

Regulering 18/697 m.fl.

11.11.2024

- justert 20.01.2025 (fordeling buss for ekspedisjonsfartøy og 2 sporingsanalyser)

Kartlegging behov påstigningsplass for charterbuss ved Svolvær havn

Kilder:

Dialog telefon/epost med Havnesjefen v/Ole Osland (charterbusser), Nordland Fylkeskommune v/Bjørnar Klausen (rutebusser) i 2022, og 2024.

Møte med Vågan kommune, 10. oktober 2024

Sak:

Det er ønskelig å forbedre løsningen vist i reguleringsplanen for Havneterminalen i 2019, i forbindelse med arbeid med planforslag for Hotell på Råfisklagets eiendom, og deler av 18/1608.

Avgrensning:

Etter møtet med kommunen 10. oktober oppfatter vi dette:

Rutebuss er ikke avhengig av denne påstigningsplassen. Flybuss benytter rutebussens stoppesteder, og trenger heller ikke denne påstigningsplassen.

Behovet er derfor avgrenset til å dekke Havneterminalens passasjerer som kommer med hurtigruta/cruisebåter/ekspedisjonsfartøy.

Bakgrunn:

Charterbusser står i dag på plassen foran havneterminalen, men det er regulert påstigningsplass syd for havneparken, og oppstillingsplasser i Avisgata der de skal vente før de kjører frem til påstigningsplassen. Regulert løsning kan i praksis implementeres i dag, likevel er den ikke implementert.

Reguleringsplanen for havneterminalen åpner for både parkering og buss i "Veg4", og således kan det ikke antas at hele "Veg4" skal være for buss. Kapasiteten antas være 2-3 busser.

Organisering persontransport:

Busser leies inn av båtene, og står i dag oppstilt foran havneterminalen. Havneterminalen har en passasjerterminal der passasjerene sluses igjennom før de går ut i buss. Fra havneterminalen vil passasjerene bli sluppet ut i grupper som går direkte til ventende buss. Denne løsningen er forventet å bli videreført.

Størrelser - datagrunnlag fra Havnesjefen

Det er tre typer båter som besøker Svolvær havn som chartre egne busser til sine passasjerer; hurtigruta, cruisebåter, ekspedisjonsfartøy. Antallet båter per kvartal varierer over året. Se tabell under.

Antall anløp pr kvartal - Svolvær havneterminal			Q1	Q2	Q3	Q4
Behov for charterbusser i tillknytning til	Kommentar		vår	sommer	høst	vinter
Cruisebåter	30 i året mellom juni og august			30		
Hurtigruten	2 anløp hvert døgn (1830 og 2230)		180	180	180	180
Ekspedisjonsfartøy	83 fordelt over hele året		20	22	21	20
Sum			200	232	201	200

Hurtigruta har anløp hver dag gjennom hele året. Det er plass til kun én båt av gangen. Vi ser at det er en topp sommerstid.

Maksimalbehov for én båt anslås av Havnesjefen til 7-8, men normalt 5 busser. Siden det ikke er mer enn ett anløp av gangen, blir maksimalbehovet for buss det samme som for én båt.

Anslått persontall som skal befraktes er 600 personer (maksimaltilfeller)

Kapasitetskrav for påstigningsplassen - betraktninger

Siden passasjerene vil måtte stå i kø fra båten og gjennom terminalen, vil det ikke være mulig å fylle 8 busser samtidig. Terminalbygget har trolig plass til det antallet personer som fyller én buss.

Passasjerer:

Båt - > terminalbygg - > buss på påstigningsplass

Vi foreslår å sette kapasitetskravet for påstigningsplassen til 2-3 busser samtidig, og en organisatorisk løsning for håndtering av passasjerstørrelser som krever flere busser enn dette. Dvs at hvis feks totalt 8 busser skal benyttes, venter 5 busser mens 3 står på påstigningsplassen. Når en buss kjører ut, kjører en ny fra oppstillingsplassen.

Busser:

Parkering utenfor byen - > oppstillingsplass i Avisgata - > påstigningsplass

Spørsmålet da blir hvor påstigningsplassen bør være.

