

Parkeringsstrategi 2024-2030

Vågan kommune



Innholdsfortegnelse

1. Innledning	1
2. Status parkeringstjenesten pr. november 2022.....	2
2.1 Kommunal håndhevelse av parkeringsmyndighet	2
2.2 Organisering av parkeringstjenesten	2
2.3 Helhetlig skiltplan for Vågan kommune	2
2.4 Frikjøp av arealer til parkering	2
2.5 Parkeringsområder	2
2.5.1 Offentlige parkeringsområder	3
2.5.2 Private parkeringsområder.....	3
2.6 Kantsteinparkering (gateparkering)	3
2.7 Gjennomførte parkeringer	3
2.8 Boligsoneparkering (beboerparkering)	4
2.9 Arbeidsparkering	4
2.10 Betalingsvillighet og etterlevelse av vegtrafikkloven	4
2.11 Klager	5
2.12 Parkeringsøkonomi.....	5
3. Overordnede rammer og føringer.....	6
3.1 Rammebetingelser for parkerings-politikken.....	6
3.2 Nasjonal og regional transportplan.....	6
3.3 Kommunale planer	6
3.3.1 Kommunedelplanens samfunnsdel	6
3.3.2 Kommuneplanens arealdel for Vågan 2017 - 2029	7
3.3.3 Kommunedelplan Svolvær	7
3.3.4 Kommunedelplan Kabelvåg.....	7
3.4 Parkeringsnorm	8
4. Parkeringsstrategier	8
4.1 Parkeringspolitikk som regulerende virkemiddel.....	8
4.2 Parkering, trygge nærmiljø og et aldersvennlig samfunn	8
4.3 Parkeringsbehov og –løsninger	9
4.4 Parkeringsøkonomi.....	12
5. Strategier	1
Vedlegg 1	3
Tidligere utredninger og strategier	3

1. Innledning

Vågan kommune har siden januar 2018 hatt en regulert parkeringsordning, organisert gjennom en egen parkeringsavdeling. Ordningen vokste fram som følge av en opplevelse av at parkeringsforholdene særlig i Svolvær, Henningsvær og Kabelvåg tidvis var uoversiktlige og trafikkfarlige og at tilgangen på korttidsparkering i sentrum var utfordrende.

Trafikkanalyse av Svolvær av 2010 gav signaler om at man burde se nærmere på parkeringssituasjonen i Svolvær sentrum, men første ordentlige parkeringsutredning kom ikke før i 2014. En konkret parkeringsstrategi ble først vedtatt i 2017.

Erfaringene etter snart 5 års drift er at kommunen langt på vei har oppnådd de opprinnelige målsettingene og at parkeringsforholdene har blitt mye bedre. Parkeringsforbud etterlevs i stor grad og i forbindelse med handel og servicebesøk finner besøkende nære og tilgjengelige parkeringsmuligheter i sentrumsområdene. Flere private tilbydere har kommet til.

Parkeringsområdet er likevel ikke ferdig utviklet, og nye samfunnsendringer og nasjonale føringer i forhold til sentrumsutvikling, fortetting, mobilitet og det grønne skiftet vil påvirke området i mange år framover.

Parkeringsstrategien har som målsetting å gi et bedre kunnskapsgrunnlag, økt felles forståelse om dagens situasjon og muligheter, samt bidra til at nasjonale, regionale og kommunale mål og føringer realiseres, til det beste for innbyggere, besøkende og bærekraftsmålene.

Parkeringsstrategien gir de overordnede målene og hovedgrepene i parkeringspolitikken. Den løpende parkeringsforvaltningen skal skje innenfor disse rammene. Parkeringstilbudet kan justeres administrativt for å sikre at det fungerer i tråd med intensjonene i parkeringsstrategien.

Større endringer av prissystem eller prinsipper for parkeringsregulering skal skje politisk.

Parkering og sentrumsutvikling

Parkering anses i mange henseender ikke som et virkemiddel i by- og sentrumsutvikling, og innføring av parkeringsregulerende tiltak blir ofte møtt med motstand fra flere hold. Slik var det også i Vågan kommune.

Som våre erfaringer tilsier har bilbrukens påvirkning på sentrumsmiljø, helse, arealbeslag mv. gjort at man har funnet fram til en parkeringspolitikk som forsøker å balansere biltilgjengelighet og gode sentrumsmiljø.

Utfordringene gir seg ofte utslag i det følgende:

- Parkering legger beslag på mye areal i sentrum, areal som kunne vært anvendt til utbygging og fortetting.
- Et sentrum dominert av kjørende og parkerte biler er i seg selv lite attraktivt.
- Et billig og rikelig parkeringstilbud gjør at også korte turer løses ved bruk av bil, der gange eller sykkel kunne vært brukt.

Til nå har kommunens parkeringsstrategi vært å få på plass velfungerende parkeringsordninger, samt dekke behov i ulike deler av kommunen og til ulike formål.

En helhetlig parkeringspolitikk må omfatte ulike delmarkeder, så som:

- Boligparkering
- Pendlerparkering (arbeidsplassparkering)
- Kundeparkering (handel og service)
- Fritidsaktiviteter
- Besøksparkering (turisme)
- Varetransport og kollektivtrafikk
- Andre ulike uspesifiserte formål.

Disse områdene kan både ses i sammenheng og uavhengig av hverandre.

2. Status parkeringstjenesten pr. november 2022

2.1 Kommunal håndhevelse av parkeringsmyndighet

I tråd med politiske vedtak søkte Vågan kommune Statens vegvesen mot slutten av 2017 om myndighet til håndhevelse av parkeringsmyndighet i Vågan kommune. Slikt vedtak ble fattet 24. januar 2018 og kommunen har håndhevet parkeringen siden juni 2018.

