Beregnet til
Sortland kommune

Dokument type
Rapport – overordnet parkeringsplan

Dato
Mai 2023

Sortland
Overordnet parkeringsplan



RAMBØLL Bright ideas. Sustainable change.

Sortland
Overordnet parkeringsplan

Oppdragsnavn	**Parkeringsplan Sortland**
Prosjekt nr.	**1350051728**
Mottaker	**Sortland kommune**
Dokument type	**Rapport**
Versjon	**1**
Dato	**23.05.2023**
Utført av	**Kjell Ivar Ødegård, Espen Berg og Kristin Kråkenes**
Kontrollert av	**Tor Lunde**
Godkjent av	**Monica Buran**
Beskrivelse	**Rapport**

Rambøll
Kobbes gate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
https://no.ramboll.com

Rambøll Norge AS
NO 915 251 293 MVA

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning og mål	2
2.	Sammendrag	3
3.	Dagens situasjon	4
3.1	Biltrafikk	5
3.2	Gående og syklende	6
3.3	Varelevering	6
3.4	Parkering	6
3.5	Ulykker og trafikksikkerhet	9
4.	Parkeringsordning i Sortland sentrum	10
4.1	Dagens utfordring	10
4.2	Grunnlag for parkeringsvurdering	10
4.3	Mål for parkering	11
4.3.1	Kommunens mål og Rambølls vurdering	11
4.3.2	Vurdering av hvordan kommunens mål kan nås	11
4.4	Kommunens vedtak om parkeringsordning	12
4.5	Vurdering av kommunens vedtak om parkeringsordning	13
4.6	Rambølls forslag til alternativ parkeringsordning	13
4.6.1	Indre område i sentrum	15
4.6.2	Ytre område i sentrum	18
4.6.3	Regulering av kommunale parkeringsområder	20
4.6.4	Regulering av gateparkering	21
4.6.5	Konsekvenser for private parkeringsplasser langs gate	21
4.6.6	Oppfølging av parkeringsordning	21
4.6.7	Oppsummering av alternativt forslag til parkeringsordning	21
5.	Fremtidig situasjon	22
5.1	Forventet endring biltrafikk	22
5.2	Behov for tilbud til gående og syklende	22
5.3	Varelevering	23
5.4	Tiltak ved innføring av parkeringsregulering	23
5.4.1	Oppmerking av kommunale parkeringsplasser	23
5.4.2	Regulering av kommunale parkeringsplasser	23
5.4.3	Etablering av gateparkering i Havnegata	23
5.4.4	Oppstramming av kryss	24
5.5	Oppsummering av fremtidig situasjon	25

Vedlegg 1 - Dagens gatebruk og kjøremønster i Sortland sentrum (figur 2)
Vedlegg 2 - Parkeringsplasser i indre område (figur 7)
Vedlegg 3 - Parkeringsplasser i Sortland sentrum (figur 8)

1. Innledning og mål

Det er politiske føringer for å legge til rette for en trygg, attraktiv og helhetlig utvikling i Sortland sentrum. Kommunestyret vedtok 11.11.2021 en rekke punkter som skal ligge til grunn for dette arbeidet. Formålet beskrevet av kommunestyret er:

- 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

Parkering kan ha stor betydning for trafikksituasjonen. Om en velger å kjøre, hvor en velger å kjøre og hvorfor.

Denne rapporten omhandler dagens trafikksituasjon i Sortland sentrum og forslag til en strategi for hvordan kommunen kan nå sine fastsatte mål. Hovedgrepet som foreslås er at parkeringen reguleres på best mulig måte og det er foreslått tiltak som kan etableres for regulering av parkering.

Sortland kommune har behov for utarbeidelse av en skiltplan for Sortland sentrum. Det er per i dag ikke kommunal håndheving av verken gateparkering eller kommunale parkeringsområder i Sortland sentrum. En skiltplan for parkeringsregulering i Sortland sentrum kan utarbeides når ønsket reguleringsform er bestemt av Sortland kommune.

Denne rapporten er skrevet med bakgrunn i konkurransegrunnlag for trafikk- og parkeringsplan i Sortland sentrum utarbeidet av Sortland kommune og tilhørende tilbud fra Rambøll. Saksdokument fra kommunestyrets sak 070/21 «Parkeringsregulering og trafikksikkerhet i Sortland sentrum» var vedlagt konkurransegrunnlaget. Rambøll har vurdert virkninger av parkeringsordning som vedtatt av kommunestyret. Rambøll anser at parkeringsordningen som er bestemt av kommunestyret, ikke vil være optimal for brukerne og vil medføre unødig administrasjon og netto kostnader for kommunen. Rambøll har derfor vurdert en alternativ parkeringsordning for å nå de målene som kommunestyret har vedtatt. Vurderingene og begrunnelsen for dette er nærmere omtalt i denne rapporten.

2. Sammendrag

Sortland kommune har vedtatt målsetninger for parkering og at parkeringen i Sortland sentrum 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. Det er i dagens situasjon en del utfordringer med parkering i sentrum. Det er blant annet en del uheldig/ ulovlig parkering i form av at det parkeres på fortau, i kryss og for nærme gangfelt. Dette kan gi utfordringer både med tanke på trafikksikkerhet, fremkommelighet og drift. Parkeringsplassene som ligger mest sentralt blir i stor grad benyttet av ansatte, og dette er plasser som kunne vært brukt av besøkende i sentrum. 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 det innføres parkeringsregulering med tidsbegrenset parkering mot avgift i indre område, som er den mest sentrale delen av sentrum, og tidsbegrenset gratis parkering i ytre område av sentrum. 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 av parkeringen vil medføre bedre forhold for myke trafikanter i sentrum, for eksempel ved at parkering på fortau unngås, sikt ved gangfelt blir bedre og at parkering fjernes i de deler av sentrum som er satt av til andre formål som blant annet torg. Opprydding av parkeringsforholdene vil bidra til at sentrum oppleves bedre tilrettelagt for myke trafikanter og at Sortland sentrum oppleves som en mer attraktiv by.

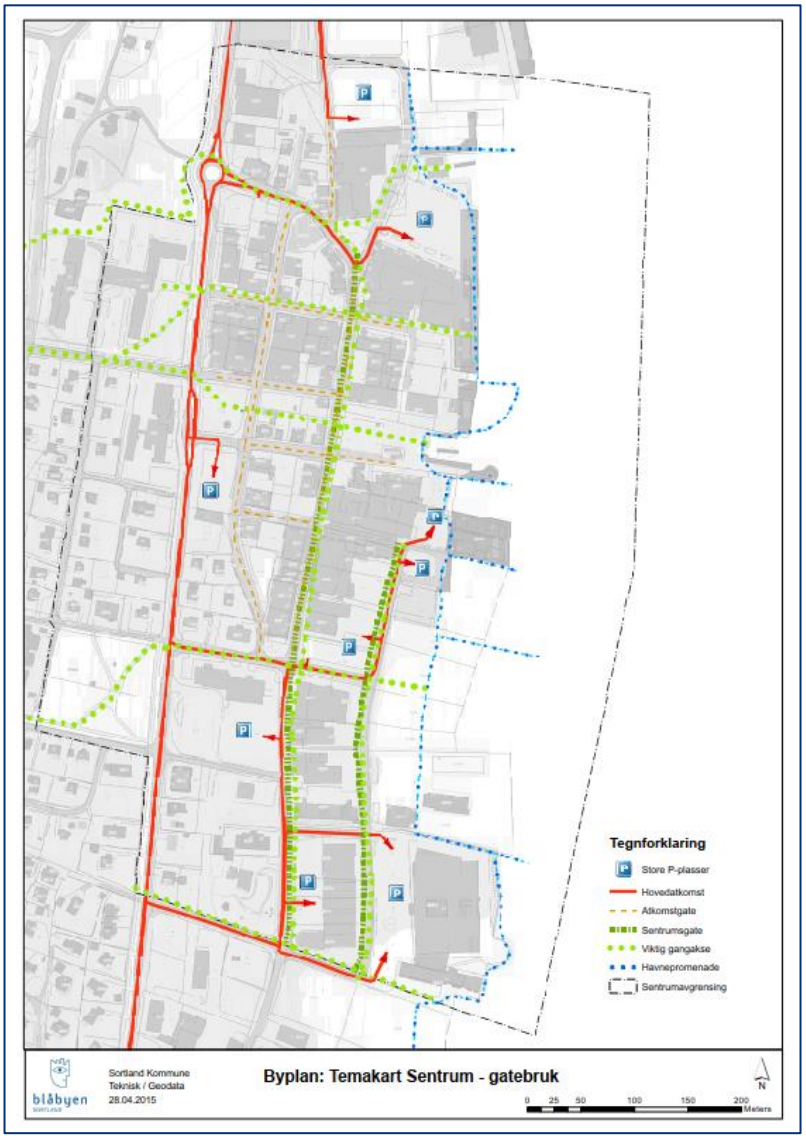
3. Dagens situasjon

Den overordnede trafikksituasjonen for bruk av gater og andre trafikkområder i Sortland sentrum er hentet fra Kommunedelplan for Byplan Sortland – Blåbyen 2015-2027 og er vist i Figur 1. Figuren viser hva som er ønsket utvikling i sentrum.

