 2: P-anlegg i 2 plan med 170 p-plasser.



Alternativ 3: P-anlegg i 4 plan med 244 p-plasser.

Alternativ 1 besto av fjerning av blikkgarasjer samt etablering av tosidig parkering på gatenivå. Dette kunne gi 73 plasser til en kostnad på 3,6 millioner kr. Dette innebar en kostnad pr. plass på 35 000 kr. En del av tiltaket er gjennomført siden rapporten ble ferdigstilt, blant annet asfaltering og fjerning av en del garasjer, selv om et par blikkgarasjer står igjen. Det er ikke anlagt tosidig parkering, og det er mulig å etablere ca 30-40 plasser ved dette tiltaket, som vil innebære at en etablerer en støttemur som en erstatning for steinfyllingen som er der i dag.

Alternativ 2 innebar et anlegg i 2 plan, hvor også garasjene måtte fjernes. Dette kan gi 170 plasser, men har en kostnad på 22 mill.kr, noe som tilsvarer 120 000 kr pr plass. Det er fremdeles atskillig lavere kostnad enn et fjellanlegg. Topografien i Hasdalgata innebærer at anlegget ikke vil framstå så massivt i området. Gangveier, sykkelveier og gjennomkjøring er viktige premissgivere i anlegget.

Alternativ 3 besto av et parkeringsanlegg over fire plan, med hele 244 plasser. Dette var stipulert til en kostnad på 36,9 mill. kr., noe som tilsvarer 150 000 kr pr plass. Plasseringen av anlegget er gunstig med tanke på byutvikling, med logisk atkomst og kort avstand til Storgata/Kragsgata. Et anlegg i fire etasjer vil være dominerende i området, som befinner seg rett utenfor vernesonen.

15.4.5 Andre parkeringsanlegg som *ikke* ble vurdert i rapporten i 2001:

Parkeringshus på plassen ved Kulturhuset ble ikke vurdert nærmere av følgende grunner:

- Betydelige lavere kostnader enn for et fjellalternativ
- Betydelig lengre avstand til Torvet enn for andre aktuelle p-anlegg (mer enn 500 meter)
- Tomta er liten og gir relativt mye ramper i forhold til antall p-plasser
- Et p-hus vil legge beslag på en av de få mulige tomtene for byutvikling i randsonen til Trehusbyen/sentrum.

Parkeringshus på Tjenna ble ikke vurdert nærmere av følgende grunner:

- Betydelig lavere kostnader enn for et fjellalternativ
- Det er imidlertid betydelig lengre gangavstand til Torvet enn for de andre aktuelle p-anlegg (ca 520 meter)
- Et p-hus vil legge beslag på en av de få mulige tomtene for byutvikling i randsonen til Trehusbyen/sentrum.

- Dersom det skulle være aktuelt å utnytte området til byutvikling/boliger, bør bruk av p-kjeller vurderes.

15.4.6 Konsekvenser for Risør sentrum ved etablering av parkeringshus/-anlegg (2001)

I utredningen fra Asplan Viak er det viktigste argumentet for å etablere parkeringsanlegg at Risør kan få en «grønnere» og triveligere by, med mindre innslag av trafikk og parkering i alle gater og byrom.

For å sikre at et nytt anlegg får tilstrekkelig belegg, er det nødvendig å gjøre omfattende justeringer i parkeringstilbudet. Det bør i tillegg gjøres endring i reguleringen av parkeringsplassene, slik at flere plasser får kortere tidsbegrensning (se rapporten for en beskrivelse av dette).

Asplan Viak foreslår at følgende plasser kan fjernes og erstattes med miljøtiltak:

Gateplasser ved indre havn som forstyrrer den visuelle kvaliteten av dette viktige byrommet

- Fjerne 5 parkeringsplasser i ved Urbakken
- Fjerne 17 plasser på Solsiden
- Fjerne 15 parkeringsplasser ved Strandgata mot sjøen
- Fjerne 4 plasser ved Tollbua/Politiet
- Til sammen 41 plasser

Følgende parkeringsplasser ligger i boliggate og fjerning bør derfor vurderes:

- Fjerne 9 parkeringsplasser ved Carstensensgate
- Fjerne 17 plasser ved Storgata syd (mot Hasdalen)
- Fjerne 14 plasser ved Skolegata
- Fjerne 3 parkeringsplasser ved Fjellgata
- Til sammen 43 plasser

Følgende plasser gir unødig letekjøring i handlegatene og fjerning bør derfor vurderes:

- Fjerne 4 plasser i Storgata N

Til sammen utgjør dette 88 plasser. Asplan Viak antar at dette kan gi en reduksjon i trafikken i Kragagata på ca. 10 %. De antar at trafikken i sentrumsgatene vil reduseres tilsvarende, og i tillegg vil mye av den unødvendige letekjøringen forsvinne.

