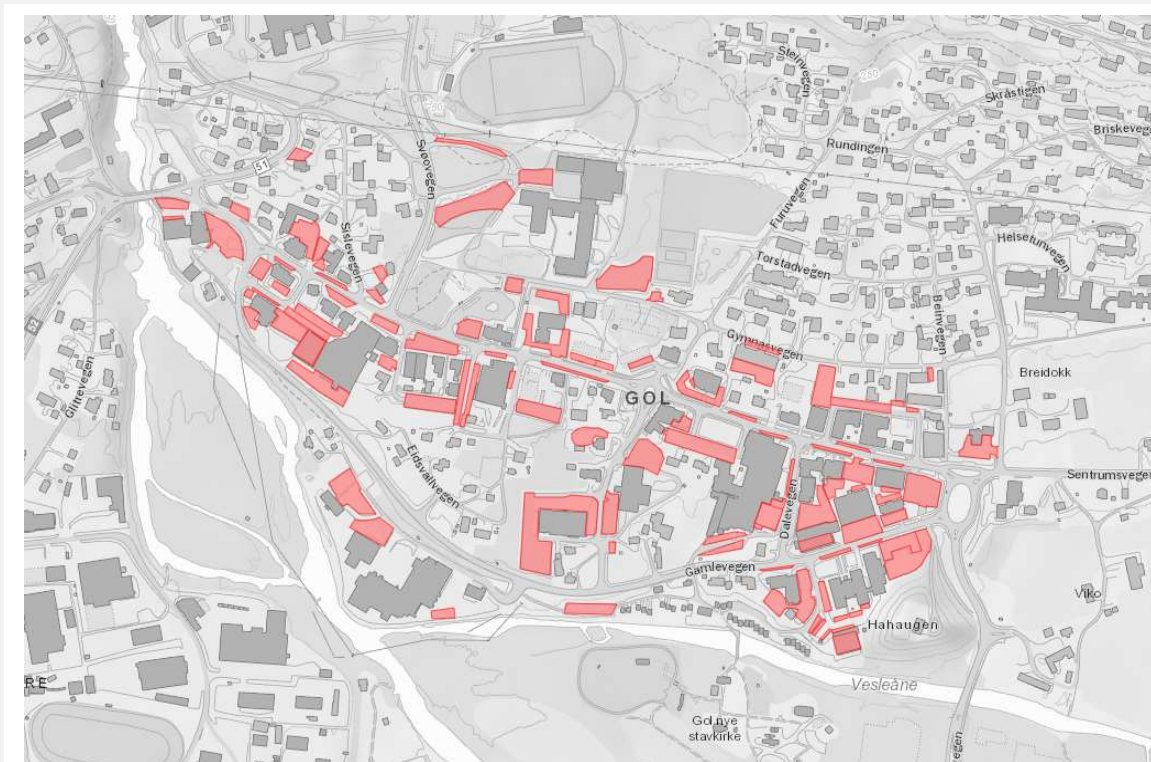


Gol kommune
PARKERINGSANALYSE
GOL SENTRUM

Kunnskapsgrunnlag om parkeringstilbudet i Gol sentrum, og gjennomgang av mulige strategier for parkeringsregulering og virkemidler for å effektivisere bruken av parkeringsplasser. Kort om løsninger for gående og syklende i veier med parkeringsplasser.

Dato: 30.11.2020
Versjon: 03



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Gol kommune
Tittel på rapport: Parkeringsanalyse Gol sentrum
Oppdragsnavn: Parkeringsanalyse Gol sentrum Parkeringsanalyse Gol sentrum
Oppdragsnummer: 627157-01
Utarbeidet av: Gorm Carlsen og Siri J. Sæverud
Oppdragsleder: Gorm Carlsen
Tilgjengelighet: Åpen

| | | | | |
|----------------|-------------|--|----------------------|-----------|
| 03 | 30.11.2020 | Trafikktellinger oktober 2020 tatt inn i rapporten | SJS | GC |
| 02 | 28.08.2020 | Ferdig rapport | GC og SJS | SJS |
| 01 | 25.05.20 | Arbeidsdokument | GC og SJS | SJS |
| VERSJON | DATO | BESKRIVELSE | UTARBEIDET AV | KS |

Forord

Gol kommune ønsker å få utredet mulige grep for å forbedre og effektivisere parkeringstilbudet i Gol sentrum.

Kunnskapsgrunnlaget som inngår vil omfatte registrering og beskrivelse av dagens parkeringstilbud, vurdering av parkeringsplassene i forhold til markedet for korttidsparkering, og utredninga av kommunens handlingsrom innenfor gjeldende regelverk.

Rapporten foreslår for Gol kommune anbefalt modell for regulering av parkeringstilbudet på en måte som underbygger målene i gjeldende kommuneplan, sentrumsplan og evt. andre relevante arealplaner i sentrumsområdet.

Stavanger, 30.11.2020

Gorm Carlsen
Oppdragsleder

Siri J. Sæverud
Kvalitetssikrer

Innhold

| | |
|---|-----------|
| 1. INNLEDNING | 5 |
| 2. PARKERINGSTILBUDET I GOL SENTRUM..... | 6 |
| 2.1. Arealbeslag | 6 |
| 2.2. Parkeringstilbudets innretning | 7 |
| 2.3. Skilting i Gol sentrum..... | 8 |
| 2.3.1. Geografisk beliggenhet og eierskap..... | 9 |
| 2.4. Parkeringstilbudet og besøksbehov i virksomheter | 11 |
| 2.4.1. Nye korttidsplasser | 12 |
| 3. PARKERINGSREGULERING | 16 |
| 3.1. Formelt grunnlag | 16 |
| 3.1.1. Parkeringsforskriften | 16 |
| 3.1.2. Skiltforskriften | 16 |
| 3.1.3. Forskrift om offentlig parkeringsgebyr | 17 |
| 3.2. Parkeringstid | 17 |
| 3.2.1. Maksimaltidregulering..... | 17 |
| 3.2.2. Etterspørselsbasert regulering | 17 |
| 3.3. Anbefalt reguleringspolicy | 18 |
| 4. ORGANISERING | 19 |
| 5. GÅENDE OG SYKLENDE..... | 20 |
| 5.1. Dagens situasjon | 20 |
| 5.2. Mulige løsninger sykkel | 21 |
| 5.2.1. Eget areal til sykkel | 21 |
| 5.2.2. Sykling i vegbanen..... | 23 |
| 5.3. Anbefaling..... | 24 |
| VEDLEGG | 25 |
| Tellingene | 25 |

1. INNLEDNING

Gol kommune ønsker å få utredet mulige grep for å forbedre og effektivisere parkeringstilbudet i Gol sentrum.

Kommunenes parkeringspolitikk kan omfatte en rekke bestemmelser og reguleringer, herunder kommuneplanbestemmelser, bestemmelser i reguleringsplaner, og regulering av parkeringstilbudet etter bestemmelsene i vegtrafikkloven med underliggende forskrifter, som skiltforskriften og parkeringsforskriften.

I dette oppdraget er hovedfokus på regulering av parkeringstilbudet på en måte som underbygger målene i gjeldende kommuneplan, sentrumsplan og evt. andre relevante arealplaner i sentrumsområdet.

Oppdraget omfatter registreringer og beskrivelse av dagens parkeringstilbud og en geografisk illustrasjon av det viktigste markedet for besøksparkering i Gol sentrum.

I sentrumsområder er infrastruktur for gående og syklende viktig. Biltrafikk og parkering kan skape friksjon og ulykkesfare i veier med slik blandet bruk. Gol kommune ønsker å ivareta syklende i sentrumsområdet og oppdraget omfatter gjennomgang av noen prinsipper for hvordan kombinasjon av parkering og sykkelparkering kan tenkes løst med så få ulemper og lav risiko som mulig.