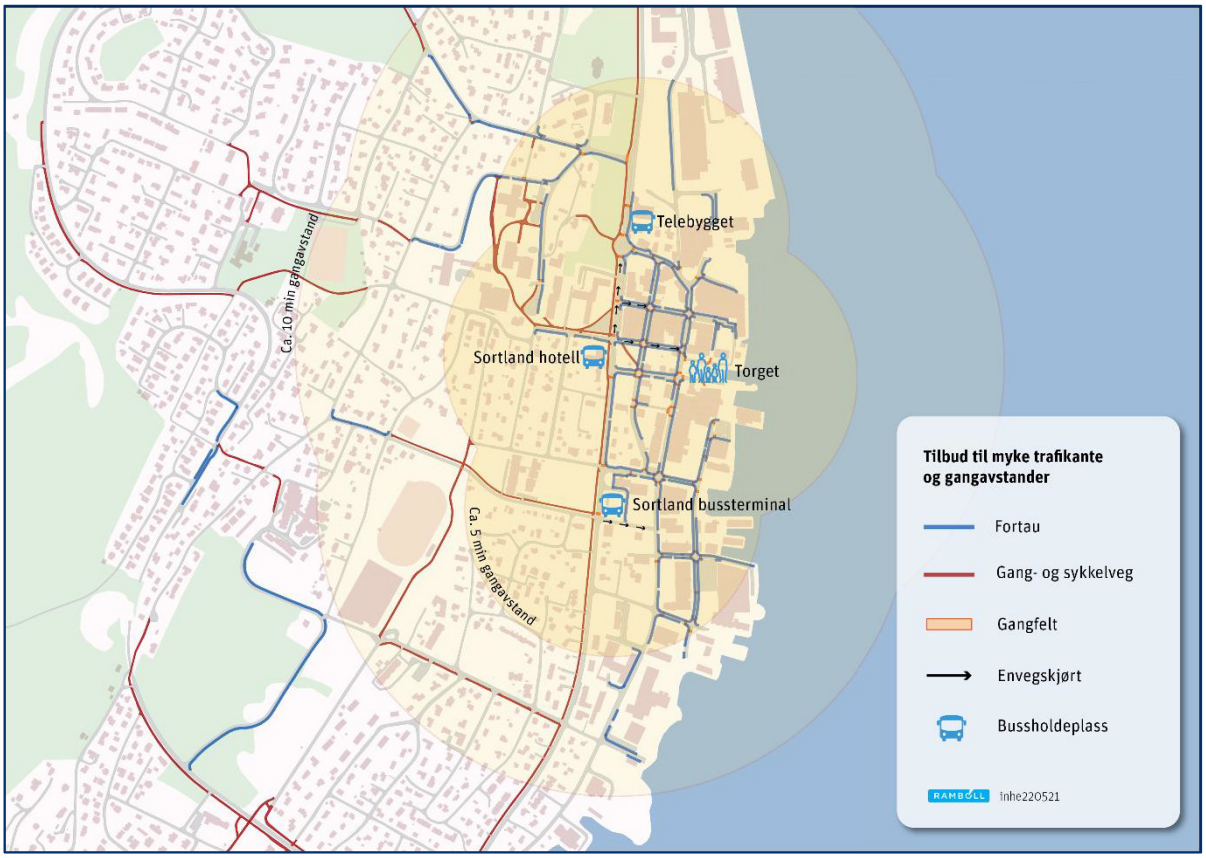
Vesterålsgata er vist med rød strek og er gjennomgående hovedveg nord/ sør gjennom sentrum. Røde piler viser hovedadkomster inn til store parkeringsområder. Det er ønskelig at trafikk gjennom sentrumsgatene kan reduseres ved at biler kjører direkte fra Vesterålsgata og inn til de store parkeringsområdene for å parkere.

Sentrumsgatene er gater som i dag fungerer som viktige samlegater, men der det på sikt er ønskelig å gjøre disse gatene mer attraktive for gående og syklende.

Viktige gangakser er vist med lys grønn, både fra områdene vest for Vesterålsgata og inn mot sentrum, og langs gater i sentrum. Havnepromenaden er en viktig gangtrasé langs sjøen.



Figur 1 Temakart Sentrum: ønsket gatebruk, fra Kommunedelplan for Byplan Sortland – Blåbyen 2015-2027



Figur 2 Dagens gatebruk og kjøremønster i Sortland sentrum

Figur 2 viser dagens gatebruk i Sortland sentrum. Tilbudet til de forskjellige trafikantgruppene er nærmere beskrevet i de etterfølgende delkapitlene.

3.1 Biltrafikk

Fylkesveg 82, Vesterålsgata, deler sentrum i to. Sentrumsfunksjoner med handel, kontor, service, kultur, torg og byrom er plassert på østsiden mot sjøen. Rådhus, skoler, idrettshaller og de store boligområdene ligger på vestsiden av Vesterålsgata.

Det er stor trafikk gjennom Sortland sentrum på fv. 82. Trafikkmengde (ÅDT) oppgitt i vegkart.no er i overkant av 10.000 kjøretøy i døgnet for 2021. Tungtrafikkandelen er 9 %. Vesterålsgata har fartsgrense 50 km/t.

Gatene i Sortland sentrum har fartsgrense 30 km/t. Figur 2 viser kjøremønster i sentrum, der piler markerer kjøreretning i envegsregulerte gater. De andre gatene har tovegstrafikk.

Ifølge «Trafikkanalyse fv. 82 Vesterålsgata, delrapport 2» (datert 2018-11-09) utarbeidet av Norconsult for Sortland kommune, viser trafikktellingene at en stor del av trafikken i sentrum genereres internt. Trafikken inn og ut av sentrumsområdet er mye mindre enn trafikken i sentrum. Det viser at mange kjøreturer har startpunkt og målpunkt i sentrum, og at turene er korte.

I parkeringsundersøkelsen «Kartleggingsresultat: Ansatte og kunder» er det gjort kartlegging av bilbruken i Sortland sentrum. Blant annet viser resultatene at 32 % av besøkende i sentrum som bruker bil kjører kortere enn 2 km. Av de ansatte bruker 74 % bil til jobb hver dag til og fra arbeid, og av disse er det 26 % som kjører kortere enn 2 km.

Av de ansatte er 59 % er villige til å gå 500-700 m for å få gratis parkeringsplass, og 48 % er villige til å endre reisevanene sine. 90 % av de ansatte er ikke villig til å betale for parkering nær arbeidsplassen.

Oppsummeringen i undersøkelsen 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. Det er nok parkeringsplasser totalt sett, men det trengs et bedre system som sikrer en bedre tilgjengelighet for besøkende på plasser som ligger nær forretninger og servicetilbud. Majoriteten av kundene opplever at det er «passe mange» parkeringsplasser, unntatt i helgene.

3.2 Gående og syklende

Figur 2 viser registrerte gang- og sykkelveger, fortau og gangfelt i Sortland sentrum. I tillegg til dette er det flere steder gangareal inn mot bygninger. Sirklene i Figur 2 viser hvor langt man kan gå på ca. 5 minutter (indre sirkler) og 10 minutter (ytre sirkler) fra de målpunktene som er angitt med navn i figuren.

Langs Vesterålsgata er det gang- og sykkelveg langs vestsiden av vegen. På østsiden veksler tilbudet til gående og syklende mellom gang- og sykkelveg, fortau, fortau på østsiden av parallell gate, og ingen separate tilbud for gående og syklende. Kryssing av Vesterålsgata skjer i gangfelt. Det er totalt åtte gangfelt over Vesterålsgata gjennom sentrum, der avstanden mellom gangfeltene varierer fra 40 – 180 m, de fleste gangfeltene har en intern avstand på ca. 80 m.

3.3 Varelevering

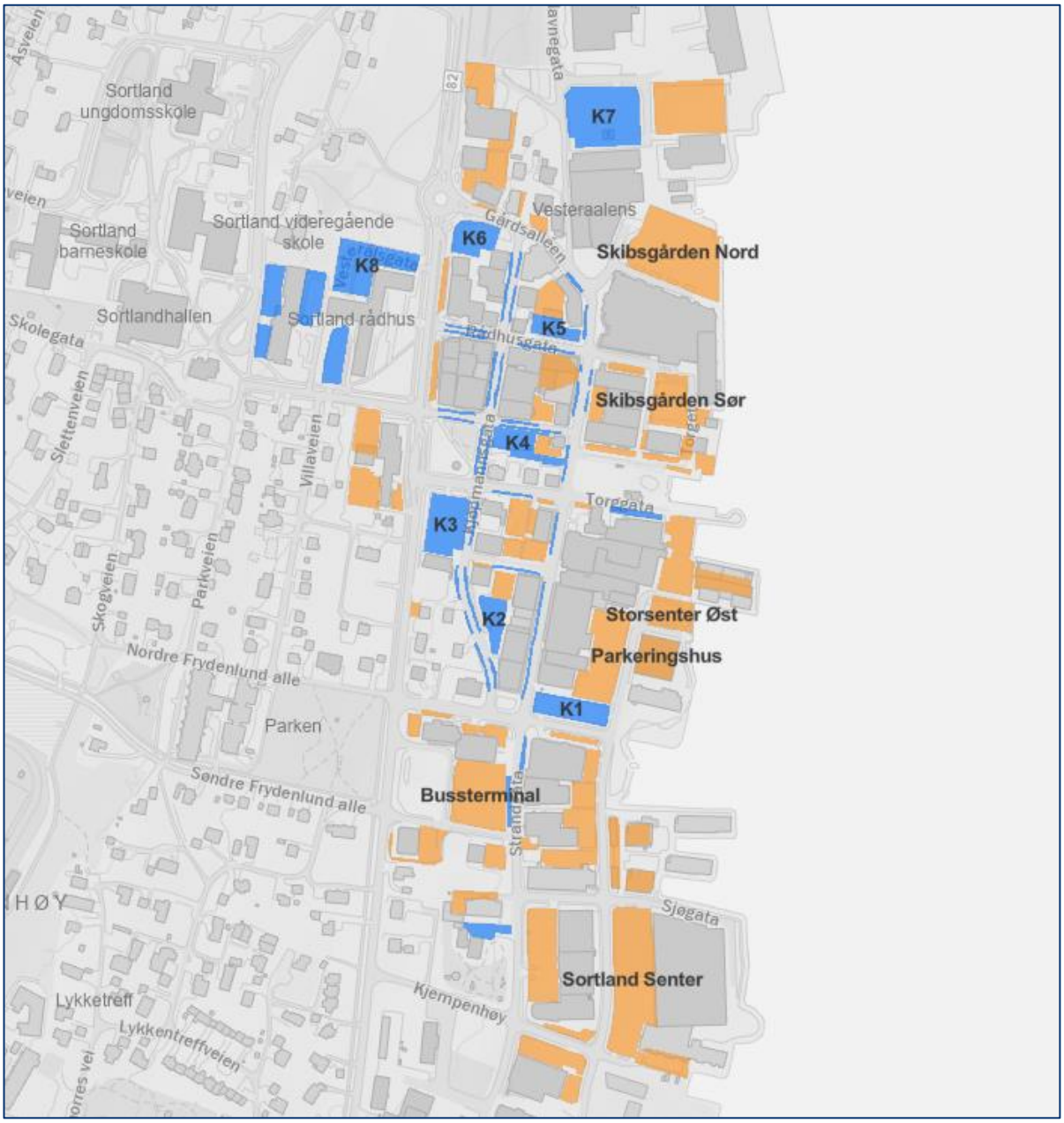
De fleste bygg ser ut til å ha avsatt egne areal for varelevering til egen virksomhet. Dette gjelder både offentlige og private aktører som ser ut til å ha adkomst til varelevering enten inntil bygninger eller på parkeringsområder. Det er ikke avsatt områder for varelevering i gatene i dagens situasjon.