De foreslår at ved etablering av parkeringsanlegg kan i tillegg bruken av Tjenna som p-plass endres til for eksempel bypark med nærmiljøanlegg. Et slikt anlegg kan f.eks. omfatte grusbaner/asfalterte flater til fotballbane, håndballbane, tivoli/sirkus, utstillinger/messer.

Asplan Viak foreslår at enkelte av grusbanene/asfaltflatene på **Tjenna kan brukes til parkering om sommeren** som en midlertidig løsning. Det gir en økning på 121 plasser om sommeren.

Dette konseptet er avhengig av at det etableres et parkeringsanlegg i fjell/hus som gir en kapasitetsøkning på 260 parkeringsplasser.

Frigjort trafikkareal kan benyttes til miljøtiltak og tilrettelegging for gåing/sykling. Asplan Viak foreslår en rekke tiltak på frigjort trafikk- og parkeringsareal (2001), blant annet Urbakken, Solsiden, strandgata, politihuset, Carstensensgate, Storgata, Skolegata, Fjellgata, Rådhusgata og Hasdalgata.

Etter at Miljøestetisk plan ble ferdigstilt i 2002, ble det igangsatt utredningsarbeid om Fløyheia og Urheia. Det viste seg at overdekkingen på anlegget i Fløyheia ikke var tilstrekkelig, noe som har store

kostnadmessige konsekvenser. Dette alternativet ble derfor forkastet, og parkeringsanlegg i Urheia og en utvidelse av kapasiteten i Hasdalgata ble drøftet videre.

15.5 Politiske saker om helhetlige parkeringsløsninger 2008 - 2014

I 2010 (**sak 4/10**) ble det nedsatt en arbeidsgruppe som skulle utrede muligheten for et parkeringshus i sentrum av Risør. Gruppen var satt sammen av medlemmer fra Risør bystyre og administrasjonen og hadde følgende mandat:

- Vurdere parkeringsbehov i Risør sentrum
- Vurdere stedsvalg
- Geotekniske vurderinger
- Vurdere modeller for eierskap finansiering fremdrift
- Vurdere samordning av p-anlegg og p-plasser i sentrum –samordnet p-politikk
- Legge fram anbefaling til politisk behandling

Følgende suksesskriterier ble lagt til grunn:

- Enkel og naturlig lokalisering av anlegget i forhold til de viktigste trafikkårene i byen
- Enkel og oversiktlig adkomstforhold
- Enkelt internt kjøremønster
- Gode oversiktlige siktforhold i anlegget i forhold til begrensingsvegger og søyler
- Kort gangavstand til sentrumsfunksjoner
- Publikumstilgjengelighet

Gruppen la fram sitt arbeid i sak til bystyret i 2011 (**sak 52/11**). Følgende ble vedtatt:

Risør bystyre gir sin prinsipielle tilslutning til arbeidsgruppas rapport dat. 26.07.11 og utarbeidd forprosjekt, parkeringsanlegg i Urheia – alternativ 2, sist datert 14.06.11. Bystyret ber rådmannen nedsette en hurtigarbeidende arbeidsgruppe som skal:

- vurdere/klargjøre eierskap, herunder undersøke interessen for deltagere/aksjonærer i et aksjeselskap
- avklares/utredes formaliteter ved dannelse av aksjeselskap/vedtekter m.m.
- vurdere lånefinansiering og fremdrift i forhold til etablering av aksjeselskap m.m.
- se på avtaleforhold med berørte grunneiere, herunder vilkår for utb. avtale med kommunen m.m.

Risør bystyre er innstilt på å kunne delta med inntil 6,5 mill. kr. som aksjekapital i et as-selskap

15.5.1 Utredning om p-hus i Urheia - Arbeidsgruppas rapport 26.07.11

Arbeidsgruppen skisserte et parkeringsanlegg plassert i Urheia med adkomst fra Storgata (Baptistkirka). Et alternativ med 244 nye p-plasser i to langstrakte haller på 156m ble fremlagt som gruppas valg. Hver p-plass ville ha en kostnad på kr 240.000,- (ikke 164 000 som skissert i 2001). En viktig årsak til at Urheia ble valgt, var også den planlagte Holmen-utbyggingen. Her var det på dette tidspunktet tenkt at boligparkeringen på Holmen skulle dekkes gjennom Urheia-anlegget, med inngang/utgang forholdsvis langt ute på Solsiden³⁵.