Aktuelle påstigningssteder

1. Havneterminalen

Området brukes stort sett til persontransport og enkel varelevering. I følge Havnesjefen blir godsterminalen lite brukt, den er ment for omlasting mellom bil og båt, men i praksis kjører bilene rett inn på kaia og laster/losser rett på båt da dette er mer effektivt. Vi antar derfor ikke samtidighet med godstransport og persontransport ute på plassen foran havneterminalen, da dette nødvendigvis skjer på forskjellig tid. For hurtigruta, som har kombinert last fortoner dette seg slik:

Hurtigruta - Passasjerer

Båt -> terminal -> buss

Hurtigruta - gods

Båt -> lastebil på kaia

Regulering for Havneterminalen anlegger et fortau "tvers over plassen" foran havneterminalen, og det er plass til å snu en semitrailer og buss iht sporingsanalyser gjort i forbindelse med reguleringsarbeidet for Havneterminalen. Det gjør at når fortauet opprettholdes i ny regulering, så vil havneterminalen likevel kunne ha 2-5 busser for påstigning foran terminalbygningen (de står parkert etter hverandre i kjøremønsteret som følger av å snu)

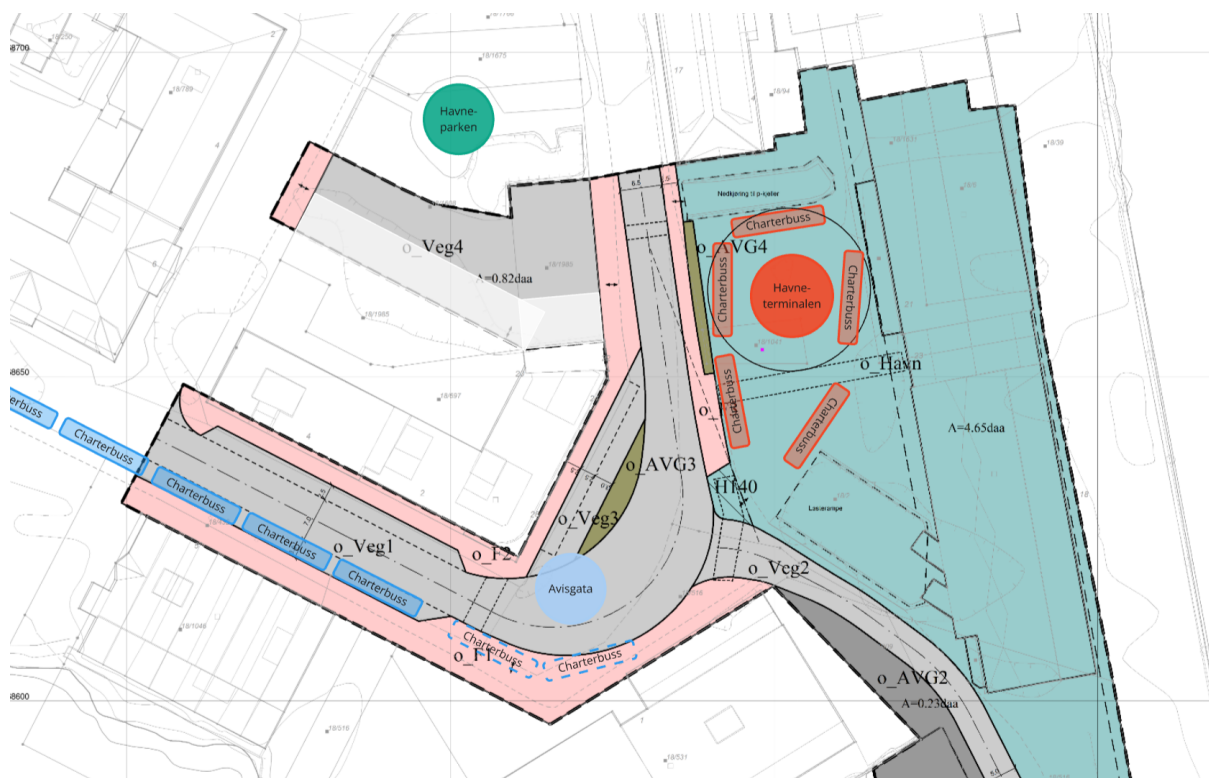
2. Avisgata

Søndre side av Avisgata har i reguleringsplanen for 229 Havnekvartalet (2013) vært regulert til oppstilling for buss. Vest i Avisgata gjelder dette fortsatt. For reguleringsplanen Havneterminalen ble disse plassene lengst i øst regulert til ordinær parkering. I svingen ved Thon-hotellet kan det være mulig å regulere inn parkering for buss, evt påstigning for 2 busser.

For reguleringsplanen for tilgrensende bebyggelse, Avisgata 5 er det belyst at dette er gul støysone, noe som tar høyde for støy fra trafikk, også i tilknytning til busser på tomgang.