3.4 Parkering

Det er i dag ingen regulering av parkeringsplassene på offentlige ferdselsårer i sentrum. Det vil si at man i praksis kan parkere gratis og så lenge man vil på offentlige gater og plasser i sentrum.

Flere av kjøpesentrene i sentrum har innført parkeringsregulering med avgiftsparkering på sine områder, gratis tidsbegrenset parkering 2 eller 3 timer før avgiftsperioden starter. I tillegg er det private grunneiere som tilbyr utleie av p-plasser.

Det er skiltet parkeringsforbud langs enkelte kommunale gater i form av én sone med parkeringsforbud og en del kantskilting.



Figur 3 Dagens parkeringssituasjon i Sortland sentrum, kommunale p-plasser vist i blått og private i oransje

Figur 3 er hentet fra Sortland kommunes kartløsning Storymaps og viser parkeringsplasser i dagens situasjon. Kommunale plasser er her vist med blå farge, mens det som regnes som private plasser er vist med oransje farge.

Det er gateparkering i store deler av Sortland sentrum i dag. Flere av gatene har tovegstrafikk med langsgående parkering på begge sidene av gaten, noe som i bredde omtrent tilsvarer en firefelts gate. Andre gater har tovegstrafikk og langsgående parkering på den ene siden av gaten. Det er også gater som er envegsregulert med parkering på en eller begge sider av gaten.



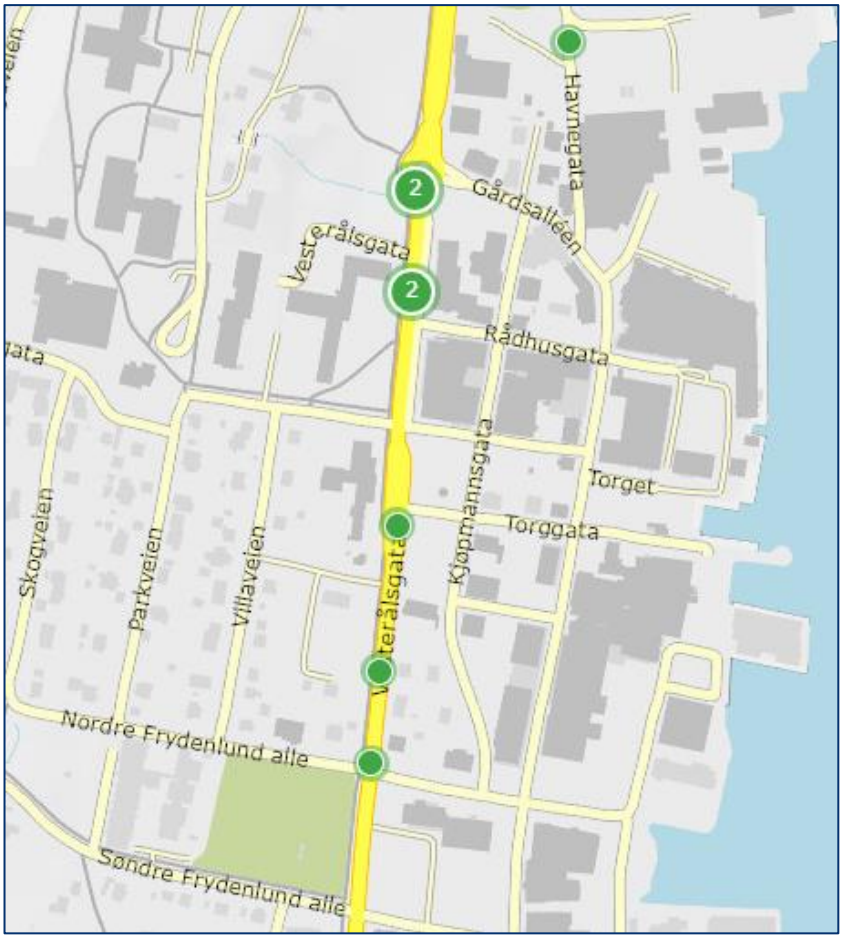
Kjøpmannsgata



Strandgata

Figur 4 Eksempel på gater med tovegstrafikk og langsgående parkering på begge sider av gaten (fra Google Street View, 2022)

3.5 Ulykker og trafikksikkerhet



Figur 5 Trafikkulykker med personskade i Sortland sentrum 2013-2022 (www.vegkart.no)

Figur 5 viser politirapporterte personskadeulykker i perioden 2013-2022, fra 01.01.2013 frem til og med 31.12.2022. De fleste ulykkene er i Vesterålsgata, og 4 av de 7 ulykkene i Vesterålsgata er ulykker med fotgjenger involvert. Det er én registrert ulykke langs kommunal veg, og det er en møteulykke mellom personbil og MC i Havnegata. Det er ingen registrerte trafikkulykker langs de sentrale bygatene.

Det gjøres oppmerksom på at det generelt er store mørketall i statistikk for trafikkulykker da det kan være ulykker med personskade der politiet ikke involveres. Tallene omfatter kun ulykker der kjøretøy er involvert, noe som betyr at for eksempel eneulykker med sykkel ikke er med.

4. Parkeringsordning i Sortland sentrum

4.1 Dagens utfordring

Hovedutfordringer:

- 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.
- 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.

I dag er det total ca. 1700 parkeringsplasser i Sortland sentrum. Antallet p-plasser avhenger noe av hvordan man regner. Lite effektiv bruk av plass som følge av manglende oppmerking vil trekke tallet ned. Parkering på uheldige/ ulovlige steder drar tallet opp, men bør ikke legges til grunn for beregnet antall. Det kan også være noe lokalt innarbeidet praksis for hvor det parkeres og hvor det ikke parkeres.

4.2 Grunnlag for parkeringsvurdering

Etterspørselen etter parkering på offentlige parkeringsplasser er avhengig av mange faktorer/forhold, blant annet:

- antall besøkende i sentrum
- antall ansatte i sentrum
- hvor de som besøker og arbeider i sentrum bor
- i hvilken grad de som bruker sentrum kan reise på annen måte enn med bil
- regulering på parkeringsplasser (virketid, maks. P-tid, eventuell avgift mv.)
- private parkeringsanlegg og -plasser i sentrum og hvordan disse er regulert

Parkeringsregulering bør innføres. Reguleringen kan deretter evalueres og tilpasses dersom det er behov for det. Internasjonalt anerkjente prinsipper tilsier at minst 15 % av parkeringsplassene til enhver tid bør være ledige. Rent praktisk kan dette oppnås ved å regulere parkeringen slik at:

- på grupper av plasser (f.eks. i storkvartaler) overstiger 85 % i gjennomsnitt for firetimersperiode
- det aksepteres belegg på inntil 95 % i høyest belastede time
- reguleringen bør ikke være så «streng» at en stor del av parkeringstilbudet blir stående ubrukt, reguleringen bør derfor lempes dersom belegget blir lavere enn 60 %.

Kommunen har dokumentert parkeringstilbudet i sentrum, hvor langt fra sentrum ansatte og kunder bor og brukernes holdninger til å endre reisevaner mv. Her er noen resultater fra undersøkelser utført av kommunen (2018):

- 25 % av ansatte og 32 % av kunder i sentrum bor i avstand 0-2 km fra sentrum
- 88 % av de ansatte bruker bil til sentrum hver dag eller noen dager i uka
- 80 % av kunder bruker bil til sentrum mer enn to ganger per uke

- 23 % av ansatte har anvist parkeringsplass, av de som ikke har anvist parkeringsplass parkerer 43 % i gater noen dager eller hver dag i uka
- 48 % av ansatte og 45 % av kundene kan være villige til å redusere bruk av bil
- Bare 15 % av forflytningshemmede mener sentrum er tilrettelagt for å kunne mestre hverdagslivets utfordringer på egen hånd. Mange peker at uvedkommende som følge av manglende håndheving bruker plasser reservert forflytningshemmede.
- Samlet antall biloppstillingsplasser på og utenfor gater i sentrum er om lag 1.700
- Det er maksimalt registrert 1.281 biler parkert (ca. 75 % belegg)

4.3 Mål for parkering

4.3.1 Kommunens mål og Rambølls vurdering

Målene for ny parkeringsordning i sentrum er i kommunestyrets vedtak angitt slik:

1. Sammen med lokalt næringsliv legge til rette for god tilgjengelighet, besøks- og handelsopplevelse for alle brukere
    - Rambølls vurdering av målet:
    Målet om bedre tilgjengelighet for besøkende/handlende kan vanskelig nås med å øke antall biloppstillingsplasser i sentrum fordi det vil kunne medføre økt trafikk med personbil.