Følgende finansiering/bruk av parkeringshuset ble vurdert:

- Ordinær p-avgift: 52 uker – 45 timer per uke, 190 plasser, belegg 40%, timepris kr 12,-
- Deltakertilskudd fra næringsdrivende: kr 10.000,- per år
- Faste leietakere: årsløse kr 13.000,-
- Aksjonærbetaling kort: aksjekapital 100.000,- årskort kr 4000,-

³⁵ Imidlertid viste det seg at et slikt konsept ville redusere Holmens attraktivitet og salgbarhet, og utbygger gikk heller videre med en parkeringskjeller under bebyggelsen på Holmen.

- Lagerleie: utleie av plasser i 'stille måneder'
- Finanskostnader ble kalkulert med 4% lånerente og nedskrivning på 40 år.

Det ble også lagt fram forslag om en samordnet parkeringspolitikk som styrer trafikken inn i p-huset:

- Antall p-plasser på gateplan bør reduseres
- P-plasser på gateplan bør omgjøres til korttidsparkering
- P-plasser på gateplan bør være vesentlig dyrere enn i p-hus
- Avgiftsnivåene for parkering på gateplan er avgjørende for at p-huset blir brukt.

Arbeidsgruppa presiserte viktigheten av en grundig drøfting av fastsetting av parkeringspolitikken for sentrum. Parkeringspolitikken burde etter gruppas mening **gjennomgås med jevne mellomrom** for å fastslå effekten av tiltakene som er innført. Dette vil styrke grunnlaget for et parkeringshus.

15.5.2 Utredning om parkering i 2012

Bystyret vedtok at det skulle nedsettes en hurtigarbeidende arbeidsgruppe, men dette ble ikke gjennomført. I forbindelse med budsjettbehandlingen i 2011 ble følgende vedtatt (sak 88/11, desember 2011):

10) Rådmannen bes sammen med komité for Miljø og Teknisk, utrede ulike muligheter for en hensiktsmessig organisering av parkering i sentrum. Kort-automater, sms-betaling, korttidsplasser (15 min), soneparkering og perioder med gratisparkering med tidsskive vurderes. Utredningen gjøres i samråd med Handelsstanden - Reiselivslaget - fastboende og andre relevante aktører. Komité for Miljø og teknisk fremmer en sak til bystyret innen utgangen av april. Ordningen med 2 timers gratis parkering opprettholdes frem til nytt vedtak i bystyret og senest ut april måned. Inndekning: Rådmannen finner inndekning innen budsjetttrammene og behovet for innleie av Parkeringsvakt fra andre kommuner vurderes.

Det ble lagt fram ny sak i april 2012 (**sak 50/12**) hvor følgende ble vedtatt:

Risør bystyre vedtar følgende organisering av parkering i sentrum:

- Maks 2 timers parkering mot avgift på sentrums plassene.
- Gratis korttidsparkering på 15 minutter i Torggata.
- Innføring av beboerkort for beboere i sentrum til parkering på langtidsparkeringsplasser med avgift.
- Eksisterende billettautomater oppgraderes til mulighet for kortbetaling.
- Parkometre skiftes ut med billettautomater.
- Mulighet for mobilbetaling med SMS vurderes nærmere i forhold til økonomi og praktiske løsninger.
- Rådmannen delegeres myndighet til å søke Statens vegvesen om endring i skiltvedtak innenfor rammene i saksutredningen.
- Kostnadene for oppgradering av parkeringsordningen innarbeides i budsjett for 2013.
- Boligsoneparkering opprettholdes som før.

Flere av disse tiltakene er gjennomført. Imidlertid er ikke punkt 2 og 3 iverksatt. SMS-betaling er ikke lenger relevant, i og med at det i dag finnes en app for betaling på både indre og ytre sone.

15.5.3 Handlingsprogrammet: Tiltak utredning om parkeringshus

I forbindelse med Handlingsprogram/økonomiplan 2013-2016 (sak 132/12, september 2012) ble utredninger til helhetlig parkeringsplan igjen drøftet.

