SORTLAND KOMMUNE

Arkivsaknr.:	23/1335
Dok.nr:	23/16020
Arkiv:	Historisk-22/787 Trafikk- og parkeringsplan i sentrum
Saksbehandler:	Kristine Røiri
Dato:	24.05.2023

Parkeringsplan for Sortland sentrum

Utvalgssaksnr	Utvalg	Møtedato
051/23	Formannskapet	08.06.2023
	Kommunestyret	

KOMMUNEDIREKTØRENS INNSTILLING

Kommunestyret vedtar at det etableres parkeringsordning i sentrum med slik regulering:

1. I indre område avgrenset med rød strek i kart (sentrale gater og plasser):

- Avgiftsparkering mandag – fredag kl. 09-17, lørdag kl. 10-15, unntatt «røde» dager , ingen avgift utenom disse tidsrommene.
- Avgiften fastsettes til kr 8,- pr time fra start parkering. Justering av avgiften tilligger kommunestyret, første gang knyttet til evaluering av ordningen
- Det reserveres avgiftsfrie plasser for forflytningshemmede i henhold til parkeringsforskriftens krav.
- Det etableres plasser for lading av ladbare motorvogner i henhold til parkeringsforskriftens krav.
- Det etableres plasser for lasting/lossing av vare- og lastebiler i nødvendig utstrekning.

2. I ytre område avgrenset med grønn strek i kart:

- Parkering med forbud mot å parkere ut over 12 timer
- Ingen avgift

3. Avgiften reguleres slik at parkeringsordningen bli økonomisk selvbærende. Dersom parkeringsordningen medfører overskudd, skal overskuddet avsettes til eller brukes til videreutvikling av parkeringsvirksomheten og parkeringstilbudet, eller til miljøtiltak i sentrum.

4. Parkeringsordningen evalueres én gang hvert år med undersøkelse av belegg på offentlig tilgjengelige plassene. Regulering endres dersom belegget er utenfor intervallet 60% - 85% i gjennomsnitt for firetimers periode eller 60-95 % i høyest belastede time.

5. Det gjøres en vurdering av ulike måter å administrere og drive parkeringsordningen på. Kommunedirektøren bes fremme egen sak om dette. Kommunedirektøren ivaretar oppgaver knyttet til etablering og drift frem til en parkeringsordning er vedtatt.

6. Kommunedirektøren bes søke Vegdirektoratet om myndighet til å håndheve parkering og stans.

Formannskapet - 051/23

FS - behandling:

Endringsforslag fra Arbeiderpartiet, foreslått av Tove Mette Bjørkmo, Arbeiderpartiet
Formannskapet ber Kommunedirektør i samarbeid med gårdeiere utarbeide løsning på parkering i sentrum. Det må utarbeides en plan som sikrer vintervedlikehold (brøyting) framkommelighet og trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Alternativt forslag fra Høyre, foreslått av Beate Bø Nilsen, Høyre

1. Det skal ikke innføres avgiftsparkering i Sortland.
2. Sortland kommune sørger for at vedtatt parkeringshus realiseres.
3. Sortland kommune går i dialog med Nordland Fylkeskommune om nødvendig oppgradering av Vesterålsgata slik at man gjennom dette oppnår best mulig trafikkregulering.
4. Sortland kommune skal ha som prinsipp at parkeringsplaner ikke skal ha mandat til å fjerne parkeringsplasser på privat grunn, uavhengig av om de grenser til offentlig vei eller ikke.
5. Sortland kommune gjennomfører sammenkoblingen Bjørklundveien innenfor en 4 årsperiode.

Alternativt forslag fra Rødt , foreslått av Christoffer Ellingsen, Rødt

1. Forslag til parkeringsløsning i gjeldende sak, gjennomføres ikke.
2. Det legges ikke opp til betaling for parkering i Sortland.
3. I samarbeid med private og næringsdrivende i sentrum, bes kommunedirektøren om at det vurderes å sette av noen av både private og kommunale parkeringsplasser i bykjernen som skiltes med tillatt parkering maks 3 timer.
4. I samarbeid med private og næringsdrivende i sentrum, bes kommunedirektøren om at det vurderes å fjerne noen av dagens parkeringsplasser med hensikt å sikre bedre framkommelighet og større trafikksikkerhet. Det kan eventuelt vurderes å finne erstatning for tapte parkeringsplasser på andre områder i gitte tilfeller.