2. Ivareta trafikksikkerhet for myke og harde trafikanter
    - Rambølls vurdering av målet:
    Dette målet vil ha som konsekvens at noen parkeringsplasser i gatene over tid må omdisponeres til annen bruk. Opprydding i parkeringsforholdene vil i seg selv være et bidrag til bedre trafikksikkerhet.

3. Gjøre det attraktivt å være i og ferdes i byen
    - Rambølls vurdering av målet:
    Dette målet vil ha som konsekvens at noen parkeringsplasser i gatene over tid må omdisponeres til annen bruk.

4. Bidra til grønn mobilitet og langsiktig bærekraftig utvikling
    - Rambølls vurdering av målet:
    Målet om grønn mobilitet og langsiktig bærekraftig utvikling kan vanskelig nås med å øke antall biloppstillingsplasser i sentrum, fordi det vil kunne medføre økt trafikk med personbil.

4.3.2 Vurdering av hvordan kommunens mål kan nås

I praksis innebærer målene kommunestyret har fastsatt at antall biloppstillingsplasser i de offentlige ferdselsårene må reduseres. I tillegg kan målene tilsi at kommunen må endre kravene til parkering ved bygging og bruksendring, noe som ikke er tema for denne utredningen.

Med målene som kommunestyret har fastsatt vil det ikke være relevant å legge til grunn for parkeringsordningen at alle som ønsker det skal kunne parkere på offentlige parkeringsplasser i sentrum. Vi har derfor lagt til grunn at kommunen skal etablere og opprettholde en velfungerende parkeringsordning i sentrum. I praksis kan det oppnås ved at det antall plasser kommunen til

enhver tid disponeres, reguleres slik at det alltid fins et minimum av ledige plasser for alle grupper kommunen ønsker skal kunne parkere i sentrum.

De som arbeider i og besøker sentrum vil både kunne bruke det kommunale og det private parkeringstilbudet i sentrum. Den kommunale parkeringsordningen må derfor også vurderes i lys av det betydelige private parkeringstilbudet. Etablering av flere offentlige (kommunale) parkeringsplasser bør bare være aktuelt dersom det er nødvendig for å oppfylle målene som er fastsatt, og at parkeringsbehovet som kommunen ønsker dekket ikke kan ivaretas ved bruk av det private parkeringstilbudet i sentrum.

Det har hittil vært mulig for en stor del av ansatte i sentrum å parkere på kommunale parkeringsplasser. Kommunen må vurdere om dette også skal være mulig i den nye parkeringsordningen som etableres. En slik vurdering må gjøres i lys av det betydelige tilbudet av private parkeringsplasser i sentrum, og at det først og fremst må anses å være virksomhetenes ansvar å legge til rette for nødvendig arbeidsreiseparkering. Fordi en stor andel av ansatte hittil har kunnet bruke det kommunale parkeringstilbudet, har det for mange virksomheter ikke vært nødvendig å gi ansatte mulighet til å parkere på virksomhetenes egne parkeringsplasser.

Noen virksomheter i sentrum har imidlertid ikke egne parkeringsmuligheter, f.eks. fordi de holder til i bygg som er så gamle at kommunen ikke har stilt krav til parkering. Selv om slike virksomheter også kan bruke kommersielle parkeringstilbud i sentrum, anser vi det rimelig at kommunen opprettholder et visst parkeringstilbud for arbeidsreiseparkering.

Arbeidsreiser er erfaringsmessig den type reiser som med minst skadevirkninger for sentrumsutviklingen kan skje på annen måte enn med bil. Reduksjon av parkeringsmulighetene for besøkende kan medføre redusert bruk av sentrum. Når det er bestemt at parkeringsordningen både skal stimulere til økt aktivitet i sentrum og bidra til grønn mobilitet og bærekraftig utvikling, tilsier dette at parkering for besøkende (korttidsparkering) må prioriteres framfor parkering for ansatte (langtidsparkering).

Sortland sentrum har et relativt stort antall parkeringsplasser og en god del ledige plasser. De største utfordringene med parkering i sentrum er langtidsparkering i gater, som begrenser tilgjengeligheten med bil for kunder/besøkende.

En stor andel av ansatte og besøkende i sentrum er positive til å reise på annen måte enn med bil. Ved parkeringsregistreringene kommunen har gjort var belegget samlet aldri høyere enn 75 %. Det bør derfor ikke være kritisk å redusere antall biloppstillingsplasser noe. For å nå målene kommunestyret har fastsatt blir det viktig å regulere parkeringen i sentrum slik at biltrafikken ikke øker, og slik at tilbudet først og fremst legges til rette for kunder/besøkende.

4.4 Kommunens vedtak om parkeringsordning

Kommunestyrets vedtak av 11. november 2021 om ny parkeringsordning har følgende hovedpunkter når det gjelder parkeringsregulering:

- 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.

4.5 Vurdering av kommunens vedtak om parkeringsordning

Rambøll har vurdert virkninger av parkeringsordningen som kommunestyret har vedtatt. De viktigste virkningene vil være:

- 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 gater 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.

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.

4.6 Rambølls forslag til alternativ parkeringsordning

Rambøll anser at for Sortland sentrum bør 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).

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. Dette er den mest vanlige parkeringsordningen i andre byer og tettsteder.

Rambøll foreslår regulering med *tidsbegrenset parkering mot avgift* på 304 plasser i indre område (innenfor rød strek på Figur 6) og *tidsbegrenset gratis parkering* på 342 plasser perifert i ytre område (mellom grønn og rød strek på Figur 6).

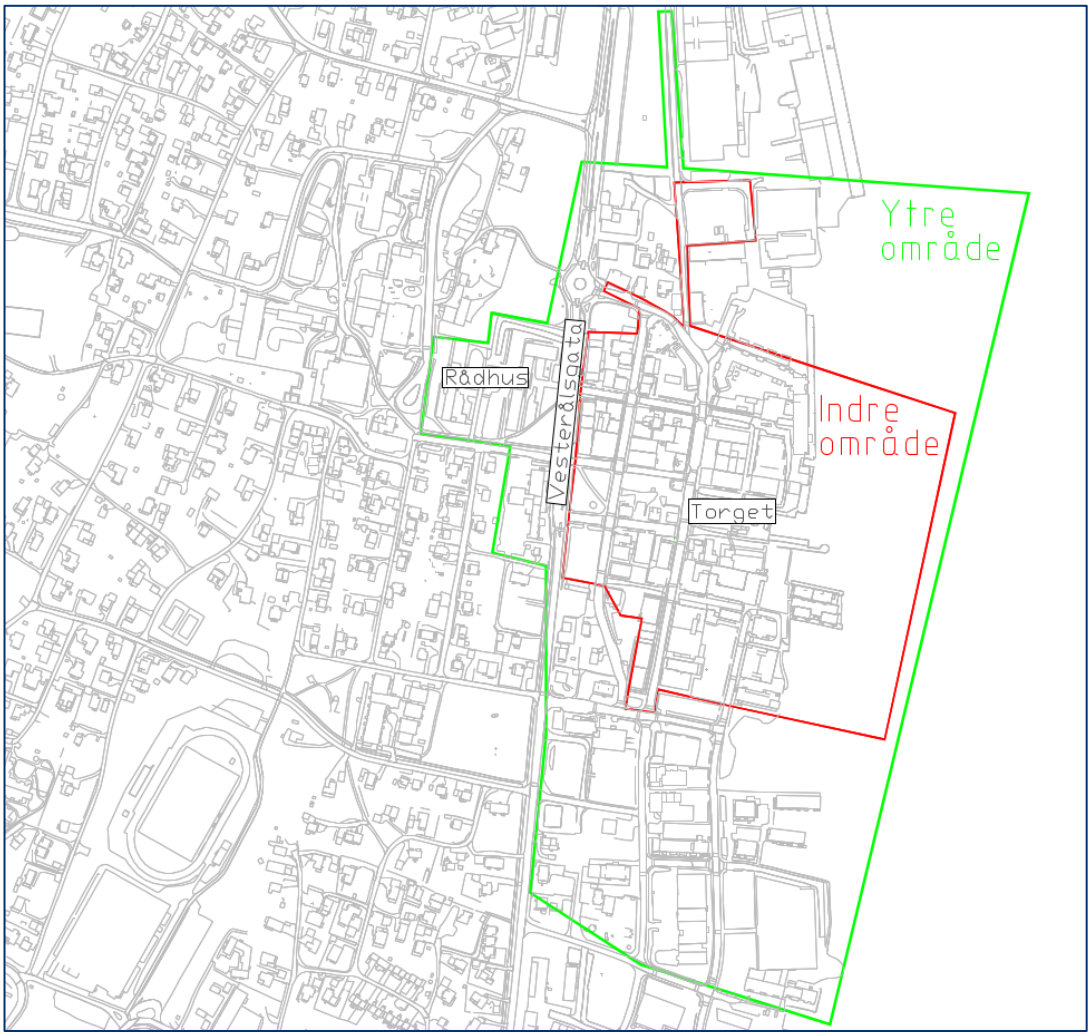
Det er lagt opp til at HC-parkering på plasser i stor grad gjøres som i dag. I tillegg foreslås det lagt inn totalt åtte langsgående HC-plasser på ulike steder i gater. En eventuell ytterligere økning av antall HC-plasser kan etter vår vurdering utsettes til en ser virkningene av håndheving.