Med dette fikk kommunen rett til myndighetsutøvelse med hjemmel i trafikkreglene.

Kommunen fikk videre muligheten å innføre tiltak for å bedre trafiksikkerheten slik som parkeringsforbud, forbud mot stans, tiltak for å hindre fremmedparkering osv. Kommunen har nå også hjemmel til å innføre begrensninger i parkeringsadgangen i tid eller overfor bestemte kjøretøygrupper, og reservasjon for bestemte trafikanter og kjøretøygrupper på og langs offentlig veg og på offentlige parkeringsplasser.

2.2 Organisering av parkeringstjenesten

Parkeringstjenesten var fram til og med 2021 en del av avdeling Teknisk drift, og hadde i tillegg til trafikkplanlegger to parkeringsbetjenter. Fra 2022 er parkeringstjenesten en egen avdeling, med avdelingsleder, inn under Drift- og forvaltningsenheten. Avdelingen består fra november 2022 av leder og 3 betjenter.

Parkeringstjenesten følger opp og kontrollerer egne parkeringsområder, en del private parkeringsområder, samt brudd på vegtrafikklovens bestemmelser i hele kommunen.

2.3 Helhetlig skiltplan for Vågan kommune

Hovedgrep for parkeringsregulering i hhv. Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær forelå våren 2019 og ble behandlet i MPN juni 2019 (NPU-sak 078/19). Framtidige skiltplaner tar utgangspunkt i disse hovedgrepene, justert for evt. endringer i bybildet i etterkant. Drift- og forvaltningsenheten utarbeider og oversender fortløpende skiltplaner til Statens vegvesen for vedtak.

Utarbeiding av skiltplaner er en tidkrevende og omfattende prosess, og tjenesten prioriterer de områdene med størst behov for bedre skilting først.

2.4 Frikjøp av arealer til parkering

Vågan kommunestyre vedtok 27.11.2017 ny frikjøpsordning for Vågan kommune. Selv om frikjøp som hovedregel frarådes, ble ordningen videreført og frikjøpsbeløpet ble økt til kr. 250.000,-. Beløpet er det samme i 2022.

Noe frikjøp gjennomføres fortsatt, men oppleves å være mindre enn tidligere.

2.5 Parkeringsområder

Vågan kommune eier og drifter 17 parkeringsområder, alle med vilkår (betaling eller annen regulering). Disse framkommer av tabellen nedenfor. Det er i tillegg vedtatt utvikling av 3 nye områder.

2.5.1 Offentlige parkeringsområder

Offentlige parkeringsområder i denne sammenheng er områder eid, forvaltet og driftet av Vågan kommune.

Svolvær		
Områdenavn	Formål	Antall
Shelltomta	Korttids- og dagparkering	63
Våganhallen	Korttids- og dagparkering	27
Meieritomta (beboer)	Beboerparkering	10
Lamholmen	Korttids- og dagparkering	56
Lofotgata	Beboerparkering	16
Havneparken	Korttids- og dagparkering	11
Meieritomta	Korttids- og dagparkering	95
Sivert Nilsens gt	Korttids- og dagparkering	30
Storgata (Starlight)	Korttids- og dagparkering	31
Vågan lokalmedisinske senter	Tidsbegrenset parkering (2 t)	16
		355
Kabelvåg		
Områdenavn	Formål	Antall
Villaveien	Beboerparkering	16
Kabelvåg skole	Tidsbegrenset og avtaleparkering	45
Torggata/Rækøyveien	Korttids- og dagparkering	25
Mølnosen	Utfartsparkering	25
		111
Henningsvær		
Områdenavn	Formål	Antall
Leira	Korttids- og dagparkering	20
Misværholla	Korttids- og dagparkering	90
Engøya	Korttids- og dagparkering	25
		135
Totalt:		601

2.5.2 Private parkeringsområder

Kun parkeringsområder som framkommer i parkeringsregistret til Statens vegvesen presenteres. Det kan være at andre områder tilbyr parkering mot vilkår, men så lenge disse ikke er registrert i parkeringsregistret kan de ikke håndheves.

Svolvær		
Områdenavn	Formål	Antall
Grusholla	Utfartsparkering	75
Sentrumsgården	Korttidsparkering	17
Avisgata 11	Korttids- og døgnparkering, avtaleparkering	103
Svolvær ferjeleie	Korttidsparkering (24t)	10
Sivert Nilsens gt 21	Korttidsparkering, avtaleparkering	41
Alti Svolvær	Korttidsparkering	224
Biltema	Korttidsparkering	65
Elkjøp Svolvær	Korttidsparkering	21
		556

2.6 Kantsteinparkering (gateparkering)

Det har fram til nå vært en strategi at kantsteinparkering (gateparkering) primært skal være korttidsparkering, slik at innbyggere og besøkende lett kan nå handels- og servicetilbud, og at det er stor sirkulasjon på disse plassene. Erfaringene man har gjort seg i driftsperioden er at denne ordningen fungerer godt.