Votering:

Kommunedirektørens innstilling falt;
1 stemme for (1 SP)
8 stemmer mot (1 SP, 2 AP, 1 SV, 1 Rødt, 3 H)

Forslag fra AP falt;
2 stemmer for (2 AP)
7 stemmer mot (2 SP, 1 SV, 1 Rødt, 3 H)

Forslag fra Høyre falt;
3 stemmer for (3 H)
6 stemmer mot (2 SP, 2 AP, 1 SV, 1 Rødt)

Forslag fra Rødt vedtatt;
5 stemmer for (1 SP, 2 AP, 1 SV, 1 Rødt)
4 stemmer mot (1 SP, 3 H)

FS - vedtak:

1. Forslag til parkeringsløsning i gjeldende sak, gjennomføres ikke.
2. Det legges ikke opp til betaling for parkering i Sortland.
3. I samarbeid med private og næringsdrivende i sentrum, bes kommunedirektøren om at det vurderes å sette av noen av både private og kommunale parkeringsplasser i bykjernen som skiltes med tillatt parkering maks 3 timer.

4. I samarbeid med private og næringsdrivende i sentrum, bes kommunedirektøren om at det vurderes å fjerne noen av dagens parkeringsplasser med hensikt å sikre bedre framkommelighet og større trafikksikkerhet. Det kan eventuelt vurderes å finne erstatning for tapte parkeringsplasser på andre områder i gitte tilfeller.

KORT BESKRIVELSE AV SAKEN

Sortland kommune har vedtatt målsetninger for parkering i sentrum og at parkeringen skal reguleres. Det er i dag ingen regulering av kommunale parkeringsplasser i sentrum. Det vil si at man i praksis kan parkere gratis og så lenge man vil på offentlige gater og plasser. Dagens situasjon gir en del utfordringer både med tanke på trafikksikkerhet, fremkommelighet og ikke minst vinterdrift.

Parkeringsplassene som ligger *mest sentralt* blir i stor grad benyttet av ansatte, og dette er plasser som kunne vært brukt av besøkende i sentrum og som ville gitt sirkulasjon og langt mer effektiv bruk av de sentrale plassene. Trafikkundersøkelser viser at mange kjører til sentrum selv om de bor nærme sentrum, og det er ønskelig at flere av disse kan velge å reise på en mer bærekraftig måte enn med bil.

Rambøll har på oppdrag fra Sortland kommune gjennomgått kommunens mål, og har gjort en vurdering av hvordan disse målene kan nås. Dette har resultert i et forslag til alternativ parkeringsregulering. Dette alternativet går i korte trekk ut på at sentrum deles inn i to områder med ulik regulering:

- Indre sone, som er den mest sentrale delen av sentrum, har parkeringsregulering med tidsbegrenset parkering mot en lav avgift
- Ytre sone med tidsbegrenset gratis langtidsparkering

Dette vil gjøre det mulig å finne ledig parkering på de mest sentrale områdene i sentrum for de som ønsker og er villige til å betale for parkering. Samtidig er det mulig for de som ønsker å parkere gratis å gjøre dette på parkeringsplasser i ytre del av sentrum.

Regulering og opprydding av parkeringen vil medføre bedre forhold for myke trafikanter i sentrum, god tilgjengelighet og at Sortland sentrum oppleves som en mer attraktiv by for både innbyggere og beøkende .

Det er omfattende og organisere og drifte en parkeringsregulering og kommunedirektøren gjør oppmerksom på at dette vil gjelde uavhengig om man velger en løsning med kun tidsbegrensing eller om den også inkluderer en lav avgift.

FAKTA I SAKEN

Bakgrunn

Sortland sentrum er i stadig vekst og de senere årene har mange private grunneiere regulert sine parkeringsplasser. Dette har ført til økende press på gateparkeringen og de kommunale parkeringsplassene. Trafikksikkerheten i sentrum er forverret og kommunen har som planmyndighet, grunneier og veieier ansvar for å bidra til trygge og gode trafikkforhold.

Sortland er Vesterålens regionsenter og handelssted. For mange er det helt nødvendig å benytte bil for å komme seg til Sortland, da kollektiv- og sykkeltilbud ikke er godt nok utviklet. Gode parkeringsforhold er derfor avgjørende for et velfungerende regionsenter.

Regjeringen har forventninger til at kommunen planlegger med utgangspunkt i bærekraftige løsninger og legger til rette for grønn mobilitet. En regulering av trafikk og parkeringsforholdene i sentrum vil bidra til redusert bilbruk, overgang til el-biler og bedre tilretteleggelse for gående og syklende.

Vesterålsgate har stor trafikkbelastning og registreringer viser at en betydelig andel av dette er lokaltrafikk. En regulering av parkeringsforholdene i sentrum vil kunne bidra til å redusere trafikkmengden i Vesterålsgate. Parkeringsregulering er en viktig del av Sortlandspakken som skal bidra

til bærekraftig stedsutvikling og grønn mobilitet. En parkeringsregulering vil bidra til å nå flere av målene i kommuneplanens samfunnsdel.

Tidligere vedtak i saken

- FS vedtok i sak 168/16 å igangsette arbeidet med helhetlig parkering i sentrum i samarbeid med næringslivet

- FS vedtok I sak 002/18 å innføre tidsbegrenset parkering i sentrum med målsetting om opprydding i sentrum, trafikksikkerhet, tydelige og gode gratis parkeringsplasser for besøkende, ladestasjoner og sykkelparkering.