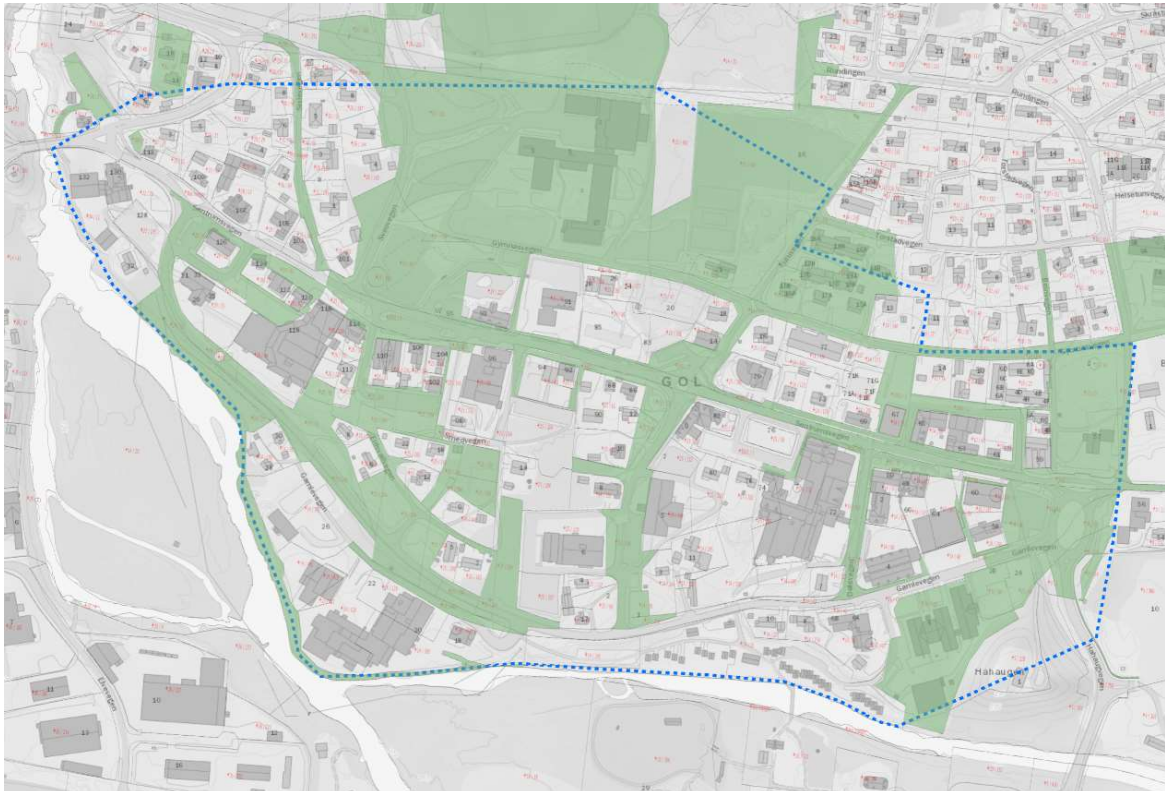
2. PARKERINGSTILBUDET I GOL SENTRUM

For å kunne vurdere hvordan parkeringstilbudet i fremtiden bør reguleres er det nyttig å ha en oversikt over antall og beliggenhet av parkeringsplassene, og over hvilke parkeringsvilkår som eventuelt er innført.

Det er også viktig å ha oversikt over eierskap til plassene. Gol kommune har i utgangspunktet full råderett over parkeringsplasser på egen grunn, men begrenset mulighet til å påvirke bruken av privateide plasser. Kommunens andel av markedet har derfor betydning for hvor stor effekt parkeringsreguleringer vil ha.

Det er derfor foretatt en registrering av alle parkeringsplasser i sentrumsområdet avgrenset geografisk som vist i Figur 2-1, hvor eierskap og parkeringsvilkår er tatt med.

Registreringene tok utgangspunkt i en kartstudie (ortofoto) og med grundig gjennomgang og kvalitetssikring av Gol kommune. Datagrunnlaget ansees som bra, likevel er det noe usikkerhet (f.eks. utstrekning av enkelte parkeringsområder som ikke er godt oppmerket osv.) som kan påvirke analysene.



Figur 2-1: Viser området som omfattes av registreringene.

2.1. Arealbeslag

Det er totalt registrert 2004 parkeringsplasser, hvorav 1703 ligger innenfor sentrumsplanens område (avgrensning som vist i Figur 2-3) Disse beslaglegger 46 daa som igjen utgjør ca. 14% av arealet innenfor sentrumsplanens område.

Det er kun plasser som har reelt arealbeslag som ble tatt med i beregningen av arealbeslag, dvs. at p-hus under bygninger og parkering på taket av bygninger ikke er med.

I tillegg har vi tatt med i registreringen noen plasser som ligger noe mer perifert i sentrum, de fleste knyttet til skolen nord for sentrum og Nortura sør for Gamlevegen.

2.2. Parkeringstilbudets innretning

Registreringene viser at det innenfor sentrumsplanens område er 1 703 plasser. Det er litt usikkerhet fordi enkelte parkeringsområder ikke er oppmerket, eller oppmerking ikke var synlig på registreringstidspunktet, slik at kapasiteten er beregnet ut fra antatt areal pr. plass.

Plassene er fordelt på 105 parkeringsområder, noe som viser at parkeringstilbudet i Gol sentrum er ganske fragmentert.

Det er nyttig å ha et bilde av parkeringstilbudets omfang og innretning. Dette er oppsummert i Tabell 2-1.

De 1 345 allment tilgjengelige plassene er uten parkeringsvilkår, dvs. 79% av alle plasser i sentrum kan benyttes uten begrensning av parkeringstid eller reservasjoner.

209 plasser er plasser som kommunen er tenker skal få en eller annen form for tidsbegrensning. Hvis kommunen gjennomfører en regulering i henhold til denne intensjonen, kan korttidsparkering komme til å tilsvare ca. 16% av alle allment tilgjengelige plasser i sentrum.

Tidsbegrensning gir mulighet for at mange kan benytte den samme plassen i løpet av dagen, og gir god tilgang for korttidsbesøkende og kunder til sentrum sitt handels- og tjenestetilbud.

181 plasser er reservert kunder, men av disse er flertallet (153) reservert hotellgjester. Det er derfor kun 28 plasser som forøvrig er reservert andre kunder til handels- og servicetilbudet.

24 plasser er reservert/skiltet for forflytningshemmede, noe som utgjør 1,8% av antall allment tilgjengelige plasser i sentrum. Parkeringsforskriften fastsetter krav til antall HC-plasser på allment tilgjengelig parkeringsområder som faller innenfor forskriftens område om vilkårsparkering. Dette må vurderes nærmere i forbindelse med skilting av plassene, men mye tyder på at antallet vi så langt har registrert ligger noe for lavt i forhold til forskriftskravet.

32 plasser er reservert for el-biler/ladbare motorvogner. Vi antar at det her i hovedsak er snakk om parkeringsplasser med lademulighet, selv om det også er mulig å reservere for el-bil uten at det er ladeinfrastruktur knyttet til plassene.

Parkeringsforskriften fastsetter krav om at opptil 6% av plassene som faller inn under forskriftens område skal ha lademulighet. Som for HC-plassene er det uklart hvor mange parkeringsområder som vil falle inn under forskriften ved at det introduseres parkeringsvilkår. Det må vurderes nærmere ved skilting av områdene iht. anbefaling og parkeringsvilkår. Det kan uansett tyde på at dagens antall kan være noe for lavt.

122 plasser er reservert for ansatte. Dette utgjør ca. 7% av parkeringsplassene i sentrum, noe som er lavt. Ansatte som arbeider i sentrum og benytter bil på arbeidsreisen benytter trolig i hovedsak de allment tilgjengelige plassene som ikke har maksimal tidsbegrensning.

Tabell 2-1: Viser oversikt over antall plasser og gjeldende parkeringsvilkår innenfor sentrumsplanens område.

| Parkeringsvilkår | Antall | Merknader |
|---|--------------|--|
| Allment tilgjengelige uregulert plasser | 1 136 | 33 plasser er plasser som kommer i nær framtid |
| Tiltenkte framtidige allment tilgjengelige korttidsplasser (ikke skiltet i dag) | 209 | Utgjør ca. 16% av alle allment tilgjengelige plasser |
| Reservert kunder | 181 | 153 (85%) er reservert hotellgjester |
| Reservert el-bil | 32 | |
| Reservert forflytningshemmende (HC) | 24 | |
| Reservert ansatte | 122 | |
| Sum alle innenfor sentrumsplanområdet | 1 703 | |

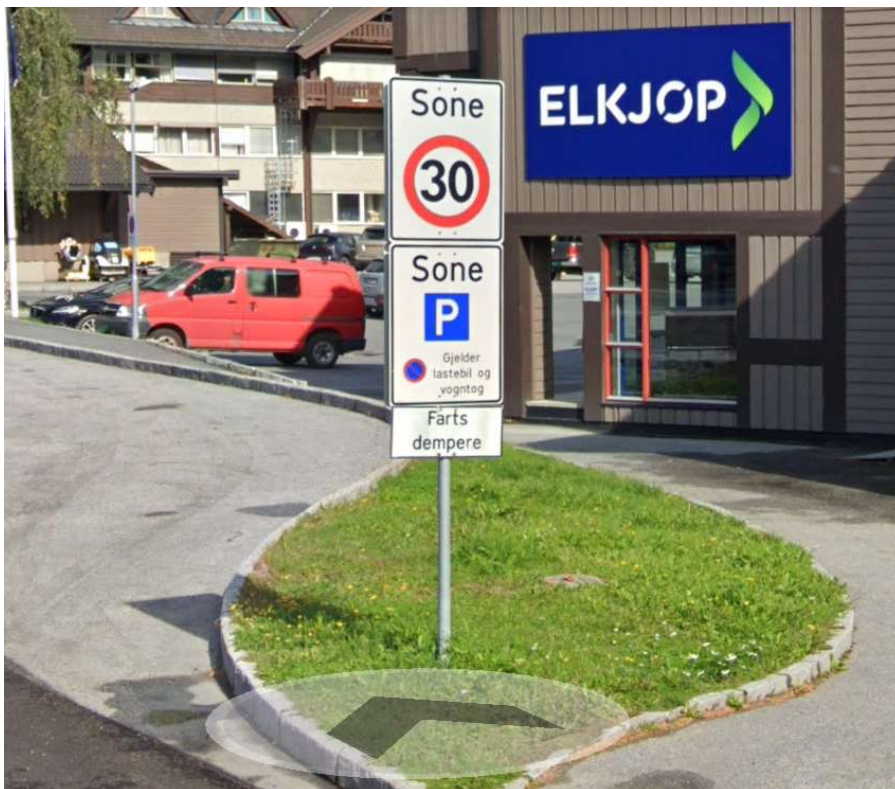
2.3. Skilting i Gol sentrum

Det er skiltet en parkeringssone i Gol sentrum. Sonen tillater parkering med unntak av lastebiler og vogntog. Det er ikke satt andre vilkår for parkeringen innenfor sonen. Soneskiltet opphever ingen restriksjoner som følger av forbudsskilt eller andre parkeringsreguleringer innenfor sonen, trafikkreglenes bestemmelser om parkering gjelder som vanlig.