Henningsvær		
Områdenavn	Formål	Antall
Saltværingveien	Beboerparkering	8
Joker Henningsvær	Tidsbegrenset parkering (1 t)	8
		16
Kabelvåg		
Områdenavn	Formål	Antall
Torggata/Rækøyveien	Tidsbegrenset parkering (1 t)	25
		25
Svolvær		
Områdenavn	Formål	Antall
Lofotgata korttid (Alti Svolvær)	Tidsbegrenset parkering (1 t)	5
Avisgata 2-4	Tidsbegrenset parkering (1 t)	5
Blåtindveien 10-12	Tidsbegrenset parkering (1 t)	14
Brugata	Tidsbegrenset parkering (1 t)	5
Fiskergata 3-17	Tidsbegrenset parkering (1 t)	10
Håkon Kyllingmarks gt. 4-6	Tidsbegrenset parkering (1 t)	10
Rich Withs gt. 1-7	Avtaleparkering	10
Roald Amundsens gt. 15-21	Tidsbegrenset parkering (1 t)	10
Roald Amundsens gt. 6-10	Tidsbegrenset parkering (1 t)	8
Sivert Nilsens gt. 51	Tidsbegrenset parkering (1 t)	21
Sjømannsgata 5-7	Tidsbegrenset parkering (1 t)	5
Storgata 24-26	Tidsbegrenset parkering (1 t)	6
Storøyveien	Tidsbegrenset parkering (1 t)	25
Torget 1-9	Tidsbegrenset parkering (1 t)	6
Trollfjord	Tidsbegrenset parkering (1 t)	9
		149
Totalt:		190

I den nye strategien vil ønske om at kantsteinparkeringen primært skal anvendes til korttidsparkering videreføres.

Det vil i tillegg bli foreslått at noen områder omgjøres til beboerparkering.

2.7 Gjennomførte parkeringer

En bedre indikasjon på bruk av offentlige parkeringsområder enn økonomisk omsetning er registrerte transaksjoner. Transaksjoner er alle registreringer i app og automat, uavhengig om det er gratis eller betalt parkering.

	2018	2019	2020	2021	2022
Jan	6 949	9 986	15 253	17 956	18 154
Feb	6 477	9 928	15 977	19 744	19 140
Mar	6 921	12 018	10 730	21 975	24 245
Apr	6 997	11 084	8 304	19 606	22 304
Mai	6 793	12 757	13 982	24 038	27 281
Jun	9 471	14 667	23 271	36 953	35 981
Jul	12 374	20 776	50 150	57 808	43 991
Aug	12 966	16 070	30 921	41 304	34 939
Sep	11 049	14 629	21 560	26 887	26 978
Okt	11 301	16 246	21 525	25 577	23 343
Nov	12 114	14 323	19 202	24 112	25 051
Des	10 600	15 938	20 254	21 517	22 538
	114 012	168 422	251 129	337 477	323 945

Data viser at det i 2022 har vært registrert i overkant av 323.000 parkeringer, som er en liten nedgang fra 2021.

Det generelle inntrykket er likevel det at kundene har blitt flinkere til å registrere seg, og at det er et relativt stort behov for parkeringsplasser.

2.8 Boligsoneparkering (beboerparkering)

Vågan kommune har tilbudt beboere i Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær som ikke har parkeringsmuligheter på egen tomt mulighet til å kjøpe avtaleparkering (beboerparkering) på kommunale parkeringsområder.

Dette tilbudet er i dag åpent for alle uavhengig av behov. Det er videre ønskelig også å tilby beboerparkering langs offentlig veg. Slik boligsoneparkering som også inkluderer offentlige gater krever lokal forskrift, og en slik kom på plass 31.10.2022.

2.9 Arbeidsparkering

Vågan kommune tilbyr arbeidspendlere avtaleparkering på enkelte offentlige parkeringsområder (Meieritomta, Våganhallen, Shell-tomta, Kabelvåg skole og Sivert Nilsens gt.). Pr. i dag er dette samme avtale som beboerparkering.

Ved registrering før kl. 09:00 på Meieritomta, Shell-tomta og Våganhallen betales kun en dagsats på kr. 17,-.

2.10 Betalingsvillighet og etterlevelse av vegtrafikkloven

Måltall for hvor vellykket innføringen av parkeringsordningen er gjenspeiler seg i hvor mange kontrollsanksjoner og parkeringsgebyr som ilegges. Tallene må tas med visse forbehold, da parkeringsavdelingen tidvis har vært lavt bemannet.

Kontrollsanksjoner er illeggelser knyttet til parkering mot vilkår (oftest manglende betaling), mens parkeringsgebyr er illeggelser for brudd på vegtrafikkloven (parkering for nært kryss, på fortau, på parkering forbudt osv.).

Kontrollsanksjoner:

Antall:	2021	2022
Jan	49	35
Feb	101	59
Mar	70	123
Apr	91	89
Mai	96	90
Jun	184	130
Jul	297	73
Aug	148	185
Sep	19	150
Okt	18	105
Nov	7	135
Des	5	71
	1 085	1 245

Parkeringsgebyr:

Antall:	2021	2022
Jan	15	10
Feb	27	15
Mar	29	25
Apr	21	18
Mai	23	27
Jun	59	41
Jul	119	49
Aug	44	67
Sep	16	41
Okt	4	9
Nov	6	32
Des	1	24
	364	358

Parkeringsavdelingen innførte elektronisk registrering av alle illeggelser fra 2021. Det foreligger derfor ikke gode data fra 2020 og tidligere.

Antallet illeggelser viser samlet sett en liten økning på 10,5 % fra 2021 til 2022, og henger sammen med økt tilstedeværende bemanning (flere betjenter). Dette er ikke en ønsket utvikling.

Samtidig viser antallet parkeringsgebyr (brudd på vegtrafikkloven) en liten nedgang fra 2021 til 2022, til tross for økt tilstedeværende bemanning. Det er positivt.

2.11 Klager

Parkeringshåndheving er myndighetsutøvelse og det er et viktig prinsipp at alle skal gis anledning til å klage på illeggelser, det være seg kontroll sanksjoner eller parkeringsgebyr.

Klageadgangen og hvordan man går fram kommer tydelig fram på illeggelsen og på kommunens hjemmeside. Alle klager registreres i eget saksbehandlingssystem.