- KS vedtok 14.10.21 i sak 063/21 å regulere parkeringen i sentrum. Vedtakets innhold var som følger:
    - <u>Mål for parkering i sentrum</u>
        - i samarbeid med lokalt næringsliv legge til rette for god tilgjengelighet, besøks- og handelsopplevelse i regionsenteret Sortland for alle brukere
        - å ivareta trafikksikkerhet for alle trafikanter
        - å bidra til at byen blir et attraktivt sted å være og ferdes i
        - å bidra til grønn mobilitet og en langsiktig bærekraftig utvikling

    - <u>Hovedpunkter når det gjelder parkeringsregulering</u>
        - Det skal etableres fullverdige og godt lokaliserte plasser for HC- og sykkelparkering. HC-plasser skal ikke ha tidsbegrensning.
        - Det skal etableres gratis parkering med maks P-tid 3 timer i gater og på kommunale arealer utenfor gater sentralt.
        - Det skal etableres ladeplasser på kommunale parkeringsarealer utenfor gate for besøkende.
        - Det skal etableres plasser for langtidsutleie for næringsdrivende som ikke kan dekke sitt parkeringsbehov på egen eiendom på utvalgte kommunale plasser i sentrum.
        - Det skal etableres gratis parkering for ansatte for virksomheter som ikke tilbyr parkering for ansatte.
        - Ordningen evalueres i løpet av 2024

Prosess:

Allerede i 2015 ble det i Byplan vedtatt å innføre tidsbegrenset parkering. Arbeidet med en helhetlig parkeringsløsning for sentrum ble igangsatt i 2016 i samarbeid med næringslivet. Saken ble lagt på is 2018 i påvente av at næringslivet skulle ta initiativ til det videre arbeidet og ansvar for parkering for egne ansatte. Etter initiativ fra næringslivet ble arbeidet gjenopptatt og politikerne sluttet seg til forslaget om at parkeringen i sentrum skulle reguleres.

Rambøll ble i november -21 engasjert for å følge opp vedtaket og utarbeide skiltplan for parkering i sentrum. Rambøll igangsatte arbeidet med å vurdere virkninger av parkeringsordningen som kommunestyret hadde vedtatt. De konkluderte med at rammene for den vedtatte parkeringsløsningen vil være vanskelig å drifte, at den med stor sannsynlighet ikke er økonomisk bærekraftig og at den ikke ivaretar behovet for ansatteparkerting. Løsningen er, med andre ord, ikke optimale for å ivareta kommunestyrets målsetting med å regulere parkeringen i sentrum.

Rambøll foreslo derfor en alternativ parkeringsordning som ble presentert for Formannskapet 27.10.22 av Kjell Ivar Ødegård fra Rambøll. I samme periode ble det avholdet et åpent informasjonsmøte i Kulturfabrikken, med godt oppmøte fra næringslivet og andre interessenter. Det ble i tillegg avholdt egne møter med grunneiere som ble spesielt berørte av den nye ordningen.

Det er omfattende å innføre prkeringsregulering i forbindelse med organisering og drift, samt utarbeidelse av skiltplan. En ny parkeringsreguleringen kan derfor ikke være i drift før sommeren 2024.

Følgende tiltak er likevel igangsatt og vil bli gjennomført i løpet av sommeren 2023, så langt de avsatte rammene rekker:

- i 2023 er det etablert 8 ladestasjoner ved Sortland rådhus og 8 ladestasjoner ved Kulturfabrikken. Dette arbeidet videreføres i 2024 med et mål om å få etablert ladestasjoner også på Bankplassen og ved NAV
- sommeren 2023 vil de kommunale parkeringsarealene oppgraderes med nødvendig asfaltering og oppmerking av plasser
- HC-parkeringsplasser etableres på de kommunale parkeringsarealene sommeren 2023

Dagens situasjon

Hovedutfordringer: Det er i dag ingen regulering av kommunale parkeringsplasser i sentrum, dette har ført til at:

- Det er mange ansatte som kjører til Sortland sentrum og parkerer nær arbeidsplassen. Mange bor forholdsvis nær arbeidsplassen, men velger likevel å kjøre.
- Ansatte opptar parkeringsplasser nær handels- og servicevirksomheter og offentlige virksomheter i sentrum, og opptar plasser som kunne vært brukt av besøkende.
- Det er mange kunder som kjører til Sortland sentrum og parkerer selv om de bor nær sentrum.
- Det er en del uheldig/ulovlig parkering. Det gjelder for eksempel parkering på fortau, for nært gangfelt og i kryssområder.
- Hensatte biler hindrer brøyting, ekstra utgifter knyttet til administrasjon og fjerning av kjøretøy og problematikk knyttet til myndighet til å flytte/taue bort kjøretøy.
- HC-parkering er ikke tilstrekkelig ivaretatt.
- Det kan oppleves som at det er for få parkeringsplasser, selv om tellinger viser at det er nok. Totalt er ikke alle parkeringsplassene i bruk samtidig. I forhold til målene som kommunestyret har satt for parkering opptas noe av parkeringstilbudet av uønsket brukergruppe.