Tiltak 7.6.2 Parkeringshus (Utredning). Det vises til bystyrevedtak 52/11 og rådmannen gir følgende vurdering av tiltaket:

Bygging av et parkeringsanlegg for sentrum blir en stor utfordring for kommunen og eventuelt andre interesserte. Det vil være svært krevende å bygge parkeringsanlegget ut fra rene bedriftsøkonomiske kriterier. Skal prosjektet kunne la seg gjennomføre må det sees og vurderes i et byutviklingsperspektiv.

Et sentrumsnært parkeringsanlegg anses nødvendig for å utvikle byen i forhold til handel, reiseliv og bosetting. Med utgangspunkt i nevnte mener rådmannen at kommunen må involvere seg vesentlig sterkere i prosjektet både økonomisk, i forhold til gjennomføring og etterfølgende drift. Dette vil bli nærmere belyst i pågående utredningsarbeid som bør omfatte en vurdering av den totalt parkerings-situasjonen i Risør sentrum inkl. fremtidig bruk av parkeringsplassen på Tjenna.

Det ble vedtatt som utredningstiltak, men det ser ikke ut til at utredningsarbeidet startet i 2013. I forbindelse med vedtak av Handlingsprogram/økonomiplan for 2014-2017 (**sak 112/13**, november 2013) ble tiltaket igjen drøftet.

Tiltak 8.3.2 – Parkering i sentrum. Det vises til vedtaket 52/11. Rådmannen gir følgende vurdering av tiltaket:

Status pr. september 2013: Rådmannen vurderer i øyeblikket andre alternative parkeringsløsninger i Risør sentrum. Sak til politisk behandling fremmes i oktober.

Vurdering av tiltaket: Det synes ikke å være tilstrekkelig interesse fra andre aktører for å danne et aksjeselskap for etablering av parkeringsanlegg i Urheia. Da Risør kommune ikke alene kan stå for utbygging av anlegget tilrår Rådmannen å ikke arbeide videre med dette prosjektet men heller søke andre muligheter for å etablere flere sentrumsnære p-plasser. Det er først og fremst et stort behov for å velge hvilket alternativ kommunen skal velge i forhold til fremtidige parkeringsløsninger. Rådmannen fremmer derfor egen sak til politisk behandling.

Det ble vedtatt som utredningstiltak, men det ser ikke ut til at utredningsarbeidet startet i 2014. I forbindelse med vedtak av Handlingsprogram/økonomiplan for 2015-2018 (**sak 83/14**, august 2014) ble tiltaket igjen behandlet. Her la rådmannen fram samme vurdering av tiltaket som i 2013. Det kom opp forslag om å gjennomføre en markedsundersøkelse, men denne ble ikke vedtatt.

I 2014 (**sak 92/14**) ble **kommuneplanen for 2014-2025** vedtatt. I kommuneplanen er parkering inkludert på ulike måter, både gjennom utfordringsdokumentet, arealstrategiene og bestemmelsene. Bestemmelsene og arealdelen til kommuneplanen er juridisk bindende og brukes daglig i Risør kommune. Målsettinger, strategier osv er retningsgivende for alt kommunalt arbeid. Se kapittel 5.

I forbindelse med behandlingen av **Handlingsprogrammet/økonomiplan 2016-2019** (**sak 117/15**, september 2015) står tiltaket om utredning av parkering i sentrum på en oversikt på side 51, men uten kommentar fra rådmannen og uten ressurser til gjennomføring. Tiltaket ble vedtatt, men ikke gjennomført.

15.5.4 Ad-hoc-utvalget 2014-2015

I forbindelse med innføring av avgiftsparkering i Kirkegata (etter saneringsprosjekt i gata) ble Miljø- og teknisk komité i 2014, på oppfordring fra ordføreren, bedt om å se på innføring av beboerkort på langtidsplasser i sentrum. Miljø- og teknisk komité vedtok følgende på møte 15.10.2014:

Komitéen vedtar å sette ned et Adhoc-utvalg bestående av to politikere, Eva Nilsen, A, og Lars Ole Røed, H, samt en fra administrasjonen som rådmannen velger. Utvalget får følgende mandat:

- Vurdere helhetlige parkeringsløsninger i sentrum
- Arbeidet ferdigstilles 1. februar 2015

Resultatene fra arbeidene ble lagt frem som drøftingssak for miljø- og teknisk komité 16. april 2015, PS 26/15, hvor komitéen ber administrasjonen fremme saken for politisk behandling i komité og i bystyret.

Denne ble lagt fram for bystyret i 28. mai 2015 (**sak 80/15**) og rådmannen hadde følgende innstilling:

1. Innføre helårs- og halvårs parkeringskort for avgiftsplasser i sentrum, bystyret fastsetter

avgift for helt-, og halvt år. Innarbeides i budsjett 2016.