	2021	2022
Antall	225	222
Oppretthold	103	150
Opphevet	122	72

Antall klager viser en nedgang, og forbedres ytterligere når man tar i betraktning at antallet illeggelser samlet viser en økning.

Det er i strategien av saksbehandlingsmessige årsaker ikke mulig å gå dypere inn i grunnene til at vedtak opprettholdes eller oppheves, da dette kan påvirke kundeferd.

Opprettholdte klager kan påklages Parkeringsklagenemnda. Tjenesten hadde hhv. en sak i 2021 og en sak i 2022 i nemnda, og fikk medhold i begge sakene.

2.12 Parkeringsøkonomi

En målsetting med etablering av parkeringstjenesten var at den som et minimum skulle være et område drevet til selvkost, og at evt. framtidig merverdi skulle gå til god drift/vedlikehold og videre utvikling av parkeringsområdene.

Det ble fra budsjettåret 2022 lagt inn et ytterligere avkastningskrav på kr. 500.000,- (politisk tiltak).

	2018	2019	2020	2021	2022
Driftsutgifter	1 629 972	2 722 737	3 960 973	4 874 303	4 317 083
Driftsinntekter	-1 666 691	-2 863 457	-4 049 661	-5 454 840	-6 214 327
Netto drift	-36 719	-140 720	-88 688	-580 537	-1 897 244

Det er i utgiftssiden av disse tallene ikke tatt høyde for utgifter Teknisk drift har til drift av parkeringsområdene (brøyting, oppmerking, skilting mv.). Dette gjøre det samlede resultatet noe lavere.

Tjenesten leverte de første årene et beskjedent overskudd, mens man fra 2021 har drevet med god økonomi.

Det ble fra budsjettåret 2022 politisk lagt inn at tjenesten skulle generere overskudd til fordeling andre områder (0,5 mill.).

3. Overordnede rammer og føringer

Både i nasjonale, regionale og kommunale planer er det utarbeidet strategier og tiltak som legger føringer for utvikling og drift av parkeringsområdet. I det følgende redegjøres det for noen utvalgte slike føringer.

3.1 Rammebetingelser for parkeringspolitikken

Vågan kommune står relativt fritt til selv å definere sin egen parkeringspolitikk, men ikke helt. En rekke lover, forskrifter og regler gir rammebetingelser som parkeringsdriften må holde seg innenfor:

- Forskrift om vilkårsparkering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften)
- Forskrift om offentlig parkeringsgebyr.
- Forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede.
- Forskrift om gebyr for parkeringsvirksomhet og opplæringstilbydere (gebyrforskriften).
- Forskrift om brukerfinansiering av Parkeringsklagenemda.
- Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven)
- Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkforskriften)
- Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften)
- Forskrift om offentlige anskaffelser (anskaffelsesforskriften)
- Lov om tjenestevirksomhet (tjenesteloven)
- Konkurranseregler i norsk lovgivning og i EØS-avtalen.

3.2 Nasjonal og regional transportplan

Nasjonal og regional transportplan legger opp til at kommunene utformer en parkeringspolitikk som støtter opp om sentrale og regionale planer.

Det er lagt vekt på å utvikle et godt transportsystem som gir friheter og muligheter for alle, øker livskvaliteten, bidrar til bedre helse, miljø og klima.

Med Barnas transportplan vil man sikre barn og unge god mobilitet, samtidig som det skal være trygt å ferdes i trafikken. Langsiktig arbeid med å redusere trafikkulykker har gitt spesielt gode resultater når det gjelder barn og unge.

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 er det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren.

3.3 Kommunale planer

3.3.1 Kommunedelplanens samfunnsdel

Vågan kommune har i samfunnsdelen valgt å ha fokus på folkehelse og bærekraftig utvikling, basert på 5 av FNs bærekraftsmål. 4 av disse berører i noe grad parkeringsområdet:



- Gode bo- og nærmiljø der barn kan ferdes og leke fritt, og utfordre seg i trygge omgivelser
- Legge til rette for at alle arenaer der barn ferdes i kommunen er inkluderende og tilgjengelig med tanke på universell utforming.



- Gode universelle møteplasser og tilgang til friluftsområder, grøntarealer og nærturområder.



- Bidra til å opprettholde og utvikle sosial/teknisk infrastruktur ved hvert enkelt tettsted, slik som skole, butikk, eldreboliger, parkering og digital infrastruktur.
- Forbedre og utvikle kommunens infrastruktur når det gjelder veg, vann, avløp, energi og bredbånd.
- Lokalsamfunn som legger til rette for helsefremmende transport og god trafikkflyt, der vi ivaretar myke trafikanter.
- Ivaretagelse av universell utforming og tilgjengelighet for hele befolkningen i Vågan.



- Besøksforvaltning: Tilrettelegge for nødvendig infrastruktur og tjenesteleveranser.

3.3.2 Kommuneplanens arealdel for Vågan 2017 - 2029

Alle tiltak som gjennomføres skal ta hensyn til trafiksikkerhet og tilgjengelighet for gående, syklende og de som benytter kollektivtrafikk. Ved utarbeidelse av nye reguleringsplaner for boligområder skal forholdet til gående og syklende vurderes og nødvendige tiltak skal sikres gjennomført.

Parkering skal i størst mulig grad løses på egen tomt eller i samarbeid med andre.

Det skal avsettes av tilstrekkelig med parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelseevne.

Krav til parkering kan løses via frikjøp for inntil 80 % av bebyggelsens behov.