Dagens bruk

I dag er det total ca. 1700 parkeringsplasser i Sortland sentrum. Antallet p-plasser avhenger noe av hvordan man regner. Tidligere tellinger viser at det på hverdager står parkert litt over 800 biler i snitt på dagtid. Det er nok parkeringsplasser totalt sett, men det trengs et system som sikrer en bedre tilgjengelighet for besøkende på plasser som ligger nær forretninger og servicetilbud.

I en spørreundersøkelse fra 2022 (685 svar) kom det frem at godt over halvpartene av de som har svart, opplever utfordringer med parkeringssituasjonen i sentrum, mens nærmere 80% mener at trafikkbildet i sentrum bør bli bedre.

Spørreundersøkelse fra 2018 viser at det er vilje til å endre reisevaner blant de som kjører bil i dag, men det må tilrettelegges bedre. 48 % av de ansatte og 44 % av kundene kan være villige til å endre reisevaner.

Regelverk for parkering

- *Gateparkering*: For parkering langs offentlige ferdselsårer (gater) er det svært begrenset mulighet for å reservere parkering. I praksis kan det bare reserveres plass for forflytningshemmede og for brukere med generelle behov. Flere av de privat eide parkeringsplassene langs offentlig gate i sentrum har reservert parkering for sine kunder. Dette er ikke mulig i henhold til regelverket og det er Nødvendige å endre private plasser i direkte tilknytning til offentlige ferdselsårer.
- På *parkering på arealer* utenfor gate (kommunale og private), kan grunneier disponere biloppstillingsplasser fritt.

Organisering og drift av kommunal parkeringsvirksomhet

Det finnes flere ulike modeller for å administrere og drive parkeringsvirksomheten i kommunen. Det kan opprettes et heleid kommunalt aksjeselskap eller det kan være en del av den ordinære driften. Det finnes også muligheter for samarbeid med andre kommuner. Kommunedirektøren vil jobbe videre med dette og legge frem en sak til politisk behandling med foslag om organisering og drift av parkeringsvirksomheten.

Rambølls forslag til hovedgrep i ny parkeringsordning

Rambøll anser at parkeringsordningen som er vedtatt av kommunestyret, ikke vil være optimal for brukerne. Ordningen vil kunne medføre unødig administrasjon og netto kostnader for kommunen. Rambøll har derfor vurdert en alternativ parkeringsordning for å nå de målene som kommunestyret har fastsatt.

Rambøll har vurdert virkninger av parkeringsordningen som kommunestyret har vedtatt.

- Parkering med maks P-tid 3 timer sentralt vil ikke gi mulighet for parkering ut over 3 timer for besøkende som har behov for det, f.eks. ved møter som går over hel dag, konferanser og lignende. De som har slike behov må bruke de private, kommersielle parkeringstilbudene eller skaffe seg P-tillatelse for parkering på plasser perifert som leies ut til næringsdrivende.
- Noen vil måtte flytte bilen til annen plass ved utløp av maksimal P-tid.
- Noen vil trolig også starte ny transaksjon når maksimal P-tid utløper, og det vil bli svært ressurskrevende å gjennomføre kontroll med ulovlig parkering ut over maksimal P-tid. Dersom det i stedet for en app velges løsning med parkeringsskive, vil det enkelt kunne sanksjoneres mot parkering ut over maksimal P-tid. Både løsning med app og parkeringsskive medfører krav om at parkeringen reguleres og håndheves.
- Langtidsparkering vil bli mulig i biliggater nært sentrum.
- Ordningen krever at kommunen administrerer parkeringsavtaler for parkering på plasser utenfor gater perifert.
- Det må påregnes å bli liten interesse for langtidsparkering mot betaling perifert, og derav følgende lave parkeringsinntekter.
- Inntekter fra utleie av plasser perifert, langtidsparkering mot avgift perifert og sanksjoner vil neppe gi økonomisk bærekraft. Parkeringsordningen må derfor påregnes å medføre netto kostnader for kommunen.

Rambølls foreslår det etableres en parkeringsordning som:

- gir mulighet for parkering av så vel kort som lang varighet sentralt, men som begrenser omfanget av langtidsparkering på sentrale plasser sterkt.
- innebærer gratis langtidsparkering for enhver uten avtale med kommunen perifert.
- ikke krever administrasjon av parkeringsavtaler.
- blir økonomisk bærekraftig og ikke påfører kommunen netto kostnader.