Dette er et eksempel på et skiltet parkeringsvilkår, og skal strengt tatt ikke benyttes uten at det er en parkeringsvirksomhet med konsesjon som er ansvarlig for håndheving, og innrapportering av skiltplan til Statens Vegvesens parkeringsdatabase.

En naturlig oppfølging vil nå være at kommunen tar standpunkt til spørsmålet om å opprette en parkeringsvirksomhet, og utarbeider de skiltplaner som man anser som nødvendig og ønskelig.

Hvis man ikke etablerer en parkeringsvirksomhet, skal parkeringsregulerende skilt som ikke kan håndheves av politiet tas ned.



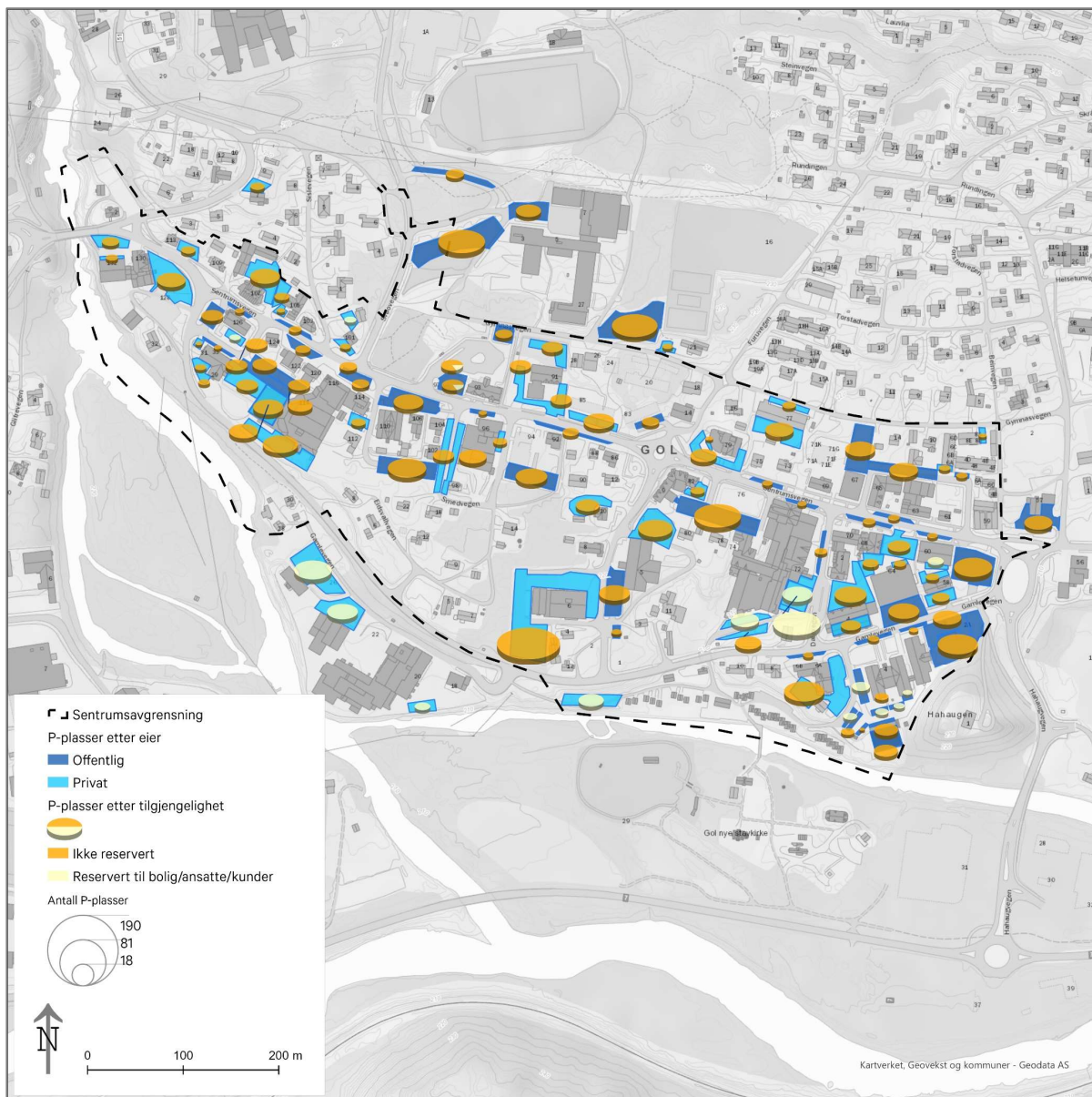
Figur 2-2: Parkeringszone i Gol sentrum har forbud mot parkering med lastebil og vogntog. (bilde: Google street view)

2.3.1. Geografisk beliggenhet og eierskap

Av Figur 2-3, ser vi at hovedtyngden av de reserverte plassene ligger på private eiendommer langs Gamlevegen sør og øst i sentrum. For øvrig dominerer uregulerte plasser på både kommunal og privat grunn.

Innenfor sentrumsplanens område eier kommunen ca. 47% av parkeringsområdene, som igjen har ca. 37% av parkeringsplassene. Kommunen har derfor et betydelig inngrep i markedet, selv om parkeringsområdene er mindre i gjennomsnitt enn de private. Dette har blant annet sammenheng med at gateparkeringen er splittet opp i mange mindre parkeringsområder.

Ved en regulering av parkeringsplasser i tråd med kommunenes ønsker, vil man ha mulighet til å «vri» bruken av parkeringstilbudet i ønsket retning.



Figur 2-3: P-plasser etter eier og tilgjengelighet (reservert/ikke reservert¹).

¹ Usikkerhet: Sannsynligvis er noen av de reserverte p-plasser ikke med i datagrunnlaget.



Figur 2-4: Antall registrerte HC p-plasser² samt p-plasser etter eier.

2.4. Parkeringstilbudet og besøksbehov i virksomheter

Ved å stedfeste virksomheter med stort behov for kundebesøk fremkommer et bilde av hvor i sentrumsområdet det er størst behov for kundebesøk. Vi har gjort en analyse basert på virksomhetenes «NACE-kode» (bedriftsregisteret) for å finne disse bedriftene og vektet for antall ansatte opplyst i arbeidstakerregisteret. Dette gir et bilde av hvor i sentrum det er størst marked for korttidsparkeringsplasser.

Vi ser at det er god sammenheng mellom plasseringen av tiltenkte korttidsplasser og områder med stort behov for kundetilgang. Vi ser også at det er mange parkeringsplasser i de samme områdene som ikke er korttidsplasser. Det kan derfor være grunn til å undersøke om en del av bruken er langtidsparkering, typisk arbeidsreiseparkering, og om det kan være naturlig å flytte langtidsparkeringen til områder med mindre behov for korttid kundeparkering.

² Usikkerhet: Sannsynlig at noen av de eksisterende HC plasser ikke er med i datagrunnlaget.

Virksomheter med stort behov for besøk vil ofte også ha mange ansatte. Det vil derfor ofte være høy etterspørsel etter langtidsparkering i de samme områdene. Dette øker behovet for å regulere bruken av plassene slik at kunder og besøkende får god tilgang.