2. Parkeringstiden økes fra 12 timer til 24 timer på Markusplassen.
3. Parkeringstiden økes fra 12 timer til 24 timer i Urheia.
4. Parkeringstiden økes fra 2 timer til 24 timer på Skoleplassen, avgiften reduseres til 7
5. kr/time – maks 20 kr/dag.
6. Parkometre på Tangentorvet, i Enghaven og langs Tangengata fjernes og erstattes ikke med nye. Disse plassene vil da inngå i boligsoneparkeringen.
7. Administrasjonen går i forhandlinger for et "byttelån" med Risør Hotell, hvor Risør kommune får hotelltomta i Hasdalen i bytte mot plassene rundt hotellet.
8. Innføre 20-23 nye parkeringsplasser for utleie.
9. Privatrettslig skilt ved Kunstparken fjernes, avgiftsparkering innføres. Maks 12 timer.
10. Innføre gatetun i Tjenngata.
11. Øke stillingsprosenten for parkeringsbetjenten. Inndeckes ved økte inntekter i parkeringsbudsjettet. Rådmannen kommer tilbake med stillingsprosent og kostnader i budsjett 2016.

I bystyret ble følgende vedtatt (28. mai 2015, **sak 80/15**):

Ad-hoc-utvalget for parkering i Risør sentrum berømmes for grundig arbeid. Grunnleggende bør det være en politisk avgjørelse å legge overordnede retningslinjer for parkering i sentrum og rådmannens oppgave å avklare detaljerte bestemmer for hvert enkelt parkeringsområde. Dette bør skje etter omfattende beboermedvirkning der ulike berørte vel-foreninger og innbyggergrupper blir hørt. Ad-hoc-utvalgets innstilling og vurderinger tas med i dette arbeidet videre.

De økonomiske vurderinger knyttet til innstillingen er ikke gjort og rådmannen bes utrede kostnads-alternativer for ulike strategiske valg og ta dette opp i forbindelse med budsjett og handlingsprogram.

Saken utsettes med denne begrunnelse og videre oppfølging.

Administrasjonen har ikke tatt Ad-hoc-utvalgets arbeid videre etter at bystyret sendte saken i retur i mai 2015. Det er ikke gjennomført medvirkning eller sett på økonomiske vurderinger. Dette skjedde delvis av kapasitetsgrunner, delvis på grunn av bemanningsendringer i Enhet for eiendom og tekniske tjenester og dels fordi det var på gang en helhetlig parkeringsplan for Risør sentrum (vedtatt blant annet i saken om MC-parkering på Torvet i mai 2016 og senere i planstrategien i høsten 2016).

15.6 Nytt parkeringshus på Rutebiltomta – Roseprosjektet

Det har vært drøftet kjøp av parkeringsplasser i forbindelse med Rose Eiendoms prosjekt på Rutebiltomta i to ulike omganger. I sak 92/13 la rådmannen fram forslag til parkeringsstrategi for Risør sentrum, hvor det ble innstilt på å ikke kjøpe parkeringsplasser av Rose Eiendom. Bystyret vedtok følgende (**sak 92/13**, 24.okt. 2013):

Risør kommune kjøper ikke parkeringsplasser av Rose Prosjekt- og Eiendomsutvikling og gir ikke driftstilskudd til parkeringsplasser.

Det settes av kr. 400 000 eks. mva til å utarbeide et forprosjekt for et parkeringsanlegg i Hasdalen og et forprosjekt i fjell i Urheia. Noen nødvendige avklaringer i forprosjekt vil være:

- Tekniske og plassmessige forutsetninger
- Parkeringsbehov, betalingsvillighet og investeringsmuligheter
- Naboforhold, støy/utsikt/visuelle muligheter i Hasdalen
- Kostnadsanalyser

Det er ikke ønskelig med generell fortetting av offentlige parkeringsplasser i Risør sentrum. Informasjon om parkering i og omkring Risør sentrum skal bedres til besøkende for å minske unødvendig bilkjøring i sentrum.

Det ble ikke igangsatt noe forprosjekt, og oppfølgingen må sees i sammenheng med rådmannens vurdering av tiltaket i HP/ØP-behandlingen i august 2014, hvor rådmannen mener det er liten interesse for å investere i prosjektet blant andre, og Risør kommune ikke alene har mulighet til å ta

investeringen/risikoen ved et slikt prosjekt. Rådmannen formidlet til Rose Eiendom at det ikke var aktuelt for kommunen å kjøpe plasser i et innendørs parkeringsanlegg på Rutebilmonta.