Reguleringene forutsettes fastsatt slik at det alltid skal være ledige plasser i begge områder, og at reguleringene over tid tilpasses for å oppnå dette. Vår antakelse er at det ved oppstart av parkeringsordningen kan skje ved reguleringer som beskrevet under, i kap. 4.6.1 for indre område og i kap. 4.6.2 i ytre område.

Det forutsettes at parkerings- og stanseforbud etableres der det er nødvendig av hensyn til trafikksikkerhet, framkommelighet eller miljø. Dette vil bli innarbeidet i skiltplanen for ny parkeringsordning.

I arbeidet med skiltplanen foreslås parkeringsplasser i Sortland med følgende størrelser:

- Ordinære p-plasser, langsgående parkering (gateparkering): 2 x 5 meter
- Ordinære p-plasser, tverrstilt parkering (parkeringsområder): 2,6 x 5 meter (bredde som ønsket av Sortland kommune)
- HC-plasser, langsgående parkering: 2 x 6 meter
- HC-plasser, tverrstilt parkering: 4,5 x 5 eller 6 meter. I utgangspunktet skal lengden være 6 meter, men den kan reduseres til 5 meter dersom arealet foran eller bak parkeringsplassen er egnet for manøvrering til/ fra bakmontert heis på bil. Dette vurderes for hver enkelt plass, og inngår i skiltplanen som skal utarbeides.



Figur 6 Indre område avgrenset med rød strek og ytre område avgrenset med grønn strek

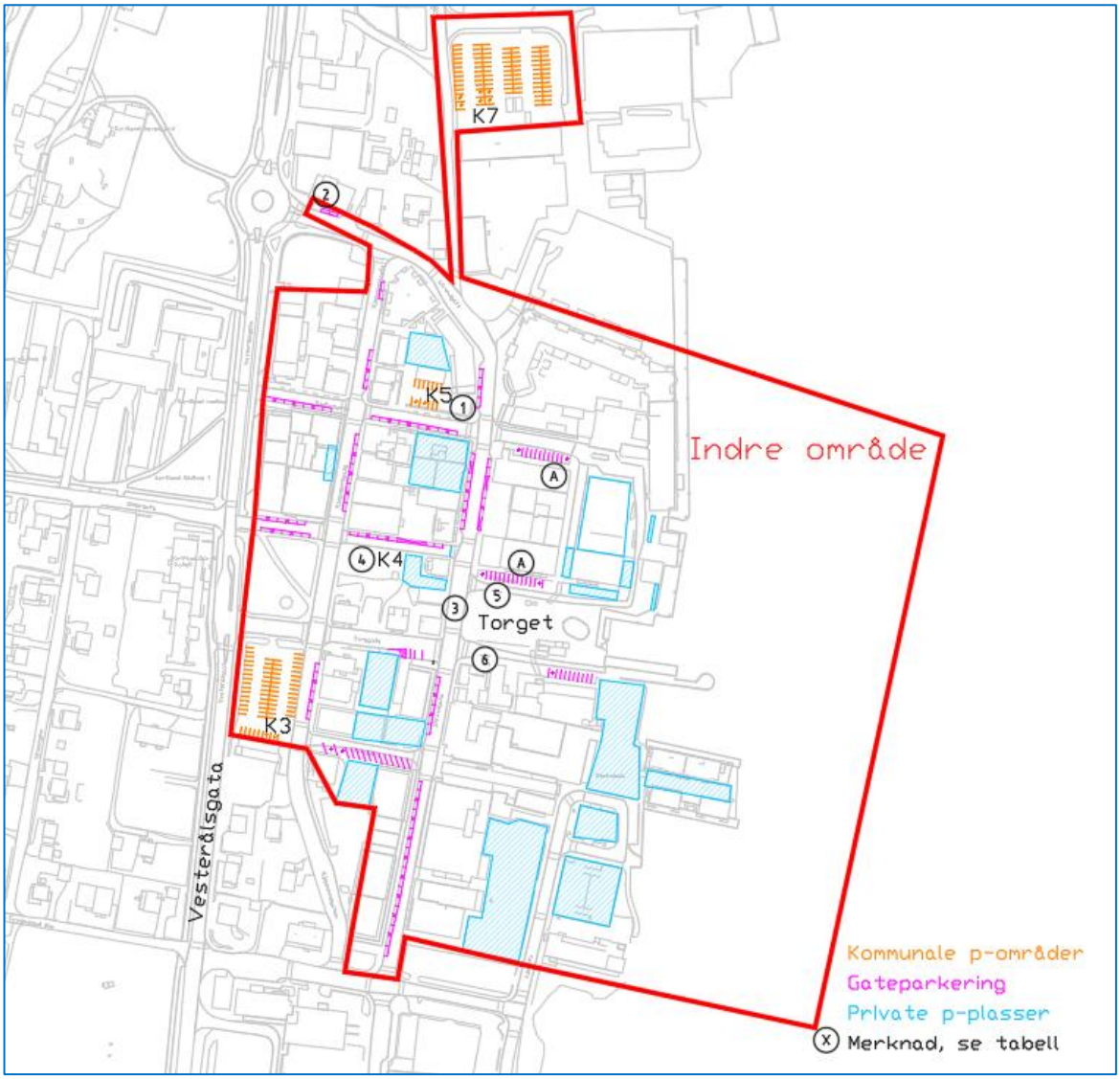
4.6.1 Indre område i sentrum

Dette omfatter 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.
- 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.

Når det etableres avgiftsparkering i by/tettsted som ikke tidligere har hatt regulering av parkeringen, finnes det ingen fasit for hva som er nødvendig avgift. Med det relativt gode P-

tilbudet i Sortland sentrum vil en lav avgift være tilstrekkelig for å oppnå ønsket bruk av sentrale plasser. Dette er bakgrunnen til forslaget om avgift kr 8,- per time.
Teknisk sett vil det fortsatt bli mulig for hvem som helst å parkere, i både kort og lang tid, på plasser i indre område. Vi anser det nødvendig fordi noen brukere også vil ha behov for parkering i flere timer, eller en hel dag, i dette området. Skissert regulering vil likevel gjøre det lite interessant for de fleste ansatte å parkere i indre område, og vesentlig flere plasser i indre område vil derfor bli brukt til korttidsparkering enn i dag. Parkeringsavgiften vil dessuten gjøre at den enkelte plass blir brukt til flere parkeringer i løpet av dagen. Begge deler er viktig for å oppfylle målet fastsatt av kommunestyret om å legge til rette for god tilgjengelighet, besøks- og handelsopplevelse for alle brukere.



Figur 7 Parkeringsplasser i indre område

Oversikt over parkeringsplasser kommunen vil disponere i indre område med foreslått alternativ er vist i tabellen under.

Kommunale p-områder i indre område:		
Gatenavn	**Ant. p-plasser**	**Kommentar**
K7, nord for Kultur-fabrikken	83	77 ordinære p-plasser og 6 HC-plasser
K5, vest for Rådhusgt. X Strandgt.	11	9 ordinære p-plasser og 2 HC-plasser (Sammenlignet med dagens situasjon fjernes parkering i østlig del av dette området da det er avsatt til park i byplanen, se merknad 1 i Figur 7)
K3, sørvest for Kjøpmannsgt. X Torggata	65	63 ordinære p-plasser og 2 HC-plasser
Gateparkering i indre område:		
Gatenavn	**Ant. p-plasser**	**Kommentar**
Strandgata	42	Foreslår tosidig parkering mellom Rådhusgata og Skolegata, ellers ensidig parkering på vestsiden av gata pga. tilgjengelig bredde. Parkering i nord inn mot rundkjøringen ved Vesterålsgata foreslås endret fra ca. 5 skråstilte p-plasser til 2 langsgående p-plasser for å unngå rygging ut i gata, noe som vurderes som uheldig her pga. trafikksikkerhet og fremkommelighet (merknad 2 i Figur 7). Parkering i Byaksen fjernes (merknad 3 i Figur 7).
Kjøpmanns-gata	20	Sammenlignet med dagens situasjon foreslås endring fra tosidig til ensidig gateparkering. Foreslår ensidig parkering på østsiden av gata pga. tilgjengelig bredde.
Rådhusgata	27	I dag er det delvis tosidig gateparkering. Foreslår ensidig parkering på sørsiden av gata pga. tilgjengelig bredde. Plassene ligger i direkte tilknytning til offentlig ferdselsåre og må skiltes offentlig (merknad A i Figur 7).
Skolegata	17	Foreslår tosidig parkering mellom Vesterålsgata og Kjøpmannsgata. Ensidig parkering på nordsiden mellom Kjøpmannsgata og Strandgata pga. tilgjengelig bredde. Parkering i område K4 fjernes da dette arealet er avsatt til park (merknad 4 i Figur 7).
Torget	13	Parkering på nordsiden som i dag. Parkering inn mot torgområdet fjernes (merknad 5 i Figur 7). Plassene ligger i direkte tilknytning til offentlig ferdselsåre og må skiltes offentlig (merknad A i Figur 7).
Torggata	13	Parkering inntil kryss, gangfelt og på areal som bør avsettes til gående fjernes pga. trafikksikkerhet (merknad 6 i Figur 7). Ellers tverrstilt/ skråstilt parkering på sørsiden av gaten.
Bankgata	13	Skråparkering på sørsiden av gaten.

Totalt gir dette 304 kommunale parkeringsplasser i indre område.