3.3.3 Kommunedelplan Svolvær

Prioritere og tilrettelegge for økt bruk av gange, sykkel og kollektivtrafikk, herunder etablere og utbedre fortau på begge sider av gatene, sikre sammenhengende gang- og sykkelveger som gjør det trygt og effektivt å sykle i byen, samt sikre at kollektivtrafikkens behov blir ivaretatt innenfor planområdet (effektivt og funksjonelt busstilbud).

Flytte gateparkering og parkeringsplasser i sentrum til parkeringsanlegg for å oppnå arealeffektiv parkering, herunder utvikle kantsteinparkering (gateparkering) i hhv. Gymnasgata, Storgata, Parkgata, Vestfjordgata og Austnesfjordgata (tidl. Kong Øysteins gate), samt samlokalisere mye av parkeringen i sentrum i parkeringsanlegg (parkeringshus eller -kjellere).

Etablere godt tilrettelagte utfartsområder til marka, herunder gode parkeringsmuligheter.

3.3.4 Kommunedelplan Kabelvåg

Skape et forutsigbart vegsystem hvor gående og syklende står øverst i mobilitetshierarkiet, herunder etablering av opphøyde fortau, sykkelveger, belysning og gode materialvalg. Alle skal kunne ferdes trygt og sikkert, både funksjonelt og universelt

Forbedre bymiljøet med helhetlige parkeringsløsninger, herunder etablering av nye parkeringsområder, boligsoneparkering, strukturering av kantsteinparkering, enveiskjøring og en mer oversiktlig sentrumskerne.

3.4 Parkeringsnorm

Parkeringsnorm er et sentralt juridisk virkemiddel hjemlet i plan- og bygningsloven.

Vågan kommune har ikke utarbeidet en egen parkeringsnorm gjeldende for hele kommunen, men klare parkeringsnormer framkommer av kommunedelplanene. Det anes derfor i denne sammenheng ikke nødvendig å utarbeidet en egen allmenn parkeringsnorm for Vågan kommune.

4. Parkeringsstrategier

4.1 Parkeringspolitikk som regulerende virkemiddel

Vågan kommune har som beskrevet i innledningen siden oppstarten hatt som parkeringspolitikk å rydde opp i et tidvis kaotisk trafikkbilde i de tre største pressområdene (Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær).

Både nasjonale og egne mål er at veksten i persontrafikken skal tas av gående, syklende og gjennom kollektivtrafikken, og utgangspunktet for all planlegging skal være en tilrettelegging for myke trafikanter.

Det er ønskelig med et aktivt og velfungerende bolig, nærings- og kulturliv i alle sentra. Dette vil medføre mer folk og mer trafikk. Parkeringspolitikken anbefales primært å bidra til mer aktivitet og bedre bymiljø og ikke som en bremse på slik utvikling.

Der hvor parkeringsplasser fjernes, avgiftene øker eller andre innstramninger gjennomføres, skal dette være begrunnet med behovet for økt framkommelighet, bedre trafiksikkerhet og triveligere byrom.

Strategi 1: *Det overordnede mål for parkeringspolitikken skal fortsatt være å regulere parkering, dvs. en opprydding i et sammensatt og uoversiktlig parkeringsregime, og legge til rette*

for økt framkommelighet, bedre trafiksikkerhet og triveligere byrom.

4.2 Parkering, trygge nærmiljø og et aldersvennlig samfunn

Trygg og god framkommelighet

Et viktig mål i lokalsamfunnsutviklingen er at innbyggere skal oppleve nærmiljøet som trygt, inkluderende og tilgjengelig. Tilrettelegging for framkommelighet og belysning er viktige momenter i denne sammenheng, og strukturering av øvrig trafikk og parkering er viktige korreksjonsoppgaver.

Gateparkering, både regulert og uregulert, har vært relativt omfattende i bykjernene, og kombinert med manglende eller dårlige fortau er dette med på å gjøre det utfordrende for eldre, bevegelsehemmede og barn å bevege seg i trafikkerte gater.

Bredden mellom kantstein eller eventuelt parkerte biler skal ikke være smalere enn 4,5 m i tovegsregulerte gater, for at biler kan passere stillestående eller midlertidig parkerte renovasjonskjøretøy, servicebiler, utrykningskjøretøy, flyttebiler o.l.

Smalere veger vil vanskeliggjøre framkommelighet, vintervedlikehold og forhold for myke trafikanter, selv om fortau etableres. Det bør derfor innføres parkeringsforbud i gater som har vegbredde under 6 meter, og som ikke er enveiskjørt.

Strategi 2: *I den grad parkeringsplasser fjernes, flyttes, avgifter økes eller innstramninger i parkeringspolitikken innføres, skal dette primært gjøres for å skape trivelige gater, byrom og plasser, øke framkommeligheten for kollektivtrafikk, gående og syklende, gi mulighet for utbygging på åpne arealer, samt sikre sunn drift av parkeringsordningene.*

Fortau

Manglende eller dårlige fortau bidrar til «kreativ» parkering, som ofte får den konsekvens at myke trafikanter tvinges ut i kjørebane for å komme seg fram. Det er ikke ønskelig.

Arealplanene har klare målsettinger på at sentrumsområdene skal bli parkeringsfrie, og at tosidig fortau skal etableres.

Etablering og utbedring av fortau bidrar til økt trafikksikkerhet, og må prioriteres.

Strategi 3: Det utarbeides gatebruksplan for alle sentrumsområdene, med angivelse av kjøreretning, fortau og parkeringsordninger. Gater med vegbredde 6 meter eller mindre skal være parkeringsfrie, så lenge gaten ikke er enveiskjørt.

Parkering for bevegelseshemmede

Tilrettelagte parkeringsmuligheter nært handel, service og opplevelser er viktig for å sikre bevegelseshemmede like muligheter.