3. Miljøgata/Havneparken

Det vil være mulig å stå 2-3 busser etter hverandre syd for Havneparken. "Miljøgata" planlegges 6m bred, ca 45m lang, fortau mot Sjøgata og Fiskergata ikke medregnet. Dette arealet kan også sees på som en del av et byrom som danner overgang mellom Havneparken og bebyggelsen hotell, og vil kunne være gunstig å benytte til aktiviteter knyttet til Havneparken, hotellet og byen generelt.



Illustrasjon: Charterbuss påstigning, plankart Havne-terminalen med justering av bredde "Veg4" til 6m.

Vurdere tre muligheter

Påstigningsplass i nærheten av havne-terminalen:

- Påstigningsplass foran havne-terminalen
- Påstigningsplass i Avisgata, i svingen ved hotellet og ned til Avisgata 5.
- Påstigningsplass i "Miljøgata" - mellom Havneparken og regulert hotell i planforslaget

Oppstilling i Avisgata eller annet sted i byen/rett utenfor byen.

Innspill til vurderingspunkter:

- Påstigning ved havne-terminalen gjør at passasjerer går kortest mulig, og all logistikk er styrt av Havne-terminalen og foregår på deres egen grunn.
- Påstigningsplass i Avisgata er gunstig dersom man ikke finner oppstilling annet sted utenfor bykjernen. Kjøremønster videre følger rutebuss-trase eller snur på havne-terminalens egen grunn.
- Påstigningsplass i Miljøgata/Havneparken krysser to fortau, etablerer et ekstra kjøreareal, der det allerede finnes gode kjøreareal i eksisterende veinett.

Kvalifisering av muligheter på havne-terminalen

Havnesjefen bekrefter at slik bruk av havne-terminalen er realistisk og gjennomførbar.

**Ole Osland**

til meg, Odd, Francis ▾

4. nov. 2024, 10:24 (for 7 døgn siden)



Hei,

Viser til dagens og tidligere samtaler. Vi slutter oss til at beskrivelsen i notatet gir en riktig ramme over havneterminalens behov tilknyttet charterbusser og tilsvarende gir en akseptabel løsning for håndtering av av- og påstigning av passasjerer tilknyttet havneterminalen.

**Refleksjoner:**

Området Avisgata og Fiskergata fortettes. Det er behov for en mer strukturert bruk av arealene for å ivareta flere interesser. Dette gir mindre fleksibilitet i forhold til dagens situasjon.

For å løse logistikkbehov for havnas persontransport trengs et opplegg som sikrer at bussene organiseres på en god måte. Uansett valg av påstigningsplass så gjelder at den skal ta imot 2-3 busser samtidig, og behovet kan være opp til 8 totalt. I dette ligger et behov for en oppstillingsplass for buss i nærheten, en egen analyse for effektiv trafikkavvikling kan fastslå maksimal avstand mer nøyaktig.

Øst for Havneparken ligger det til rette for et relativt bredt fortau, som vil være hensiktsmessig å benytte for personer som går fra torget og nedover mot det nye Thonhotellet og videre. Hvis man legger busspåstigningsplass i "miljøgata", vil dette være mindre gunstig mtp gående. Legges påstigningsplassen foran havneterminalen, vil passasjerene få kortere vei å gå, og det vil bli mindre trafikk over det bredeste og mest egnede fortauet som knytter torget og byen sydover for fotgjengere.

Anbefaling:

Slik vi ser det vil det la seg gjøre å argumentere for at Havneterminalen ordner sin logistikk innenfor sin eiendom, og hotellene i området i nærheten av sine eiendommer.

Det oppnås en større ryddighet fysisk, og også organisatorisk er ansvaret for de forskjellige logistikkmønstrene avklart.