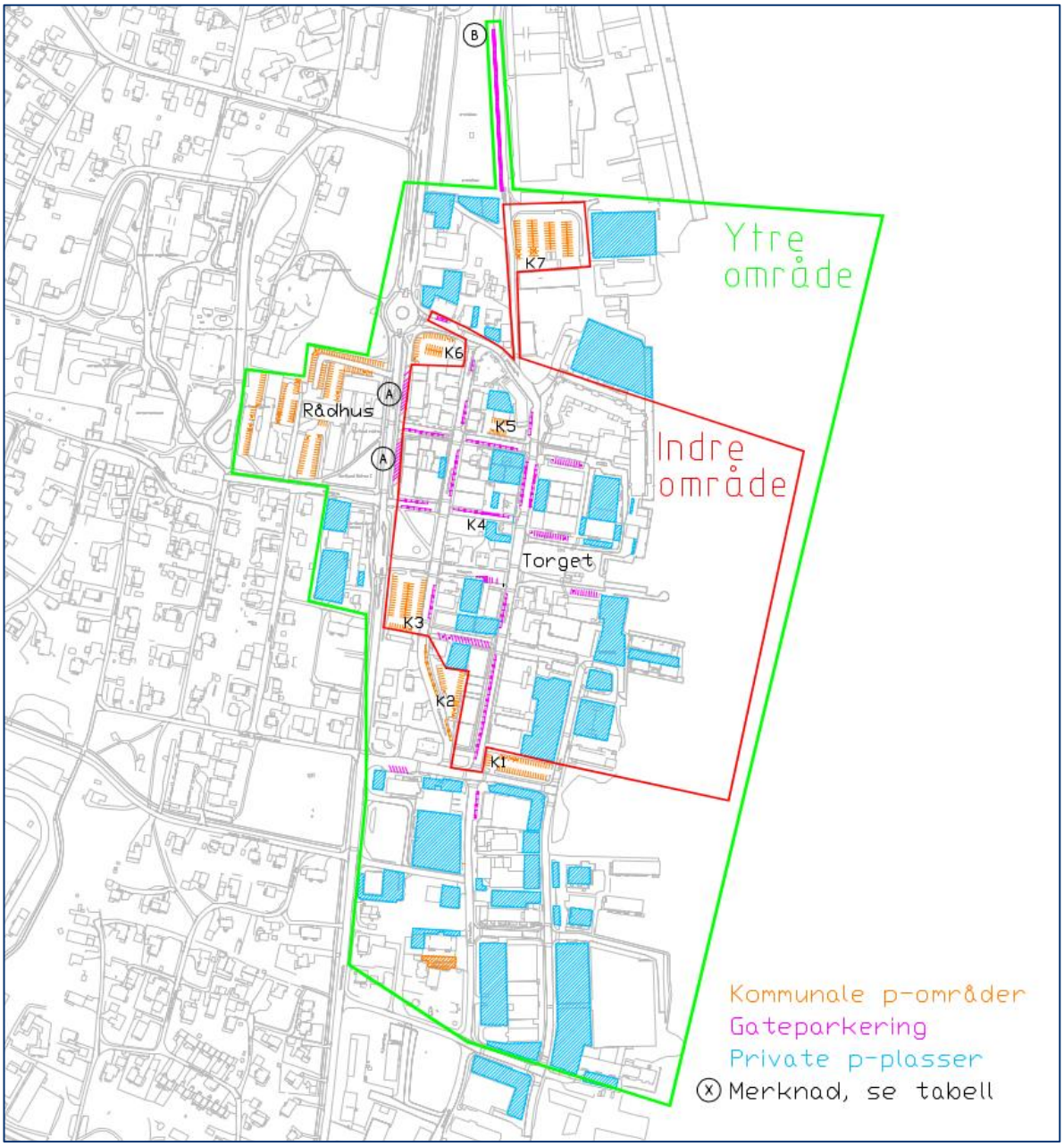
4.6.2 Ytre område i sentrum

Dette omfatter gater og plasser perifert i sentrum, men ikke gater i boligområder nært sentrum.

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

Hvem som helst kan bruke plassene også i ytre område, både for korttidsparkering og for å stå i flere timer. Tidsbegrensningen på 12 timer vil imidlertid hindre hensetting av biler over lengre tid, f.eks. ved flyreiser for å unngå å betale for parkering på flyplass eller ved reise med hurtigrute. Tidsbegrensningen vil også legge forholdene godt til rette for snørydding.

Som en del av innføring av parkeringsordningen, foreslås det etablert ny langsgående gateparkering på vestsiden av Havnegata, helt i nord på Figur 8. I dette området kan det være plass til omtrent 50 parkeringsplasser. Det forutsettes enighet med grunneier før disse plassene kan etableres.



Figur 8 Parkeringsplasser i Sortland sentrum

Oversikt over parkeringsplasser kommunen vil disponere i ytre område med foreslått alternativ er vist i tabellen under.

Kommunale p-områder i ytre område		
Gatenavn	**Ant. p-plasser**	**Kommentar**
Sortland rådhus	150	139 ordinære p-plasser og 11 HC-plasser
K6, sørøst for rundkjøringen Vesterålsgt. X Strandgt.	30	27 ordinære p-plasser og 3 HC-plasser
K1, nordøst for Strandgt. X N. Frydenlunds allé	43	39 ordinære p-plasser og 4 HC-plasser
K2, nord for Kjøpmannsgt. X Nordre Frydenlunds alle	25	22 ordinære p-plasser og 3 HC-plasser
Gateparkering i ytre område		
Gatenavn	**Antall p-plasser**	**Kommentar**
Parallellgate til Vesterålsgata	22	21 ordinære p-plasser og 1 HC-plass, skråparkering. Plassene ligger i direkte tilknytning til offentlig ferdselsåre og må skiltes offentlig (merknad A i Figur 8).
Kjøpmannsgata	13	Foreslår ensidig parkering på østsiden av gata pga. tilgjengelig bredde.
Strandgata	4	Foreslår ensidig parkering på østsiden av gata.
Nordre Frydenlunds allé	5	Foreslår ensidig parkering på sørsiden av gata som i dag.
Havnegata (ny)	50	Foreslår å etablere langsgående gateparkering på vestsiden av Havnegata (merknad B i Figur 8).

Totalt gir dette 342 kommunale parkeringsplasser i ytre område.

4.6.3 Regulering av kommunale parkeringsområder

For parkeringsarealer utenfor offentlige ferdselsårer kan grunneier disponere biloppstillingsplasser fritt. 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.

Ordinære p-plasser forventes i all hovedsak å ha regulering som beskrevet, gratis tidsbegrenset i ytre sone og mot avgift i indre sone. For ordinære p-plasser på parkeringsområder, kan det ved behov reserveres plasser for nødvendige behov ved skilting. Det antas at antallet reserverte

plasser vil bli forholdsvis få. Skilting av reserverte plasser vil inngå i skiltplanen som skal utarbeides.

4.6.4 Regulering av gateparkering

For parkering langs offentlige ferdselsårer er det svært begrenset mulighet for å reservere parkering. I praksis kan det bare reserveres plass for forflytningshemmede med offentlig parkeringstillatelse, og for grupper av brukere med generelle behov (f.eks. kortvarig parkering for hotellgjester for å kunne bringe bagasje inn/ut, plasser for lading av ladbare motorvogner og parkering for besøkende på gravlund).

4.6.5 Konsekvenser for private parkeringsplasser langs gate

Det er i dagens situasjon en del parkeringsplasser som ligger langs, eller inntil gate, som har privat skilting. Reglene som gjelder for regulering av parkering langs offentlige ferdselsårer medfører at de plassene må skiltes med offentlig regulering ved innføring av parkeringsregulering.

4.6.6 Oppfølging av parkeringsordning

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.

Ved eventuelt uønsket høyt belegg i ytre område kan det bli nødvendig å kreve avgift også i dette området. Erfaringsmessig vil lav avgift (f.eks. 5-10 kroner per dag) på plasser for langtids-parkering kunne bidra til at noen brukere unnlater å bruke bil for arbeidsreiser. Dersom det kan skje uten å komme i konflikt med målet om grønn mobilitet og bærekraftig utvikling, kan en annen løsning være å etablere flere biloppstillingsplasser i ytre område.

4.6.7 Oppsummering av alternativt forslag til parkeringsordning

Alternativt forslag til parkeringsordning legger opp til tidsbegrenset parkering mot avgift i indre område i sentrum, og tidsbegrenset parkering uten avgift i ytre område i sentrum. Med parkeringsordning som skissert vil tilgjengeligheten med bil til Sortland sentrum bli bedre for kunder/besøkende. Regulering vil fortsatt gjøre parkering i alle gater mulig i inntil ett døgn, men avgiftsparkering vil gjøre langtidsparkering i gater sentralt lite attraktivt. Ansatte som ikke disponerer parkeringsplass utenfor gate, vil dessuten fortsatt kunne parkere gratis på gater og plasser perifert i sentrum. Forventet redusert omfang av arbeidsreiser med bil vil bidra til grønn mobilitet og bærekraftig utvikling.

Så vel ansatte som kunder og besøkende vil kunne bruke de private parkeringstilbudene i sentrum, som i størrelse er om lag like stort som kommunens parkeringstilbud.

For effektiv bruk, og minst mulig unødig trafikk på leting etter ledig plass, anbefales det å etablere god visning til parkeringsanlegg og større åpne parkeringsområder, helst også med dynamiske skilt i gatene som informerer om antall ledige plasser i parkeringsanlegg. Slike

løsninger betinger samarbeid mellom kommunen, eiere av parkeringsanlegg og vegmyndighetene.