Parkeringsforskriften angir at minimum 4 % av antallet parkeringsplasser på et område skal være tilrettelagt for bevegelseshemmede.

Strategi 4: Ved etablering av nye områder og omlegging av eksisterende ordninger må minimum forskriftens krav til antall HC-plasser sikres. Tilrettelagte HC-plasser er et knapt gode og ordningen med HC-tillatelse skal behandles innenfor forskriftens rammer.

4.3 Parkeringsbehov og –løsninger

Parkeringsbehov

Parkeringssituasjonen i Svolvær og Henningsvær oppleves utfordrende i sommermånedene (mai – september). Antall tilgjengelige offentlige og private parkerings-plasser i sentrums-kjernen er ikke tilstrekkelig i denne perioden, men noe mer tilgjengelig utenfor bykjernen. Ved en viss utfasing av kantstein-parkering vil antallet tilgjengelige parkerings-plasser reduseres med inntil 70-80 i Svolvær og 25 i Kabelvåg, og vil primært påvirke beboerparkering.

Fra parkeringshold oppleves det ikke å være uløste parkeringsbehov i sentrum av Kabelvåg. Imidlertid oppleves parkeringssituasjonen som uklar og gatestrukturen innbyr ikke til gode parkeringsforhold. Noe beboerparkering bør etableres.

Arealplanene har stort fokus på mobilitet, med trygg, universell og funksjonell framkommelighet. By- og sentrumsmiljø skal forbedres med helhetlige parkeringsløsninger, herunder boligsoneparkering, kantsteinparkering, enveiskjøring og en mer oversiktlig sentrumskerne.

Strategi 5: Det er behov for å øke tilbudet av parkering i Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær, både til besøkende, beboere og pendlere. Disse tilbudene bør etableres enten utenfor bykjernen eller i parkeringsanlegg (parkeringshus eller –kjeller).

Kantsteinparkering som ressurs

Kantsteinparkering (gateparkering) er det mest verdifulle parkeringsarealet i sentrumsområder, og ved utfasing av noe gateparkering i sentrum bør disse plassene reserveres dem som trenger god tilgjengelighet mest. Dette er oftest personer som skal gjøre korte ærend eller hente store/tunge varer. Sentrumsgater bør bli mindre preget av langtidsparkerte biler.

Det vil også være en fordel for personer med HC-kort, som kan parkere gratis på ordinære kantsteinsplasser. Disse har særlig behov for å kunne parkere nær målpunktet sitt, men er avhengige av at det er mulig å finne ledig plass.

Strategi 6: Kantsteinparkering (gateparkering) er en ressurs som gir god tilgjengelighet, og ordningen med en time gratis parkeringstid videreføres. Det utarbeides gatebruksplaner som sikrer god balanse mellom parkering og framkommelighet. Målet må være et trivelig og tilgjengelig sentrum.

Beboerparkering (boligsoneparkering)

En konsekvens av frikjøp fra parkeringskrav i byggesaker har over tid medført at en del innbyggere i alle tettstedene mangler parkering på egen tomt og forutsigbare alternative løsninger.

Fra både kommune og private tilbydere er det mulig å kjøpe parkeringstillatelse på regulerte parkeringsområder, men det er knapphet på disse plassene eller de ligger uhensiktsmessig langt fra boligene.

Gateparkering vil i en del tilfeller være et alternativ, og dette er også strategier i arealplanene. Vågan kommune har i tillegg fått på plass det rettslige grunnlaget (forskrift) for å kunne tilby slike løsninger.

Strategi 7: Områder for beboerparkering skal etableres innenfor hensiktsmessige områder i både Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær.

Beboerparkering skal være et supplement til, og ikke i konflikt med, handels- og serviceparkering og pendlerparkering.

Pendlerparkering

Mange innbyggere i Vågan har sitt arbeidssted en annen plass enn der de bor. Mange pendler særlig inn til Svolvær.

Å få flere til å pendle ved å bruke kollektivtransport eller sykkel er framholdt som et viktig satsingsområde. Tilrettelegging for sykkelparkering er begrenset utbygd.

Det er likevel for mange ikke et alternativ å bruke sykkel eller kollektivtransport. Ordningen for dagpendlere fungerer og det er tilgjengelige parkeringsplasser store deler av året.

Strategi 8: Selv om det er et ønsket mål at flere pendler ved bruk av sykkel og gange så skal det fortsatt legges til rette for pendler- og arbeidsplassparkering.

Parkering ved kommunale bygg

Parkering utenfor kommunale bygg, det være seg formålsbygg eller idrettsanlegg, har tradisjonelt vært et gratis tilbud.

I områder med press på parkeringstilbudet og blandet bruk har man sett seg nødt til å gjennomføre kontroll av parkeringen, og innføre avgiftsparkering for å finansiere dette og forhindre at plasser benyttes i for stor grad til beboerparkering. Mange steder er tilgang på parkering et knapphetsgode der «førstemann til mølla»-prinsippet gjelder.

Strategi 9: Parkeringsregulering og avgiftsparkering ved kommunale bygg og anlegg skal kun iverksettes i de tilfeller der behov for regulering og kontroll oppstår eller avgiftsgrunnlaget er avgjørende for måloppnåelse.

Vare- og kollektivtransport

Et levende sentrum, med handel og servicetilbud, vil medføre en del varetransport, og det oppleves tidvis som utfordrende å sikre en god og trygg varelevering i dag.

Parkeringsregimet skal ikke være til hinder for god og fleksibel varelevering. Innenfor regelverket vil det være godt ivaretatt. Regelbrudd skal sanksjoneres.