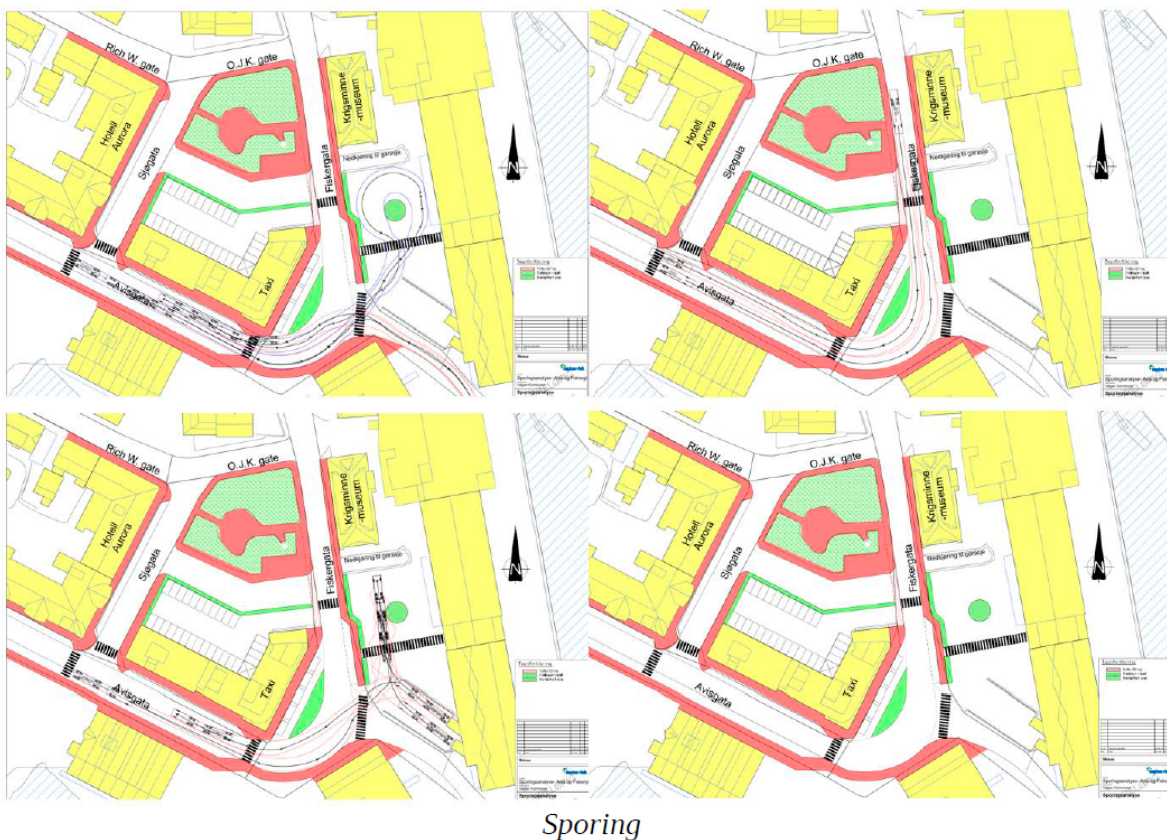
Christian Bjørvik

sivilarkitekt

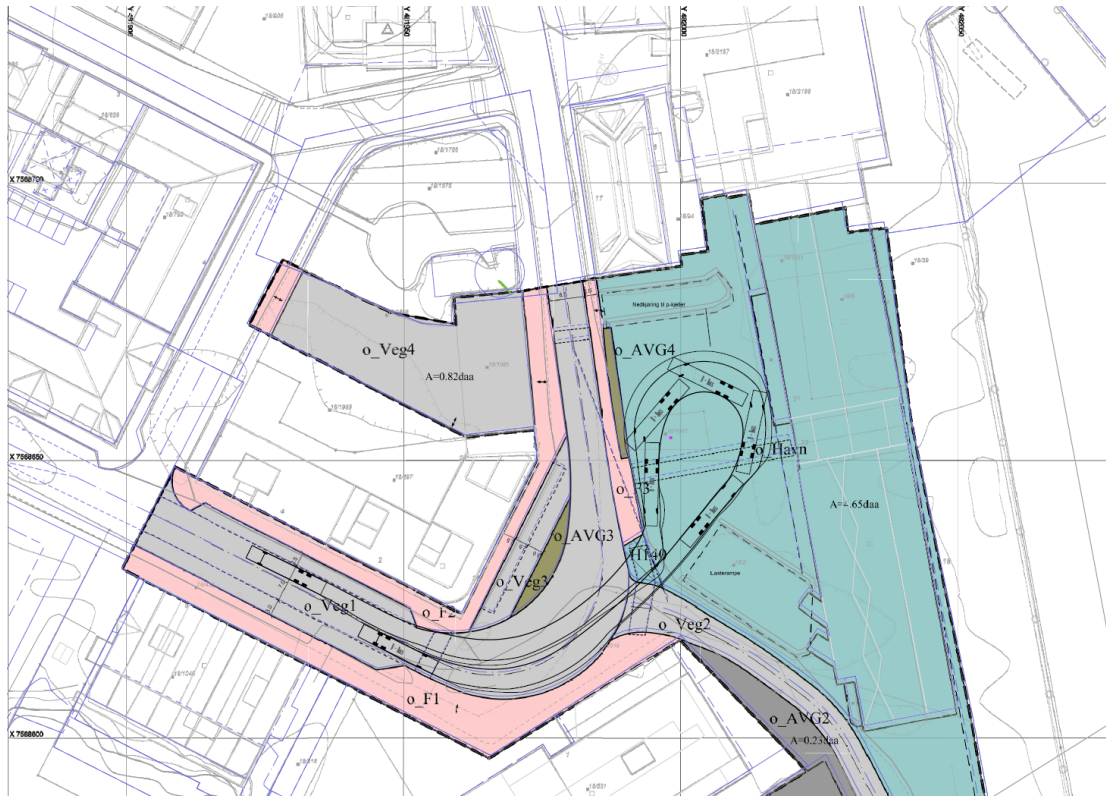
**oslo.
works**

Vedlegg: utklipp fra planbeskrivelse Havneterminalen - sporing

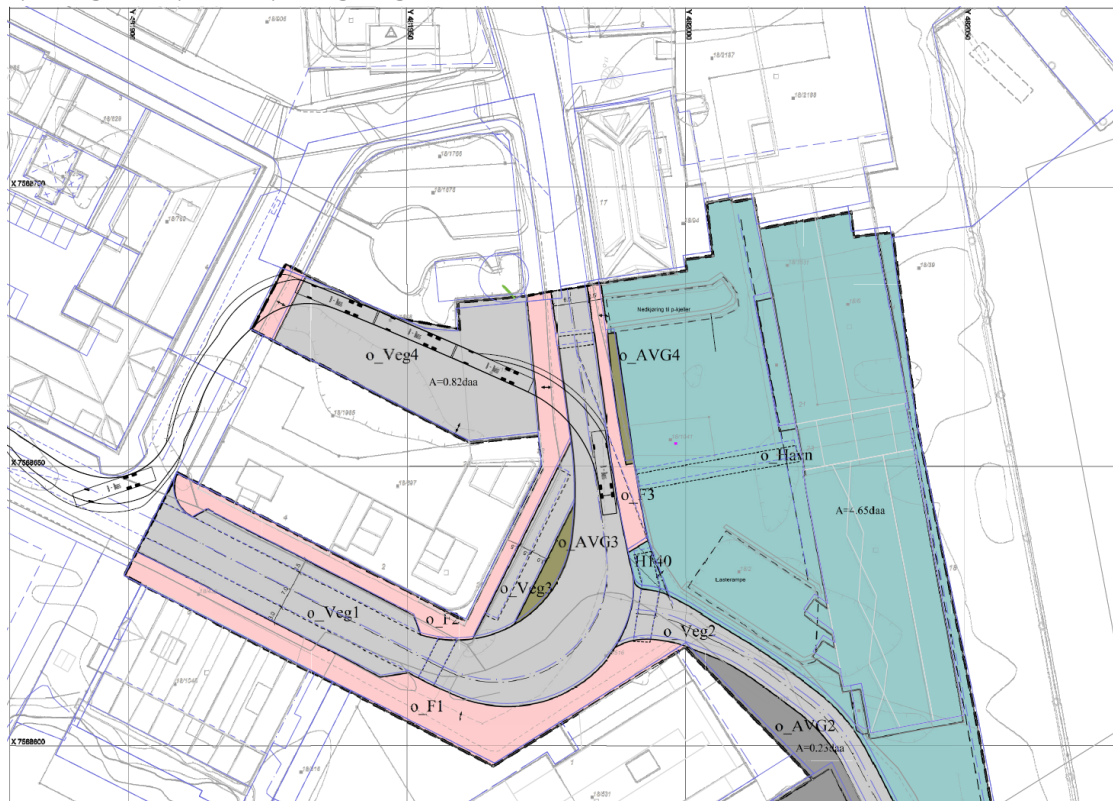
1) Det ble utarbeidet sporingsanalyse. Dimensjonerende kjøretøy buss og vogntog. Kjøremåte A og B. Utforming skal skje i henhold til Statens vegvesens normer for Veg- og gateutforming, håndbok 100. Tverrprofiler planlegges avhengig av trafikkmengde og funksjon. Sporingskurver følger planforslaget som vedlegg. Illustrasjon under viser at fortau kan etableres samtidig som lasteplass ved Havneterminalen kan brukes.



Utklipp fra planbeskrivelse for 261 Havneterminalen (2019)



Sporingsanalyse for påstigning ved Havneterminalen



Sporingsanalyse for påstigning på dagens regulerte "Veg4"