Dersom kommunen forutsetter kostnadsdekning for parkeringsordningen må parkeringsavgift fastsettes slik at økonomisk bærekraft oppnås.

Med foreslått løsning vil kommunen disponere totalt 304 parkeringsplasser i indre område og 342 parkeringsplasser i ytre område.

5. Fremtidig situasjon

5.1 Forventet endring biltrafikk

For at Sortland kommune skal nå sine mål må det gjøres tiltak som reduserer biltrafikken i Sortland sentrum.

Vesterålsgata:
Dersom færre kjører til sentrum vil det være mindre trafikk på vegen. Vi vet ut fra trafikktellinger og undersøkelser at mange har kort avstand til målpunkt i sentrum, men likevel kjører bil.

Sentrum:
Med en opprydding i parkeringsreguleringen vil vi anta at det er færre som kjører så nær målet som mulig for å prøve å finne en parkeringsplass. I mange byer og tettsteder er leting etter parkeringsplass en del av trafikkmengden. De som er lokalkjent vil på forhånd velge hvilket parkeringsområde de kjører mot, avhengig av om de skal parkere lenge eller for en kortere periode, og om de skal bære med seg noe eller ikke. God visning til parkering, gjerne med dynamisk skilting, gir effektiv bruk av plassene og reduserer letekjøring etter ledige plasser.

Parkeringen foreslås regulert med oppmerking som viser hvor kjøretøy kan parkere, og skilting som angir vilkårene for parkering på de ulike parkeringsplassene. Det medfører blant annet en opprydding som vil bedre trafikksikkerheten ved at det parkeres i henhold til trafikkreglene (for eksempel avstand til kryss og gangfelt) og sikre fremkommeligheten ved at det kun etableres parkering der det er tilstrekkelig areal. For eksempel vil det medføre at enkelte gater, hvor det i dag parkeres på begge sidene av gaten, nå foreslås å endre til ensidig parkering. Med dagens kjøremønster og gatebredder er det ingen gater hvor det kan etableres ny parkering uten tiltak.

Totalt sett anser vi det som svært sannsynlig at antall kjøretøy vil reduseres både i Vesterålsgata og i sentrumsgatene.

Envegsregulering:
Det vurderes ikke som nødvendig å envegsregulere gater på grunn av trafikksikkerhetsmessige grunner (som siktforhold) eller av fremkommelighetsmessige grunner (som gatebredder). Gater kan envegsreguleres for å etablere mer parkering, men dette anbefales ikke. Foreslått løsning vurderes å gi nok parkeringsplasser i sentrum, og etablering av mer parkering vil ikke støtte opp om kommunens vedtatte mål. Det kan vurderes om enkelte gater bør envegsreguleres på sikt dersom det blir aktuelt å tilrettelegge bedre for gående og syklende.

5.2 Behov for tilbud til gående og syklende

Sortland fremstår som tilrettelagt for kjørende. Dersom dette skal endres bør det tilrettelegges for gående og syklende på en bedre måte. Ved opprydding av parkeringsløsningene vil trafikk-

sikkerheten bli bedre ved at utfordringer med parkering på fortau og for nærme gangfelt reduseres. Det er et stort potensial for at mange av turene som i dag gjøres med bil i sentrum, kan erstattes av gå- eller sykkelturer.

5.3 Varelevering

Inntrykket er at dagens løsninger for varelevering fungerer, med oppstilling inntil bygg eller i tilknytning til parkeringsområder. Det vurderes derfor som en grei løsning også videre, uten tilrettelegging for varelevering fra gate. Dersom det senere oppstår behov for varelevering fra gate, kan dette løses ved å skilte stanseforbud med unntak for varelevering. Reguleringen kan tidsbegrenses slik at plassen kan benyttes til parkering på tidspunkt hvor varelevering ikke er aktuelt.

5.4 Tiltak ved innføring av parkeringsregulering

5.4.1 Oppmerking av kommunale parkeringsplasser

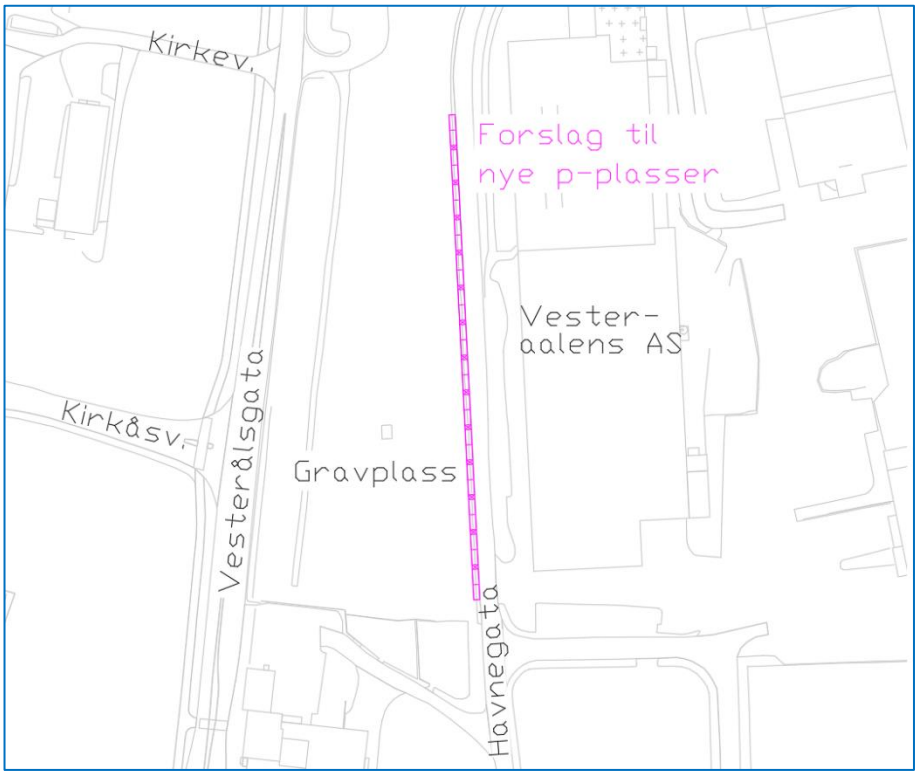
Dette gjelder både på parkeringsområder og langs gate. Tiltaket vil gi bedre utnyttelse av arealene som er avsatt til parkering. Oppmerking av p-plasser vil også vise trafikantene hvor det skal parkeres slik at parkering på ulovlige og uheldige steder kan unngås.

5.4.2 Regulering av kommunale parkeringsplasser

Tiltaket gjennomføres som et bidrag til at kommunens mål for trafikk og parkering skal kunne oppnås. Dette tiltaket går ut på å etablere skilting som angir parkeringsregulering for gater og kommunale parkeringsområder. I tillegg må nødvendige formelle ting på plass før kommunen kan starte parkeringsregulering.

5.4.3 Etablering av gateparkering i Havnegata

Det foreslås å etablere langsgående gateparkering på vestsiden av Havnegata som skissert på Figur 9. Med langsgående parkering på strekningen som skissert, er det plass til ca. 50 parkeringsplasser her. Tiltaket forutsettes gjennomført i samarbeid med grunneier.

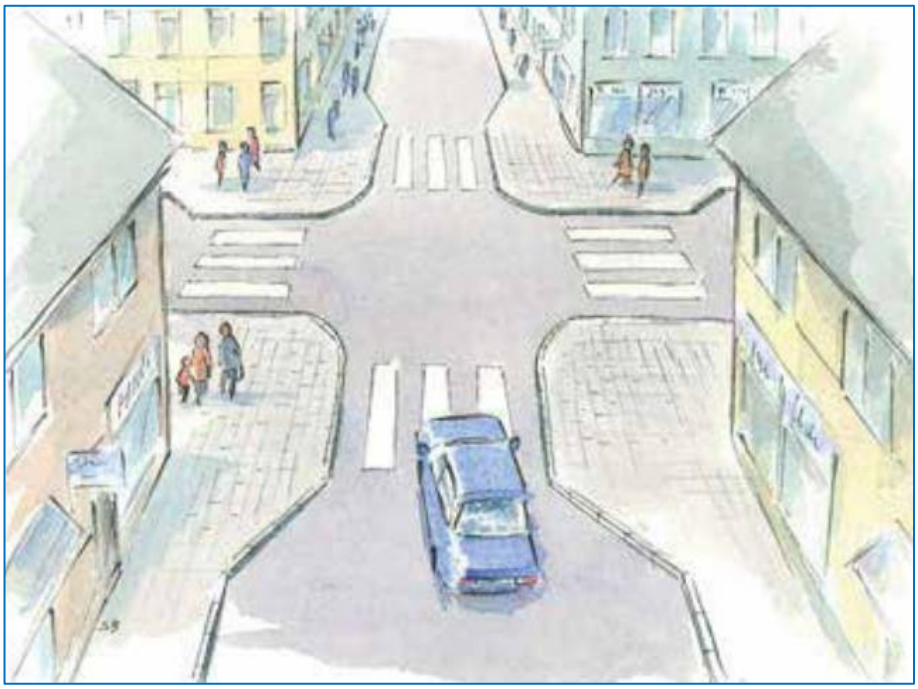


Figur 9 Forslag til nye parkeringsplasser langs Havnegata

5.4.4 Oppstramming av kryss

Tiltaket gjelder innsnevring av kjørebanen inn mot kryss. Dette er et tiltak som ikke er nødvendig for innføring av parkeringsreguleringen, og kan eventuelt avventes til man ser virkningen av at parkeringen blir regulert. Innsnevring i kryss er beskrevet slik i Statens vegvesens håndbok V128 Fartsdempende tiltak, kap. 3.2.2:

«Innsnevring av kjørebanen i kryss skjer gjerne ved å utvide fortauet. Dette vil, foruten å virke fartsdempende i noen grad, bidra til å fjerne parkerte kjøretøyer ved krysset slik at gående og kjørende synes bedre. Innsnevringen av kjørebanen vil også gi kortere kryssingslengde for gående.»