I 2016 var det nye samtaler med Rose Eiendom, i forbindelse med Risør kommunes samarbeid med Rose Eiendom om utvikling av helsehus på Rutebilmonta i 2016, som er omtalt i kapittel 9.2. Imidlertid valgte rådmannen å be Bystyret om midler til å utrede andre alternativ for helsehus da Rose Eiendom AS presenterte et kostnadsoverslag høsten 2016. Som kjent vedtok bystyret dette, og etter ytterligere utredningsarbeid ble det vedtatt at det skal etableres helsehus på Tjenna.

Vedlegg 4: Forskrift om beboerkort i Risør sentrum

Hjemmel: Fastsett av Risør bystyre xx.xx.xxxx med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 8.

§ 1. Formål

Formålet med forskriften er å sikre tilgjengelighet til offentlige parkeringsplasser for beboere i Risør sentrum.

§ 2. Beboerkortets virkeområde

Beboerkortet gir adgang til å parkere hele døgnet på parkeringsplasser der dette er vist med skilt, mot en forhåndsbetalt avgift. Risør bystyre har myndighet til å beslutte om og hvor ordningen skal gjelde.

Innehaver plikter til enhver tid å sørge for å ha gyldig tillatelse. Beboerkortet kan ikke overdras til andre.

§ 3. Varighet

Beboerkortet gjelder i ett år, fra 1. mai til 30. april året etter, og blir automatisk fornyet hvert år hvis ikke oppsigelse mottas, innen utgangen av april.

§ 4. Skilting og avgift

Regulering av beboerparkering skjer ved bruk av parkeringsregulerende skilt. Pris fastsettes av Risør bystyre.

Faktura sendes ut i mai/april hvert år, med forskuddsvis betaling for ett år av gangen. Innehaver av beboerkort har plikt til å underrette Risør kommune skriftlig innen 8 dager om endrede forhold som kan ha betydning for tillatelsen, bl.a. adresseforandring. Innbetalt avgift refunderes ikke.

§ 5. Vilkår for beboerkort

Beboerkortområdet defineres til de ti sentrumsgrunnkretsene i Risør (i henhold til Kartverkets definisjon, sist oppdatert januar 2014):

- Solsiden
- Risørhuset
- Tangen
- Steinramla
- Enghaven
- Rådhuset
- Kamperhaug
- Meieriet
- Kirkeberget
- Risør kirke

Beboere i Kranveien 1-5, Tjenngata 1-30 og Frikirkegata har også tilgang på Beboerkort-ordningen.

Etter skriftlig søknad tildeles beboerkort etter følgende kriterier: Både punkt a) og b) må være oppfylt.

a) Boforhold

Søker må bo i og være registrert i Folkeregisteret med adresse innenfor Risør sentrums beboerkortområde, med den begrensning at det kun tildeles ett beboerkort per person.

b) Bil

Søker må disponere bil, det vil si være registrert som eier eller medeier av bilen i motorvognregisteret. Eventuell disponering av tjeneste- eller firmabil, leiebil av autorisert bilutleiefirma eller medlemskap i registrert firma som driver bildelingsordning skal dokumenteres.

Beboerkortet er knyttet til det enkelte kjøretøy. Midlertidig kort kan gis for kortere perioder for bil som er under registrering, bil som disponeres midlertidig i forbindelse med at egen bil er på verksted eller lignende.

Beboerkort tildeles kun kjøretøy som er registrert i Motorvognregisteret. Det tildeles ikke parkeringstillatelse til bobiler, campingvogner, tilhengere eller kjøretøy med totalvekt over 3,5 tonn.

§ 6. Forvaltningsmyndighet

Risør kommune tildeler beboerkort og administrerer ordningen.

§ 7. Misbruk og tilbakekalling av parkeringstillatelse

Ved misbruk eller ved endrede forhold som gjør at vilkårene for tildeling og bruk av parkeringstillatelsen ikke lenger er oppfylt, kan Risør kommune tilbakekalle eller gjøre utstedt parkeringstillatelse ugyldig. Det vil være anledning til å klage på et slikt vedtak etter Forvaltningsloven § 28.

Ved misbruk eller tilbakekalling som nevnt over, blir ikke innbetalt avgift refundert.

§ 8. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft en måned etter at den ble kunngjort i Norsk Lovtidend.