God og trygg varelevering krever god gatestruktur. Parkeringsregimet skal, sammen med gjennomføring av gatebruksplaner, bidra til å ivareta dette.

I tillegg til tilrettelegging for mobilitet gjennom gange og sykkel er kollektivtransport et prioritert satsingsområde. Det er besluttet å ikke gå videre med Sivert Nilsens gt. som miljøgate, men heller se på Håkon Kyllingmarks gate og Torget (prosjekt nytt rådhus).



Byplan Svolvær angir at aksene kjøpesenter til torget bør være bilfri, og berører 19 parkeringsplasser og 4 HC-plasser i nevnte gater. Ved utforming av gatebruksplanen for disse gatene må dagens rutebusstrasé tas hensyn til.

Strategi 10: Parkeringsløsninger skal ikke være til hinder for fleksibel varelevering og god framkommelighet for kollektivtransport.

Parkering og lading

Parkeringsforskriften angir at alle parkeringsområder med vilkårs-parkering skal ha parkeringsplasser med lademuligheter, noe kommunale parkeringsplasser med vilkårs-parkering i et visst omfang har.

Kommunens egne erfaringer viser at disse ladestasjonene er begrenset brukt, da de ikke er hurtig- eller lynladere.

Det er etablert fire anlegg for hurtiglading (Kiwi Osan, Tesla Lofotgata, Alti og Shell). Tesla-ladere skal flytte etablering til Shell-tomta og gjøres tilgjengelig for alle.

Strategi 11: Vågan kommune skal på offentlige parkeringsområde som hovedregel kun tilby lademuligheter i henhold til forskriftskrav. Tilbud om hurtig- og lynlading skal ivaretas av kommersielle aktører.

Bobilparkering

Det er etablert parkeringstilbud for bobiler på Vorsetøya i Svolvær i privat regi og på Engøya utenfor Henningsvær i kommunal regi.

Ordinære parkeringsplasser er ikke tilrettelagt for bobiler, verken i størrelse eller i forhold til manøvrering.

Strategi 12: Vågan kommune skal ikke bidra til å etablere og drive et parkeringstilbud til bobilturister i kommunal regi ut over det som er etablert i dag.

Parkering for turbusser

En god del besøkende til Vågan kommune kommer med turbuss, med hovedtyngden i sommermånedene. Parkeringsbehovet for disse turbussene har blitt håndtert gjennom årlige ad-hoc løsninger. Som følge av et mangelfullt tilbud har man også opplevd en del «villparkering».

Det er ingenting som tyder på at behovet for et godt regulert tilbud om parkering for turbusser vil avta i årene framover.

Strategi 13: Vågan kommune skal være tilgjengelig for besøkende som kommer med turbuss, og tilrettelegge for eller imøtekomme initiativ til å etablere et parkeringstilbud for turbusser på en positiv måte.

4.4 Parkeringsøkonomi

Parkeringssoner og avgiftsnivå

Prismekanismen vil brukes aktivt for å styre parkeringen og bidra til at Vågan kommune når målene i parkeringsstrategien.

Prising av de ulike parkeringstilbudene må ses i sammenheng med videre utvikling av parkeringsområder, inkl. parkeringshus. Økt pris på kantsteinparkering og redusert pris på korttidsparkering på parkeringsområder utenfor sentrum og parkeringshus forventes å føre til at de som skal parkere lenge, i større grad benytter regulerte parkeringsområder.

Det er i dag flere og flere innbyggere som konverterer til elektriske kjøretøy, og det har fram til nå vært gratis å parkere på kommunale områder med vilkårsarkering. Også her vil det være nødvendig med en dreining for å legge til rette for bruk av større parkeringsanlegg.

Strategi 14: Parkeringsavgift på kommunale parkeringsplasser skal ha en pris som forsvarer videreutvikling av parkeringstjenesten, men som stimulerer til bruk av kollektivtransport, sykkel

eller gange, samt parkering utenfor bykjernen og i parkeringsanlegg.

Frikjøp

Frikjøp fra krav om parkeringsplasser i forbindelse med utbyggingsprosjekter er en mulighet i Vågan kommune. Muligheten er nedfelt både i kommunedelplan for Svolvev og Kabelvåg.

Frikjøp over år har flyttet parkeringsbehov over på kommunale veger og parkeringsområder, i tillegg til private parkeringsløsninger. Dette legger press på både tilgjengelige plasser og påvirker muligheten for å gjennomføre andre vedtatte tiltak (f.eks. redusere kantsteinparkering).

På de kommunale parkeringsområdene prioriteres allment tilgjengelige korttidsplasser foran utleie av plasser over lengre tidsrom. Det skal i normalsituasjonen oppleves som enkelt å finne ledig korttids parkeringsplass på de kommunale parkeringsområdene.

Strategi 15: Antall parkeringsplasser i sentrum skal stabiliseres i forbindelse med fortetting og transformering. Frikjøp fra parkeringskrav i forbindelse med utbyggingsprosjekter avvikes. Kun i særlige tilfeller, og etter søknad, kan slikt krav fravikes.

Ileggelse og klagebehandling

Ileggelse i form av kontroll sanksjoner (vilkårsarkering) og parkeringsgebyr (trafikkreglene) er viktigste korreksjonsordning på parkeringsområdet, i tillegg til tauting i ekstreme tilfeller.

Antallet ileggelse og parkeringsgebyr er for høye, selv om de samlet sett viser en positiv utvikling.

Strategi 16: Gjennom god og målrettet informasjonsarbeid, både fysisk, digitalt og relasjonelt, skal etterlevelsen av parkeringsbestemmelsene økes.