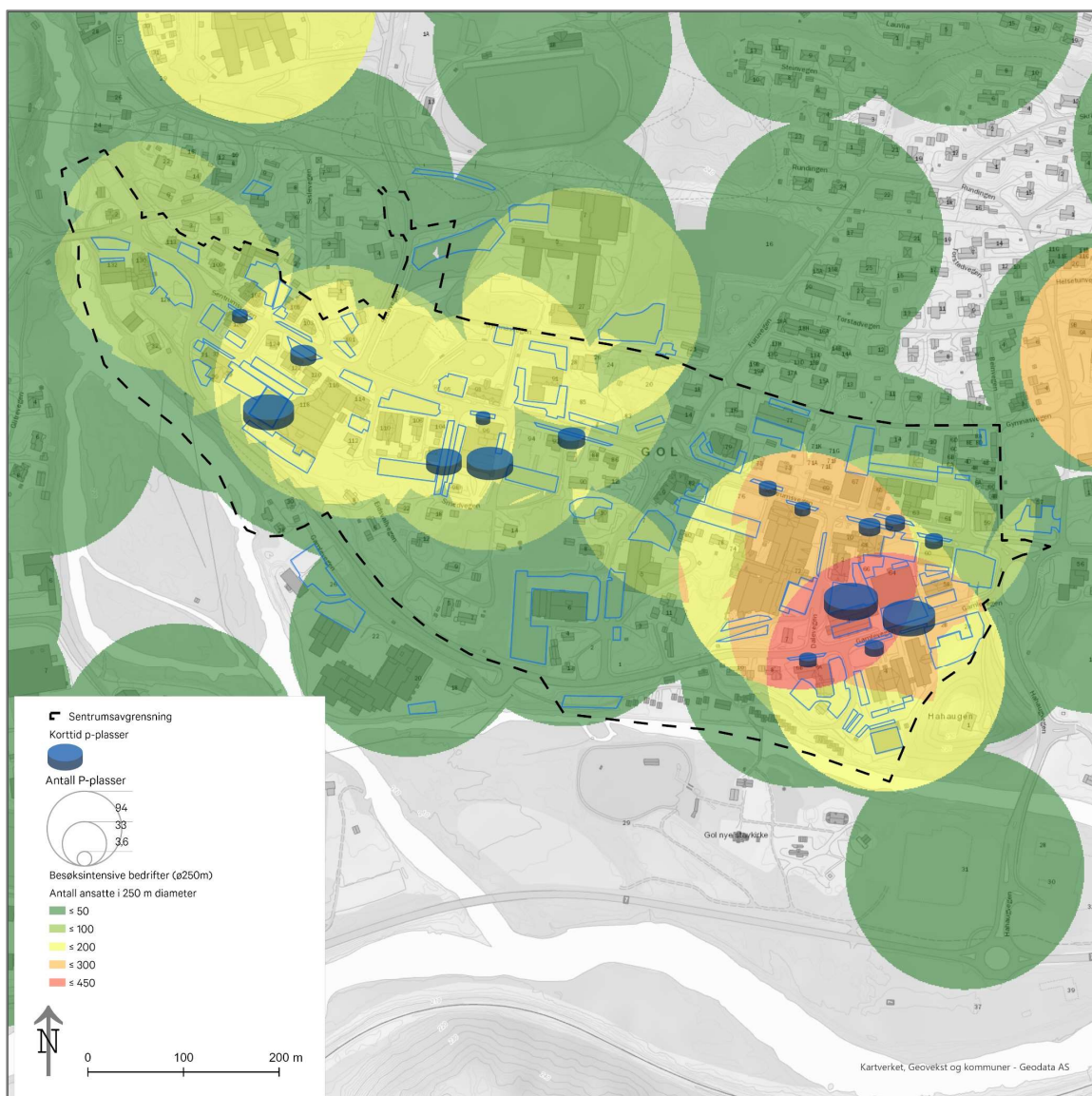
2.4.1. Nye korttidsplasser

Behovet for nye korttidsplasser må fastslås gjennom tellinger. Kommunen bør telle antall ledig plasser som er åpne for allmennheten i områdene som har høy tetthet av arbeidsplasser og tjenester med stort besøksbehov.

For å undersøke om det er korttids- eller langtidsparkering i de enkelte områdene kan man gjøre nummerskiltregistreringer jevnlig gjennom en dag.

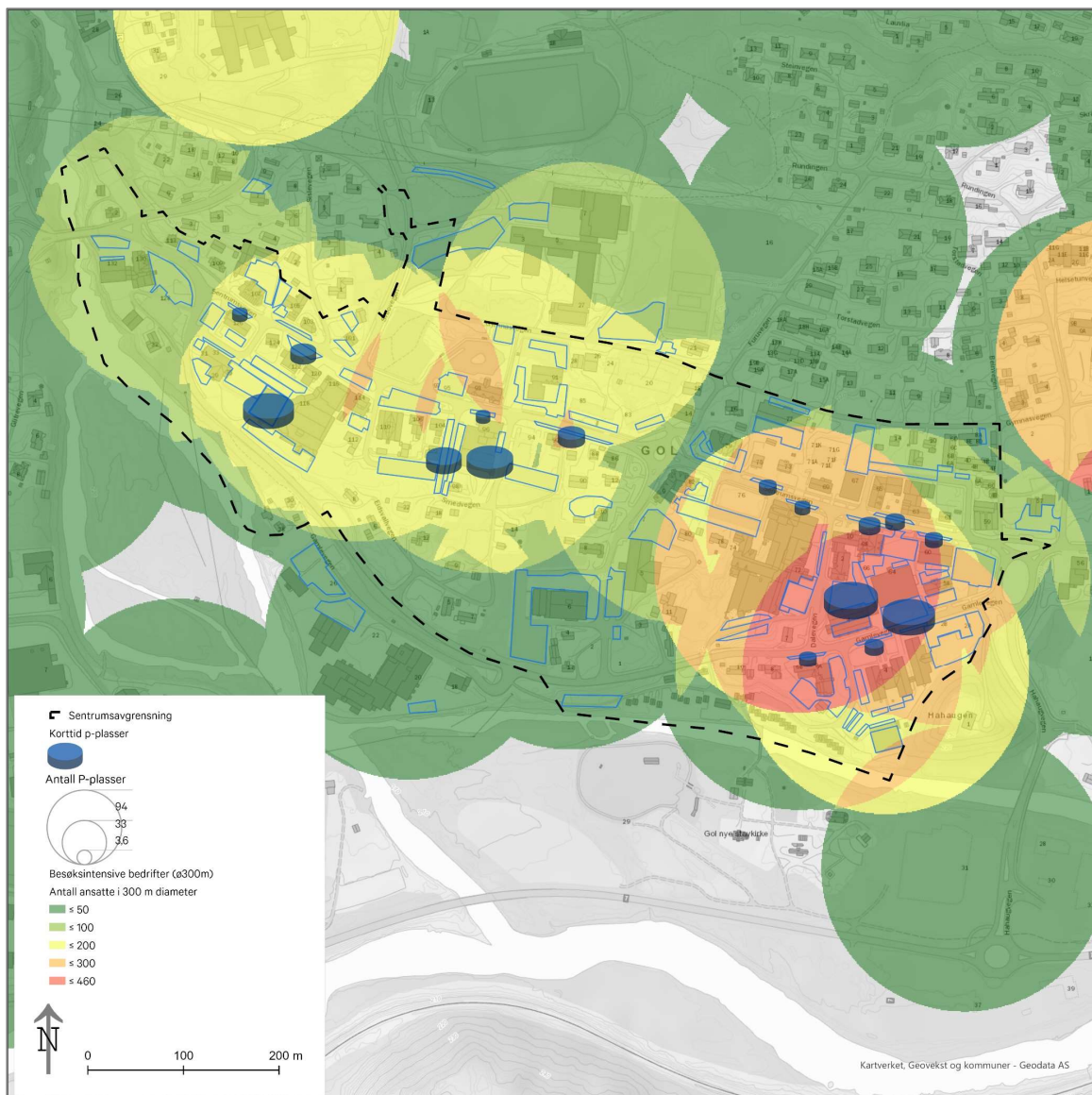
Det bør være et minimumstilbud for korttidsparkering i hele sentrum, men så bør antallet eventuelt økes i områdene med størst behov for besøk.

Vi ser av Figur 2-5, som viser antall tiltenkte korttidsplasser og tetthet av arbeidsplasser med stort behov for besøk/kunder innenfor 125 meters gangavstand. Det er størst konsentrasjon av arbeidsplasser med stort behov for korttidsparkering i østre del av sentrum, mens antall tiltenkte korttidsplasser synes å være nokså likt fordelt mellom øst og vest. Dette kan tyde på at behovet for korttidsplasser er større og kan vurderes økt i øst, men vil avdekkes gjennom registreringene.

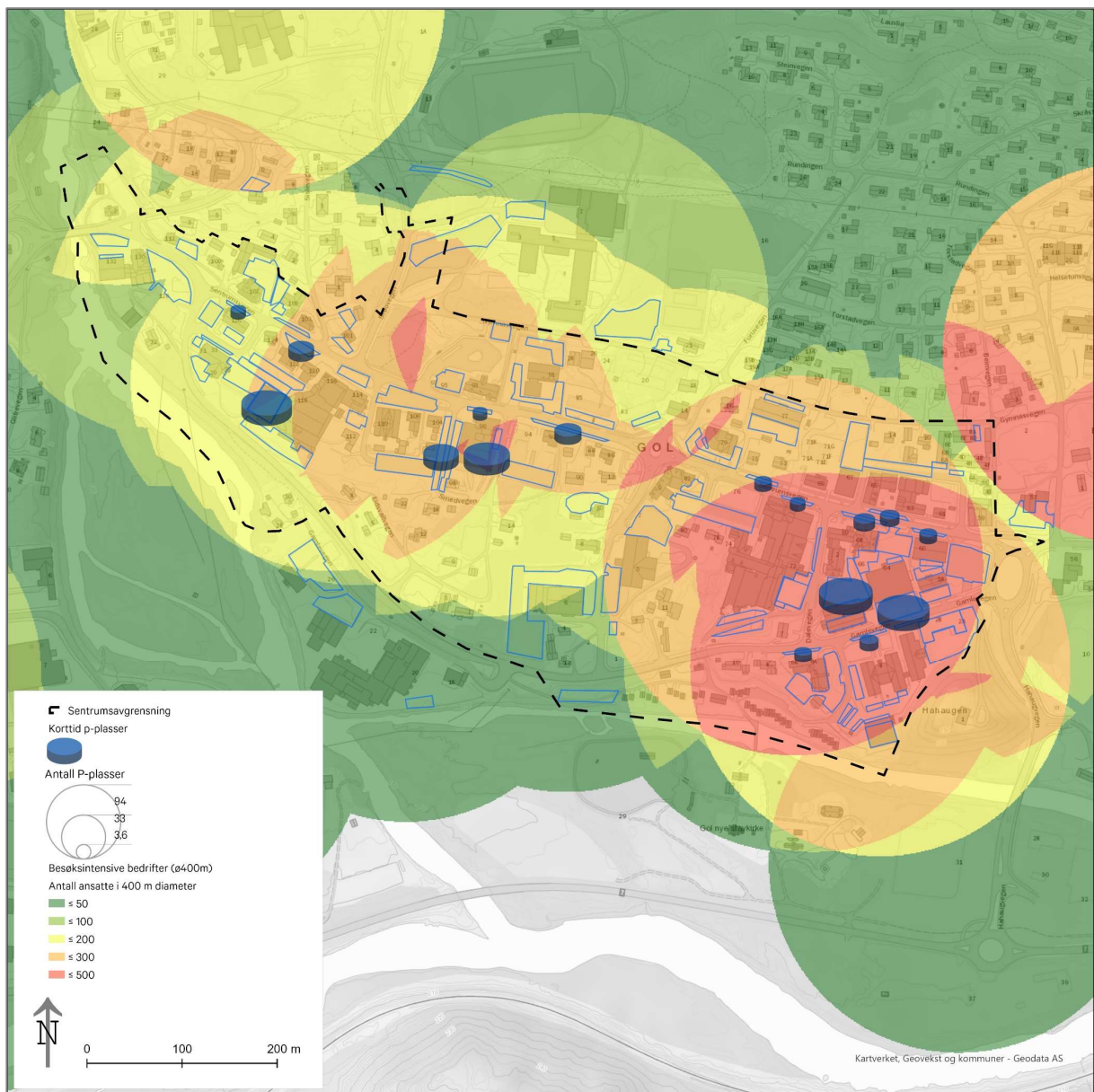


Figur 2-5: Antall tiltenkte korttidsplasser i forhold til tetthet av ansatte i besøksintensive bedrifter i Gol sentrum (r =250m)

Av Figur 2-6 og Figur 2-7, ser vi hvordan antall «tilgjengelige» kundeintensive arbeidsplasser øker med økt aksept for gangavstand, hhv. 150 og 200 meter. Ved økende gangavstand reduseres attraktiviteten for korte handlebesøk.