Rambøll fraråder avgiftsparkering med gratisperiode da en slik ordning i praksis vil gi mulighet for gratis parkering av lang varighet ved å starte ny betalingstransaksjon ved utløp av gratisperioden.

Med avgiftsparkering sentralt kan det reguleres med lang tillatt P-tid. Prismekanismen kan brukes for å sikre at parkeringstilbudet i hovedsak benyttes av besøkende med oppholdstid mindre enn 3 timer. Med det gode parkeringstilbudet Sortland sentrum har, kan avgiften settes lavt for å oppnå dette.

Parkeringsordning etter prinsipp som skissert foran vil gi stor fleksibilitet for brukerne:

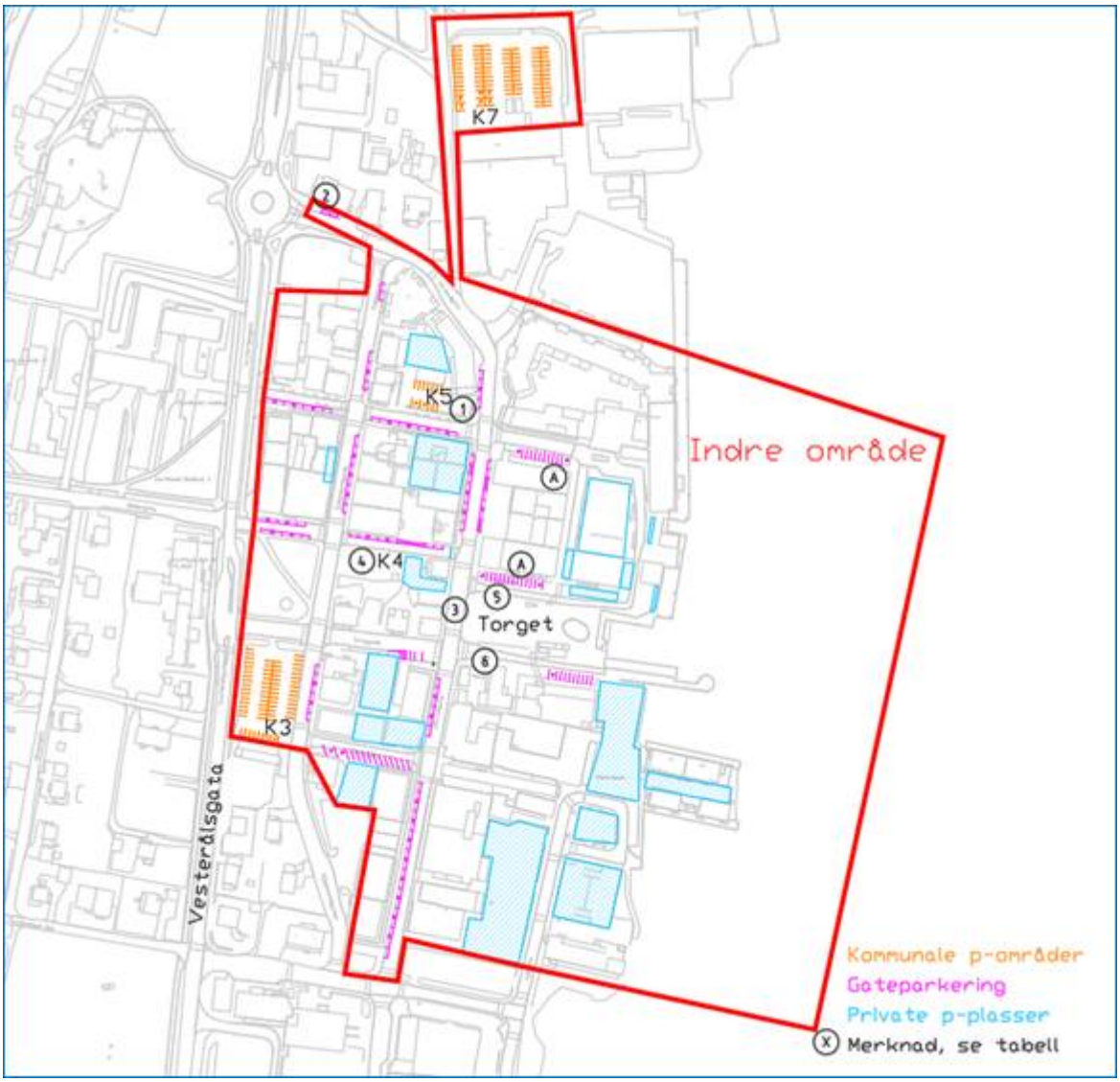
- De som har behov for å parkere i lang tid vil kunne velge mellom å parkere sentralt mot en lav avgift, eller å parkere perifert uten å betale avgift. Avgiftsparkeringen vil effektivt gjøre det lite interessant å langtidsparkere sentralt.
- Kunder/besøkende i sentrum, som ikke ønsker å betale for parkering, kan velge å parkere gratis perifert.