Figur 10 Innsnevring av kryss (SVV, håndbok 128)

Dette tiltaket er allerede gjennomført i noen kryss i sentrum, men anbefales vurdert i flere kryss. Tiltaket vil gi kortere kryssingslengder for gående, hindre biloppstilling inn mot gangfelt, og dermed forbedre siktforholdene ved gangfeltene. I tillegg innbyr det til lavere fartsnivå for kjørende. Aktuelle kryss for et slik tiltak vurderes å være Strandgata X Torggata (til venstre på Figur 11), Strandgata X Kjøpmannsgata, Kjøpmannsgata X Bankgata, Kjøpmannsgata X Torggata (til høyre på Figur 11), Kjøpmannsgata X Skolegata samt Rådhusgata X Kjøpmannsgata.

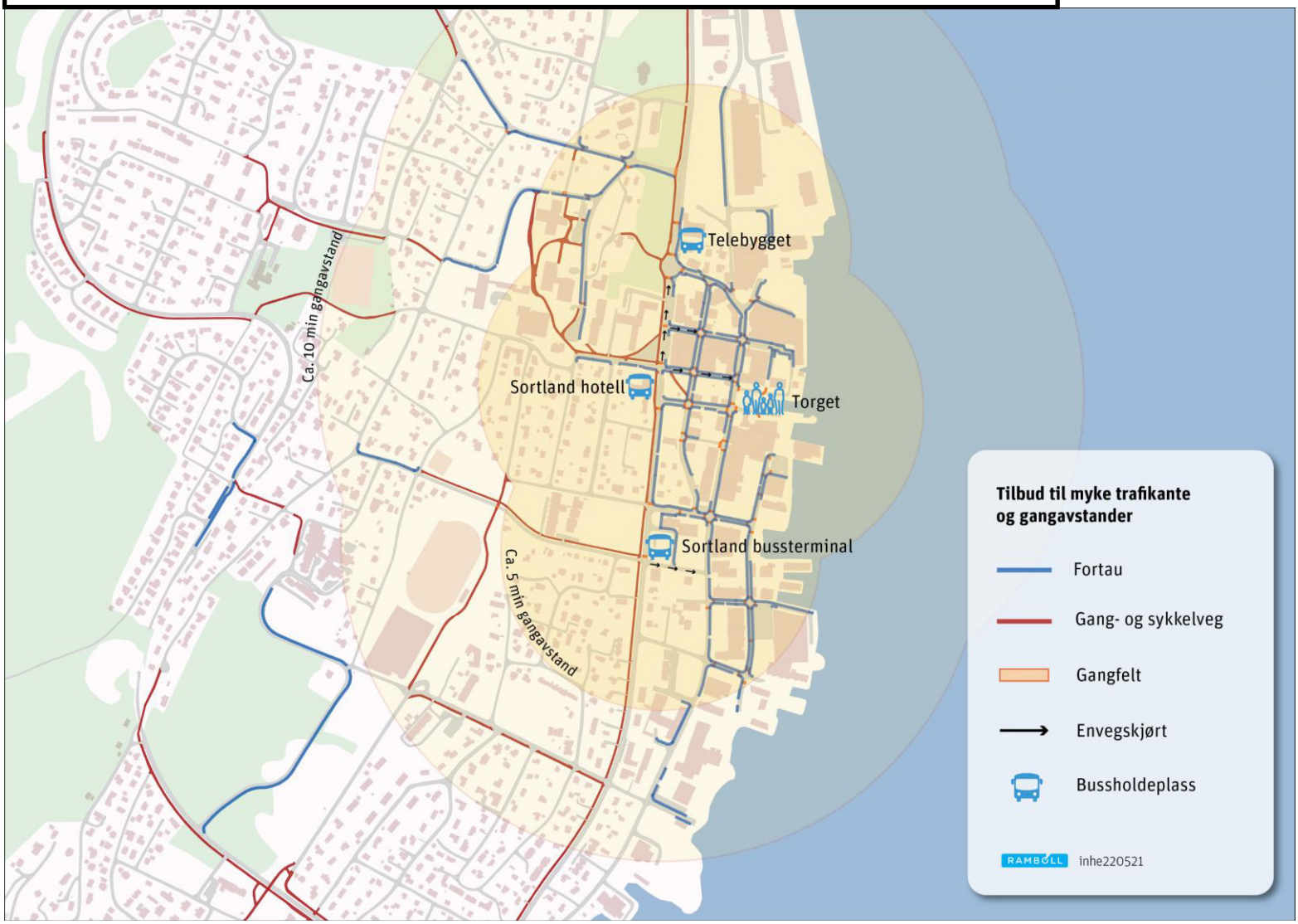


Figur 11 Eksempel på kryss som kan strammes opp (Google Street View)

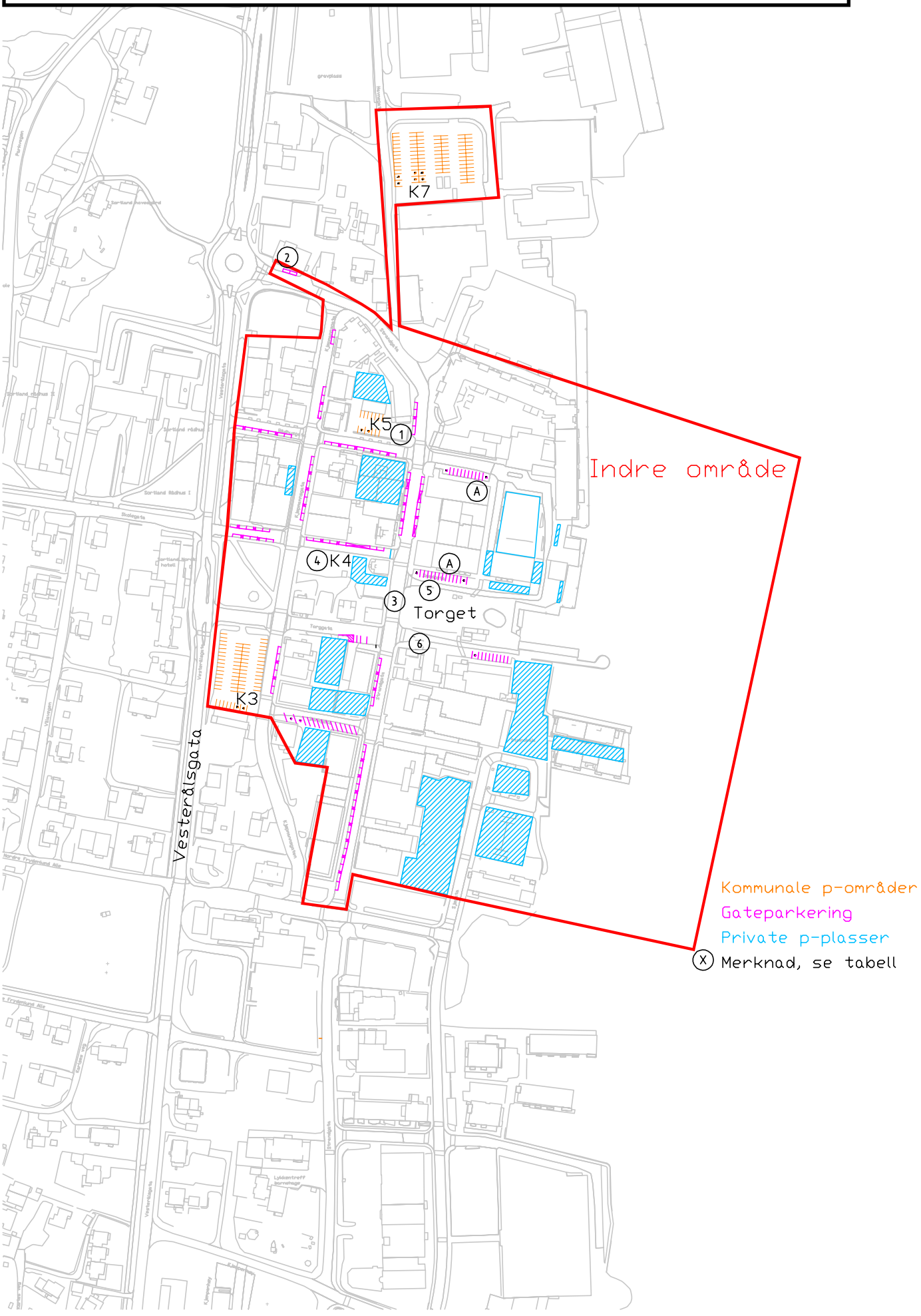
5.5 Oppsummering av fremtidig situasjon

I første omgang vil vi foreslå å bevare dagens trafikksystem i Sortland sentrum, men med foreslått gjennomføring av parkeringsregulering. Vi oppfatter det slik at det ikke er store trafikale utfordringer i Sortland sentrum i dag når det gjelder fremkommelighet, forsinkelser og kø. Det er kun mindre tilløp til kø i svært korte perioder. Det er flere positive forhold ved å regulere parkeringen og det anbefales derfor at dette innføres, og at videre tiltak kan vurderes når en ser virkningene av parkeringsreguleringen.

Vedlegg 1 - Dagens gatebruk og kjøremønster i Sortland sentrum (figur 2 i rapporten)



Vedlegg 2 - Parkeringsplasser i indre område (figur 7 i rapporten)



Vedlegg 3 - Parkeringsplasser Sortland sentrum (figur 8 i rapporten)