Figur 2-6: Antall tiltenkte korttidsplasser i forhold til tetthet av ansatte i besøksintensive bedrifter i Gol sentrum (ø=300m)



Figur 2-7: Antall tiltenkte korttidsplasser i forhold til tetthet av ansatte i besøksintensive bedrifter i Gol sentrum (Ø=400m)

3. PARKERINGSREGULERING

Parkeringsregulering vil typisk innebære at man i hele eller deler av parkeringstilbudet innfører maksimaltider, parkeringsavgift og reserverer plasser for bestemte kjøretøy og trafikantgrupper der det er behov for det. I tillegg kan det innføres parkerings- og stanseforbud i deler av veinettet for å opprettholde sikkerhet og fremkommelighet.

Parkeringstilbudet bør i størst mulig grad reguleres slik at det imøtekommer behovene til nærliggende private og offentlige virksomheter med behov for tilgjengelighet for brukere og kunder.

Parkeringsregulering vil innebære en avveining og prioritering der det er stor etterspørsel etter parkering.

Virkemidlene man tar i bruk vil avgjøre hvor streng eller fleksibel reguleringen blir.

3.1. Formelt grunnlag

Regulering av parkeringsplasser som tilbys allmenheten må skje med virkemidler som er tilgjengeliggjort gjennom Parkeringsforskriften og skiltforskriften. I tillegg regulerer «Forskrift om offentlig parkeringsgebyr» håndheving av feilparkering etter trafikkreglene og skiltet parkering eller stanseforbud skiltet etter skiltforskriften.

3.1.1. Parkeringsforskriften

Parkeringsforskriften regulerer hvordan parkeringsplasser som er åpne for allmenheten og vilkår for bruken av plassene, skal skiltes og hvordan driften/forvaltningen av parkeringsvirksomheten skal foregå. Forskriften gjelder både private og kommunale parkeringsplasser, og det er ikke anledning til å tilby vilkårsparkering som ikke er i tråd med forskriften.

Forskriften gir regler for hvor stor del av parkeringstilbudet som skal reserveres for forflytningshemmede, og for ladbar motorvogn.

Forskriften har egne skiltregler som gjelder for parkeringsregulering utenfor «offentlig veg», inklusive saksbehandlingsregler. Det åpnes for at kommunalt drevne parkeringsplasser utenfor «offentlig veg» allikevel kan skiltes etter skiltforskriften.

Videre settes det krav til virksomheter som ønsker å drive vilkårsparkering. Reglene skal blant annet ivareta tilstrekkelig kompetanse i virksomhetene, lik praktisering og brukerrettigheter knyttet til håndhevingspraksis, klageorgan osv.

3.1.2. Skiltforskriften

Skiltforskriften regulerer bruk av trafikkskilt på offentlig veg. I parkeringssammenheng omfatter dette parkeringsregulerende skilt som skilt 552 «Parkering» med evt, underskilt.



Videre er skilt 370 «stansforbud» og 372 «parkeringsforbud» typiske reguleringer som kan gis ved bruk av strekningsskilt eller soneskilt.

Gatetunskilt og gågateskilt innebærer også parkeringsregulering, det samme gjelder en hel rekke skilt og typer oppmerking etter skiltforskriften som plassering av kjøretøy, gang/sykkelvei, kollektivfelt, bussholdeplass osv.

3.1.3. Forskrift om offentlig parkeringsgebyr

Håndheving av trafikkreglernes parkeringsbestemmelser på områder definert i §1, og Vegtrafikklovens §3, reguleres av «Forskrift om offentlig parkeringsgebyr». Disse bestemmelsene kan håndheves av politiet eller kommunen etter nærmere bestemmelser.

3.2. Parkeringstid

For sentrumsparkering vil det være behov for parkering av ulik lengde. Etterspørselen vil variere, og ønsket om å sikre tilgjengelighet til alle virksomheter med behov krever ulike grep.

En god strategi er ofte å sørge for et tilbud som tilgodeser korte stopp nær aktuelle målpunkt for korte besøk. De aller fleste daglige innkjøp, leveringer og hentinger osv. krever ikke mer enn 15 – 20 min. parkeringstid. Ved å tilgodese dette behovet på en slik måte at gangavstanden blir kort, kan det ivaretas med færre plasser enn om gangavstanden øker. I sentrumsområder er slike godt tilgjengelige korttidsplasser svært verdifulle for å kunne tiltrekke seg «stop – shop – go» besøk.

De som har flere ærend, og ønsker å være i sentrum lenger vil ha aksept for litt lenger gangavstand, og de som arbeider i sentrum uten stort behov for å reise i arbeidstiden vil uten særlig ulempe kunne benytte plasser hvor som helst i sentrum, gjerne i ytterkant.

Regulering av parkeringstid vil i hovedsak kunne gjøres ved hjelp av to ulike virkemidler eller en kombinasjon:

- Skiltet maksimaltid
- Etterspørselsregulering ved hjelp av avgift

3.2.1. Maksimaltidregulering

Ved bruk av skilt med maksimal tillatt parkeringstid ønsker man å sikre at ingen står lenger enn en viss tid.

Dette er særlig hensiktsmessig på områder der en ønsker at parkeringstiden skal være ganske kort. Ved ønsket om parkeringstider på inntil 15 – 30 minutter er slik regulering særlig aktuell.

Det er også en svært hensiktsmessig regulering på områder der det ikke nødvendigvis er behov for å regulere korttidsparkering, men en ønsker å unngå svært lange parkeringstider for eksempel over 24t. Dette kan f.eks. være i nærområder til stasjoner og terminaler og andre områder der det kan være aktuelt å ha bilen stående lenge, noe som kan blokkerer for den ønskede daglige parkeringen for lokalt næringsliv.

3.2.2. Etterspørselsbasert regulering

I stedet for å sette en bestemt maksimaltid, kan man innføre etterspørselsbasert regulering med parkeringsavgift, eventuelt i kombinasjon med en øvre maksimal tillatt tid.

Dette gir mulighet for å være mer fleksibel. Parkeringsavgiften kan for eksempel settes lavt for den første timen, for så å øke trinnvis etter hvert som parkeringstiden løper. Fordelen med tilnærmingen er at korte ønskede parkeringsstopp forblir rimelige, mens lengre besøk i de mest attraktive områdene vil koste noen mer.

En slik regulering vil ikke hindre parkering for servicepersonell med behov for kort avstand til kunden selv om parkeringen skulle overskride 2 - 3 time. Avgiften kan settes slik at andre med mindre behov for kort avstand til målpunktet heller vil foretrekke en rimeligere plass litt lenger unna.

Etterspørsel etter korttidsparkering varierer en god del selv innenfor relativt korte avstander. Har man et kort ærend ønsker man ikke å ha lang gangavstand noe som forsterkes i tilfeller der man for eksempel også skal bære noe mellom butikken og bilen osv.

For å unngå unødvendig strenge reguleringer og eventuelt høye avgifter i deler av sentrumsområdet vil det være hensiktsmessig å ha ulik regulering på ulike deler av parkeringsplassene innenfor et sentrum.

Etterspørselen vil også variere over tid, etter som nye attraktive aktiviteter/virksomheter flytter, komme til eller nedlegges. Det er eksempler på reguleringer som er etablert under forutsetninger som ikke lenger er til stede men som ikke blir endret innenfor en mer statisk soneregulering.

3.3. Anbefalt reguleringspolicy

Gol sentrum er i liten grad i konkurranse med andre handelssentre i området. Dette gir lettere mulighet for å regulere parkeringstilbudet for å få best mulig bruk av tilgjengelige parkeringsressurser.

Vår anbefaling vil være å innføre maksimal parkeringstid (15 – 20 min) på en del plasser, for eksempel på plassene i Sentrumsvegen. Forøvrig anbefaler vi i hovedsak å etablere en dynamisk parkeringsregulering.

Målet for reguleringen kan være at det **alltid skal være minimum én plass ledig innenfor alle parkeringsområder som tilbys allmenheten**. Konkret kan det tilsis at det ikke skal være høyere belegg over en tidsperiode med høy etterspørsel på mer enn 80 – 90% av kapasiteten. Videre skal det ikke være lavere belegg enn for eksempel 60%.

Reguleringsregimet blir da slik at om belegget øker slik at det ikke er ledig plass, økes avgiften trinnvis, inntil balanse mellom tilbud og etterspørsel oppnås. Dersom belegget er lavere enn målet om minimum for eksempel 60% belegg, reduseres avgiften inntil belegget er innenfor måltallet. Er det ikke mulig å oppnå slikt belegg er regulering ikke nødvendig og avgift kan utgå.

Denne tilnærmingen vil sørge for at parkeringsavgiften blir riktig satt, ved at den til enhver tid tilfredsstiller reguleringsbehovet, men ikke regulerer mer enn nødvendig. Tilnærmingen vil trolig føre til at den del av parkeringstilbudet får regulering, mens deler av tilbudet som er mindre etterspurt ikke får regulering.