- Ansatte ivaretas med gratis parkering perifert, og uten at kommunen behøver å administrere slik parkering.
- Presset på parkering i sentrumsnære boligområder ventes å bli lite, og det vil dermed bli lite behov for å regulere parkeringen i slike gater (med de ulemper det vil ha for bosatte og besøkende i slike områder).

Forslag til alternativ parkeringsordning

Med en ny parkeringsordning som skissert vil de som bruker de mest sentrale plassene måtte betale, mens de som parkerer perifert kan gjøre dette gratis. Sentrum deles i en indre og en ytre sone. Dette er den mest vanlige parkeringsordningen i andre byer og tettsteder.

INDRE OMRÅDE



Indre sone med korttidsparkering mot avgift på 304 plasser

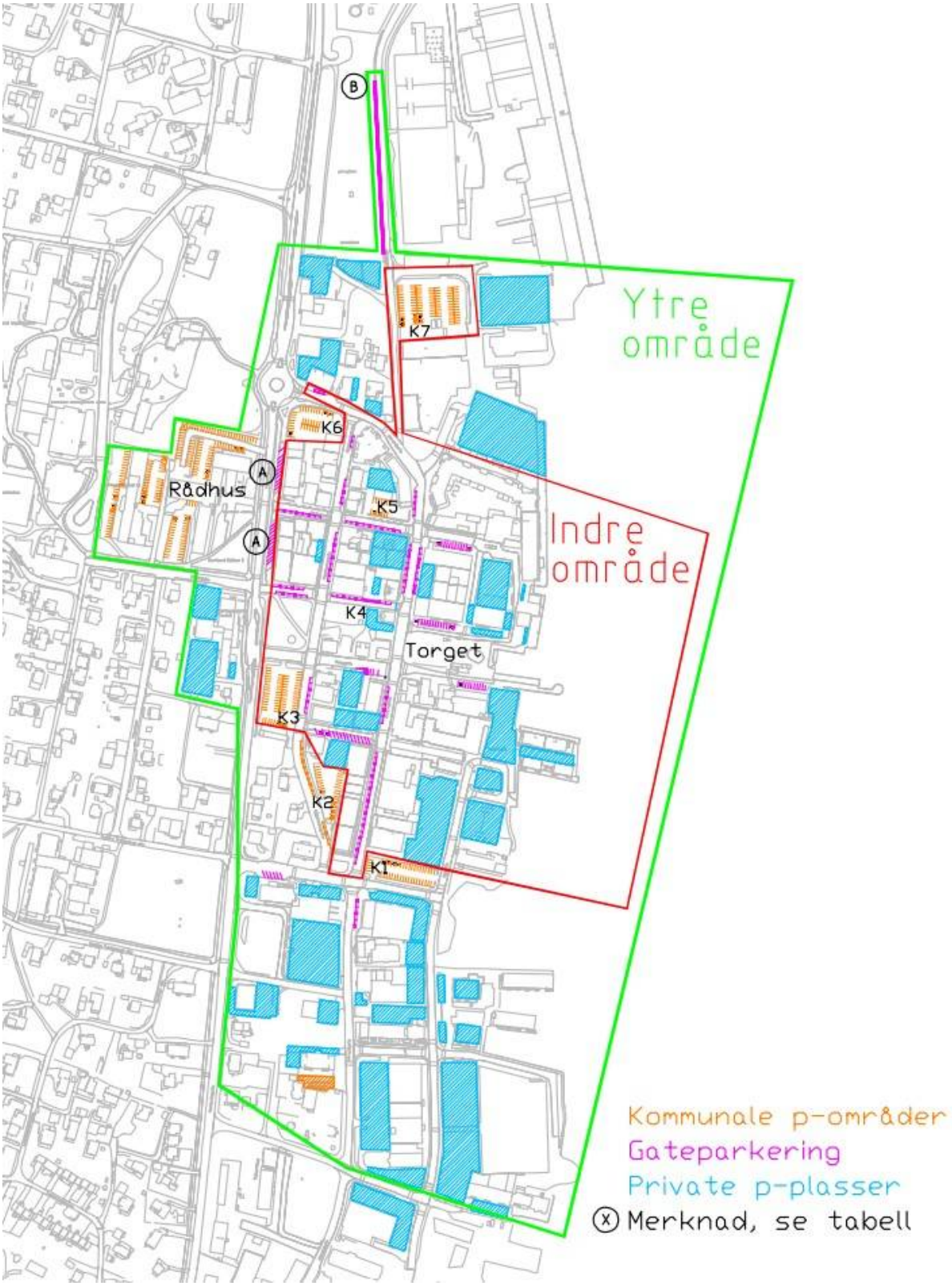
Indre sone: forslag til regulering av de mest sentrale gater og plasser

- Avgiftsparkering mandag – fredag kl. 09-17 og lørdag kl. 10-15, ingen avgift utenom disse tidsrommene.