5. Strategier

1	Det overordnede mål for parkeringspolitikken skal fortsatt være å regulere parkering, dvs. en opprydding i et sammensatt og uoversiktlig parkeringsregime, og legge til rette for økt framkommelighet, bedre trafiksikkerhet og triveligere byrom.
2	I den grad parkeringsplasser fjernes, flyttes, avgifter økes eller innstramminger i parkeringspolitikken innføres, skal dette primært gjøres for å skape trivelige gater, byrom og plasser, øke framkommeligheten for kollektivtrafikk, gående og syklende, gi mulighet for utbygging på åpne arealer, samt sikre sunn drift av parkeringsordningene.
3	Det utarbeides gatebruksplan for alle sentrumsområdene, med angivelse av kjøreretning, fortau og parkeringsordninger. Gater med vegbredde 6 meter eller mindre skal være parkeringsfrie, så lenge gaten ikke er enveiskjørt.
4	Ved etablering av nye områder og omlegging av eksisterende ordninger må minimum forskriftens krav til antall HC-plasser sikres. Tilrettelagte HC-plasser er et knapt gode og ordningen med HC-tillatelse skal behandles innenfor forskriftens rammer.
5	Det er behov for å øke tilbudet av parkering i Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær, både til besøkende, beboere og pendlere. Disse tilbudene bør etableres enten utenfor bykjernen eller i parkeringsanlegg (parkeringshus eller -kjeller).
6	Kansteinparkering (gateparkering) er en ressurs som gir god tilgjengelighet, og ordningen med en time gratis parkeringstid videreføres. Det utarbeides gatebruksplaner som sikrer god balanse mellom parkering og framkommelighet. Målet må være et trivelig og tilgjengelig sentrum.
7	Områder for beboerparkering skal etableres innenfor hensiktsmessige områder i både Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær. Beboerparkering skal være et supplement til, og ikke i konflikt med, handels- og serviceparkering og pendlerparkering.
8	Selv om det er et ønsket mål at flere pendler ved bruk av sykkel og gange så skal det fortsatt legges til rette for pendler- og arbeidsplassparkering.
9	Parkeringsregulering og avgiftsparkering ved kommunale bygg og anlegg skal kun iverksettes i de tilfeller der behov for regulering og kontroll oppstår eller avgiftsgrunnlaget er avgjørende for måloppnåelse.
10	Parkeringsløsninger skal ikke være til hinder for fleksibel varelevering og god framkommelighet for kollektivtransport.
11	Vågan kommune skal på offentlige parkeringsområde som hovedregel kun tilby lademuligheter i henhold til forskriftskrav. Tilbud om hurtig- og lynlading skal ivaretas av kommersielle aktører.
12	Vågan kommune skal ikke bidra til å etablere og drive et parkeringstilbud til bobilturister i kommunal regi ut over det som er etablert i dag.

13	Vågan kommune skal være tilgjengelig for besøkende som kommer med turbuss, og tilrettelegge for eller imøtekomme initiativ til å etablere et parkeringstilbud for turbusser på en positiv måte.
14	Parkeringsavgift på kommunale parkeringsplasser skal ha en pris som forsvare videreutvikling av parkeringstjenesten, men som stimulerer til bruk av kollektivtransport, sykkel eller gange, samt parkering utenfor bykjernen og i parkeringsanlegg.
15	Antall parkeringsplasser i sentrum skal stabiliseres i forbindelse med fortetting og transformering. Frikjøp fra parkeringskrav i forbindelse med utbyggingsprosjekter avvikles. Kun i særlige tilfeller, og etter søknad, kan slikt krav fravikes.
16	Gjennom god og målrettet informasjonsarbeid, både fysisk, digitalt og relasjonelt, skal etterlevelsen av parkeringsbestemmelsene økes.

Vedlegg 1

Tidligere utredninger og strategier

- 02/2014: Parkeringsutredning
Praktisk tiltaksplan med målsetting om å komme fram til konkrete kortsiktige og langsiktige tiltak for å bedre parkeringssituasjonen i Svolvær, sommer og vinter.
Nedsatt politisk utvalg
- 10/2014: Parkeringsutredning – valg av strategi for veien videre
Gjennomføre myndighetsoverføring iht. parkeringsforskriften
Kartlegge behov for beboerparkering i Svolvær
Innføring av parkeringsavgift
Utrede parkeringshus
- 06/2016: Parkeringsstrategi Svolvær sentrum
I første trinn innføres parkeringsavgift på kommunal grunn med ansvar hos Teknisk drift.
I andre trinn opprettes en prosjektleder og parkeringsbehovet.
I tredje trinn vurderes behov for, plassering av og finansiering av et parkeringshus.
- 10/2017: Parkeringsstrategi – prosjekt og mandat
Hovedmål: Utarbeide parkeringsstrategi for Vågan kommune med nødvendige tiltak. Etablere god trafiksikkerhet og framkommelighet som mulig er det nødvendig at gatene og parkeringsplassene er regulert og kontrollert.
Oppgaver: 1) Revidere trafikkanalyse for Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær. 2) Helhetlig skiltplan for kommunen. 3) Søke myndighetsoverføring. 4) Kartlegge

parkeringsbehov beboere. 5) Revidere frikjøpsordning for parkeringsplasser. 6) Kriterier for stenging av gate/veg. 7) Organisasjonsform framtidig parkeringsenhet. 8) Utrede behov for kommunalt parkeringshus.

- 06/2019: Hovedgrep parkeringssoner i Svolvær, Henningsvær og Kabelvåg

Sak som svarer opp tiltak i sak «Parkeringsstrategi – prosjekt og mandat»
Det vedtas hovedgrep for parkeringsregulerende tiltak i hhv. Svolvær, Kabelvåg og Henningsvær.