En regulering som tilfredsstiller politisk fastsatte beleggsmål kan ikke være hverken for streng eller for lite regulerende.

Det blir unødvendig å vedta en bestemt avgift. Man skal starte med en lav avgift og regulere opp etter behov. Belegget registreres jevnlig, slik at man for eksempel kvartalsvis vurderer om avgiften skal reguleres opp eller ned.

Det er viktig at det fortløpende gis god informasjon om belegg og endringer både til allmenheten og drivere i sentrum.

Om man ikke ønsker å innføre avgift i første omgang, man benytte maksimaltidsbestemmelser i den delen av tilbudet man mener har størst behov for utskifting. Parkeringstiden kan for eksempel settes til 2 t. Man får da noe sirkulasjon på de mest sentrale plassene, og langtidsparkering forskyves til noe mer perifere plasser i sentrum.

4. ORGANISERING

Hvis kommunen ønsker å regulere parkeringstilbudet, må regulering og håndheving gjøres i regi av en «parkeringsvirksomhet» som må oppfylle kravene i parkeringsforskriften.

Hvis det finnes private tilbydere i området, kan man inngå avtale om håndheving på parkeringsplasser utenfor veg. Parkeringsplasser på eller i umiddelbar tilknytning til offentlig veg må prinsippet håndheves av kommunen. Slik parkeringsregulering må både i plansammenheng og driftsmessig sees i sammenheng med kommunens vegmyndighet og løpende behov for å regulere/omdisponere vegareal, og kommunen har derfor fått enerett til håndheving på offentlig veg.

Kommunen kan legge parkeringsvirksomheten i en avdeling, eller et selskap, som kan være et AS, eller et KF.

Det er også mulig å samarbeide med nabokommuner om håndheving, for eksempel etter reglene og «vertskommunesamarbeid» eller andre samarbeidsformer med hjemmel i kommuneloven.

For å kunne håndheve parkeringsbestemmelsene i trafikkreglene, skiltet parkerings- og stanseforbud osv. må kommunen søke og få tildelt myndighet av Samferdselsdepartementet. En slik myndighet vil gjelde hele kommunen. Det gis ikke delegasjon av myndighet for deler av kommuner, f. eks. sentrumsområder.

Når Gol kommune har tatt standpunkt til reguleringsregime, vil det være naturlig å se nærmere på hvilken organisering som er hensiktsmessig.

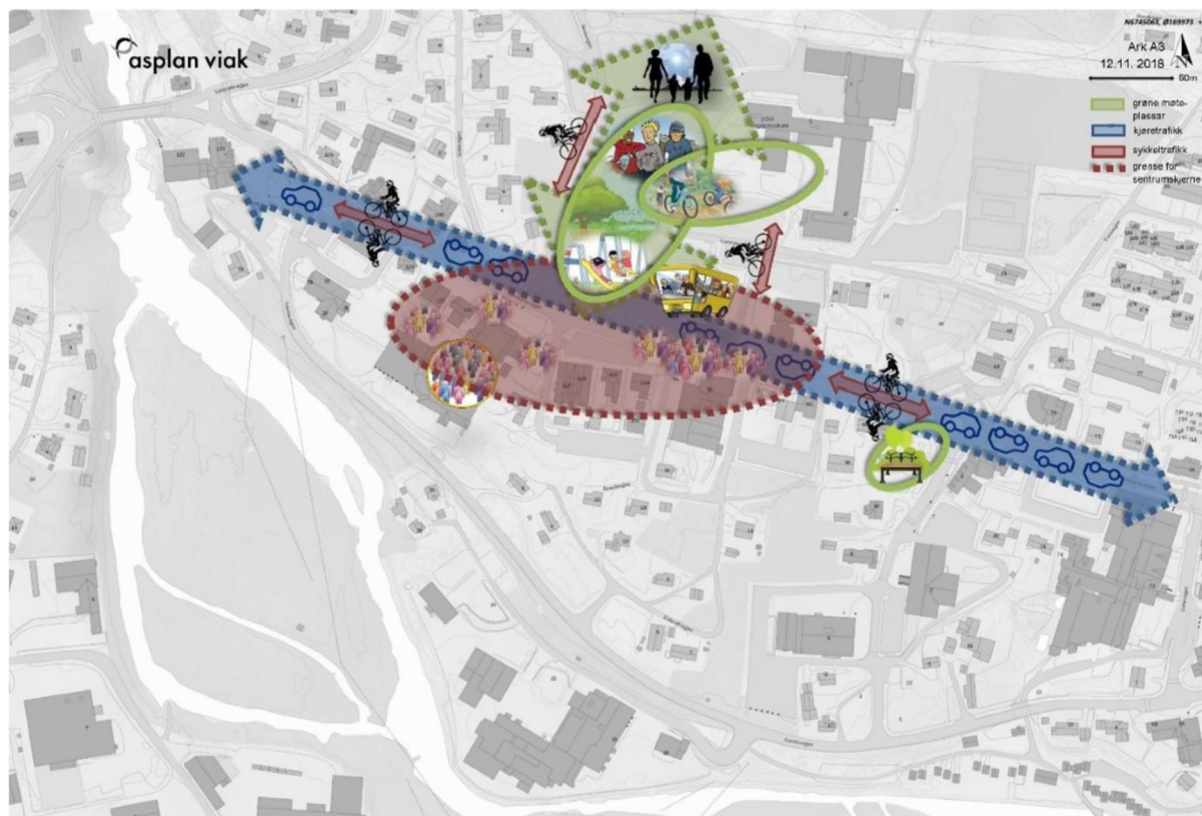
5. GÅENDE OG SYKLENDE

5.1. Dagens situasjon

I rapporten «Gol sentrum – eit idestudié» (Asplan Viak, 30.11.2018) er området rundt skysstasjonen pekt på som kjerneområdet i Gol sentrum, der Sentrumsvegen er den viktigste forbindelsen for alle trafikanter, inkludert gående og syklende. Av tverrforbindelser til Sentrumsvegen er det gang- og sykkelvegen på østsiden av skysstasjonen som vurderes som viktigst, sammen med forbindelsen gjennom parken på vestsiden av skysstasjonen.

Handelsarealer i Gol sentrum er stort sett konsentrert rundt Sentrumsvegen. Det er fortau på begge sider av Sentrumsvegen, toveis biltrafikk, fartssone 30 km/t og flere strekninger med offentlig tilgjengelig kantparkering i begge kjøreretninger. Bredden på fortauene er mellom ca. 2,5 og 5,5 m. Kjørebanelen er 6,5 m.

Syklister har ikke eget areal og må dele areal med gående eller kjørende. Sentrumsvegen har mange avkjørsler som gir et usammenhengende fortau, utflytende areal og flere konfliktpunkt med myke trafikanter. Økende antall syklistar gir flere konflikter og trafikkfarlige situasjoner langs Sentrumsvegen med dagens løsning.



Figur 5-1. Illustrasjon hentet fra rapporten «Gol sentrum – eit idestudié» (Asplan Viak, 30.11.2018). Illustrasjonen viser Sentrumsvegen som dominerende med biltrafikk i begge retninger. Grønne møteplasser i bruk, ligger nord for Sentrumsvegen. Kjerneområdet er svært avgrenset og litt todelt med mest yrende liv ved Skysstasjonen og ved/inne i Kremmartunet.

Tellinger

Gol kommune registrerte trafikkmengden i vegnettet i 2019. Tellingene viste da en trafikkmengde på 2000 kjøretøy i døgnet i Sentrumsvegen ved skysstasjonen. Dette er relativt lav trafikkmengde for en hovedveg. Tellingene fra 2019 er lagt inn i Statens vegvesen sin vegdatabank (NVDB).

Tellingene fra 2019 viser ikke variasjonen i trafikken gjennom døgnet. Det ble derfor gjennomført tellinger ved to sentrale punkt i Sentrumsvegen i oktober 2020 i forbindelse med kartlegging av mobilitet i Gol (Asplan Viak, 26.11.2020), for å kunne vurdere behovet for tilrettelegging for syklende og gående på tidspunktene i døgnet med mest trafikk.

Tellingene fra oktober 2020 viste at det i ukedager er mest biltrafikk om ettermiddagen, og at biltrafikken er noe høyere lørdag formiddag enn ettermiddagstrafikken i ukedager.

Dersom timen med mest biltrafikk (makstimen) om ettermiddagen en ukedag tilsvarer 15 % av årsdøgntrafikken (ÅDT) gir dette en døgntrafikk på ca. 4780 motorvogner. Det er en usikkerhet ved beregning av ÅDT på grunnlag av korttidstellinger. Men selv om beregningen av døgntrafikk er basert på korttidstellinger som her, så indikerer tellingene for oktober 2020 mer enn dobbelt så stor trafikkmengde som tellingene gjennomført i 2019.

Tidspunktet med flest fotgjengere og syklister var lørdag formiddag mellom kl. 12.30 og 13.30. I denne timen var det 560 langsgående fotgjengere og fire syklist (to på fortau og to i vegbanen) ved skysstasjonen.

I timen med flest syklist (makstimen) var det 15 syklist ved Gol bedehus mellom kl. 14.00 og 15.00 om ettermiddagen. 12 av disse var på fortauet og tre i vegbanen.

Generelt er det få syklist i Sentrumsvegen i forhold til motorvogner og fotgjengere.

Tellingene viser at det er betydelig flere fotgjengere både langsgående og kryssende ved skysstasjonen enn ved Gol bedehus ved alle tidspunktene. Tellingene viser dermed at strekningen rundt skysstasjonen er en viktig forbindelse for gående.