- Regulering med maks 8 timer mot avgift (som typisk innebærer at det blir mulig å parkere fra ett klokkeslett på hverdag til samme klokkeslett etterfølgende hverdag, i helg fra ett klokkeslett lørdag til 3 timer etter samme klokkeslett mandag).
- Avgift kr 8,- (inkl. mva.) per time med betaling fra start av parkering. Med slik ordning vil det ikke bli mulig å unndra seg parkeringsavgift, og langtidsparkering sentralt vil begrenses sterkt.
- Plasser reservert forflytningshemmede etableres i nødvendig utstrekning. Maks P-tid 12 timer, ingen avgift på disse plassene
- Ingen behov for parkeringsavtaler (som heller ikke er mulig for parkering på offentlige ferdselsårer)
- Plasser for lasting/lossing av vare- og lastebiler etableres i nødvendig utstrekning.
- I den grad lademuligheter ikke etableres av kommersielle operatører opprettes ladetilbud i nødvendig utstrekning

I rapportens s.17 ligger en tabell som gir oversikt over de ulike plassene, deres plassering og antall, samt kommentarfelt med begrunnelse for forslaget.

YTRE OMRÅDE



Ytre sone med tidsbegrenset (12 timer) gratis langtidsparkering på 342 kommunale plasser perifert .

Ytre sone: forslag til regulering av de perifere plassene i sentrum:

- Maks P-tid 12 timer
- Ingen avgift
- Ingen behov for parkeringsavtaler (som heller ikke er mulig for parkering på offentlige ferdselsårer)

I rapportens s. 20 ligger en tabell som gir oversikt over de ulike plassene, plassering og antall med kommentarer

Disponering av kommunale parkerings arealer utenfor gate.

I tråd med de mål kommunestyret har fastsatt foreslås det at kommunen på sine områder utenfor offentlige ferdselsårer, bare reserverer parkering for tjenestekjøretøy og andre kjøretøy som er nødvendig for å ivareta kommunale tjenester. Det foreslås å ikke reservere plasser for parkering for ansatte. Kommunalt ansatte som har behov for å parkere vil dermed, som andre ansatte i sentrum som ikke disponerer egen plass, måtte bruke det offentlige parkeringstilbudet.

Tilpassing av regulering over tid for å nå fastsatte mål - evaluering

Det forutsettes at parkeringsreguleringene evalueres ved årlige beleggs-undersøkelser. Dersom belegget ligger utenfor fastsatte mål (maks. 85 % belegg i gjennomsnitt for firetimersperiode, maks. 95 % belegg i høyest belastede time og mindre enn 60 % i høyest belastede time) må ordningene endres. Endringer i reguleringene vil både kunne innebære å «flytte» plasser mellom de to områdene, og å justere reguleringene i det enkelte område. På den måten vil det alltid sikres at det er ledige plasser i begge områder, og at reguleringene ikke fører til en unødvendig stor andel ledige plasser.

Søknad om håndhevingsmyndighet

Det er krav til håndhevingsmyndighet uavhengig av hva slags parkeringsregulering kommunen velger; om det er tidsbegrenset eller kreves en avgift for parkering. Kommunal håndheving av forbud mot stans og parkering og vilkårsparkering på offentlige ferdselsårer krever at kommunen søker og får slik myndighet fra Vegdirektoratet. Vegdirektoratet krever at søknad om håndhevingsmyndighet inneholder

- dokumentasjon av vedtak i kommunestyret om at kommunen skal søke om tildeling av myndighet til å håndheve bestemmelsene om stans- og parkering med eksplisitt angivelse av at vedtaket gjelder hele kommunen
- beskrivelse av hvordan håndhevingen tenkes gjennomført i hele kommunen
- beskrivelse av hvordan klagebehandlingen skal håndteres
- dokumentasjon av at kontrollørene vil være ansatt i kommunen (eller selskap som kommunen eier 100 %)
- beskrivelse av hvordan opplæring av kontrollørene skal gjennomføres.

Myndighet til håndheving vil omfatte hele kommunen, og krever at alle typer stans- og parkeringsovertredelser som kan medføre gebyr håndheves. Dette betyr at håndheving av skilt for eksempel i tilknytting til skolene i kommunen, nå kan håndheves av kommunen.

VURDERING

Kommunedirektøren anser at parkeringsordningen som tidligere ble anbefalt og som er vedtatt av kommunestyret, ikke vil være optimal for brukerne eller at den vil nå kommunestyrets målsetting for en parkeringsregulering av sentrum. I tillegg vil ordningen kunne medføre unødig administrasjon og netto kostnader for kommunen.