Se vedlegg for mer informasjon om tellingene.

5.2. Mulige løsninger sykkel

Antall fotgjengere og motorvogner tilsier at det er begrenset fremkommelighet og attraktivitet for syklist både på fortau og i vegbanen.

Sykkelhåndboka (V122) sier at sykkel felt anbefales når ÅDT > 4 000 i gater med fartsgrense 30 eller 40 km/t.

Ut ifra trafikkmengde og anbefaling i sykkelhåndboka bør det etableres eget tilbud for syklist i Sentrumsvegen. Et eget tilbud for syklende kan bidra til flere syklist enn i dag.

Gjennomgående standard uten systemskifter er best for fremkommeligheten og sikkerheten til syklist. Alle systemskifter; overganger mellom forskjellige type løsninger for syklende, kan gi økt risiko for konfliktsituasjoner og ulykker. Antall systemskifter bør derfor begrenses til et minimum når en planlegger en sykkel løsning gjennom et område, ifølge sykkelhåndboka (V122).

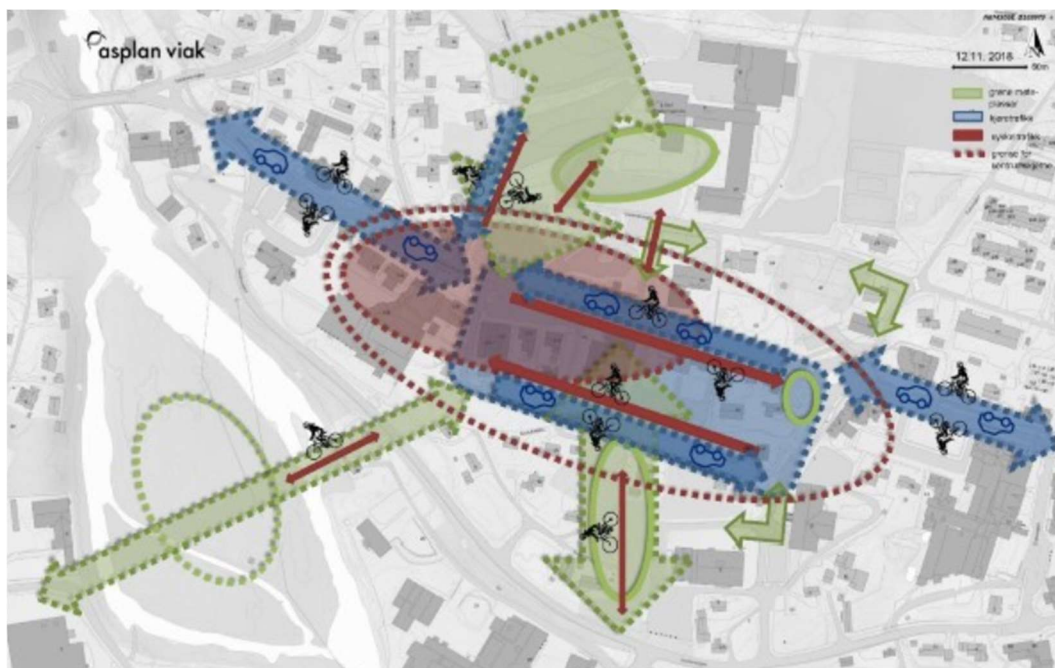
5.2.1. Eget areal til sykkel

Envegskjøring i deler av Sentrumsvegen

Rapporten «Gol sentrum – eit idestudié» (Asplan Viak, 30.11.2018) anbefaler å vurdere å envegskjøre trafikken i deler av Sentrumsvegen og i nye Smedvegen for å skape en kvartalsstruktur og gi plass til sykkel felt i en retning i Sentrumsvegen.

Sykling mot enveiskjøring egner seg i gater med relativt lav biltrafikk og fartsnivåer under 25 km/t (Utkast til ny Gatennormal for Oslo, Bymiljøetaten 2020). Trafikktellingene fra oktober 2020 viser relativt høye trafikktall i Sentrumsvegen.

Sykling mot envegskjøring endrer konkurranseforholdet mot bil ved å øke framkommeligheten for sykkeltrafikk.



Figur 5-2. Illustrasjon av envegskjøring i deler av Sentrumsvegen for å få plass til både veg og sykkel, og samtidig oppnå en utvidelse av kjerneområdet med positive virkninger for næringsutvikling og grønne møteplasser. Kilde: «Gol sentrum – eit idestudié» (Asplan Viak, 30.11.2018).



Figur 5-3. Illustrasjonsfoto fra nab.no som viser envegskjøring av veg med sykkel motstrøms med biltrafikken og sykling i bilfeltet sammen med kjørende. Dette gir sykling i begge retninger i envegsregulert gate.

Envegskjøring i deler av Sentrumsvegen vil gi ulike løsninger for sykkel på en sammenhengende strekning. Sykkeler må bytte mellom å sykle på eget areal og i blandet trafikk. Systemskiftet mellom sykkel og blandet trafikk er enklere og mer sikkert enn systemskiftet mellom sykkel og fortau og blandet trafikk.

Sykkelfelt gir større fleksibilitet i forhold til trinnvis opparbeidelse av tiltak, og eventuell videreutvikling av løsningene.

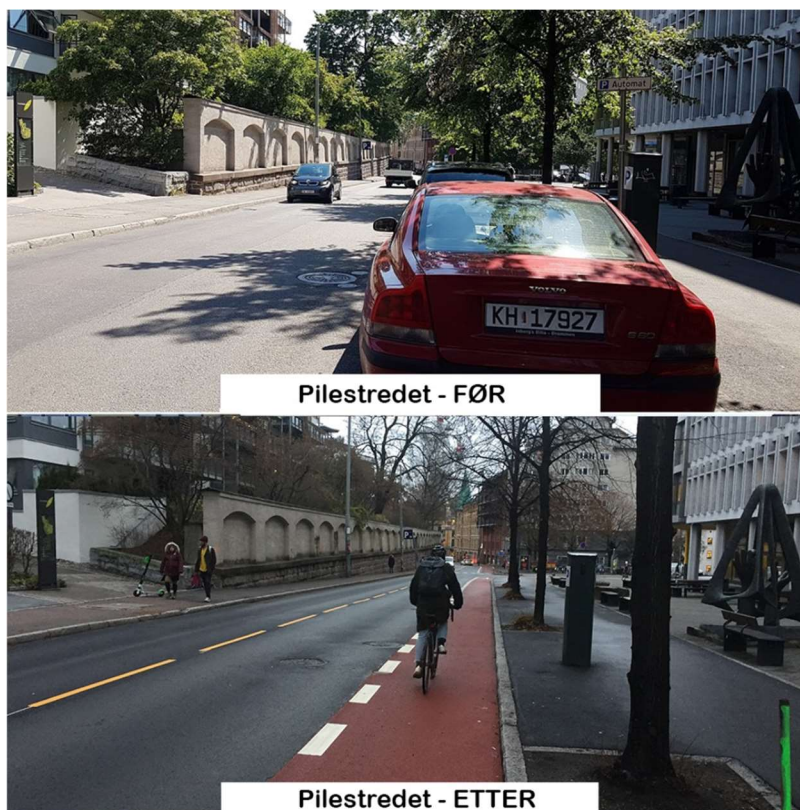
For bil og buss vil envegskjøring føre til økte kjørelengder og påvirke adkomsten for busser til skystasjonen. Envegskjøring vil trekke både bil- og busstrafikken inn i større deler av Gol sentrum.

Envegskjøring vil gi et noe enklere trafikkbilde på strekningen ved at trafikanter kun trenger å forholde seg til biltrafikk i en kjøreretning, samtidig som det blir mindre trafikk enn i dag med tovegstrafikk.

For parkeringsstrategien vil envegskjøring ha liten betydning. Det vil fortsatt være mulig å ha noe gateparkering for korte stopp.

Fjerne gateparkering for å etableresykkelfelt

En mulighet er å fjerne gateparkeringen langs Sentrumsvegen for å gi eget areal til sykkel innenfor dagens gatetverrsnitt samtidig som toveistrafikk for bil opprettholdes. Denne løsningen vil også kreve noe areal som i dag er fortau.



Figur 5-4. Kantparkering er byttet ut med sykkelfelt i Pilestredet i Oslo. Kilde: Sykkel i Oslo sin facebook side.

Gateparkeringen langs Sentrumsvegen er offentlige plasser som skal dekke behovet for korte stopp. For at disse plassene skal kunne fjernes må de erstattes av annen kommunal parkering som kan fylle behovet for korte stopp.

I vest langs Sentrumsvegen er det flere flater med parkeringsplasser på offentlig grunn som ligger inntil Sentrumsvegen på sørsiden. Disse kan vurderes å erstatte og dekke behovet for korttidsplasser vest i Sentrumsvegen. I øst er det kantparkering som er tiltenkt som korttidsplasser på begge sider av vegen. Det kan vurderes om det er behov for alle plassene og om parkeringsplasser på offentlig grunn bak noen av byggene kan dekke behovet for korttidsplasser øst i Sentrumsvegen.

5.2.2. Sykling i vegbanen

På grunn av de mange avkjørslene er det tryggere om syklister er i kjørebanelen enn på fortauet. En reduksjon i antall parkeringslommer og avkjørsler vil gi bedre fremkommelighet og sikkerhet for syklister i vegbanen. Dersom det er attraktivt for syklister å være i kjørebanelen blir det samtidig bedre forhold for gående på fortauene.

Fartsdempende tiltak som visuell innsnevring av kjørebanelen og fartshumper/opphøyde krysningspunkt kan være aktuelle virkemidler for å tilrettelegge for sykling i vegbanen og gående på fortau.



Figur 5-5. Muségata i Stavanger med visuell innsnevring (gatestein langs kantene) og opphøyd krysningspunkt. Kilde: Google maps, streetview.

5.3. Anbefaling

Tellingene fra oktober 2020 viser at det generelt er få syklister i Sentrumsvegen i forhold til motorvogner og fotgjengere. Ut ifra trafikkmengde og anbefaling i sykkelhåndboka bør det etableres eget tilbud for syklister i Sentrumsvegen. Et eget tilbud for syklende kan bidra til flere syklister enn i dag, men behovet må vurderes opp mot andre mål i sentrumsområdet.

Tiltak for bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet, som å redusere antall avkjørsler og gateparkering, vil gi bedre forhold for gående og syklende langs Sentrumsvegen, uavhengig av type løsning for sykkel.

Dagens gateparkering er sannsynligvis attraktiv og viktig for handelsnæringen og andre servicefunksjoner langs Sentrumsvegen. Muligheter for å fjerne eller redusere gateparkering bør undersøkes nærmere gjennom en kartlegging av belegg på dagens plasser og en vurdering av behov for korttidsplasser i de ulike områdene. Det kan vurderes om noen av plassene kan erstattes med andre parkeringsplasser på offentlig grunn i nærheten.

VEDLEGG

Tellinger

Dagens trafikkmengder er et viktig grunnlag for å vurdere behov for tilrettelegging for de ulike trafikantene. Asplan Viak har bistått Gol kommunen med valg av metode for tellinger som kommunen selv har gjennomført.

Gol kommune registrerte trafikkmengden i vegnettet i 2019. Tellingene viste da en trafikkmengde på 2000 kjøretøy i døgnet i Sentrumsvegen ved skysstasjonen. Disse tallene er nå lagt inn i Statens vegvesen sin vegdatabank (NVDB). 2000 kjøretøy i døgnet er en relativt lav trafikkmengde for en hovedveg.

Tellingene viser ikke variasjonen i trafikken gjennom døgnet, det ble derfor gjennomført tellinger ved to sentrale punkt i Sentrumsvegen.

Tellepunkt og metode

To sentrale punkt/snitt i Sentrumsvegen ble valgt for å kunne vurdere behovet for tilrettelegging for syklende og gående på tidspunktene i døgnet med mest trafikk. I samråd med Gol kommune ble tellepunktene ved Gol bedehus og skysstasjonen valgt, se figur under.



Figur 0-1. To tellepunkt i Sentrumsvegen. Tellepunkt 1 ved Gol bedehus og tellepunkt 2 ved skysstasjonen.

Tellingene ble gjennomført på «normale» ukedager på tidspunktet det er mest trafikk i løpet av et døgn. Telletidspunktene var onsdag 7. oktober mellom kl. 06.30-09.00 og torsdag 8. oktober mellom kl. 14.00-16.30. Da fanger man opp både de som starter på arbeid kl. 07.00 og skoleelever på vei til/fra skole. I tillegg ble det gjort tellinger lørdag 24. oktober om formiddagen mellom kl. 11.30-14.00.

Tellingene ble gjennomført mens det fortsatt er høysesong for gående og syklende og utenom skoleferie.

Resultater av tellingene

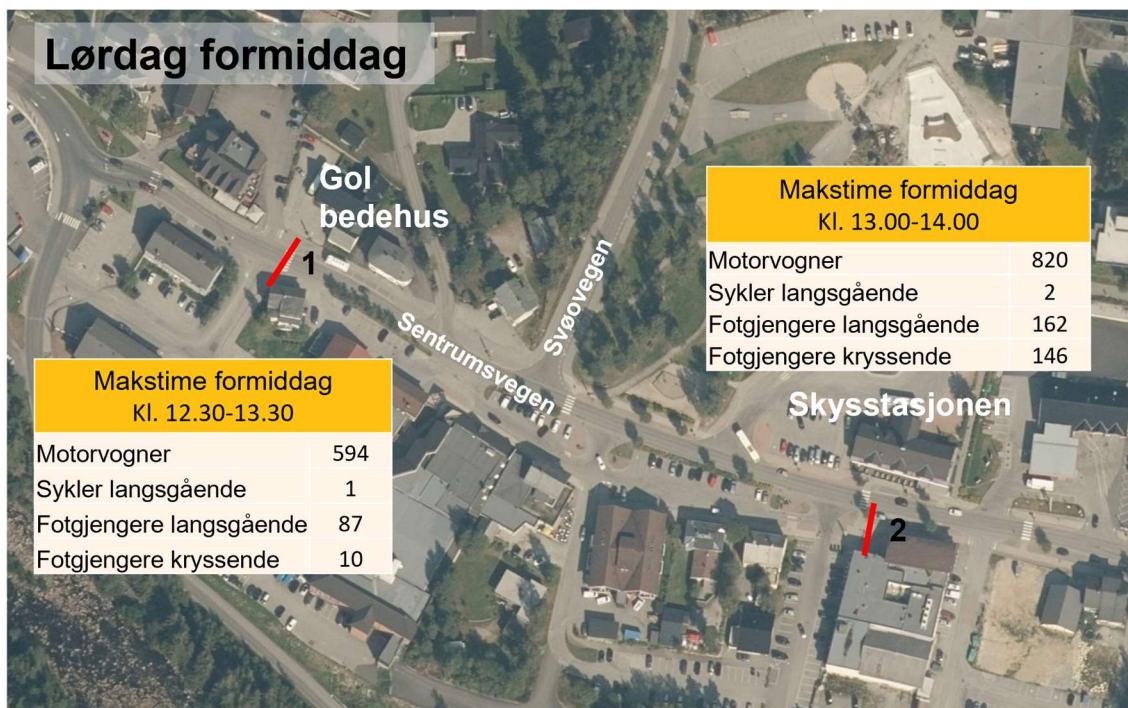
Tellingene som er oppsummert i figurene i dette kapittelet er trafikk tall for timen med mest trafikk (makstimen) innenfor tidsintervallet som tellingene ble gjennomført. Timen som hadde flest antall motorvogner er valgt fordi motorvogner er den mest utfordrende trafikantgruppen for gående og syklende. Timen (makstimen) med flest motorvogner er ikke alltid sammenfallende med timen (makstimen) med flest gående og syklende. Timen med flest gående og syklende omtales i et eget avsnitt.



Figur 0-2. Makstimen for motorvogn om morgenen og antall fotgjengere og syklist i motorvognens makstime.



Figur 0-3. Makstimen for motorvogn om ettermiddagen og antall fotgjengere og syklist i motorvognens makstime.



Figur 0-4. Makstimen for motorvogn lørdag formiddag og antall fotgjengere og syklistere i motorvognens makstime mellom.

Makstimen for bil/motorvogn

Tellingene viser at det i ukedager er mest biltrafikk om ettermiddagen og at biltrafikken er nokså jevn for begge tellepunktene. Lørdag formiddag er biltrafikken noe høyere enn ettermiddagstrafikken i ukedager, og har ca. 220 flere motorvogner i timen ved skysstasjonen enn ved Gol bedehus.

Dersom makstimen om ettermiddagen en ukedag tilsvarer 15 % av årsdøgntrafikken (ÅDT) gir dette en døgntrafikk på 4780 motorvogner. Det er en usikkerhet ved beregning av ÅDT på grunnlag av korttidstellingene. Men selv om beregningen av døgntrafikk er basert på korttidstellingene som her, så indikerer tellingene for oktober 2020 mer enn dobbelt så stor trafikkmengde som tellingene gjennomført i 2019.

Makstimen for fotgjengere og syklistere

Makstimen med fotgjengere og syklistere er ikke den samme som for bil/motorvogn. Tidspunktet med flest fotgjengere og syklistere var lørdag formiddag mellom kl. 12.30 og 13.30. I denne timen var det 560 langsgående fotgjengere og fire syklistere (to på fortau og to i vegbanen) ved skysstasjonen. Makstimen i gangfeltet ved skysstasjonen lørdag formiddag var 146 kryssende fotgjengere mellom kl. 13.00 og 14.00, samme time som makstimen for motorvogner.

I ukedagene var det flest langsgående fotgjengere ved skysstasjonen om ettermiddagen mellom kl. 14.00 og 15.00 med 419 fotgjengere. Makstimen for kryssende fotgjengere i ukedagene var om ettermiddagen mellom kl. 14.45 og 15.45 med 154 kryssende fotgjengere. I makstimen for syklistere var det 15 syklistere ved Gol bedehus mellom kl. 14.00 og 15.00 om ettermiddagen. 12 av disse var på fortauet og tre i vegbanen.

Generelt er det få syklistere i Sentrumsvegen i forhold til motorvogner og fotgjengere.

Tellingene viser at det er betydelig flere fotgjengere både langsgående og kryssende ved skysstasjonen enn ved Gol bedehus ved alle tidspunktene. Tellingene viser dermed at strekningen rundt skysstasjonen er en viktig forbindelse for gående.

Vurderinger

Antall fotgjengere og motorvogner tilsier at det er begrenset fremkommelighet og attraktivitet for syklister både på fortau og i vegbanen.

Sykelhåndboka (V122) sier at sykkelfelt anbefales når ÅDT > 4 000 i gater med fartsgrense 30 eller 40 km/t.

Ut ifra trafikkmengde og anbefaling i sykelhåndboka bør det etableres eget tilbud for syklister i Sentrumsvegen. Et eget tilbud for syklende kan bidra til flere syklister enn i dag.