I denne saken inviteres kommunestyret til å gjøre prinsipielle beslutninger om parkeringsordning i kommunen. Det anbefales at videre arbeid fram til organisasjon for parkeringsvirksomheten ivaretas av kommunedirektøren. Dette vil blant annet omfatte å:

- vurdere ulike former for organisering og drift av parkeringsselskap
- ansette personell for administrasjon, drift og håndheving i kommunen
- sørge for at personellet får forskriftsbestemt opplæring, og at andre krav i parkeringsforskriften oppfylles, herunder registrering av parkeringsvirksomheten i sentralt register
- å anskaffe nødvendig programvare og utstyr for administrasjon og avgiftsinnkreving
- å utarbeide planer for skilt og oppmerking, sette opp skilt og merke biloppstillingsplasser og registrere skiltplanen i sentralt register.

Evaluering av løsningen:

Etter at parkeringsreguleringen er innført skal den evalueres slik kommunestyret vedtok i sak 063/21. Parkeringsordningen kan tilpasses dersom det er behov for det. Internasjonalt anerkjente prinsipper tilsier at minst 15 % av parkeringsplassene til enhver tid bør være ledige. Kommunedirektøren mener jevnlig evaluering sikrer at vi har en best mulig løsning til enhver tid og som kan endres dersom det er hensiktsmessig.

Sortlandspakken

Regulering av parkeringen i sentrum er en del av en større pakke for å øke attraktiviteten og grønn mobilitet i Sortland. Vesterålsgate er tungt trafikkert og deler sentrum i to. Tidligere gjennomførte trafikkanalyse peker på parkeringsregulering som et viktig tiltak for å redusere lokaltrafikken. Samarbeidet med Nordland fylkeskommune om tiltak på Vesterålsgate forutsetter at Sortland kommune jobber med tiltak for å redusere lokaltrafikken i Vesterålsgate. Kommunedirektøren ser det derfor som svært positivt å få gjennomført en parkeringsregulering, som bidrag i arbeidet med Vesterålsgate.

Personalmessige vurderinger
Parkeringsløsning er en ny oppgave, og krever nye ressurser. Dette gjelder så vel saksbehandling for politiske organ som oppfølging av løsningen; ressursbehov vil avhenge av om driften skjer i kommunal sammenheng eller via eget selskap. Kommunedirektøren vil komme tilbake til dette. Økt ressursbehov forutsettes i utgangspunktet dekket av inntekt fra parkeringsløsningen.

Økonomiske vurderinger
En annerledes parkeringsløsning enn den som gjelder i dag har av ulike årsaker tvunget seg fram. Kommunedirektøren mener det er viktig at økonomien i parkeringsløsningen følges tett, og at politisk nivå holdes orientert og får mulighet til å avklare økonomiske forutsetninger for dette nye driftselementet. Prinsipielt mener kommunedirektøren at ordningen bør være selvfinansierende.

Folkehelse vurderinger
Gjennomføring av en parkeringsregulering i sentrum er vedtatt i overordnet plan og skal bidra til et mer attraktivt sentrum med gode møteplasser. Realisering av parkeringsløsning vil gi en mer trafikksikker løsning for både myke og harde trafikanter, hvor flere kan velge å gå og sykle fremfor å kjøre bil, dette har et klart folkehelseaspekt. Gode og tilstrekkelig mange HC- plasser vil bidra til en mer inkluderende by.

En redusert bilbruk i kjernen av Sortland sentrum vil øke attraktiviteten og en positiv opplevelse av å besøke Sortland sentrum for alle alders- og befolkningsgrupper. Sånn sett kan en regulering av parkering i sentrum bidra til å heve trivsel til både innbyggere og besøkende, som også er sentralt i et folkehelseperspektiv.

Miljø-/naturforhold og klimagasskonsekvenser vurderinger
Organisering av parkering, sammen med bedre tilrettelegging for syklende og fotgjengere vil bidra til grønn mobilitet. Når flere lar bilen stå vil det bidra til redusert biltrafikk, gi mindre støy, renere luft og reduserte klimagassutslipp knyttet til trafikk. Det er allerede etablert el-bil ladestasjoner på noen av de kommunale besøksplassene, dette skal videreføres. Parkeringsregulering vil bidra til å nå målet om 60% utslippsreduksjon i 2030.

Kommunedirektørens vurderinger
Kommunedirektøren mener forslag til regulering av parkering i sentrum, som Rambøll har utarbeidet, ivaretar kommunestyrets målsetting for en parkeringsløsning av sentrum på en god måte. Den foreslåtte reguleringen vil ikke medføre unødig administrasjon og netto kostnader for kommunen.

KONKLUSJON
Kommunedirektøren anbefaler at Rambølls forslag til regulering av parkering i sentrum følges og at videre arbeid fram til organisasjon for parkeringsvirksomheten ivaretas av kommunedirektøren